



UNIFACS
LAUREATE INTERNATIONAL UNIVERSITIES

MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL E URBANO

IOLANDA SOARES DE BARROS

**AS TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO URBANO NA AVENIDA TANCREDO
NEVES EM SALVADOR - BA**

Salvador
2018

IOLANDA SOARES DE BARROS

**AS TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO URBANO NA AVENIDA TANCREDO
NEVES EM SALVADOR - BA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano – PPDRU, Mestrado em Desenvolvimento Regional e Urbano da UNIFACS Universidade Salvador, Laureate International Universities, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Noelio Dantaslé Spinola.

Salvador
2018

FICHA CATALOGRÁFICA
(Elaborada pelo Sistema de Bibliotecas da UNIFACS Universidade Salvador,
Laureate International Universities)

Barros, Iolanda Soares de

As transformações do espaço urbano na Avenida Tancredo Neves em Salvador - Ba. / Iolanda Soares de Barros.- Salvador, 2018.

207 f. : il.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano – PPDRU, Mestrado em Desenvolvimento Regional e Urbano da UNIFACS Universidade Salvador, Laureate International Universities, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Noelio Dantaslé Spinola.

1. Urbanização – Salvador (Ba). 2. Espaço urbano – Salvador (Ba). 3. Transformações espaciais – Salvador (Ba). I. Spinola, Noelio Dantaslé, orient. II. Título.

CDD: 711.4098142

TERMO DE APROVAÇÃO
IOLANDA SOARES DE BARROS

AS TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO URBANO NA AVENIDA TANCREDO
NEVES EM SALVADOR - BA

Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Desenvolvimento Regional e Urbano da UNIFACS Universidade Salvador, Laureate Internacional Universities, pela seguinte banca examinadora:

Noelio Dantaslé Spinola - Orientador _____
Doutor em Análise Geográfica Regional - Universidad de Barcelona – Espanha
UNIFACS Universidade Salvador, Laureate Internacional Universities

Márcia Maria Couto Mello _____
Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Bahia -UFBA
UNIFACS Universidade Salvador, Laureate Internacional Universities

Aliger dos Santos Pereira _____
Doutora em Planejamento Urbano e Regional pela UNIFACS Universidade Salvador,
Laureate Internacional Universities
Universidade do Estado da Bahia – UNEB

Salvador, 13 de agosto de 2018.

A meus Enriques, luz de minha vida e encontro de almas.

AGRADECIMENTOS

Gratidão suprema aquele que inspirou meu esforço com seus ensinamentos acadêmicos e sua sabedoria, meu estimado e amado, Professor Dr. Noelio Dantaslé Spínola; agradeço pela confiança, e contribuições durante a orientação desta dissertação.

A Professora Márcia Maria Couto Mello, por sua maneira forte e delicada de expressar e compartilhar seu incrível conhecimento, permitindo que as ideias descobrissem novos horizontes, me incentivando e, especialmente, pela clareza nas críticas, pelas generosas contribuições nos seminários de dissertação e qualificação, sem poupar esforços para despertar em mim o melhor.

A Professora Aliger dos Santos Pereira, pela capacidade de críticas construtivas e agregadoras do saber. Muito além da gentileza em ter aceitado fazer parte da banca examinadora, uma profissional digna de inspiração aos discentes.

Aos professores que fazem ou fizeram parte da construção do meu conhecimento dentro do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano (PPDRU), pela oportunidade deste desafio para a minha qualificação profissional. Gratidão especial aos Professores: Debora Nunes, João Apolinário e Eivaldo Boaventura.

Ao arquiteto Francisco Mota, profissional brilhante, solícito que não poupou tempo ou esforços em compartilhar seu conhecimento.

A toda equipe do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano da UNIFACS, todos os funcionários da UNIFACS, especialmente a Gilsa Batista.

A todos os colegas do PPDRU, em especial àqueles que se fizeram amigos além das paredes da academia.

A minha família pelo apoio incondicional, especialmente a meus Enriques, eterno amores.

Gratidão acima de tudo, à DEUS pela vida e oportunidade de progresso espiritual.

“A mente que se abre a uma nova ideia jamais voltará ao seu tamanho original.”

Albert Einstein

RESUMO

No período compreendido entre 2006 e 2016, marcado pela expansão imobiliária ocorrida em todo o Brasil, a capital baiana passa por transformações espaciais significativas em diversas áreas do seu território, com destaque para seu principal centro comercial-financeiro, onde foram construídos equipamentos de grande porte como *shopping center*, universidades, hotéis e diversos empreendimentos multiuso, assim, em virtude do conhecimento de tal fato, esta pesquisa questiona de que forma ocorreu essa reconfiguração urbana na Avenida Tancredo Neves? Para responder a tal pergunta, a presente pesquisa busca analisar de que forma ocorreu a implantação do Salvador *Shopping* na Av. Tancredo Neves, e em que medida sua implantação influenciou na reconfiguração do tecido urbano no seu entorno na cidade de Salvador – Bahia, tal propósito foi alcançado através dos seguintes objetivos específicos: identificação dos principais fatores que promoveram a transformação espacial na Av. Tancredo Neves e seu entorno; descrição das principais características dos empreendimentos multiuso da área em estudo e análise do processo de implantação desses empreendimentos pelo mercado imobiliário e seus resultados a nível territorial. Pela amplitude dos processos que envolvem o tema, se fez necessário recorrer a um extenso referencial teórico, desde autores clássicos como contemporâneos, como ponto de partida no que concerne ao espaço urbano, a análise foi fundamentada no conceito de Max Weber sobre a composição de um conjunto de ações que definem a cidade, e para concluir, a relação entre espaço e consumo, a pesquisa fundamentou-se nos estudos de Zigmunt Bauman. O percurso metodológico foi desenvolvido pelo método estudo de caso, acompanhado de uma pesquisa exploratória e explicativa, e análise documental, utilizando os dados e informações divulgados pelos principais órgãos legais e/ou competentes. A pesquisa demonstrou que, a implantação do Salvador *Shopping* provocou, motivou e induziu a uma nova reconfiguração espacial da área, trazendo a capital baiana novas formas de viver e habitar, constatou-se também que o poder público através de manobras na legislação, beneficiou o capital imobiliário, que contou ainda com o benefício da infraestrutura preexistente do local, assim a relação de interesses os agentes econômicos e os agentes públicos fizeram do solo urbano da área estudada o produto e a reprodução do capital, aferindo maior lucro ao mercado imobiliário a medida que os valores dos imóveis são comercializados custam um mínimo 15% maior que os valores praticados em áreas próximas, transformando portanto a terra em mercadoria. O estudo catalogou os principais dados dos empreendimentos multiuso localizados na área da Av. Tancredo Neves, assim também como identificou o surgimento de um novo perfil de consumidor destes complexos multiuso, em contraste com a baixa densidade demográfica devido a pouca ocupação desses imóveis na atualidade, além claro de identificar diferença no gabarito das edificações, dimensões reduzidas das unidades imobiliárias, amplo leque de serviços entre outras características dessa tipologia.

Palavras-chave: Avenida Tancredo Neves. Transformações espaciais. Mercado imobiliário. Empreendimentos multiuso. Relações sociais.

ABSTRACT

In the period between 2006 and 2016, marked by real estate expansion throughout Brazil, the capital of Bahia undergoes significant spatial transformations in several areas of its territory, especially its main commercial and financial center, where large equipment was built such as shopping malls, universities, hotels and various multipurpose ventures. Thus, due to the knowledge of this fact, this research questions the way in which this urban reconfiguration took place on Avenida Tancredo Neves? In order to answer this question, this research seeks to analyze how the Salvador Shopping implantation took place in Av. Tancredo Neves, and to what extent its implantation influenced the reconfiguration of the urban fabric in its surroundings in the city of Salvador - Bahia, such purpose was achieved through the following specific objectives: identification of the main factors that promoted spatial transformation at Av. Tancredo Neves and its surroundings; description of the main characteristics of multipurpose projects in the area under study and analysis of the implementation process of these developments by the real estate market and its results at territorial level. Due to the amplitude of the processes involving the theme, it was necessary to resort to an extensive theoretical reference, from classic authors such as contemporaries, as a starting point for urban space, the analysis was based on the concept of Max Weber on the composition of a set of actions that define the city, and to conclude, the relation between space and consumption, the research was based on the study by Zigmunt Bauman. The methodological course was developed by the case study method, accompanied by an exploratory and explanatory research, and documentary analysis, using data and information disclosed by the main legal and / or competent bodies. The research demonstrated that the implantation of Salvador Shopping provoked, motivated and induced a new spatial reconfiguration of the area, bringing the capital of Bahia new ways of living and living, it was also verified that the public power through maneuvers in the legislation, benefited the real estate capital, which also had the benefit of the preexisting infrastructure of the place, thus the relation of interests the economic agents and the public agents made of the urban soil of the studied area the product and the reproduction of the capital, gauging greater profit to the real estate market as real estate values are traded cost a minimum 15% higher than the values practiced in nearby areas, thus transforming the land into merchandise. The study cataloged the main data of the multipurpose projects located in the Av. Tancredo Neves area, as well as identifying the emergence of a new consumer profile of multipurpose complexes, in contrast to the low population density due to the low occupation of this property, beyond clear to identify difference in the pattern of the buildings, reduced dimensions of the real estate units, wide range of services, among other characteristics of this typology.

Keywords: Avenida Tancredo Neves. Spatial transformations. Real estate market. Multipurpose ventures. Social relations.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Representação gráfica da região metropolitana de Salvador, Bahia	53
Figura 2 - Fotografia de Salvador vista da Baía de Todos os Santos	54
Figura 3 - Palácio Tomé de Souza, após o bombardeio em 1912.....	61
Figura 4 - Rua do Rosário, antes da intervenção, ao fundo edifício do senado, 1912	64
Figuras 5 e 6 - Igreja de São Pedro, antes de ser demolida, na segunda figura o relógio de São Pedro, doado em 1916 pelo próprio Seabra para marcar o local onde fora a Igreja	66
Figura 7 - Av. Sete de Setembro, 1940	67
Figuras 8 e 9 - Eng.º Mario Leal Ferreira e o projeto do EPUCS para Salvador	76
Figura 10 - Sistema viário proposto pelo EPUCS.....	78
Figura 11 - Representação gráfica dos locais da implantação temporal de algumas das avenidas estruturantes de Salvador	80
Figura 12 - Localização da Avenida Tancredo Neves com importantes avenidas de Salvador	81
Figuras 13, 14 e 15 - Respectivamente: Terminal Rodoviário de Salvador construído em 1961, terminal rodoviário de 1973 atualmente em uso e futuro terminal rodoviário previsto para 2018.....	84
Figuras 16 e 17 - Terreno para construção do <i>Shopping Iguatemi</i> em 1973 e o <i>shopping</i> em 1975.....	87
Figura 18 - Bairro do Caminho das Árvores	90
Figura 19 - Loteamento Aquarius, próximo a Av. Tancredo Neves em Salvador - Bahia	91
Figura 20 - Bairro do Itaipara, em Salvador - Bahia	92
Figuras 21 e 22 - Centro Empresarial Iguatemi em dois ângulos, em 1975.....	94
Figuras 23 e 24 - Primeira sede do Jornal A TARDE em construção em 1930 e já funcionando 1935.....	95
Figuras 25 e 26 - Segunda sede do Jornal A TARDE em 1972	95
Figura 27 - Casa do Comércio	97
Figuras 28 e 29 - Edif. Suarez Trade referencial da Av. Tancredo Neves na década de 1990	98
Figuras 30 e 31 - Edf. Salvador Trade, em dois ângulos, na Av. Tancredo Neves, 2017	99
Figuras 32 e 33 - Representações gráficas do zoneamento da cidade de Salvador e identificação da área correspondente ao Centro Municipal Camaragibe	113
Figuras 34, 35 e 36 - Zoneamento da cidade de Salvador; macrozoneamento e zoneamento da Av. Tancredo Neves pertencente ao Centro Municipal Camaragibe	116

Figura 37 – Edificações da Av. Tancredo Neves, destaque para a diferença na altura	117
Figura 38 - Áreas receptoras de Outorga Onerosa mais TRASNCON.....	120
Figura 39 - Áreas receptoras dos potenciais com adicionais construtivos	121
Figura 40 - Áreas geradoras de TRASNCON.....	123
Figura 41 - Áreas receptoras de TRASNCON.....	123
Figura 42 - Perspectiva ilustrativa do Salvador Shopping, executada sobre a fotografia real do ano de 2000 na Av. Tancredo Neves	147
Figuras 43 e 44 - Salvador Shopping durante a construção e na segunda etapa para ampliação.....	148
Figura 45 - Localização das passarelas na Av. Tancredo Neves.....	150
Figura 46 - Imagem contendo o Edifício COPAN em São Paulo.....	157
Figura 47 - Imagem do Conjunto Nacional em São Paulo	158
Figuras 48 e 49 - Imagens da campanha de marketing do empreendimento Salvador Prime.....	161
Figura 50 - Fotografia do Edifício Mundo Plaza em Salvador	165
Figura 51 - Localização do Salvador <i>Shopping</i> destacado em azul e empreendimentos multiusos na cor amarela na Av. Tancredo Neves em Salvador.....	167
Figura 52 - Fotografia do comércio informal no entorno da Av. Tancredo Neves ...	179
Figuras 53 e 54 - Fotografias do Rio Camaragibe na condição de esgoto.....	180

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Fatos relevantes na Bahia, em ordem cronológica de 1930 a 1968	68
Quadro 2 - Implantação das avenidas de vale em ordem cronológica.....	79
Quadro 3 - Fatos relevantes na Bahia, em ordem cronológica de 1968 a 1974	82
Quadro 4 - Zoneamento – Coeficientes de Aproveitamento dos centros e subcentros municipais	115
Quadro 5 - Participação dos setores da economia no PIB brasileiro, destaque p/ Construção Civil no entre 2006 e 2016	127
Quadro 6 - Número de postos de trabalho formal em Salvador e Região Metropolitana no período compreendido entre 2002 e 2016.....	134
Quadro 7 - Número de requerentes de alvará para construção entre 2001 e 2009	136
Quadro 8 - Área construída versus número de empreendimentos em SSA entre 2001 e 2009	137
Quadro 9 - Área construída em Salvador entre 2001 e 2009.....	138
Quadro 10 - Dados gerais do Salvador Shopping.....	148
Quadro 11 - Ficha técnica do Edifício Mundo Plaza em Salvador.....	166
Quadro 12 - Empreendimentos construídos na Av. Tancredo Neves, entre 2010 e 2016	168
Quadro 13 - Empreendimentos multiuso com funções residência, trabalho e serviços	169
Quadro 14 - Dados sintéticos das dimensões dos empreendimentos construídos na Av. Tancredo Neves, entre 2010 e 2016.....	170
Quadro 15 - Comparativo do número de unidades residenciais entre dois empreendimentos multiuso construídos na Av. Tancredo Neves, entre 2010 e 2016 e dois empreendimentos residenciais padrão construídos no Loteamento Aquarius no ano 2000	172
Quadro 16 - Descrição sintética dos dados de dois empreendimentos multiuso construídos na Av. Tancredo Neves, e dois empreendimentos residenciais padrão construídos no Loteamento Aquarius.....	173
Quadro 17 - Estimativa de ocupação de dois empreendimentos multiuso construídos na Av. Tancredo Neves, e dois empreendimentos residenciais padrão construídos no Loteamento Aquarius	174
Quadro 18 - Média de valores do m ² dos imóveis em Salvador, no período de 2011 a 2017	175
Quadro 19 - Descrição sintética dos valores para aquisição de dois empreendimentos multiuso construídos na Av. Tancredo Neves, e dois empreendimentos residenciais padrão construídos no Loteamento Aquarius	176

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Dados gerais da Indústria da Construção Civil 2002/2003.....	128
Tabela 2 - Dados gerais da Indústria da Construção Civil 2004/2005.....	129
Tabela 3 - Dados gerais da Indústria da Construção Civil 2005/2006.....	130
Tabela 4 - Dados gerais da Indústria da Construção Civil 2007/2008/2009/2010 e 2011	132
Tabela 5 - Percentual da relação entre shopping centers e complexos multiuso por região	155

LISTAS DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira De Normas Técnicas
ABRASCE	Associação Brasileira de Shopping Center
ADEMI-BA	Associação dos dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário da Bahia
ADIN	Ação Direta de Inconstitucionalidade
AETN	Associação dos Empresários da Av. Tancredo Neves
AMESA	Alagados Melhoramentos S/A
APSE	Área de Proteção Sócio Ecológica
AMESA	Alagados Melhoramentos S/A
ASRE	Áreas sob Regime Específico
AUC	Área Urbana Contínua
BANEB	Banco do Estado da Bahia
BANDEB	Banco de Desenvolvimento da Bahia
BCB	Banco Central do Brasil BID Banco Interamericano de Desenvolvimento
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BIS	Banco de Compensações Internacionais
BNDES	Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social
BNH	Banco Nacional de Habitação
CAB	Centro Administrativo da Bahia
CAB	Coeficiente de Aproveitamento Básico
CABr	Coeficiente de Aproveitamento Básico do terreno receptor

CAGED	Cadastro Geral de Empregados e Desempregados
CAM	Coeficiente de Aproveitamento Máximo
CAU	Conselho de Arquitetura e Urbanismo
CC	Código Civil
CCJ	Comissão de Constituição e Justiça
CEDURB	Companhia Estadual de Desenvolvimento Urbano
CEF	Caixa Econômica Federal
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina e Caribe
CEPAC	Certificados de Potencial Adicional de Construção
CEPRAL	Comissão Executiva do Plano de Recuperação dos Alagados
CESEC	Centro de Estudos Socioeconômicos do Comércio
CF	Constituição Federal
CHESF	Companhia Elétrica do Vale do São Francisco
CIA	Centro Industrial de Aratu
CMC	Centro Municipal do Camaragibe
CNAE	Classificação Nacional de Atividade Econômicas
CNDL	Confederação Nacional de Dirigentes Lojistas
CNDU	Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano
CNPU	Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana
COHAB	Companhia de Habitação
CODESAL	Comissão de Defesa Civil de Salvador
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente

CONDER	Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador
CONDURB	Conselho de Desenvolvimento Urbano do Município
COPEC	Complexo Petroquímico de Camaçari
COUSO	Coordenadoria Central de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo
CPE	Comissão de Planejamento Econômico
CREA	Conselho Regional de Engenharia e Agronomia
CRI	Certificados de Recebíveis Imobiliários
CURSA	Companhia Urbanizadora de Salvador
CVM	Comissão de Valores Mobiliários
DESENBAHIA	Agência de Fomento do Estado da Bahia S/A
DESENBANCO	Banco de Desenvolvimento do Estado da Bahia
DSE	Divisão Social do Espaço
DSEU	Divisão Social do Espaço Urbano
DTE	Divisões Técnicas-Econômicas
EC	Estatuto da Cidade
EIV	Estudo de Impacto de Vizinhança
EPUCS	Escritório do Plano Urbanístico da Cidade do Salvador
EUST	Estudo do Uso do Solo e Transporte da RMS
FAUSP	Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo
FEREM	Fundo de Equipamentos da Região Metropolitana de Salvador
FGTS	Fundo de Garantia do Tempo de Serviço

FII	Fundos de Investimento Imobiliário
FI-FGTS	Fundo de Investimento do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
FINEP	Financiadora de Estudos e Projetos
FIPE	Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas
FMLF	Fundação Mario Leal Ferreira
FBCF	Formação Bruta de Capital Fixo
FS	Falha de Salvador
FUNDAGRO	Fundo de desenvolvimento Agroindustrial
FUNDESCO	Fundação para o desenvolvimento das Comunidades do Estado da Bahia
FUNDURBS	Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano de Salvador
HUB	<i>Home Urban Business</i>
IAPI	Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICSC	<i>International Council of Shopping Centers</i>
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IPPUR	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional
IPTU	Imposto Predial e Territorial Urbano
IPI	Imposto Sobre Produtos Industrializados
ISS	Imposto Sobre Serviços
IURAM	Instituto de Urbanismo e Administração Municipal
ITIV	Imposto de Transmissão Iter Vivos

INMET	Instituto Nacional de Meteorologia
INOCOOP-BA	Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais da Bahia
IPPUR	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional
Ipsos	Instituto de Pesquisa Global),
IPTU	Imposto Predial e Territorial Urbano
IPVA	Imposto Sobre a Propriedade de Veículos Automotores
IURAM	Instituto de Urbanismo e Administração Municipal ITIV Imposto de Transmissão Iter Vivos
J.J. Seabra	Joaquim José Seabra
LOUS	Legislação de Ocupação e Uso do Solo
mpa	massa polar atlântica
MPC	Modo de Produção Capitalista
mta	massa tropical atlântica
MPC	Modo de Produção Capitalista
MPE	Ministério Público Estadual
MVFU	Mais-valia Fundiária Urbana
NBR	Norma Brasileira Regulamentadora
OCEPLAN	Órgão Central de Planejamento da Prefeitura Municipal de Salvador
OEA	Organização dos Estados Americanos
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
OODC	Outorga Onerosa do Direito de Construir

OUC	Operações Urbanas Consorciadas
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PAIC	Pesquisa Anual da Indústria da Construção Civil
PGT	Polo Gerador de Tráfego
PIB	Produto Interno Bruto
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
PL	Projeto de Lei
PLANDURB	Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador
PMCMV	Programa Minha Casa Minha Vida
PMS	Prefeitura Municipal do Salvador
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PPDRU	Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano
PPGAU/UFBA	Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia
PRB	Partido Republicano da Bahia
PRD	Partido Republicano Democrático (PRD)
PRI	Países Recentemente Industrializados
PROPAC	Programa de Ação Prioritária da Prefeitura Municipal de Salvador
RA	Região Administrativa
RD	Renda Diferencial

RELAN	Refinaria Landulfo Alves
RENURB	Companhia de Renovação Urbana
RLAM	Refinaria Landulfo Alves em Mataripe
RM	Renda de Monopólio
RMS	Região Metropolitana de Salvador
SBPE	Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo
SEDHAM	Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, Habitação e Meio Ambiente
SEDUR	Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Urbanismo
SEFAZ	Secretaria Municipal da Fazenda de Salvador
SEHAB	Secretaria Municipal da Habitação
SEINFRA	Secretaria de Infra-estrutura
SEPLAM	Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente
SESC	Serviço Social do Comércio
SFI	Sistema de Financiamento Imobiliário
SINART	Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico
SM	Salário Mínimo
SNH	Sistema Nacional de Habitação
SPC	Serviço de Proteção ao Crédito
SR	Setores Residenciais
SUCOM	Superintendência de Controle e Ordenamento do Solo do Município

SUDENE	Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste
TAC	Termo de Acordo e Compromisso
TRANSCON	Transferência do Direito de Construir
UFBA	Universidade Federal da Bahia
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro
ULI	Land Urban Institute
UNIFACS	Universidade Salvador
URBIS	Habitação e Urbanização da Bahia S.A
VUP	Valor Unitário Padrão
ZEIS	Zonas Especiais de Interesse Social, ou Zona de Especial Interesse Social
ZHIS	Zonas Habitacionais de Interesse Social
ZRE	Zona sob Regime Urbanístico Especial

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	23
1 URBANISMO e CIDADE	28
1.1 MERCADO IMOBILIÁRIO, <i>MARKETING</i> E IDENTIFICAÇÃO SOCIAL.....	38
1.2 CONSUMO E SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL.....	44
2 SALVADOR: BREVE HISTÓRICO, PROCESSOS E TRANSFORMAÇÕES RELEVANTES NO ESPAÇO URBANO	52
2.1 SALVADOR: LOCALIZAÇÃO, CLIMA, RELEVO E POPULAÇÃO.....	53
2.2 PROCESSOS E TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS EM SALVADOR – A PRIMEIRA REFORMA URBANA (1912 -1924).....	55
2.3 PROCESSOS E TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS EM SALVADOR - O ESCRITÓRIO DE PLANEJAMENTO URBANO DA CIDADE DE SALVADOR – EPUCS E AS AVENIDAS DE VALE (1942-1968)	68
2.4 PROCESSOS E TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS EM SALVADOR - A TRANSIÇÃO DA CENTRALIDADE (1968-1975)	81
2.5 PROCESSOS E TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS EM SALVADOR - A CONFIGURAÇÃO URBANA ESPACIAL DA AV. TANCREDO NEVES 1975- 2002.....	93
3 LEGISLAÇÃO DO SOLO URBANO: DAS CAPITANIAS HEREDITÁRIAS AO PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO (PDDU/ 2004)	100
3.1 O SOLO URBANO	101
3.2 DA LEI DE TERRAS A LEI DA REFORMA URBANA	102
3.3 PDDU2004/2008	107
3.3.1 Outorga Onerosa	118
3.3.2 TRANSCON	121
4 A INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO CIVIL E A PRODUÇÃO IMOBILIÁRIA EM SALVADOR	126
4.1 CONSTRUÇÃO CIVIL, PRODUTO INTERNO BRUTO (PIB) E EMPREGO.....	126
4.2 PRODUÇÃO IMOBILIÁRIA NA CIDADE DE SALVADOR	135
5 AS TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO URBANO NA AV. TANCREDO NEVES EM SALVADOR - BA	139
5.1 OS SHOPPINGS CENTERS E O CONSUMO	140
5.1.2 Salvador <i>Shopping</i>: o empreendimento	145
5.1.3 Os shopping centers e os empreendimentos imobiliários	152
5.2 NOVOS PRODUTOS PARA NOVOS PERFIS DE CLIENTES	162
5.3 OS EMPREENDIMENTOS MULTIUSO DA AVENIDA TANCREDO NEVES ...	164
5.4 ANÁLISE TÉCNICA ESPACIAL DOS EMPREENDIMENTOS MULTIUSO DA AV. TANCREDO NEVES	169

5.4.1 Dimensões, serviços e valores das unidades residenciais dos complexos multiuso	170
5.5 ANÁLISE TÉCNICA ESPACIAL DO URBANISMO NA ÁREA DOS EMPREENDIMENTOS MULTIUSO DA AVENIDA TANCREDO NEVES.....	178
CONCLUSÃO	181
REFERÊNCIAS.....	187
Apêndice A - Ficha técnica e fotografia do Edifício Mundo Plaza	199
Apêndice B - Ficha técnica e fotografia do Edifício Boulevard Side	200
Apêndice C - Ficha técnica e fotografia do Edifício Salvador <i>Shopping Businnes</i>.....	201
Apêndice D - Ficha técnica e fotografia do Edifício Mandarin	202
Apêndice E - Ficha técnica e fotografia do Edifício Salvador Business & Flat203	
Apêndice F - Ficha técnica e fotografia do Edifício Salvador <i>Office & Pool</i>....	204
Apêndice G - Ficha técnica e fotografia do Edifício Salvador Prime	205
Apêndice H - Ficha técnica e fotografia do Edifício CEO Salvador Shopping.	206
Apêndice I - Ficha técnica e fotografia do Edifício Mondial	207

INTRODUÇÃO

O tema do crescimento econômico nos municípios através da expansão do mercado imobiliário, é uma questão que desperta o interesse de muitos autores¹ que em suas publicações científicas discorrem sobre o processo produtivo capitalista e as transformações urbanísticas consequentes deste.

Algumas das grandes cidades brasileira² passaram no período compreendido entre 2006 e 2016 por uma profunda transformação no seu espaço urbano, evidenciado pela verticalidade destacada por grandes edificações implantadas em diversas áreas destas cidades. Adventos como a abertura de capital das empresas, a liberação do crédito imobiliário, as facilidades de financiamento para a comercialização de imóveis, os programas de aceleração de crescimento lançados pelo governo federal, e o aumento do consumo interno, entre outros fatores, deram origem a novas configurações urbanísticas, representadas através da consolidação de grandes condomínios de casas e edifícios, altas torres com *mix* comerciais, residenciais e de serviços, e a instalação de grandes equipamentos como shoppings centers (CARLOS; VOLOCHKO; ALVAREZ, 2015).

Na capital baiana, a expansão do mercado imobiliário, redesenhou o perfil urbano de várias áreas da cidade, esse processo se apresenta através de novas configurações urbanísticas evidenciadas pela verticalidade das inúmeras construções imobiliárias do período. As transformações urbanas consequentes dessas novas configurações, desencadeiam novas formas de uso e apropriação do espaço urbano, denotando mudanças no perfil dos consumidores, usuários e no de padrão de uso deste espaço.

Por via de regra essas dinâmicas urbanas e processos sociais são viabilizados por processos econômicos mais amplos, disseminados por apelos midiáticos que preconizam a ideia de que o objeto de desejo é fundamental a vida, no caso da cidade de Salvador - Ba, características de status, praticidade e mobilidade foram projetados como necessidades indispensáveis a vida, trazendo a capital baiana o perfil de consumidor próprio das grandes metrópoles, desta forma

¹ Autores como David Harvey (1980,1982, 1996), Flávio Villaça (1999), Ana Fani Alessandro Carlos (2011), entre outros, abordam o tema das transformações do espaço urbano originárias de processos capitalistas.

² Entre essas cidades destacam-se as capitais: Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Recife, João Pessoa, entretanto o processo abrangeu diversas cidades com população maior que 1 milhão de habitantes em todo Brasil.

essas novas configurações espaciais não apenas reforçam a centralidade existente, como acentuam a formação de uma cidade *dual city* (FIGUEIREDO, 2015).

Uma das áreas onde a visibilidade desse processo se destaca, está localizado na área comercial e financeira mais importante da cidade, a Avenida Tancredo Neves, onde foram construídos equipamentos de grande porte como *shopping center*, universidades, hotéis e diversos empreendimentos multiuso, assim, em virtude do conhecimento de tal fato, esta pesquisa questiona de que forma ocorreu essa reconfiguração urbana na Avenida Tancredo Neves?

Para responder a esse problema, este trabalho, tem como objetivo geral, analisar de que forma ocorreu a implantação do Salvador *Shopping* na Av. Tancredo Neves, e em que medida sua implantação influenciou na reconfiguração do tecido urbano no seu entorno, uma vez que o mesmo constitui um equipamento com o porte de mega *shopping*³, influenciando diretamente na modificação na malha urbana. Será que tal implantação promoveu neste espaço transformações urbanísticas determinantes do consumo? O alcance do objetivo principal deste trabalho, se dará através dos seguintes objetivos específicos:

- a) identificar os principais fatores que promoveram a transformação espacial na Av. Tancredo Neves e seu entorno;
- b) descrever as principais características dos empreendimentos multiuso da área em estudo;
- c) analisar o processo de implantação desses empreendimentos pelo mercado imobiliário e seus resultados a nível territorial.

Portanto, a presente dissertação, constitui-se uma tentativa de entendimento da produção do capital através dos espaços urbanos, revelando como as articulações próprias das estruturas dessa reprodução se apropria do solo urbano para promover a supervalorização deste solo e a máxima obtenção de lucros, esta pesquisa se insere no campo de estudos sobre os processos urbanos contemporâneos, entendido como produto direto e indireto das ações no tempo e no espaço.

Para tal entendimento o estudo adota um recorte espacial da Avenida Tancredo Neves, buscando compreender de que forma a inserção de um grande

³ De acordo com o *Censo Brasileiro de Shopping Centers*, publicado pela Associação Brasileira de *Shopping Center* (ABRASCE, 2016), relativo ao *ranking* de tamanho, para ser considerado mega *shopping*, o empreendimento deve corresponder a uma área maior que 60.000m², o Salvador *Shopping* possui 299.000m² de área construída sobre um terreno de 89.597m².

equipamento de *shopping center* é capaz de motivar uma nova reconfiguração urbanística em um curto período, entendendo também, essa modificação como parte indissociável de processos econômicos e sociais pelo qual o país passou no período.

Como toda transformação espacial se origina de um processo maior com várias vertentes, conforme já relatado anteriormente, fez-se necessário recorrer a história da cidade de Salvador onde um processo semelhante ocorreu na década de 1970 com a construção do primeiro shopping da cidade de Salvador, que aliado a outros fatos e equipamentos como a construção do novo terminal rodoviário, a execução das obras das avenidas de vale, e a implantação do polo petroquímico conduzem a cidade de Salvador a uma nova centralidade, conforme já foi abordado no capítulo dois desta pesquisa. Para tanto consideramos as transformações ocorridas nesta década como segundo período, uma vez que as transformações urbanas realizadas no governo de J. J. Seabra são consideradas a pioneira (SILVA, 2013).

O segundo período onde ocorre diversas intervenções urbanas, se dá entre 1974 e 1988 tomando como marco inicial e final respectivamente a implantação do Shopping da Bahia e a Casa do Comércio, relatando brevemente o período intermediário entre 1989 e 2005, onde a economia enfraquecida estagna o mercado imobiliário, que por esse motivo não apresenta grandes repercussões (OLIVEIRA, 2011).

O terceiro período entre 2006 e 2016 tomando como ponto de partida a implantação do Salvador Shopping, que corresponde ao período equivalente a construção dos empreendimentos que caracterizam as transformações urbanas que são foco de análise deste trabalho. O recorte temporal entre os anos 2006 e 2016 inclui um momento em que o mercado imobiliário civil brasileiro passou por uma fase de expansão, tendo seu ápice em 2008 e sua decadência em 2014 (OLIVEIRA, 2013).

Para analisar de que forma os principais agentes modeladores, nesse caso o mercado imobiliário em conjunto com o poder público, conduzem o sistema de transformação do espaço urbano, é fundamental que a pesquisa investigue os instrumentos de regulação urbanística e jurídica que viabilizam o processo de transformação do solo urbano em mercadoria.

Nesse sentido, este estudo justifica-se devido aos processos urbanos pelos quais a cidade de Salvador passou entre 2006 e 2016, quando a primeira capital do Brasil foi palco de grandes reconfigurações espaciais, possibilitada por modificações na Legislação de Ocupação e Uso do Solo (LOUS), proveniente do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) (2008).

Esta pesquisa propõe uma análise urbanística dessa reconfiguração espacial, considerando os aspectos que tornam a cidade como principal meio de reprodução do capital através do mercado imobiliário.

Para fazer esta análise urbanística o tema foi abordado através de um estudo de caso, recorrendo ao método de abordagem científica dedutivo, executando através de uma pesquisa do tipo explicativa que adotou os seguintes métodos para obtenção de dados: pesquisa bibliográfica e documental, pesquisa de campo, coleta de informações em construtoras e incorporadoras, pesquisa com usuários dos imóveis através entrevistas semiestruturadas, e análise arquitetônica através da observação de mapas, fotos, registros.

Por se tratar ao mesmo tempo de um tema contemporâneo, com base econômica e raízes históricas, se fez necessário recorrer a abordagem de diversos autores conforme citados a seguir, para compor o referencial teórico e embasar esta pesquisa.

Desta forma para conduzir os estudos que darão base ao tema sobre urbanismo se apoiará na obra *O Urbanismo* de Françoise Choay (2015), onde a autora discorre sobre o urbanismo desde sua origem até a contemporaneidade. Acerca do tema da cidade este trabalho adota teoria dos autores clássicos como Marx Weber (2004), Henry Lefebvre (2008, 1991) e Milton Santos (1978, 2008, 2009), como abordagem histórica a pesquisa remete aos estudos de Sérgio Buarque de Holanda (1995) e Antonio Risério (2004).

Para as questões relativas a economia baiana, o embasamento se deu através dos ensinamentos, obras e artigos do Professor Noelio Spinola, para as questões relativas a exploração do solo urbano foram utilizados como referência as obras de Carlos, Volochko e Alvarez (2015), para nortear as questões inerentes a status, identificação social e meio urbano, recorreremos as obras do filósofo francês Gilles Lipovetsky (2005), complementado pelos estudos das Professoras baianas Inaiá de Carvalho (2008, 2014) e Márcia Mello (2004, 2010).

Para elucidar as questões acerca da legislação essa pesquisa fez uso dos estudos da Professora Margareth Oliveira (2003, 2011, 2013) e dos órgãos oficiais responsáveis, para informações acerca da produção imobiliária na cidade de Salvador, adotamos a pesquisa de Glória Cecília Figueiredo (2015) e os dados dos órgãos competentes.

Acerca da abordagem do tema do consumo e sua relação com o meio, os estudos foram baseados nos estudos do sociólogo polonês Zigmunt Bauman (1999, 2008), e para as questões metodológicas foram utilizadas os ensinamentos e obras dos professores João Apolinário e Edvaldo Boaventura.

Compõe ainda o embasamento teórico desta pesquisa uma ampla gama de estudos, livros, artigos, publicações e conteúdo de autoria de diversos outros autores e pesquisadores, todos citados ao longo do trabalho.

A pesquisa está subdividida de em cinco capítulos, o primeiro deles trata do referencial teórico que embasou os estudos, aborda os temas de urbanismo, cidade, mercado imobiliário, marketing, consumo e segregação espacial a partir das obras e estudos dos autores clássicos e contemporâneos.

O segundo capítulo relata um breve histórico da cidade de Salvador e as questões referentes a sua localização, clima, relevo e população, assim também faz um relato mais amplo das intervenções urbanísticas mais relevantes, que provocaram transformações espaciais na cidade entre 1912 e 2002.

O terceiro capítulo aborda as questões acerca da propriedade da terra, discutindo o uso dos instrumentos legais, que são utilizados para viabilizar as transformações do espaço urbano.

O assunto acerca da expansão do mercado imobiliário, é interpelado no quarto capítulo, relatando de que maneira ocorreu o crescimento da indústria da construção civil e que resultados foram deixados pela produção do mercado imobiliário no período estudado.

O quinto e último capítulo visa demonstrar de que forma se deu a transformação do espaço urbano na Avenida Tancredo Neves na contemporaneidade, a partir da implantação do Salvador *Shopping*, que alavancou a construção de diversos empreendimentos multiuso, que por sua vez, sugerem uma reconfiguração do tecido urbano, evidenciando não apenas um novo produto na cidade de Salvador, mas também um novo perfil de consumidor, que culmina em uma nova forma de habitar, trabalhar e consumir o espaço.

1 URBANISMO E CIDADE

O termo urbanismo surge como campo do conhecimento, no final do século XIX, na Europa, período pós-revolução industrial, em busca de transformações necessárias à realidade caótica das cidades, a partir desse contexto se inicia o processo em que a sociedade tornou-se essencialmente urbana, e assim os problemas urbanos começaram a se acentuar, com o aumento no contingente populacional decorrente do êxodo rural.

Diante da necessidade de intervir na organização do espaço geográfico caótico e insalubre que se tornou característico de algumas cidades no período pós-revolução industrial, surge o estudo sobre a realidade do espaço urbano e suas manifestações concretas, assim a cidade se caracteriza como o principal objeto de estudo do urbanismo.

Para Françoise Choay (2015), o termo urbanismo é ambivalente, pois designa paralelamente os planos da cidade, ou suas formas urbanas e o trabalho do profissional que a estuda, se confundindo em seu uso. A sociedade industrial é urbana, onde a cidade é seu horizonte e as raízes do planejamento urbano remontam ao trabalho dos primeiros urbanistas, que se insurgiram contra as consequências advindas da intensa urbanização causada pela Revolução Industrial (CHOAY, 2015).

Este neologismo corresponde ao surgimento de uma realidade nova: pelos fins do século XIX, a expansão da sociedade industrial dá origem a uma disciplina que se diferencia das artes urbanas anteriores por seu caráter reflexivo e crítico, e por sua pretensão científica. (CHOAY, 2015, p. 2).

No dicionário Larousse define o termo como “ciência e teoria da localização humana” (GRANDE...1999), já o dicionário Aurélio define como: “atração que a vida citadina exerce sobre a gente do campo; Conjunto das questões relativas à arte de edificar uma cidade; Maneira de expressão da gente das cidades”. (FERREIRA, 1999).

Dessa forma sua definição, varia de acordo com a fonte, época e lugar, mas a ideia histórica parte da premissa de estruturação e organização no planejamento da cidade maquinista típica do período industrial, na contemporaneidade costuma-se diferenciá-lo da simples ação urbanizadora por parte do homem diante das suas necessidades de moradia, trabalho e lazer, de forma a que o urbanismo esteja

associado à ideia de que as cidades são objetos a serem estudados, mais do que simplesmente edificados.

A palavra urbanismo tem sua origem na palavra latina *urbs-urbis* que significa exatamente cidade, a derivação da palavra remete aos estudos do engenheiro espanhol da região da Catalúnia Ildefonso Cerdá, responsável pelo projeto de ampliação de Barcelona na década de 1850, entretanto o espanhol nunca utilizou o termo urbanismo, e sim o termo *urbe* para designar de modo geral os diferentes tipos de assentamento humano e o termo urbanização designando a ação sobre a urbe.

Com o crescimento demográfico de cidades como Londres e Paris, surgiram vários modelos de desenvolvimento urbano, a fim de se organizar os espaços da cidade, os seus territórios, suas diversas atividades.

Nesse período surgem vários planos de cidades utópicas estando entre as pioneiras delas as ideias de Robert Owen ⁴ e Charles Fourier, assim essas primeiras tentativas de ordenar a expansão urbana são chamadas de pré-urbanismo, os representantes deste modelo de urbanismo progressista são críticos da sociedade industrial e tem o indivíduo humano como tipo, utilizam-se do espaço aberto, intercalado por vazios e verdes, desenhado segundo a análise das funções humanas: *habitat*, trabalho e cultura (CHOYA, 2015).

Ainda no campo do urbanismo das ideias utópicas do século XIX destacam-se os pensadores August W. N. Pugin, John Ruskin e Willian Morris, que defendem um urbanismo culturalista, ao afirmarem que o coletivo é o ponto principal, mas cada indivíduo é insubstituível por conter suas próprias características. Nos traçados dos planos se nota acentuadamente a assimetria e irregularidade, sem o uso de modelos ou padrão, cada construção é única (CHOYA, 2015).

No século XX surge as ideias do novo urbanismo progressista, com pensadores mais teóricos, voltados para modernidade e mais realistas, interessados em unir a estética e a técnica para criar uma nova tipologia urbana, escrevem a Carta de Atenas, na qual definem as necessidades humanas universais: habitar, trabalhar, locomover-se e cultivar corpo e o espírito, seus principais representantes são: Tony Garnier, George Benoit, Walter Gropius e Le Corbusier (CHOYA, 2015).

⁴ Robert Owen, considerado um dos primeiros socialistas europeus, viveu entre 1771-1858 e desenvolveu um modelo de “cidade” como estabelecimento ideal, higiênico, ordenado e criador, criando em seus planos urbanísticos comunidades semi-rurais que abrigariam entre 500 e 3000 indivíduos, essas comunidades seriam autossustentáveis.

De acordo com Choya (2015), a nova versão de urbanismo culturalista no século XX, defende a ideia de que o conjunto da sociedade deve prevalecer sobre o indivíduo, o cultural sobre o material, como representantes destacados desta linha de pensamento destacou-se Camilo Sitte, Ebenezer Howard e Raymond Unwin. Por último, e não menos importante destaca-se Franf Loyde com seu urbanismo naturalista, onde a arquitetura se subordina a natureza, fazendo parte do meio, mas sem se sobrepor, relativo ao urbanismo como um todo, as funções urbanas estão distribuídas e isoladas como unidades reduzidas.

O termo urbanização significa a redistribuição das populações das zonas rurais para assentamentos urbanos, em geral um aumento da população urbana em relação à população rural, solicitando da área urbana uma extensão territorial, ainda que essa extensão precise ser vertical, outro conceito para o mesmo termo refere-se a ação de dotar uma área com infraestrutura e equipamentos urbanos, como água, esgoto, gás, eletricidade e serviços urbanos como transporte, educação, saúde entre outros, à medida que esse processo reúne pessoas em um mesmo espaço dotado da estrutura necessária para a organização social, é possível também afirmar que a urbanização é um processo social que se refere as mudanças comportamentais que ocorrem na sociedade.

Dentro do estudo do urbanismo, a cidade é o lugar para onde converge o fluxo de capital econômico, social, financeiro, advindo de várias localidades que estabelecem com ela relações sociais, políticas e econômicas, e enfim, onde se concentram os bens de reprodução do capital e a força de trabalho à medida que este espaço sofre transformações permanentes próprios destes processos, sendo este portanto, muito mais do que uma aglomeração de pessoas e construções num determinado espaço territorial.

A definição acerca da cidade, que mais se aproxima da linha de pesquisa deste trabalho, é a teoria de Max Weber (1921) que defende que a cidade possui uma relação de dependência direta e indireta com outras esferas, ao ser o lócus dos meios de produção, não sendo a densidade demográfica um fator determinante para a definição, entendendo a economia como condição *cinequanom* do processo, mas não como única dentre as partes que compõe o mesmo, apresentando-se como mercado auto sustentável, e a política através da autonomia da cidade e do poder exercido pelo estado o principal fio condutor para este determinar os caminhos da conceituação de cidade.

A palavra cidade vem do latim “*civitate*”, noção próxima de “*civitas*” que deu origem as palavras cidadão e civilização. A palavra urbano vem do latim “*urbs*”, que também significa cidade. Já a palavra grega “*polis*”, cidade e “*politikos*”, da cidade, deram origem a palavra política (LACOSTE, 2005).

Por muitos autores a cidade é vista como espaço de liberdade, a exemplo disso temos as palavras do geógrafo Milton Santos (1994), que define a cidade como local de concentração da população, um lugar que apresenta moradias de diferentes classes e grupos sociais, lugar de trabalho concentrado proporcionando amplas oportunidades tanto de trabalho como de lazer e de cultura, portanto sendo definida a cidade “como o lugar do trabalho livre”, uma atribuição que nos remete as primeiras ideias provindas do início da revolução industrial na Inglaterra, a partir de 1840, onde o trabalho de servidão nos campos era trocado pelo trabalho remunerado, esses camponeses, destituídos dos meios de produção, transferiram-se aos milhares para as cidades em busca de condições de subsistência, mas o que realmente era encontrado na cidade era um regime quase escravagista de trabalho e uma vida em condições sub-humanas.

O pensamento sociológico do alemão Karl Marx (1818-1883), colaborou para o desenvolvimento da Sociologia ao afirmar que as relações sociais decorrem dos modos de produção, essa conclusão foi fundamental para que o mundo entendesse a origem de um sistema de produção a partir da exploração da mão de obra, em que o conjunto das relações sociais são provenientes dos modos de produção que os mesmos norteiam, dentro do espaço urbano.

De acordo com Karl Marx (2008) a cidade se constitui o local da produção e reprodução do capital, que é produto da sociedade capitalista, sendo dessa forma, um pano de fundo integrante dos processos sociais mais amplos, assim a cidade é vista pelos autores como palco de lutas de classes, uma variável determinada pelas questões econômicas como o resultado da revolução industrial, das contradições do modo de produção capitalista e, concomitantemente, o espaço que expressa a pobreza, miséria, degradação e a alienação da classe operária, o urbanismo é vagamente abordado por Marx (2008) sem apresentar um modelo específico, pois a cidade representa o lugar da história.

Para Marx (2008) a base da estrutura social está nos meios de produção, neste cenário o sociólogo desenvolve conceitos importantes, sendo os mais expressivos: classes sociais, alienação, mais valia e modo de produção, defendendo

esses conceitos, como os melhores fatores para explicar o processo de socialização, a partir das duas afirmações é possível afirmar que a cidade é na verdade uma forma de exploração para a multiplicação do capital a partir do uso da força de trabalho explorada pela mais valia.

Para o teórico revolucionário alemão Friedrich Engels (1975), em seu livro *A Situação da Classe Operária na Inglaterra*, o surgimento da cidade é visto como um processo que se dá através do sistema capitalista, atribuindo os fenômenos urbanos como a concentração demográfica a concentração do capital, ao aglomerado urbano, à medida que a concentração de trabalhadores em volta de uma fábrica atrai outros capitalista investidores a instalar fábricas nas proximidades em virtude da vasta oferta de mão de obra (ENGELS,1975).

Engels traz a luz os contrastes da realidade urbana vivida entre a classe operária e a burguesia, a justa-posição da riqueza e da pobreza. Quanto ao espaço urbano para Engels era um local de contrastes, onde a liberdade dos campos feudais se transformava de repente em aprisionamentos do trabalho remunerado das indústrias, sendo, portanto, um espaço repressivo, um espaço do crime social cometido pela sociedade inglesa (ENGELS,1975).

No livro *A Ideologia Alemã*, Marx e Engels (1984, p.64), descrevem a cidade como "a realidade de concentração da população, de instrumentos de produção, dos prazeres e das necessidades [...]" o que torna a cidade um elemento secundário, e não o problema principal, e esse elemento é o lugar da desordem propício para que se estabeleça a ordem necessária que irá desencadear aquilo que tornaria o homem universal com dignidade e direitos dentro da sociedade, a revolução socialista.

Portanto, a cidade oferece condições insalubres de vida, é o *lócus* onde a força de trabalho do proletariado é explorado e submetido a condições de vida sub-humanas, ambos negam a cidade modelo que dignifica o viver e o trabalhar de socialistas utópicos como o inglês Robert Owen. O tema da cidade e do urbanismo não são tratados por estes pensadores como problema principal, como afirma Choay (2015):

A cidade, para eles, é apenas o aspecto particular de um problema geral e sua forma futura está ligada ao advento da sociedade sem classes. É impossível e inútil, antes de qualquer tomada de poder revolucionário, tentar prever o futuro do planejamento. (CHOAY, 2015, p.15).

Desde o início dos tempos a cidade é palco da reunião de estranhos, que convivem muito próximo, mas guardam seu grau individual de estranheza e

aceitação perante o outro. O espaço público é local de convivência entre diferenças, onde pessoas desconhecidas se atraem ou se repelem em suas formas e atitudes, formando um *lócus* do imprevisível, e como afirma Bauman (2008, p.101) “o estranho incorpora o risco”.

Em tempos menos remotos o filósofo Henri Lefebvre que consagrou-se como um dos intelectuais que mais estudou as cidades, ele afirma que o “urbano é a simultaneidade, a reunião, é uma forma social que se afirma” (LEFEBVRE, 1986, p. 159), enquanto a cidade “é um objeto espacial que ocupa um lugar e uma situação” (LEFEBVRE, 1972, p. 65) ou “a projeção da sociedade sobre um local.” (LEFEBVRE, 1991, p. 56).

Podendo ainda citar a afirmação mais contemporânea do geógrafo inglês David Harvey, que configura a cidade como: “[...] sistema dinâmico complexo no qual a forma espacial e o processo social estão em contínua interação.” (HARVEY, 1980, p. 34).

Conforme afirma Vasconcelos (2012), o mundo vive uma época de constantes mudanças nos processos sociais, e para um mundo em que o espaço e as distâncias estão mudando de valor, pode-se perguntar se ainda tem sentido de denominar “cidade” os diversos fenômenos complexos que encontramos em diferentes contextos históricos e geográficos. Devem ser considerados, portanto, os períodos históricos, as localizações geográficas e as formações dos autores (VASCONCELOS, 2012).

Para Sposito (2005), as relações que promovem essas transformações na cidade incitam a pesquisar e entender a cidade de hoje, pois a investigação é estimulada quando percebemos a cidade como um espaço inconstante, que articula e se modifica, conforme a atuação dos diferentes agentes sociais que a compõe. “o espaço é história e nesta perspectiva, a cidade de hoje, é o cumulativo de todas as outras cidades de antes, transformadas, destruídas, reconstruídas, enfim produzidas pelas transformações sociais ocorridas através dos tempos.” (SPOSITO, 2005, p.11).

Diversos autores⁵, como Corrêa (2005), concordam que a cidade, em seu espaço urbano reflete as características da sociedade, sendo por isso a expressão concreta das relações sociais, assim estudos acadêmicos revelam que as

⁵ Autores como Carlos (2011) Oliveira (2013) discutem as transformações do espaço urbano, decorrem do modo de produção capitalista direcionam o uso e consumo destes espaços.

transformações socioeconômicas e culturais vividas pelos países em desenvolvimento nos últimos anos, vêm dando uma dinâmica ao espaço das cidades e seu uso, criando configurações urbanas em diversas metrópoles, reflexos do modo de produção capitalista.

Estes estudos afirmam ainda que as transformações que sucedem em algumas áreas do espaço urbano, são capazes de estabelecer padrões de uso, pois a dinâmica espacial intermediada pela implantação de um equipamento de grande porte pode não apenas determinar uma tendência de uso, consumo e consumidor mas também pode tornar-se uma barreira para o indivíduo que se sente estranho ao lugar, causando assim um processo de exclusão subjetivo, como um tipo de gentrificação em uma escala menor da definição do seu significado mais amplo.

Através da forma de organização do espaço pelo homem, no espaço urbano é possível obter a expressão real dos processos sociais na forma de um ambiente físico construído sobre o espaço geográfico, assim a cidade em seu espaço urbano reflete as características da sociedade, sendo por isso a expressão concreta das relações sociais (CORRÊA, 2005).

A importância do estudo acerca do espaço urbano e seus processos espaciais fica em evidência a medida que se observa como em diferentes épocas diversos foram os filósofos, sociólogos, teóricos e pensadores que atribuíram alguma definição a cidade baseada segundo as circunstâncias da época, as características do tempo em que se encontravam, as suas correntes de pensamento e quiçá também a sua própria ideologia, contudo, para auxílio teórico desta pesquisa a relação entre espaço e sociedade ganha maior fundamentação sobre a análise de Marx Weber quando se trata da sociedade capitalista, pois o sociólogo considera a cidade como uma comunidade urbana e como "um habitat concentrado, uma grande localidade", e do ponto de vista econômico, como "uma aglomeração cuja maior parte dos habitantes vive da indústria e do comércio, e não da agricultura." (WEBER, 2004, p. 17-18).

O conceito weberiano de cidade, denota a complexidade de uma definição exata sobre o tema, o autor afirma que para além do conceito econômico, também são essenciais o conceito político, especialmente, ao partir da perspectiva do poder da autonomia de das cidades, para o sociólogo a cidade como um local densamente povoado onde as pessoas mal se conheciam, mas este não era o único ponto a ser pensado; era apenas uma parcial do todo, pois também era importante valorar o

papel da cultura, responsável, talvez, pela impessoalidade das relações nas grandes cidades.

Weber (2004) percorre a história para mostrar que existiram vários tipos de cidade no passado e com origem das mais diversificadas. Ele destaca a economia através da importância do mercado para seu desenvolvimento e formula um conceito que é construído por uma série de circunstâncias ou pré-requisitos necessários para o desenvolvimento das cidades, o autor conceitua a cidade como uma totalidade, a cidade é o desdobramento de um conjunto de modificações advindas do processo de racionalização na vida social, como resultado do processo de desenvolvimento do capitalismo moderno e da racionalidade moderna.

Na concepção de Weber (2004), apenas as cidades da Europa Ocidental alcançavam a oferta das condições necessárias para o desenvolvimento, e as cinco características provavam a diferença entre as cidades medievais da Europa Ocidental e as demais ao redor do mundo, pois estas cidades alcançavam a partir de transformações não somente nas relações econômico-comerciais, mas também através da influência de outros fatores, como por exemplo, a perda de importância dos clãs, o fim dos direitos senhoriais e a formação de estamentos ou classes.

Weber (2004, p.409), afirma que não é adequado tentar definir a cidade do ponto de vista puramente econômico, seria um povoado cujos habitantes, em sua grande maioria, não vivem do produto da agricultura, mas sim da indústria ou do comércio.

O fato de que a cidade não é apenas uma acumulação de moradias, mas também uma associação econômica, com bens de raiz próprios e economia de receitas e despesas, também não a distingue da aldeia, que conhece os mesmos fenômenos, por maior que possa ser a diferença quantitativa (WEBER, 2004, p. 414).

A cidade ideal para Weber (2004), no sentido de oferecer as condições para o desenvolvimento do capitalismo, o autor reafirma suas considerações que não apenas os adensamentos populacionais podem caracterizar uma cidade. Para a conceituação de uma localidade como cidade, a mesma deveria apresentar as seguintes características:

a) uma fortificação, b) um mercado, c) um tribunal próprio e pelo menos parcialmente um direito próprio, d) caráter de associação e, ligadas a este, e) autonomia pelo menos parciais e, portanto, uma administração realizada por

autoridades, em cuja nomeação participassem de alguma forma os cidadãos como tais (WEBER, 2004, p. 419).

Desse modo para Weber (2004), toma a cidade como um todo resultante de processos, tais como o desenvolvimento do capitalismo e da racionalidade moderna, que por sua vez associados ao poder da autonomia ou da força política do estado e de uma série de condições secundárias conduzirão seu modo de vida, dessa forma a cidade caracteriza-se como o desdobramento de um conjunto de mudanças decorrentes do processo de racionalização na vida social.

No Brasil, no sentido da palavra como disciplina, ou ciência aplicada em traços e planos urbanísticos, o urbanismo só começou a ser efetivamente utilizado a partir do fim do século XIX, quando foi fundada a cidade de Belo Horizonte, cujo plano começou a ser elaborado em 1894, pelo engenheiro Aarão Reis, seguido trinta anos mais tarde por Goiânia com o plano do arquiteto Atilio Correia Lima, sucumbindo no projeto da capital federal escolhido por concurso nacional, de autoria do arquiteto Lúcio Costa.

O processo de ocupação do território brasileiro não se deu como uma simples repetição do que ocorreu outrora nos países desenvolvidos no momento das suas revoluções industriais, essa ocupação que se espalha em várias direções é evidenciada nas últimas décadas do século XX, podendo citar como trabalho síntese deste pensamento os estudos de Milton Santos (2009) sobre as especificidades do fenômeno urbano na conjuntura dos países subdesenvolvidos através da análise de cinco aspectos principais: 1) as situações de partida: a urbanização do mundo; 2) a evolução da urbanização: evolução demográfica; 3) a evolução das atividades urbanas; 4) os processos socioeconômicos de urbanização e 5) a urbanização desigual.

Dentro destas considerações, ao tempo que se torna possível o entendimento da urbanização da cidade de Salvador, através de Santos (2009), pela sua condição de colônia, fundada com o objetivo de servir como defesa para o território conquistado por Portugal, a urbanização parte do ponto defesa-territorial, à medida que a apresentação da sua condição geomorfológica foi uma das principais características de destaque para a escolha do local, pois o sítio viabilizava uma melhor defesa do território levando a instalação dos primeiros habitantes nos pontos mais altos da escarpa da falha geomorfológica de Salvador.

Não por um acaso, a planta da cidade, trazida de Portugal por Tomé de Souza, foi implantada sobre uma falha tectônica em frente à baía de Todos os Santos (antiga Kirimurê – grande mar interior dos Tupinambás). Ali teriam o olhar estratégico sobre a baía e águas calmas para aportar qualquer grande fragata. Os muros viabilizam a defesa interior contra os índios. (ANDRADE; BRANDÃO, 2009, p.16).

A Cidade do Salvador da Bahia de Todos os Santos nasce como uma cidade planejada, seguindo traçados de projeto desenhado em Lisboa, sendo a primeira cidade construída sob o conceito de planejamento urbano europeu, para ser a primeira capital do Brasil colonial até 1763.

Quanto ao traçado do projeto urbanístico para a implantação da cidade de Salvador, foi pensado e executado em Lisboa por Miguel de Arruda, que era o projetista oficial do reino, os esboços remetiam a uma conformação de cidade fortaleza, que tinha o objetivo de ocupação e defesa do território, assim o recém nomeado governador geral do Brasil, o lusitano Tomé de Souza, trouxe em sua esquadra aquele que seria o responsável pela execução da obra da cidade, o mestre de obras Luís Dias (AZEVEDO, 2009).

O modelo utilizado para a constituição do núcleo urbano na cidade da Bahia, foi baseado em uma experiência urbanística pregressa que os portugueses adotaram desde o século XIII, com a reconquista política de ocupação e feitorização empreendida na África, os colonizadores portugueses adotavam em suas conquistas territoriais a ocupação predominantemente costeira, para a defesa diante da possibilidade da tentativa de invasões de outros países da Europa.

Deve-se relatar também que há nesse modelo uma repetição da própria ocupação das terras portuguesas na península ibérica em sua origem, pois o perfil urbanístico da ocupação territorial de Salvador se assemelha muito com a cidade do Porto e a própria Lisboa, em Portugal, como afirma Castells (2000):

[...] à urbanização ibero-americana, havia, na época, a predominância de um sistema de dominação político-econômica versátil, sendo a colonial a forma de configuração com maior relevância e efeito na cidade de Salvador recém-fundada. O que tinha, como objetivo, a necessidade de reafirmar uma soberania política e a gestão contínua de uma colônia de exploração, o que, conseqüentemente, reproduziria o modelo de cidade-metrópole, como percebe-se a influência arquitetônica de Portugal sobre o Centro Histórico de Salvador, ou no porto de ambas as cidades. (CASTELLS, 2000, p.83).

A cidade-fortaleza foi o berço da cidade que séculos anos depois iria enfrentar crises econômicas, pestes, invasões, guerras políticas, crescimento desordenado, deixaria a monarquia para ser republica, deixaria o escravagismo para remunerar o trabalho, deixaria de ser uma cidade limitada em seu perímetro para ser uma cidade

espalhada como um organismo, originando a formação de seus primeiros aglomerados urbanos, ao passo que algumas intervenções urbanas executadas lhe confere ares modernos europeus de cidade salubre e bela.

1.1 MERCADO IMOBILIÁRIO, *MARKETING* E IDENTIFICAÇÃO SOCIAL

Na contemporaneidade os ares europeus da antiga cidade colonial, dão lugar a construções modernas erguidas pelo capital do mercado imobiliário, promovendo uma nova configuração urbana em algumas áreas da capital baiana.

Nesse processo, os agentes modeladores do espaço, que são as grandes corporações do setor imobiliário e o poder público estão no topo da pirâmide aferindo lucros em suas associações, os clientes que formam o público alvo compõem o meio, pois buscam no espaço um meio para as relações sociais, o que significa uma identificação dentro da sociedade, e os consumidores do espaço estão na base, tentando sobreviver com o que lhe resta do espaço urbano público.

Para Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro (1997), diferentes tipos de demanda pelo solo urbano geram mecanismos distintos de relacionamento entre valorização de capitais e valorização da propriedade, o autor diferencia os investimentos de capital feitos pelos agentes econômicos na produção e na circulação de mercadoria, daqueles que rentabilizam seu capital na produção e na circulação dos objetos imobiliários.

Essa analogia pode ser empregada respectivamente aos agentes econômicos construtores e aos agentes econômicos imobiliários, onde para o primeiro o espaço urbano é um marco do lucro, e para o segundo o espaço urbano transformado é o próprio objeto do lucro.

Dessa forma é possível afirmar que a expansão imobiliária, ocorre através de um conjunto de operações praticadas pelo mercado imobiliário através de ações de diversas natureza, que vão desde a aquisição de terrenos urbanos, licenciamentos, alvarás, loteamentos, projetos de edificações residenciais e comerciais, *marketing*, e tem por objetivo a comercialização do produto direcionado ao consumidor final.

Assim o espaço urbano se torna refém das ações do mercado imobiliário, à medida que novos empreendimentos vão sendo implantados nos centros urbanos, onde já existe uma infraestrutura, formando um entorno de novos núcleos,

processos sociais e novas dinâmicas que se apropriam dessas novas intervenções, conforme afirma Carlos, Volochko e Alvarez (2015):

A propriedade imobiliária no capitalismo não é em si capital, mas pelo monopólio de sua posse, através da forma jurídica da propriedade, possibilita a capitalização de parte da mais-valia geral, o que confere aos seus detentores não apenas a possibilidade do uso, mas a de absorver parte da riqueza social através da troca. Liberando esse capital imobilizado para entrar no circuito real da valorização do capital. (CARLOS; VOLOCHKO; ALVAREZ, 2015, p. 72).

Assim a conformação espacial das áreas urbanas, fica à mercê do mercado imobiliário e da aquisição da propriedade privada, à medida que os empreendimentos privados fixam o valor da terra. Para o entendimento dessa ação do mercado imobiliário antes de tudo é necessário entender o funcionamento e operacionalização desse agente do capital imobiliário, enquanto atividade.

Neste segmento existem os agentes construtores, os agentes incorporadores e os agentes imobiliários, o primeiro trata da atividade de execução do projeto, ou seja, a concretização da obra propriamente dita, a transformação do espaço em objeto de mercadoria, o segundo trata dos trâmites legais que vão desde a compra do terreno, até os licenciamentos, expedição de alvarás e da operacionalização do financiamento para construção e também faz a comercialização do produto final sendo responsável inclusive pela entrega e cumprimento dos prazos, dessa forma esse agente cria viabilidades legais para a produção do espaço, e o terceiro agente trata das transações de compra, venda e aluguel do produto final, ou seja, mercantilizando o objeto do espaço transformado.

Para Henri Lefebvre (2008) as empresas imobiliárias são identificadas como “segundo circuito do capital, assim o objetivo desse segundo circuito seria o de inscrever a terra e o habitat na troca e no mercado.” (LEFEBVRE, 2008, p.71).

Em via de regra nos países em desenvolvimento, como é o caso do Brasil, o jogo de negociações entre o grande capital e as gestões municipais, estaduais e federais perpassam os limites do bem coletivo e o solo urbano torna-se uma mercadoria indiferente ao planejamento urbano necessário e ao urbanismo desejado pelos habitantes da cidade, dessa forma a economia capitalista de produção pressupõe e determina a forma de produzir o espaço.

Roa (2009) afirma que o solo urbano é aquele que pode ser qualificável ao mesmo tempo como habitável e acessível; um bem composto por uma porção que é construtiva e outra não, sendo essas porções inseparáveis, material e

economicamente. O autor conclui ainda que a produção do solo urbano advém de intervenções possibilitadas pelo capital em união com o poder público.

O planejamento da cidade nada tem a ver com os projetos que grupos de profissionais esboçam com a preocupação de haver uma integração das comunidades e respeito ao meio ambiente, estes projetos se acumulam em gavetas, em contrapartida os projetos ligados algum interesse do mercado imobiliário recebem o carimbo de aprovação dos órgãos responsáveis pela liberação destas obras com uma celeridade germânica, por via de regra estes projetos tem ação conjunta com o Estado e o capital privado transformam o solo em uma mais-valia que origina as formações espaciais urbanas formais e informais.

A associação entre o capital imobiliário e o Estado funciona como um rolo compressor, que não emite ruídos com projetos que visam a temática da sustentabilidade, que abordam a questão de ambientes universalistas, onde a solidariedade é a base de um sentido de comunidade, vão de encontro a cidade fragmentada e segregada pela ação daqueles que detém o verdadeiro poder: o capital.

Aqueles que manipulam os objetos para torná-los efêmeros manipulam também as motivações, e é talvez a elas, expressão social do desejo, que eles atacam dissolvendo-as [...] é preciso também que as necessidades envelheçam, que jovens necessidades as substituam. É a estratégia do desejo! (LEFÈBVRE, 1991, p.91).

Para reafirmação da ótica de espaço construído pelo capital especulativo que incentiva o consumo e determina os desejos de uma sociedade, recordemos Foucault (1992, p.148), é contentar-nos com ver sistematicamente pouca coisa enquanto o significado real da cidade e, sobretudo, da urbanização contemporânea transcende em muito aquilo que nos é oferecido pela observação de seu aspecto físico.

A falta de um planejamento estratégico de longo prazo e as demandas socioeconômicas resultantes do próprio processo de crescimento da cidade e das necessidades do mercado cultural e turístico produziram uma metrópole com várias faces distintas, desde a modernidade da Av. Tancredo Neves com os seus edifícios "inteligentes" aos espaços de exclusão como a invasão de Alagados. (ANDRADE; BRANDÃO, 2009, p. 105).

O desenvolvimento das forças produtivas se organiza mercadologicamente no sentido de permitir a acumulação de capital, através de processos de valorização de áreas que obterão algum tipo de infraestrutura ou em alguns casos, já foram

beneficiadas por um novo sistema viário, meio de transporte e até mesmo estabelecimentos comerciais que atuam como força de atração.

O mercado imobiliário é regido pela lei da oferta e demanda, sendo a oferta a quantidade de produto disponível no mercado e a demanda o interesse pelo produto existente, estes dois mecanismos são responsáveis pela quantidade, disponibilidade e preço de tudo o que é produzido e/ou comercializado, seus efeitos se manifestam a partir de decisões, adesão ou restrições de consumo, dessa forma a lei de oferta e procura é responsável por indicar os destinos do mercado interno de um país.

Sinteticamente a oferta e demanda são as forças que movem a economia de mercado, determinando qual quantidade se deve produzir um determinado produto e a que preço deve ser vendido, conforme Adam Smith (1996) afirma: “O consumo é o objetivo e o desígnio único de qualquer produção”.

Dessa forma é correto afirmar que o preço do solo urbano é determinado pela demanda que por sua vez é manipulada de forma indireta pelos benefícios advindos de intervenções promovidas pela associação entre poder público e capital privado, e esta relação vai dirimir e monopolizar os modos de produção do espaço e das relações sociais.

Tudo gira em torno da relação entre empresas e consumidores, desse convívio nascem os estímulos à procura, oferta e formação de preços, de um lado, se acha a demanda, onde se concentram as necessidades individuais de consumo, do outro, a oferta, representando as empresas e seus produtos ou serviços. Entre ambas emerge o mercado, lugar em que se acomoda o intercâmbio de interesses.

Os movimentos estratégicos para alavancar a comercialização de novos produtos, não consiste em apenas lançar o empreendimento no mercado, repetindo a tipologia já situada em determinada região, antecedem esses processos estudos que visam identificar um público alvo, suas necessidades, as demandas da área, as permissões possíveis da legislação, o estudo do solo, e uma série de outros fatores para averiguar quais as opções de empreendimento que melhor se adaptam a área em que se pretende edifica-los, esses são os quesitos básicos que determinam a viabilidade financeira de um empreendimento.

Para Lipovetsky (2005) as práticas e estratégias de marketing, induzem ao imediatismo do consumo, na tentativa de gerar uma satisfação pessoal, que nunca chega. No Brasil a classe média, se relaciona diretamente com os comandos da mídia, no âmbito do consumo, assim como em quase todos os países submersos no

sistema capitalista, os meios de comunicação são largamente utilizados para influenciar e incentivar o consumo, através dos apelos de adesão a moda, imagens, estereótipos as pessoas definem como gastar tempo e dinheiro, a parte da influência digital ainda se faz necessário citar as crenças, valores e hábitos individuais também refletem nas escolhas de consumo.

Em razão da mobilidade reduzida e dos congestionamentos em grandes centros e regiões metropolitanas, os empreendedores imobiliários perseguem novas estratégias que possam ser transformadas em demandas, como exemplo, o uso de uma estratégia que aborde o cunho negativo de um determinado fato, que são facilmente utilizadas para efeitos de reprodução do capital no espaço urbano.

Dessa forma questões como o trânsito e a violência urbana são sutilmente convocadas a serem exploradas como uma contrapartida para a comercialização dos condomínios fechados, o medo social influencia a consolidação de um novo padrão de desenho arquitetônico das cidades, promovendo a arquitetura do medo demonstrada em espaços privados que incorporam uma série de elementos em suas formas, a saber, muros altos, grades, guaritas altas, cercas elétricas, torres, alarmes, circuito interno de câmeras e monitoramento 24 horas, entre outros, esses atributos dos produtos imobiliários servem como veículo de promoção e marketing para fins de comercialização.

A respeito do medo que a violência urbana calcifica na sociedade, onde em nome da liberdade nos fazem a vigilância constante afirma Bauman:

A invisibilidade planejada e produzida é uma tendência que se espalha numa arquitetura urbana guiada pelo medo. Outra tendência é a intimidação, seja por um exterior atemorizante cuja a aparência de fortaleza fica ainda mais desconcertante e humilhante devido a uma profusão de guaritas de verificação e seguranças uniformizados altamente ostensivos, ou seja, pela insolente arrogante exibição de ornamentos provocativamente ricos, extravagantes e intimidantes. A arquitetura do medo e da intimidação se espalha sobre os espaços públicos urbanos, transformando-os de modo incansável, mas sub-reptício, em áreas estritamente vigiadas e controladas 24 horas por dia. (BAUMAN, 2008, p. 97).

O homem habita, percebe, vivencia e interpreta o mundo a partir de suas experiências pessoais e de uma realidade construída por diversos objetos pertencentes ao espaço urbano e seus usos, que envolvem outras dimensões espaciais como o ambiente, a rua, o bairro, que são parte de articulação espacial no qual o homem se apoia e vivencia seu cotidiano, criando assim uma identidade social e uma sensação de pertencimento a um determinado grupo ou classe, dessa

forma o homem passa a ser elemento ativo e passivo do processo de construção social, em todas as suas atividades diárias.

A partir dos estudos da sociologia pode-se afirmar que no mundo ideal, as pessoas são livres para escolher espaços, produtos e/ou serviços com os quais se identifiquem. Entretanto a necessidade de uma identidade social é parte de um processo de aceitação em um meio social que todo cidadão constrói ao longo da vida diante da “imposição” de se enquadrar em padrões criados por uma sociedade de consumo, essa sociedade por sua vez promove a posse de bens de consumo como símbolo que define o fracasso ou sua ascensão social e/ou profissional do indivíduo.

Segundo o sociólogo Louis Wirth (1967), existe uma relação imbricada entre a forma que as cidades assumem e o conjunto de disposições mentais, sociais e culturais que os cidadãos desenvolvem. Assim, a cidade exerceria uma relevante influência sobre os indivíduos, tornando-se, de certa maneira, o centro de controle de suas vidas (WIRTH, 1967).

De um lado, a exigência da produção do espaço como mercadoria, no movimento da mercantilização do mundo, nessa condição, o tecido urbano se rompe, separando e delimitando as ações e atividades no espaço. Isso significa dizer que as relações sociais estão também submetidas a essa lógica. De outro, a necessidade da extensão da base de consumo – que hoje atinge a base da pirâmide social –, na qual o sujeito cindido (que vive o espaço em fragmentos) é constantemente reduzido a sua condição de consumidor e, nessa condição, seu projeto é fazer ascender sua qualidade de vida como forma de acesso a um novo status social pela posse de bens (CARLOS; VOLOCHKO; ALVAREZ, 2015).

Nesse sentido Bauman (2008) apropria-se das palavras de Michel Maffesoli ao afirmar: “sou o que sou porque os outros me reconhecem como tal”, destacando a importância que tem para o ser urbano permanecer à frente a uma tendência de estilo, na medida que a vida social não é senão uma expressão de sentimentos de pertencimentos sucessivos, a alternativa sendo uma sucessão de rejeições ou uma exclusão final como penalidade pelo fracasso em abrir um caminho para o reconhecimento, seja por meio da força, argumentação ou artimanhas (MAFFESOLI, apud BAUMAN, 2008, p.107).

Se em termos urbanísticos, o crescimento de uma cidade é determinada pelas ações do homem, em termos sociais o crescimento do ser é determinado

pelas suas relações entre si e o meio, assim se pode afirmar que uma cidade de crescimento disperso e fragmentado, se configura muitas vezes como o resultado de um processo segregador, onde de um lado a promoção da infraestrutura em bairros voltados para classe A, B e C de outro a negligência dos serviços básicos em bairros onde vivem

1.2 CONSUMO E SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL

Na contemporaneidade a temática da globalização é discutida de maneira ampla em diversos estudos sobre as metrópoles brasileiras, a exemplo disso recordemos aos estudos de Castells (1995) que abordam o tema da cidade dual *city*, referindo-se a uma cidade de estrutura social polarizada, onde o espaço destinado as classes mais abastadas se contrapõe ao espaço que literalmente sobra para os pobres, em geral encostas ou bairros periféricos afastados do centro, essas cidades divididas são resultantes de processos decorrentes da globalização das economias urbanas.

Dessa forma é correto afirmar que a configuração atual do tecido urbano da cidade do Salvador é marcada pela visão de uma cidade dual *city*, onde a cultura do consumo onde o poder aquisitivo é fator determinante do local de moradia.

Ainda acerca do panorama da dualidade da cidade promovida pelo capital imobiliário, ocorre a segregação, e conforme afirma Castells (1983, p.203): a distribuição das residências produz uma “diferenciação social e específica na paisagem urbana, onde as características das moradias e sua população fundamentam o tipo e o nível de equipamentos e das conseguintes funções”.

Essa dinâmica é provocada pela aceleração de processos que promovem as intensas desigualdades socioespaciais existentes, onde a cidade dualística é o grande palco das divisões espaciais, temporais e sociais entre seus habitantes posto que algumas áreas localizadas incorporaram as inovações tecnológicas de modo extremamente rápido, ao passo que, em outros espaços, as condições de habitação são quase insalubre, sobre isso Castells afirma: A segregação “é a tendência da organização do espaço em zonas de forte homogeneidade social e interna e de forte disparidade social entre elas”, em termos de diferença e hierarquia social (CASTELLS, 1983, p.204).

Max Weber (2004) no artigo “*A dominação não-legítima (tipologia da cidade)*” defendeu que a cidade combinaria um conjunto de funções que caracterizaria o ser urbano, esse ser urbano reflete o estilo de vida dos cidadãos, que por sua vez está diretamente associado a classe social em que o mesmo está inserido e/ou ainda aquela que ele gostaria de estar, isso de maneira geral conduz toda suas ações e ambições ao consumo.

O sociólogo polonês Zygmunt Bauman, através de sua obra intitulada *Vida para Consumo*, expõe uma trágica realidade sobre a sociedade líquido-moderna, que é seduzida pelo mercado de consumo, levando a transformação dos indivíduos. O autor discorre sobre os impactos dessa transformação em diversas áreas da vida, a exemplo da política, da economia, da moda e da cultura, suas análises fundamentais dessa modernidade líquida partem de três pontos principais: o consumismo, a sociedade do consumo e a cultura consumista (BAUMAN, 2008).

Decerto que o consumo está mais relacionado ao seu sentido econômico, o que significa adquirir algo em função de uma necessidade, pode-se inclusive remeter a origem do consumo a partir do momento que houve uma organização das pessoas em grupos, houve a necessidade de fazer trocas da produção excedente de cada aldeia, distinto disso, ao adquirirmos algo que não é imprescindível a sobrevivência, ou seja, a compra unicamente pela supressão de um desejo, pode ser caracterizado como consumismo, e este por sua vez, é em grande parte calçado pelo consumo da sociedade de produtores e consumidores.

O consumo estimulado pelos conceitos de velocidade, transformação e obsolescência, gera a necessidade de mais consumo, que pela convocação constante da satisfação dos desejos torna-se consumismo, entretanto é muito difícil estabelecer um limite entre consumo e consumismo a medida que a sociedade de consumo produz incessantemente carências e desejos, e uma associação de que o indivíduo é representado, avaliado e julgado por aquilo que consomem, por aquilo que vestem ou calçam, pelo carro e pelo celular que exibem em público, pelos aparelhos de última geração, e pelo lugar onde habita.

De acordo com Bauman (2008) o consumo é basicamente uma característica e uma ocupação e, portanto, uma atividade necessária aos seres humanos como indivíduos, e o consumismo é um atributo da sociedade contemporânea, para atribuir uma definição mais completa acerca do consumismo o autor discorre:

[...] o consumismo é um tipo de arranjo social resultante da reciclagem de vontades, desejos e anseios humanos rotineiros, permanentes e, por assim dizer, 'neutros quanto ao regime', transformando-os na principal força propulsora e operativa da sociedade, uma força que coordena a reprodução sistêmica, a integração e a estratificação social, além da formação de indivíduos humanos, desempenhando ao mesmo tempo um papel importante nos processos de auto identificação individual e de grupo, assim como na seleção e execução de políticas de vidas individuais. (BAUMAN, 2008, p. 41).

Concordando com a reflexão de Bauman (2008), é correto afirmar que o consumismo é estimulado pelos anseios de uma sociedade que busca aceitação e engajamento através das coisas ao invés do seu eu individual, é uma ação consumada pelas compras por impulso, que dão uma a ludibriadora ideia da noção de que comprar mais vai trazer a sensação de bem-estar e felicidade plena, ainda que não passe de um prazer momentâneo sucumbido pelo desejo ao próximo produto.

O processo que motiva o consumismo ocorre através de um conjunto de ações do sistema capitalista, onde a arma de maior projeção é a mídia, que se utiliza de estratégias determinantes de padrões a serem seguidos por todos aqueles que querem um lugar ao sol, criando uma espécie de imposição de necessidades.

Como resultante do processo de consumismo sua pior face do é quando são sentidos os seus resultados, pois os padrões de comportamento criados pela nossa sociedade são criados pela indústria do consumo, e reforçados pela mídia que atinge pessoas de todas as classes sociais.

Assim o sistema induz a nova classe média tende a ter vontades semelhantes em relação aos "sonhos de consumo" da classe média antiga, entretanto para essa nova classe média o acesso aos bens de consumo mais caros, em geral acabam gerando despesas superiores ao seu rendimento, e reflete diretamente no endividamento das famílias, que diante de uma crise econômica tem sua situação agravada, portanto é possível afirmar que de maneira indireta o consumismo ajuda a acentuar a diferença de classes no nosso país.

Para Lipovetsky (2005), a sedução é o que rege o consumo, as organizações, informação, educação e costumes. A cada dia menos cai por terra a primazia das relações de produção para entrar uma apoteose das relações de sedução.

O consumismo tem suas consequências não apenas na desigualdade social, suas consequências também já refletem no sistema de saúde das pessoas que

vivem em grandes metrópoles. Um estudo recente promovido pela Organização Mundial da Saúde (OMS, 2018) em colaboração com 20 centros internacionais, desenvolvido em 18 países com diferentes níveis de renda, e com a participação de 89.037 cidadãos, indica que a depressão é a quarta causa de incapacidade no mundo, mas as estimativas da OMS sinalizam que estará situada em segundo lugar em 2020.

A OMS (2018) estima que a doença, afeta a 121 milhões de pessoas e é responsável por 850.000 mortes anuais. Em suma a velocidade que é imposta pela sociedade de consumo afeta diretamente os habitantes das grandes cidades causando entre outras questões danos aos cidadãos e prejuízos a saúde pública.

Entretanto as consequências do consumo, como condição eminente para viver engajado a um meio da sociedade não atinge apenas os consumidores de bens de consumo imediatos, afeta o espaço urbano diretamente, onde as condições de existência são facilmente convertidas, ou manipuladas pela indústria capitalista causando inquietações pessoais, no modo de viver e interagir com o outro e dessa forma o espaço urbano é socialmente produzido, em um conjunto de ações que se refere às determinações do modo de produção a partir do momento em que o solo urbano adquire uma supervalorização em função da infraestrutura instalada a sua volta.

A relação do consumo do espaço, gera a identificação social com o meio, assim o lugar de residência de uma pessoa pré-determina grande parte de suas oportunidades e sucesso, pois o local de vida já é sugerido como pertencimento de uma classe social e vice-versa. Assim as estruturas socioespaciais encaminham através da classe e renda o acesso a condições básicas de habitat, serviços públicos, infraestrutura, educação, trabalho.

O principal fator determinante que preconiza o local para habitação, é o poder de consumo que cada indivíduo possui, dessa forma o espaço urbano atua como instrumento de separação social, à medida que a segregação socioespacial estabelece quem mora e em que área do espaço urbano.

Segundo Corrêa (1997, p.145): “o espaço urbano é fragmentado e articulado, reflexo e condição social, campo simbólico e de lutas”. Essas características do espaço urbano nos remetem a três elementos constitutivos de sua produção: as formas espaciais (quando o autor se refere a fragmentação e articulação deste espaço), os agentes produtores destas formas (quando ele afirma que o espaço

urbano é reflexo e condição social, além de campo de lutas) e a dimensão simbólica que envolve a sua produção e representação.

Dessa forma se pode afirmar que o acesso aos melhores locais se dá em função do poder de consumo, verifica-se que “o acesso é facultado pela capacidade de pagar” (BAUMAN, 1999, p.28), ou seja, o indivíduo com maior capacidade financeira acaba garantindo também vantagens em relação ao acesso, enquanto os indivíduos pertencentes as classes populares são obrigadas a ocupar lugares mais isolados, ficam sem acesso, nesse aspecto Negri (2008) concorda com Bauman (1999) ao afirmar:

O que se pode afirmar é que essas relações nos dias atuais se dão muito mais em função de fatores econômicos. As maneiras como as classes se distribuem no espaço urbano dependem do acúmulo de capital individual que cada um consegue ter. Morar em um bairro popular não depende somente de suas características culturais, étnicas ou raciais, mas da reprodução da força de trabalho que o capital precisa para reproduzir-se. A segregação não é simplesmente e somente um fator de divisão de classes no espaço urbano, mas também um instrumento de controle desse espaço. (NEGRI, 2008, p.135).

Ainda de acordo com Negri (2008), esse processo de segregação socioespacial é visível, sobretudo em cima da infraestrutura disponível no bairro, a maioria dos investimentos públicos é voltada para os bairros da classe de mais alta renda, assim o processo diferenciado de ocupação espacial e a consequente segregação de segmentos da população são combinados com “históricos mecanismos de separação social.” (NEGRI, 2008, p.67).

A professora Ermínia Maricato (1996) afirma também em seu texto: *Metrópole, legislação e desigualdade* defende que a segregação urbana ou ambiental é uma das faces mais importantes da desigualdade social e parte promotora da mesma.

A dificuldade de acesso aos serviços e infraestrutura urbanos (transporte precário, saneamento deficiente, drenagem inexistente, dificuldade de abastecimento, difícil acesso aos serviços de saúde, educação e creches, maior exposição à ocorrência de enchentes e desmoronamentos (etc.) somam-se menos oportunidades de emprego (particularmente do emprego formal), menos oportunidades de profissionalização, maior exposição à violência (marginal ou policial), discriminação racial, discriminação contra mulheres e crianças, difícil acesso à justiça oficial, difícil acesso ao lazer (MARICATO, 1996).

Dessa forma as áreas segregadas em sua maioria apresentam estruturas sociais deficientes, parcialmente carentes de infraestrutura e completamente desatendidas de espaços públicos, em função da capacidade social dos habitantes, com relação às suas rendas, status profissional, nível de instrução etc.

A infraestrutura que organiza e o espaço, e disponibiliza serviços, transporte etc, não chega aos bairros da classe de baixa renda, uma vez que estes se localizam em sua maioria longe do centro e das classes altas, assim os investimentos públicos chegam de maneira precária, com intervenções urbanas pontuais, e nunca como uma reestruturação necessária, e isso se reflete nos índices de instrução, de saúde, também como nas oportunidades.

De acordo com Harvey (1980) as políticas sociais do Estado são diretamente elaboradas para garantir a existência de uma distribuição de renda desigual em um determinado sistema social e completa: “Parece que os ‘mecanismos ocultos’ de distribuição de renda num sistema urbano complexo estimulam, usualmente, as desigualdades, mais do que as reduzem.” (HARVEY, 1980, p.41).

Assim, os investimentos de maior valor são concentrados espacialmente nas áreas nobres, gerando valorização destas e, conduzindo a uma maior acumulação de riqueza e a separação das classes.

O conceito de segregação de Henry Lefévre (1991) já tem uma concepção mais objetiva considerando três aspectos que ele afirma serem fundamentais em uma análise espectral, a “segregação deve ser focalizada, com seus três aspectos, ora simultâneos ora sucessivos: espontâneo (proveniente das rendas e das ideologias) - voluntário (estabelecendo espaços separados) - programado (sob o pretexto de arrumação e plano)”. (LEFÉVRE, 1991, p.94).

Ainda segundo Lefebvre (1991) não se pode afirmar que a segregação dos grupos, das etnias, dos estratos e das classes sociais provém de uma estratégia dos poderes constante e uniforme, nem que se deve ver nela a projeção eficaz das instituições à vontade dos dirigentes, mais das vontades, das ações preparadas que tentam combatê-la.

O autor defende que o fenômeno da segregação socioespacial, deve ser analisado segundo índices e critérios diferentes: ecológicos (favelas, pardieiros, apodrecimento do coração da cidade), formais (deterioração dos signos e significações da cidade, degradação do urbano por deslocação de seus elementos

arquitetônicos), sociológicos (níveis de vida e modos de vida, etnias, culturas e subculturas) (LEFEBVRE,1991).

Para Bauman (1999) a segregação espacial pressupõe a invisibilidade do indivíduo não desejado ao meio social que habita determinado espaço urbano, a medida que seus costumes e hábitos diferem daqueles predeterminados a um status.

Ainda de acordo com Bauman (1999) o “confinamento espacial”, de forma a separar determinados grupos à uma distância física, se constitui em um mecanismo que visa impedir a visibilidade de indivíduos e/ou grupos que, por variados motivos, não se enquadram no padrão social prevalecente. A exemplo de como esse processo se reafirma na origem dos sistemas econômicos, basta recordar a separação das moradias dos servos e senhores feudais, o isolamento dos escravos nas senzalas, o afastamento dos leprosos e pessoas com distúrbios mentais das cidades.

O arquiteto e professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUSP), Flávio Villaça (1999) define a segregação espacial como uma forma de exclusão que apresenta uma dimensão espacial e só é possível a partir de uma dominação, podendo ser esta dominação política, ideológica e principalmente econômica.

Villaça (1999) afirma ainda que uma exclusão só ocorre se houver em um dos lados, aquele que domine, e com seu poder suprime a vontade e o direito da parte mais vulnerável, em geral essa dominação é propiciada pelo apoio do poder público ou ainda pelas forças econômicas e ideológicas, sendo esta última a de menor força em um país com regime democrático.

Assim o mercado do capital é o principal instrumento de dominação e exclusão econômica e quase sempre apresenta uma manifestação espacial, sendo, portanto, um instrumento de segregação

A Constituição Brasileira de 1988 prega a igualdade de direitos entre todos e defende o direito a cidade para todos, entretanto quando trazido a realidade dos fatos, isso permanece apenas como uma utopia, pois o interesse público que em tese deveria zelar pelo interesse coletivo é conduzido pelo interesse privado daqueles que detém o capital (BRASIL, 1988).

Dessa forma, é possível afirmar que as motivações econômicas são fatores mais que suficientes para obtenção do apoio do estado, como é possível constatar

em diversas regiões do país, onde o próprio estado lidera as ações, conduzindo o grande motor propulsor através de intervenções urbanísticas que propiciam diversas formas de segregação socioespacial.

Para Milton Santos explana a cidade dividida através de uma ideologia, de dois mundos urbanos e da segregação, analisando a formação histórica do espaço através das ações do homem (SANTOS, 2008).

Concorda com Santos (2008) a escritora Ermínia Maricato (1996) quando afirma: "A cidade, além de ser um local de disputas e movimentos sociais, é uma mercadoria, e alguns capitais específicos ganham muito dinheiro.

A segregação sócio espacial é necessária para o mercado imobiliário altamente especulativo, ajuda a controlar e equilibrar o preço do solo. A cidade é um negócio por excelência capitalista, cada infraestrutura é uma mercadoria especial porque está ligado ao solo, à terra, uma mercadoria não reproduzível, nesse trecho a escritora evidencia sua posição em relação a cidade tratada como mercadoria que beneficia o capital imobiliário e de alguma forma direta ou indireta a operação beneficia o poder público de alguma forma, dessa desproteção de leis a autora define a expressão de analfabetismo urbanístico (MARICATO, 1996).

2 SALVADOR: BREVE HISTÓRICO, PROCESSOS E TRANSFORMAÇÕES RELEVANTES NO ESPAÇO URBANO

Para uma aproximação do entendimento das transformações espaciais urbanas de qualquer cidade, faz-se inevitável recorrer a história, perpassando pelos acontecimentos relevantes e inevitavelmente pela administração daqueles que foram os governantes do período estudado, imprescindível também entender os ciclos econômicos e ainda os processos sociais que reverberam diretamente nos aspectos que concernem a seu urbanismo.

Nessa lógica a História da cidade de Salvador foi marcada por diversos eventos de aspectos políticos, sociais e econômicos, neste sentido esta pesquisa lança mão de dois períodos onde as transformações espaciais urbanas confere a cidade uma nova configuração no desenho de suas ruas, avenidas e edificações, o resgate do conteúdo histórico destes dois períodos serviram para embasar o entendimento de o terceiro período de transformações espaciais urbanas, que é o objeto de estudo desta pesquisa.

A adoção do estudos destes períodos de expansão urbana, onde diversos fatores provocaram modificações no *locus* e na *urbis*, seguem uma lógica do ponto de vista da autora da pesquisa como arquiteta e urbanista, aqui escolhidos pela compreensão de significaram para a cidade de Salvador períodos de saliente relevância no âmbito das transformações espaciais, o que apenas limita as informação histórica-espaco-temporal, mas não ignora outras transformações espaciais ocorridas anteriores ou nos intermédios destes períodos.

Também é necessário dizer que o termo intervenção urbana, se diferencia daquele utilizado no sentido artístico que remete a movimentos como o *underground*, aqui o termo é utilizado para designar ações em ruas, praças, edifícios ou no sistema viário, executadas pelo poder público ou privado voltados para benefício coletivo

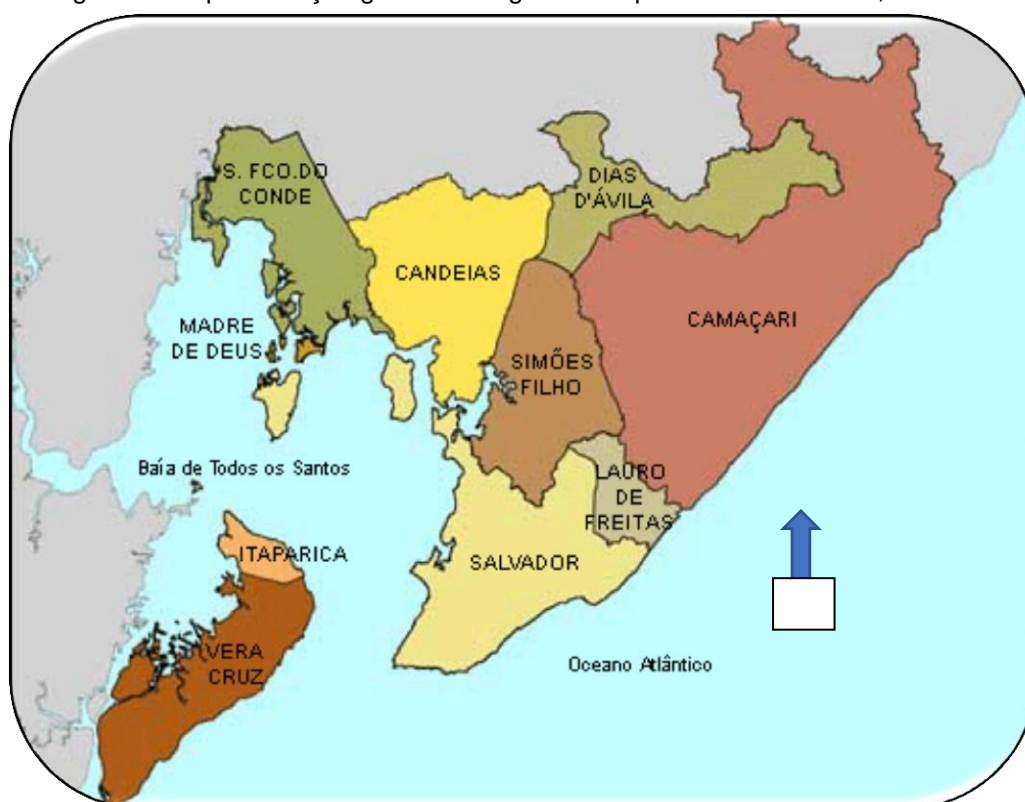
Na primeira transformação urbana ocorrida na segunda década do século XX, através de intervenções urbanas promovidas durante o governo de J. J. Seabra conferiram a cidade o proposito higienista de ar europeu que o mundo preconizava como modelo a ser seguido, na segunda intervenção a implantação das avenidas de vale promoveram junto a equipamentos de grande importância, com destaque para o

terminal rodoviário, a modificação na centralidade da cidade e a expansão originando novos bairros.

2.1 SALVADOR: LOCALIZAÇÃO, CLIMA, RELEVO E POPULAÇÃO

Situada a oeste da Baía de Todos os Santos, a cidade de Salvador, por localizar-se na região costeira setentrional do estado encontra-se toda cercada pelo mar, a cidade se caracteriza geologicamente como uma península, banhada de seus três lados pelo oceano Atlântico ligada à sua porção de terra aos municípios de Simões Filho e Lauro de Freitas. Sua extensão territorial é de 709,50 Km² que está dividido entre o continente e as ilhas, conforme demonstrado na Figura 1.

Figura 1 - Representação gráfica da região metropolitana de Salvador, Bahia



Fonte: <http://geonaweb.blogspot.com.es>

Nota: Formatação da autora desta dissertação (2018).

Apresenta uma topografia irregular, o que lhe confere uma morfologia com muitos vales e morros. O local, inicial e estrategicamente escolhido pelos enviados da coroa portuguesa para a fundação da cidade foi o vértice Sul da península, e que tem em sua costa oeste uma imensa falha geológica no sentido Sudoeste-Nordeste, chamada falha geológica de Salvador, esse desnível topográfico originou a escarpa

que situa e divide o que foi nomeado outrora como cidade alta e cidade baixa, como é possível observar na Figura 2.

Figura 2 - Fotografia de Salvador vista da Baía de Todos os Santos



Fonte: Fundação Gregório de Matos (Séc.XX).

Nota: Formatação da autora desta dissertação (2018).

A baía se estende por uma superfície territorial de 1.233 km² e 300 km de costa (BONFIM, 2007), por sua extensão, foi considerado, desde fundação da cidade, um "mar municipal". Como dito pelo jesuíta Simão de Vasconcelos (apud RISÉRIO, 2004):

A Baía de Todos os Santos, se houveramos de descrever aqui seus recôncavos, e dos muitos rios caudalosos que descem a pagar-lhe tributo, fora coisa mui larga. Baste dizer, que está só parte do Brasil, com seus arredores, é capaz de um reino. (RISÉRIO, 2004, p.20).

O relevo da cidade é marcado por baixas altitudes, estando em torno de um máximo de 100m, predominando em sua geomorfologia os vales fundos e cumeadas arredondadas. É composto pelo planalto costeiro, no lado atlântico, e pela bacia sedimentar Recôncavo-Tucano, na borda da Baía de Todos os Santos, com predomínio dos solos do tipo argilosos (SILVA, 2004).

A cidade se encontra a 12°58' de latitude sul e 38°31' de longitude oeste, o que a define como tropical. Suavizado por ventos alísios oriundos do Leste, com

incidência de 25% o clima local comporta uma temperatura média em torno de 25,5°C, variando entre máxima de 32°C e mínima de 19°C (BONFIM, 2007, p.177).

De acordo com os dados do Instituto Nacional de Meteorologia – INMET, a média de umidade relativa do ar na capital baiana é de 80,9%, por ser uma cidade em área de baixa latitude, sua proximidade ao Equador, em faixa intertropical, lhe atribui um clima tropical chuvoso, sem estação seca.

Os índices pluviométricos da cidade são em geral, mais altos nos meses de abril, maio, junho e julho, mas também em novembro e dezembro ocorrem mais chuvas devido as condições oceânicas no Pacífico equatorial e/ou Atlântico Sul Tropical favoráveis (desfavoráveis) ao aumento (diminuição) do volume de chuva.

A amplitude anual da média vai de 79% em fevereiro a 83,1% em março, chegando a 2144 mm anualmente, com o mês de janeiro sendo o mais seco e o de junho o mais chuvoso, havendo uma diferença média de 105,7 mm entre ambos.

Conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE 2010), a população no Censo Demográfico realizado em 2010 foi contabilizada 2.675.656 habitantes, e para 2017 estimou-se uma população residente de 2.953.986 (IBGE, 2017) o crescimento populacional de Salvador entre 2016 e 2017 foi de apenas 0,54%, sendo considerada a sétima menor taxa do país, dessa forma a capital baiana perdeu para Brasília a colocação de terceira cidade mais populosa do Brasil, pois a capital federal teve um crescimento populacional de 2,09%.

A densidade demográfica de Salvador é de 3.859,44 hab/km², entretanto vale salientar que a área territorial de Salvador é muito menor quando comparada as três capitais que a superam no ranking atual sobre densidade demográfica.

2.2 PROCESSOS E TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS EM SALVADOR – A PRIMEIRA REFORMA URBANA (1912 -1924)

Em termos espaciais na cidade de Salvador desde o final do Império já no avanço para cidade republicana, era ávida a tentativa de melhorar a circulação e o aspecto de civilidade da Bahia, devido a diversos fatores que serão explicados ao longo deste capítulo, dessa forma a cidade já passava por alguns melhoramentos, ainda que pontuais, se iniciavam algumas as melhorias nos equipamentos urbanos, a exemplo os meios de transporte.

A primeira linha de bonde inaugurada em Salvador foi inaugurada no final do século XIX, e seu uso era em larga escala pela população da cidade de Salvador. Esse meio de transporte facilitou a mobilidade urbana, trazendo mais movimento a cidade, fortaleceu as atividades comerciais do centro que por sua vez se tornou cada vez mais denso, e possibilitou a instalação de fábricas têxteis na Penha. Bairros novos se consolidam com identidades de seus moradores, a exemplo a Península de Itapagipe que caracterizada pela atração da classe proletária, a Vitória como um local preferido das elites, a cidade alta continuou sendo, desde a época colonial, um centro administrativo e religioso, e a Conceição da Praia manteve as casas de atacado, continuando como um ponto tumultuado da cidade (PINHEIRO, 2011).

O movimento que começa a dar novos rumos ao Brasil, tem como ponto de partida episódios como a abolição do escravismo, o país como república com sua Constituição de 1891 que institui o presidencialismo e o federalismo como forma política-organizacional.

Como já é praxe esses eventos dividiam opiniões entre a população, opiniões divergentes e convergentes se faziam presente no corpo político do Estado da Bahia que se encontrava dividido entre aqueles que apoiavam um ou outro candidato à presidência da República, o que ocasionou uma partição política entre as oligarquias locais.

Enquanto os políticos debruçavam-se em planejar novas estratégias e alianças que lhes rendessem aliados poderosos, a população preocupa-se e discutia a necessidade de reformas urbanas por causa das más condições de salubridade e higiene das cidades que eram vistas como principal causa da peste e pela disseminação de epidemias.

Em termos políticos, Matta (2000) sugere a divisão da Primeira República em dois períodos aqui na Bahia: uma fase que vai de 1889 a 1912, com o prosseguimento das tradições políticas oligárquicas vindas do Império e adequação do Estado à nova política, e a outra fase que vai de 1912 a 1930, correspondente ao início da adequação da ordem social, política e econômica ao direcionamento urbano burguês em implantação no eixo Sul e Sudeste do Brasil.

Outros historiadores dividem o período entre 1889 e 1930, que abrange desde a Proclamação da República em 15 de novembro de 1889, até a Revolução de 1930 que depôs o 13º e último presidente da República Washington Luís ficou conhecido

como República Velha, em contraponto a República Nova que foi presidida por Getúlio Vargas, alguns historiadores subdividem esse período em dois: O primeiro período, nomeado de República da Espada, o qual foi conduzido pelos governantes com um viés mais centralizador do poder, foi dominado pelos setores mobilizados do exército apoiados pelos republicanos, e vai da Proclamação da República do Brasil, até a posse do primeiro presidente civil, Prudente de Moraes, o segundo período ficou conhecido como República Oligárquica, e se estende de 1894 até a Revolução de 1930, que será o estopim do processo de instalação da República Nova (FAUSTO, 2012).

Na República Velha o Brasil foi nomeado de Estados Unidos do Brasil, devido a sua Constituição de 1891 de mesmo nome, as eleições para presidente da república ocorriam a cada quatro anos, realizando as eleições em 1 de março e a posse do presidente eleito ocorria em 15 de novembro, na época não existiam partidos políticos fortes de grande poder a nível nacional, o que deixava a cargo do presidente da república a condução de sua sucessão, que conciliava os interesses dos partidos políticos de cada estado, entretanto a indicação estava restrita aos estados de São Paulo e de Minas Gerais, conhecida como "política do café-com-leite", em que apenas candidatos destes dois estados alternavam-se na presidência da república, estando o poder centralizado nas oligarquias dominantes eram as forças políticas republicanas dos destes dois estados do Sudeste (LESSA,1999).

Quanto a urbanização e as condições urbanas da cidade de Salvador, no final do século XIX, conforme afirma a Professora Márcia Mello, que em sua pesquisa detectou a contradição entre os relatos de viajantes que passaram pela cidade no período oitocentista em que abordam acerca das condições das ruas da cidade e as ilustrações contida nos cartões postais que já mostrava a imagem de uma cidade modernizada e limpa.

[...] em Salvador, houve, durante a virada do século XIX, uma 'modernidade sem modernização', ou seja, a fotografia dos cartões-postais confirmava (na sua imagem) uma modernidade que realmente acontecia, mesmo antes de se efetivar o verdadeiro processo de modernização, a partir da infraestrutura urbana e social. Pode-se dizer, então, que a modernização da Cidade do Salvador se concretizou antes na sua imagem – construída através de um ideal europeu e republicano. (MELLO, 2004, p.118).

Nas duas primeiras décadas do século XX, após a implantação da República no Brasil, ideais modernizadores espalharam-se por várias cidades do País,

inclusive Salvador, ideias com forte influência europeia, especialmente por Paris, as epidemias que se alastravam como as temidas pestes eram amplamente criticadas desde o âmbito da área da saúde até o âmbito comercial, pois prejudicavam os interesses econômicos da nação. Modernização, urbanização, higienização, normatização, moralização dos costumes, ações de controle social e regulamentação dos usos do espaço eram temas que estavam sempre vinculados (LEITE, 1998).

Salvador almejava seguir os passos de outras cidades que passavam por mudanças urbanas estruturais importantes, como o Rio de Janeiro que em 1903, passou por importantes reformas urbanas, executadas pelo governo de Pereira Passos e serviram de modelo às demais capitais brasileiras, servindo como inspiração para que governantes de outras capitais se empenhassem em criar uma nova identidade que apagasse a memória escravista do passado colonial e a insalubridade do presente de ruas estreitas e sujas, como afirma Mello (2004):

Naquele momento em que as cidades mais importantes do ocidente se rendiam às diversas manifestações eurocêntricas, levando modelos urbanos europeus, mais especificamente o modelo haussmanniano de reforma urbana, a ser copiado, o Brasil investe alto no setor, e adapta esse modelo ao Rio de Janeiro, que se transforma em uma 'vitrine da nova imagem republicana brasileira', cobiçada pelas outras capitais. (MELLO, 2004, p.115).

Apesar desse anseio por novos ares nos primeiros anos do século XX, Salvador, ainda, mantinha as características e a estrutura de uma cidade colonial, com suas ruas estreitas e desniveladas impedindo a livre circulação de pedestres, não possibilitava o tráfego de alguns meios de locomoção, assim como muitas nem se que era possível a penetração da luz ou a ventilação, estruturas deficientes que contribuiriam para a disseminação dos miasmas; a carência de moradias provocando a proliferação de cortiços e outros tipos de habitações populares insalubres; a inexistência de um serviço de abastecimento de água e captação de esgotos eficientes e extensivos a todo o perímetro urbano (LEITE, 1998). Corroborado com Leite (1998), Martin (1992) ao afirmar:

As ruas setecentistas eram estreitas e não tinham grande perspectiva, ao contrário, deslocavam o eixo ou a quebraram, evitando a perspectiva ao infinito. Basta verificar a distribuição das ruas perpendiculares ao Terreiro de Jesus que se percebe que são absolutamente assimétricas, perfeitamente adequáveis ao imaginário barroco. As ruas ascendentes/descendentes, também, não eram retas, mas estabelecem ligeira curva, evitando-se o comprimento desmesurado e fatigante de grandes artérias, impedindo o vento de agitar o solo e levantar a poeira. (MARTIN, 1992, p. 187).

Devido a essa estrutura fragmentada e diante das limitações do processo de ocupação irregular que a cidade já vinha iniciando, o urbanismo das ruas em grande parte estreitas e sem ventilação dificultaria a fluidez do processo de “requalificação” urbana que a sociedade desejava, como afirma Fernandes e Gomes (1992).

[...] a cidade moderna, idealizada enquanto cidade regular, higiênica, funcional, fluida, homogênea, equilibrada, sincrônica e gerida cientificamente, revela-se, concretamente, como resultado de um longo período de gestação e de mudanças que se acumulam, em resposta a problemas concretos que se colocam a uma sociedade viva e em transformação necessária. [...] (FERNANDES; GOMES, 1992, p. 55).

No ano de 1905, o jurista baiano então Ministro da Justiça, José Joaquim Seabra, fez uso do seu poder junto ao Presidente Rodrigues Alves, para reformular o contrato com a Companhia Docas e Melhoramentos da Bahia, dando-se novas bases ao empreendimento (AZEVEDO, 1985).

Em virtude dessa intervenção do ministro Seabra, Salvador recebeu financiamentos estrangeiros e no período de 1906 a 1910, a cidade passou por intervenções como a ampliação do cais e a abertura da Avenida Jequitaia, para facilitar o acesso aos bairros da Penha e Mares, algumas demolições de casario nos subdistritos do Pilar e Conceição da Praia, se fizeram necessárias no intuito de combater as epidemias que assolavam a cidade, especialmente a área portuária, caracterizada por grande número de habitações populares (MARINS, 1999).

Em 1910 Hermes da Fonseca assume a presidência da República, apoiado por diversos políticos, inclusive pelo jurista baiano José Joaquim Seabra, fundador do Partido Republicano Democrata, Seabra fora partidário de Floriano Peixoto e, por isso, foi desterrado, com outros opositores, para Cucuí, no Alto Amazonas, depois de anistiado, exilou-se na França, conhecendo a Paris do Barão de Haussmann, ao retornar ao Brasil foi eleito deputado e escolhido líder da maioria do governo Campos Sales. Pouco depois foi Ministro da Justiça, no governo Rodrigues Alves, e Ministro da Viação e Obras Públicas, no governo de Hermes da Fonseca, o que lhe aferiu larga experiência de administração e elaboração e execução de projetos de reforma urbana.

Na Bahia a disputa de dois partidos políticos se acirrava a cada dia, assim o Partido Republicano da Bahia (PRB) e o Partido Republicano Democrático (PRD) não mediam esforços para a derrota do adversário, esse desenfreio provocou muitos conflitos e até mesmo o bombardeio da capital baiana 10 de janeiro de 1912, quando as fortificações construídas outrora para defender a cidade do Salvador,

agora as bombardeava durante aproximadamente cinco horas, de terror e pânico para aqueles que viveram o episódio sangrento e desmesurado.

Após o bombardeio ocorre diversas tramas políticas envolvendo nomes da esfera federal, estadual e das oligarquias, fatos que vão desde a renúncia do governador Aurélio Viana, diante dos protestos da população que rogava explicações sobre o bombardeio, o reempessamento de Viana com a anuência inclusive dos opositores, a população ataca a polícia na Baixa dos Sapateiros, uma multidão marcha em protesto até a Praça Castro Alves, onde presos e loucos são soltos para juntarem-se ao protesto e atacam jornais, vandalizam equipamentos, etc; o governador foge e o governo é assumido pelo então presidente do Tribunal, desembargador Bráulio Xavier.

Todos os acontecimentos que iniciam no dia 10 de janeiro de 1912 e vão até 28 de janeiro do mesmo ano, evidenciam brigas de poder entre clãs da oligarquia baiana e foram de certa forma manobras feitas por Jose Joaquim Seabra e comitiva para retardar as eleições e fazer com que as mesmas fossem conduzidas pelo governo federal para que fossem evitadas as fraudes do sistema eleitoral por parte dos coronéis que dominavam as cidades interioranas, pois os votos eram censitários, ou seja, era preciso possuir determinada renda, para poder ser eleitor.

Apesar de bem querido pela população, Seabra poderia perder a eleição, pois a pesar de querido pelo povo, poderia ser derrotado nas eleições pelas intervenções fraudulentas coronelistas, então no dia 28/03/1912 ocorre às eleições para governador da Bahia tendo como candidatos J. J. Seabra e Domingos Guimarães e no dia 29/03/1912 é feita à apuração dos votos com a vitória esmagadora do candidato do PD com 66.956 contra 2.695 do candidato do PRB.

Portanto é possível afirmar que os diversos os episódios que marcam essas duas semanas iniciadas com o episódio do bombardeio contam sinteticamente a trama intrincada que marca o início da era de J.J. Seabra e as novas eleições favoreceram sua vitória ao governo do Estado da Bahia, entretanto a pesquisa não se deterá aos assuntos de cunho político por não se tratar do objetivo geral da mesma, o breve resumo tem apenas o intuito de explanar como as manobras políticas conduziram indiretamente as transformações urbanas que ocorreriam dois

anos depois do bombardeio da cidade⁶ parcialmente demonstrado na Figura 3, que mostra o estado da edificação do palácio Tomé de Souza.

Figura 3 - Palácio Tomé de Souza, após o bombardeio em 1912



Fonte: <http://maisdesalvador.blogspot.com.es>. Acesso em: 23 jan. 2018.

José Joaquim Seabra, foi o 12º Governador da Bahia e ficou à frente do Estado por dois mandatos (1912-1916) e (1920-1924), no período entre os dois mandatos tinha no poder seu aliado Antônio Ferrão Muniz de Aragão que mantinha uma política continuísta que Seabra tinha iniciado.

O primeiro período como governador da Bahia (1912 a 1916) foi marcado por grandes intervenções urbanísticas na capital baiana e segundo período (1920 a 1924) foi uma continuidade marcada pela manutenção do controle do poder político, alguns autores defendem inclusive que o Seabrismo teve uma duração de 12 anos, mas guardada as devidas proporções para este trabalho será mais relevante os eventos que marcaram o primeiro período de governo.

No período compreendido entre 1912 a 1916, Salvador é palco de grandes intervenções urbanas, e o nome específico que fazia reflexo direto a correspondência destas transformações, era do então governador José Joaquim Seabra.

⁶ Para pesquisa mais ampla acerca do bombardeio sofrido por Salvador consultar os estudos de: SILVA, Adriana Maria Lage. **Aspectos socioespaciais da cidade de Salvador na primeira república**: o governo de J. J. Seabra. 2013. Dissertação (Mestrado)- Programa de Pós-Graduação em Geografia, do Departamento de Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia - UFBA, Salvador, 2013.

Para implantar tais mudanças eram necessários recursos e aliar-se aqueles que correspondiam a forças de poder e prestígio dentro da sociedade baiana era uma das estratégias adotadas pelo governador, isso o perfilava como grande articulador político, hábil nas negociações para concretizar seus planos de reforma urbana em Salvador, o capital para implementação das obras teve sua origem nos recursos das plantações de cacau e do fumo e os muitos empréstimos de fontes estrangeiras.

Termos ligados a civilização e higiene passavam ao largo de uma cidade onde suas residências eram precárias casas térreas e sobrados que outrora havia abrigado famílias abastadas, mas que naquele momento devido a falta de manutenção essas edificações se encontravam em ruínas, e mais pareciam cortiços onde cohabitavam diversas famílias, ex-escravos, brancos com poder aquisitivo baixo entre outros.

Epidemias de doenças como tuberculose, febre amarela, cólera, febre tifoide eram constantes, a cidade necessitava de mudanças. A elite na época se aspirava por uma cidade civilizada e livre de doenças, essa ideologia fez com que as ideias de Seabra sobre a reforma ganhassem pujança, conforme afirma a Professora Eloisa Petti Pinheiro que argumenta que a capital baiana era uma cidade colonial que tinha a circulação de pessoas e mercadorias dificultada pelo intrincado de suas ruas (PINHEIRO, 2011).

Corroborando com Pinheiro (2011) muitos escritores e pesquisadores da área acadêmica, a exemplo citamos a Marins (1999) que afirma que as áreas tradicionalmente habitadas por classes sociais elevadas durante o período colonial nos distritos centrais da cidade vinham há algumas décadas perdendo os moradores de maior poder aquisitivo, migrados para os bairros em direção à ventilada barra da baía de Todos os Santos, ocupadas pelas chácaras dos ingleses desde os princípios do século XIX.

Os modelos europeus eram frequentemente copiados pela classe burguesa baiana, no que tange desde a moda até aos hábitos e formas de viver, isso inclui o habitar, as famílias mais abastadas adotam o conceito de casas espaçadas que permitissem a livre circulação de ar, para livrar-se das epidemias e assim os residentes da área central iam pouco a pouco mudando-se para áreas como o que hoje representa os bairros do Campo Grande, Vitória, Graça, Garcia, Canela e

Barra, onde passam a viver em casas ostentosas e palacetes glamourosos com recuos laterais e frontais que lhe concebiam lindos jardins e gradis britânicos.

O desejo por civilidade dos mais abastados juntos a influência das ideias haussmanianas foram a base para que o discurso de J. J. Seabra, na tentativa de convencer a população sobre a necessidade das intervenções urbanas que mudassem o aspecto de cidade colonial e insalubre.

Para Leite, a necessidade de reformas se dava em razão do bombardeio da cidade, ocorrido no dia 10 de janeiro de 1912, feito pelo Exército que abriu fogo contra o centro de Salvador, desde os fortes de São Marcelo e Barbalho, o que foi motivado pelas divergências políticas que tinham Seabra como principal articulador (LEITE, 1998).

Evidente que na ocasião esse motivo nunca foi apresentado como o principal, pois diverge completamente das razões apresentadas pelo governante, que se baseava no contexto de higienização e remodelação, que já vinha ocorrendo, em várias cidades no Brasil neste período, como no Rio de Janeiro na administração de Pereira Passos em 1902-1906, para justificar tal afirmação, recorremos as palavras de Ventura (1991):

O discurso civilizatório oficial criou um novo vocabulário: modernização, higienismo, normatização, moralização de costumes, combatendo os péssimos hábitos da população aos quais se associavam as ideias de pobreza, insalubridade, promiscuidade, imoralidade, subversão. No sentido de moralizar a sociedade procurava-se, inclusive, coibir a mendicância, os cultos místicos (sincréticos) ou religiosos, que não fossem os católicos e as festas populares. (VENTURA, 1991, p. 55).

Por outro lado, é necessário dizer que a classe pobre da cidade já se mostrava insatisfeita com as condições insalubres de suas ruas e casas, assim a população da cidade cada vez mais reivindica medidas nesse sentido, o que significaria contrariar as expectativas do poder, ainda oligárquico. A cidade passava a ser um importante elemento de pressão em favor de um projeto político alternativo, voltado para a organização da urbanidade e do seu mercado consumidor, e que pudesse caminhar no sentido de garantir direitos básicos de cidadania e de dignidade ao trabalho assalariado (MATTA, 2000).

De fato a cidade necessitava mudanças na sua estrutura urbana, especialmente nas questões ligadas a salubridade, que pelo próprio desenho urbano, abrigava condições suscetíveis a condição de habitação, na Figura 4 é

possível ver a Rua do Rosário, que era uma das poucas ruas com condição favorável a ventilação da cidade no ano de 1912.

Figura 4 - Rua do Rosário, antes da intervenção, ao fundo edifício do senado, 1912



Fonte: <http://maisdesalvador.blogspot.com.es> Acesso em: 23 jan. 2018.

Joaquim José Seabra foi responsável por uma das maiores intervenções urbanas que a cidade passou ao longo de sua história, a cidade foi transformada através de demolições e construções ocorridas em 1912, o Seabrismo hausmaniano - grifo nosso- se manifesta através de diretrizes básicas que conduziram os traçados de Paris, como a abertura de avenidas, alargamento de ruas, e muitas demolições para tornar possível todas essas construções.

Houve ainda a construção de novos edifícios públicos e a reforma de uns tantos, mas o seu grande marco era a abertura daquele que se tornaria uma avenida do eixo comercial da época.

Conforme afirma Leite, as obras de Seabra promoveram diversos alargamentos nas ruas, mas seu grande feito culminou com a abertura da Avenida Sete de Setembro, que assegurava o rápido deslocamento dos bairros residenciais das classes mais abastadas ao centro tradicional, comercial e financeiro da cidade (LEITE, 1998).

Antecede o projeto executado para abertura da referida Avenida, o “Plano geral de melhoramentos em parte da cidade de Salvador”, idealizado por Jerônimo Teixeira de Alencar Lima em 1910, este plano estava baseado na reforma urbana do Rio de Janeiro, que previa intervenções na cidade através do saneamento, da estética e do tráfego aberto nas ruas insalubres, esse plano teve ainda três versões desse plano, houve ainda outro projeto do engenheiro José Celestino dos Santos

propunha uma avenida entre a Praça da Piedade e a Ladeira da Independência, modificando o tecido do distrito de Santana.

Mas ao final o projeto realizado foi uma versão menor do “Plano geral” de Jerônimo Teixeira, que abria o tecido urbano e abre a Avenida do Estado, como era chamada a Avenida Sete de Setembro ainda em projeto, toda a obra seria executada pela Companhia de Melhoramentos, que recebia o pagamento dos seus serviços por parte dos poder público, e pelo capital financeiro nacional e internacional, apoiado em uma lei que permitia empréstimos estrangeiros para obras de infraestrutura e estradas na época.

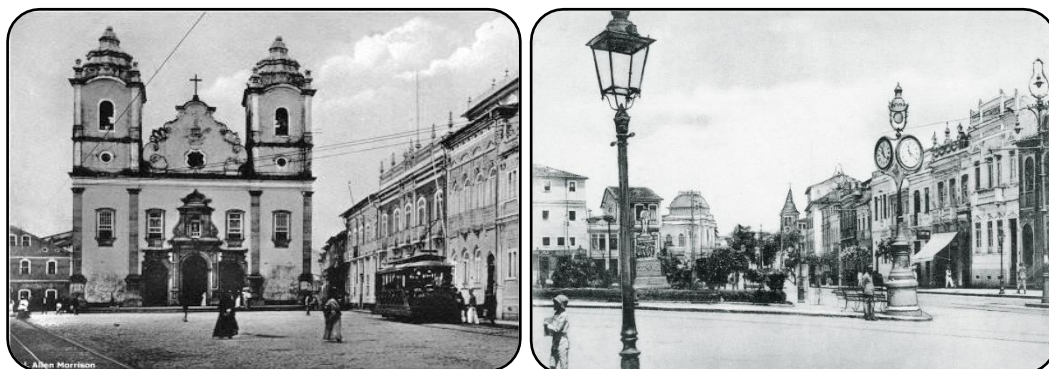
As obras do projeto da grande intervenção foram administradas pelo engenheiro Arlindo Coelho Fragoso, designado por Joaquim José Seabra como seu secretário e coordenador da ação executiva, a nova avenida teria 4,6 quilômetros, e seu trajeto ia do Farol da Barra à Praça Castro Alves.

Uma obra de tamanho grandeza não poderia deixar de ter também prejuízos e controvérsias, sobre isso faz-se necessário registrar a demolição de muitos edifícios históricos, como a Igreja de São Pedro, onde era seu local hoje está apenas o Relógio de São Pedro, inaugurado em 1916, foram demolidas também as fachadas frontais das igrejas das Mercês e do Rosário, dessa área o único que resistiu sob muitos protestos foi o Mosteiro de São Bento, e é por esse motivo que a referida avenida se estreita em um determinado ponto.

O Mosteiro iria ser demolido para dar lugar a novos prédios do serviço público, mas graças aos esforços do Abade Don Maiolo de Cagny, que através de um manifesto chamado “Aviso ao povo baiano” conquistou o apoio da população, e dos intelectuais e pressionou os reformadores, impedindo a demolição.

Entretanto as demolições não foram restritas apenas as igrejas, conforme observado nas Figuras 5 e 6 por se tratar de uma área predominantemente residencial, foi necessário desapropriar mais de 300 imóveis, a indenização desses imóveis custou 3 mil contos de reis, alguns deles eram imóveis de grande valor constituídos de sobrados e casarões do século 19, pertencentes a classe burguesa.

Figuras 5 e 6 - Igreja de São Pedro, antes de ser demolida, na segunda figura o relógio de São Pedro, doado em 1916 pelo próprio Seabra para marcar o local onde fora a Igreja



Fonte: <http://maisdesalvador.blogspot.com.es>. Acesso em: 23 jan. 2018.

As obras no projeto contemplavam desde alargamento de ruas, abertura de avenida, reformas urbanas, novas construções e obras de saneamento e de melhoria nos serviços básicos, incluindo o transporte urbano, e todos os materiais da obra foram importados, o asfalto veio de São Valentino, na Itália, as vigas de ferro, 52 toneladas, da Alemanha, o calçamento de Portugal, a iluminação da General Electric, de Nova York. No final até as árvores foram trazidas do Rio de Janeiro. (MATTA, 2000).

Segundo registros consultados para esta pesquisa, as ações urbanas realizadas por Joaquim Seabra não foram levadas a consulta popular, até mesmo o nome da avenida foi imposto pelo governante, que se aproveitando do momento favorável, muito astutamente reúne as condições econômicas, financeiras e a força política para executá-las.

Conforme afirma Sampaio (2011), o maior atributo do governante baiano era a força da sua sagacidade, e sua ideologia que modificaria completamente a configuração espacial urbana da Salvador do século XX, fazendo de seu nome o sinônimo de modernização da cidade, o período em que Seabra esteve no poder é conhecido por Seabrismo o que denota a força, perspicácia e influência do governante sobre o Estado da Bahia. A Figura 7 mostra a Avenida Sete de Setembro com toda a reforma urbana já consolidada.

Figura 7 - Av. Sete de Setembro, 1940



Fonte: <http://maisdesalvador.blogspot.com.es>. Acesso em: 23 jan. 2018.

A intervenção urbana de Seabra criou objetos que permanecem na configuração espacial de Salvador até os dias atuais, podem ser vistos sobre os conceitos do Professor Pedro Vasconcelos (2002) sobre as transformações e permanências, sendo algo que é reconstruído e ou desconstruído e o que persiste como memória ou testemunho do passado.

O fato é que as três primeiras décadas do século XX a capital baiana passou por grandes reformas e construções, os esforços do governo estadual e federal a nível de subvenções unidos aos investimentos vindo de capital inglês e francês deram à Bahia o seu primeiro porto, de atracação, assim também como o aterro da larga faixa do mar, além de todas as obras associadas a este que agregavam as condições necessárias para o escoamento de produtos adequado a demanda da época (TAVARES, 2000).

E como afirma Senna (1997) do ponto de vista social urbano de Salvador, houve também muitas transformações, novas configurações na forma de viver se apresentava, através dos novos lotes urbanos tiveram seu padrão ampliado; a casa passou a ser construída isolada do vizinho e recuada em relação à rua, costumes e ideias europeias foram incorporados, estilos arquitetônicos iam sendo incluídos nas edificações, elementos como platibanda, revestimento de azulejos nas fachadas, vidros nas esquadrias e diversos outros elementos.

2.3 PROCESSOS E TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS EM SALVADOR - O ESCRITÓRIO DE PLANEJAMENTO URBANO DA CIDADE DE SALVADOR – EPUCS E AS AVENIDAS DE VALE (1942-1968)

Para a compreensão das transformações do tecido espacial urbano da cidade de Salvador no período proposto de 1930 a 1968, faz-se necessário um breve relato sobre alguns destes fatos, que tiveram impacto indireto sobre a configuração urbanística da capital baiana, estes acontecimentos merecem destaque por constituírem elementos estruturantes para a expansão urbana e econômica, não apenas da cidade de Salvador, mas também do Estado, conforme listados cronologicamente no Quadro 1.

Quadro 1 - Fatos relevantes na Bahia, em ordem cronológica de 1930 a 1968

1930	Revolução de 1930 - Golpe de Estado
1935	Semana do Urbanismo
1939	Descoberta do petróleo em Salvador no Bairro do Lobato
1942	Criação do Escritório de Planejamento Urbano da Cidade de Salvador
1946	Surgimento dos primeiros aglomerados urbanos na cidade
1949	Conclusão da obra da BR 116 - Rodovia Rio-Bahia
1950	Implantação da Refinaria Landolfo Alves (RELAN)
1954	Conclusão da obra da Companhia Elétrica do Vale do São Francisco (CHESF)
1959	Criação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE)
1960	Implantação do Centro Industrial de Aratu (CIA)
1968	Construção das avenidas de vale

Fonte: Leite (1998); Scheinowitz (1998); Tavares (2000).

Nota: Elaboração da autora desta dissertação (2018).

Durante o período considerado pelos historiadores como segunda República, a eleição para escolha do sucessor do presidente Washington Luís, que governava desde 1926, estava marcada para 1 de março de 1930. A posse do seu sucessor deveria ocorrer em 15 de novembro de 1930, dessa forma, de acordo com esta "política do café-com-leite", Washington Luís deveria indicar, seu sucessor um mineiro que já houvesse sido governador ou vice-governador do Estado, a sua disposição se achavam os nomes de Antônio Carlos Ribeiro de Andrada, ou Fernando de Melo Viana, mas o então presidente decidiu romper com as regras do pacto que estabeleciam a alternância e apoiou a indicação de outro paulista, Júlio Prestes, o que fez com que os mineiros se unissem aos políticos do Rio Grande do Sul e apoiassem outro candidato à presidência, o gaúcho Getúlio Vargas.

O candidato indicado de Washington, conseguiu a vitória, mas não chegou a assumir o comando da presidência republicana, pois a oposição associada a Aliança Liberal, nome atribuído a união dos políticos gaúchos, mineiros e paraibanos, alegava fraudes eleitorais, assim estes três Estados conjecturaram uma revolta armada, a situação tensa se agravou quando João Pessoa, foi assassinado em Recife, sendo este candidato à Vice-presidência da chapa Vargas, assim a culpa pela morte do político paraibano foi utilizada adequadamente para a ferver o caldeirão da batalha política administrativa, isso aliado a crise econômica mobilizou o Exército, que formou um junta governamental formada pelos generais de alta patente das forças armadas de terra, como o general Góes Monteiro.

Júlio Prestes foi exilado e deposto e o poder então foi assumido por Getúlio Vargas, iniciando um período de 15 anos que ficou conhecido com a Era Vargas e marcou a história do Brasil como presidente-ditador, durante o Estado Novo implantado após um golpe de estado que foi um período autoritário da história do Brasil, durou de 1937 a 1945, que garantiu a continuidade de Getúlio Vargas à frente do governo central (BARBOSA, 1932).

Para entender a repercussão da Revolução de 1930, recorremos as palavras de Spinola (2009) que afirma:

A Bahia nada teve a ver com a Revolução de Trinta. Esta chegou até aqui como um fato consumado por causas, motivações e circunstâncias engendradas pela ruptura da política do “café com leite”, o colapso da economia cafeeira associado à grande depressão de 1929, o descontentamento das classes média e operária dos estados do Sudeste e do Sul e a insatisfação dos militares. (SPINOLA, 2009, p.149).

Na Bahia o golpe ocorrido na década de 1930, repercutiu na economia que já vinha abalada pelas políticas que beneficiavam diretamente as exportações do Centro-Sul, e o grupo oligarca que articulava a política viu-se acuado naquele momento da história, por ter posição contrária ao movimento alguns políticos foram exilados e outros tantos já não tráfegavam por ambientes político-administrativo favorável, conforme afirma Spinola: “Numa sociedade atrasada como a baiana, as mudanças que começaram a ser introduzidas contrariavam radicalmente todos os interesses da oligarquia local dominante.” (SPINOLA, 2009, p.150)

Ainda conforme Spinola (2009) a situação econômica da Bahia na primeira metade do século XX era desalentadora, após o período da Revolução de Trinta o estado tão ou mais pobre do que iniciou, permanecendo como Estado excluído dos

artifícios políticos que davam pujança econômica aos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, uma economia que navegava sem a força que marcara sua hinterlândia de outrora,

Sua afirmativa é ratificada por Risério (2004, p.512) que diz: “Enquanto o Centro-Sul ia a todo a vapor, a Bahia era um barco a vela. É a realidade da Cidade da Bahia e seu Recôncavo durante as quatro primeiras décadas do século XX”.

Corroborando com a afirmação de que as transformações do espaço urbano estão diretamente ligadas aos processos políticos econômicos e sociais a professora da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia (UFBA), Ana Fernandes ao afirmar:

A história do planejamento urbano e do urbanismo modernos no Brasil é intrinsecamente articulada a esses momentos e suas configurações, uma vez que ambos se constituem, enquanto campos sistemáticos de atuação, a partir do reconhecimento da esfera pública enquanto campo legítimo de formulação do interesse público e, portanto, por ele guiado. (FERNANDES, 2010, p.2).

De acordo com os estudos de Andrade e Brandão (2009), a descoberta de petróleo no Lobato em 1939 e a criação da Petrobrás em 1953, marcaram novo período industrial que teve sua consolidação impulsionada em 1967 pela construção do Centro Industrial de Aratu (CIA) e do Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC) em 1978.

Em função da dinâmica econômica que se estabeleceu com a industrialização, a cidade atraiu um fluxo migratório, tendo a população um crescimento substancial em um curto período, entre 1950 e 1967 Salvador dobrou sua população, indo de 417.000 habitantes para 900.000 habitantes em 1967 (SCHEINOWITZ, 1998).

Na década de 1940, criou-se o Escritório do Planejamento Urbanístico da Cidade do Salvador (EPUCS), com o objetivo de elaborar um plano diretor para a cidade de Salvador, entre 1942 e 1947 o EPUCS foi coordenado pelo engenheiro Mário Leal Ferreira, que junto com profissionais de diversas atividades como arquitetos, advogados, médicos, botânicos, historiadores, topógrafos e fotógrafo, catalogou dados, registrou informações que consideravam distintas vertentes, analisou todos os registros para traçar o que seria o primeiro plano diretor que considerava a cidade em sua totalidade, é importante salientar que se tratava de um

projeto visionário, que estava a frente de seu tempo, o trabalho englobava toda a cidade de uma maneira extensa, cobrindo desde aspectos físicos e geomorfológicos, sem esquecer de considerar as variáveis econômicas.

Relativo as transformações espaciais, no período até primeira metade de 1940, a Cidade de Salvador não dispunha de efetivos projetos urbanos e a pesar da intervenção urbana executada no governo de Joaquim José Seabra, o formato central guardava ainda a forma de quadricula de cidade colonial, entretanto a partir da segunda metade começou a crescer de forma orgânica e desordenada, e nessa década a cidade de Salvador teve um crescimento demográfico em função da migração de trabalhadores do campo desempregados que se fugiam do recôncavo que entrava em decadência devido à crise açucareira.

Para esta afirmação recorreremos aos estudos de Brandão (1978) e Gordilho Souza, (2008) na segunda metade dos anos 1940 a crise da agricultura baiana, causou a dispensa de muitos trabalhadores do campo, que se deslocavam em contingentes fluxos migratórios para Salvador, em busca de novas oportunidades de trabalho, provocando na capital um crescimento de 44% na sua população, quando passa de 290.443 para 417.235 habitantes.

A cidade urbanizada não oferecia espaços habitacionais compatíveis com a renda de seus novos habitantes, dessa forma surgiram e cresceram as "invasões", nome dado as áreas de habitação popular que se formaram ou cresceram por "ocupação coletiva direta" de famílias sem recursos e sem moradia, à revelia do proprietário fundiário, sem consentimento, intermediação ou comercialização (GORDILHO SOUZA, 2008).

Dessa forma os processos migratórios causaram o adensamento demográfico da cidade resultando em transformações espaciais ocasionadas pela necessidade de moradias para essa população pobre concretizando o fenômeno das invasões, conforme afirma Gordilho Souza (2008):

Áreas de habitação popular que se formaram, ou cresceram por ocupação espontânea direta e sobretudo de forma coletiva, iniciada por famílias sem recursos e sem moradias, a revelia do proprietário fundiário, portanto sem conhecimento, intermediação ou comercialização. (GORDILHO SOUZA, 2008, p.107).

A invasão de terras próximas a Estrada da Liberdade, se deu em 1946, o local ficou conhecido como invasão do Corta-Braço, que hoje corresponde ao atual bairro popular de Pero Vaz (MATTEDI, 1989). Ariovaldo Matos, ratifica as afirmações

assinaladas por Mattedi (1989), quando escreve em seu livro, alguns trechos da sua pesquisa:

[...] a velha ouvia um contar que, na Estrada da Liberdade, centenas e centenas de pessoas estavam invadindo as terras do Corta-Braço. O lixeiro arrematou a narrativa dizendo: - é um mundão de terras e a cada minuto aparece mais um para invadir, marcar as terras, construir casinhas. [...] Mãe me contou que umas famílias do pardieiro onde ela mora invadiram umas terras no Corta-Braço. Ela foi também. Você sabe como ela é... já capinaram e ela disse que vai construir uma casinha. Os outros vão também. Disse que está indo muita gente ocupar pedaços de terra; me perguntou se a gente não queria [...] (MATOS, 1998, p. 98, 99).

A invasão do que se tornara o Corta Braço, deu força ao movimento de invasão de terras que se espalhou por diversas áreas até 1950, causando o surgimento de novos bairros, aqui entendido como área que abriga a população exercendo função de residência, comércio e serviços, pois como é sabido a cidade de Salvador não possui o registro formal da configuração em bairros, conforme afirma Mattedi (1989) as novas invasões ocorreram no bairro da Liberdade, Vila Conceição, contínua ao Corta-Braço; Gingibirra, no Largo do Tanque, Calçada e no Caminho de Areia e estas representaram não apenas arranjos informais do habitar, sendo solução para a população sem moradia, mas também teve relevante papel na urbanização de Salvador.

Relativo ao desenvolvimento econômico que por via de regra precede as transformações espaciais, em conjunto com as articulações político-administrativas e o capital privado, até finais da década de 1940, manteve-se em um processo lento em virtude de diversos fatores que foram explicados sinteticamente ao longo deste capítulo, entretanto algumas ações estatais irão modificar o panorama de economia local baiana, possibilitando ao Estado a entrada na esfera industrial conforme afirma Risério (2004):

Passada a primeira metade da centúria de novecentos, tudo vai começar a mudar. O panorama será completamente diferente. Sim a partir da década de 1950, a Bahia irá ingressando – progressiva, mas decisivamente – na dança do capitalismo moderno. Na expansão nordestina do movimento industrial brasileiro. (RISÉRIO, 2004, p.513).

Autores como Wirth (1956) afirmam que é necessário cautela para caracterizar industrialização e urbanização, mas na Bahia guardada as devidas proporções esses fatores fizeram-se consequentes indissociáveis para implantação do capitalismo moderno, e a implantação da PETROBRÁS foi sem dúvida o fator determinante para o aumento populacional, para ratificação dessa afirmação recorremos as palavras de Spinola (2009):

O processo de desenvolvimento econômico traz, em seu bojo, o problema da velocidade da urbanização, fenômeno que se reveste de transcendental importância pelos seus aspectos econômicos, sociais e políticos. Na Bahia, podiam-se observar os grandes deslocamentos populacionais e as mudanças da paisagem urbana, como adensamento desordenado em áreas de maior progresso. (SPINOLA, 2009, p.321).

De forma simplificada apenas para um breve resgate dos fatos, a descoberta do petróleo se deu em 1939 no bairro do Lobato em Salvador, já na década de 1950, constatou-se que havia o “ouro preto” também em municípios baianos, o que estimulou a o crescimento populacional e acarretou em transformações urbanas diretas, podendo ser subdivididas em: formais- aquelas subsidiadas pelo poder público e capital privado voltadas para a classe de maior poder aquisitivo e informais - que se caracterizam como invasões de terras, que eram a forma de sobrevivência no habitat da classe menos favorecida, para Singer (1980) Salvador começou a sua revolução industrial a partir da descoberta do petróleo e da implantação da indústria.

Diante das mudanças econômicas com a industrialização, o espaço da cidade é reorganizado, e o direcionamento da expansão urbana é reforçado sentido vetor norte, resultando numa urbanização seletiva e privilegiada, onde surgirão diversos novos empreendimentos como, por exemplo, Vilas do Atlântico, tendo este processo como período de destaque as décadas de 1960 e 1970, diante de mudanças na legislação sobre uso do solo em Salvador⁷, conseqüentes da nova dinâmica econômica e social da cidade, que refletiu, em escala local, a dinâmica nacional e da América Latina como um todo (OLIVEIRA, 2003).

Spinola (1997, 2009) afirma que a expansão industrial iniciada na década de 1950 é indissociável da colaboração do setor público, que com a implantação da indústria geradora de energia, refinamento de petróleo, e setor de transformação entre outras criou um parque industrial que gerou uma elevação do produto industrial, esse apoio do Estado se deu tanto pela composição das compras em que se apoiou, como pelas diversas modalidades de apoio que recebeu, desde isenção tributária a financiamento preferencial a trabalhos de nos anos decorrente de 1960.

Dessa forma é incontestável a afirmação de que a cidade de Salvador, sua região metropolitana e o Estado da Bahia foram privilegiados com diversos investimentos industriais decorrentes de políticas nacionais de desenvolvimento regional, com a criação de órgãos como a SUDENE, e por fim esses esforços

⁷ Para maiores esclarecimentos sobre a legislação citada consultar o capítulo 3 deste projeto de pesquisa.

culminaram na implantação do Polo Petroquímico de Camaçari, que trouxe uma gama de processos no contexto urbano para a cidade de Salvador, dos quais nem todos eles significam desenvolvimento.

De acordo com Gordilho Souza (2008) é possível afirmar que três fatores foram favoráveis pra amenizar as condições econômicas negativas da Bahia, nesta década, são eles: 1) as condições conjunturais do mercado internacional, que propiciaram o aumento das exportações de produtos agrícolas da Bahia, e a colocação no mercado mundial, de novos produtos primários baianos; 2) a ampliação da demanda do Centro-Sul por produtos agrícolas baianos; 3) a expansão de atividades estatais ampliando as perspectivas de emprego e de elevação de renda para indivíduos dos estratos médios e altos.

Para Mateddi (1989), a nova estrutura do Estado brasileiro, que passou a prestar serviços, como: educação, saúde, previdência, legislação e controle de associação e das relações trabalhistas foi, também, responsável pela estrutura ocupacional.

Para Vasconcelos (2002), a cidade se caracterizava por apresentar uma forma compacta, adaptadas à topografia da área central, e seu crescimento se dava de maneira a espalhar-se a partir daquela área, de forma linear radioconcêntrica em direção às cumeadas, da Vitória, Barra 71 Avenida, Graça, Nazaré, Brotas, entre outras. A cidade foi crescendo de forma desordenada, e as ocupações eram feitas nas encostas, em fazendas ou em qualquer lugar que permitisse a construção de forma possível para aqueles que não tinham poder aquisitivo para adquirir um imóvel em áreas formais.

Considerando que com o contexto econômico completamente direcionado e concentrada na região Sudeste, a capital baiana vivia a duras penas seu ordenamento espacial, que não tinha incentivos federais e qualquer tentativa de intervenção urbana teria que ser planejado e executado através de ações e verbas da esfera municipal, assim a expressão de planejamento urbano na Bahia, durante o período da primeira República não era comumente usada em seu todo, pois as práticas de alguma ordem de ordenamento espacial chegavam como reações as necessidades imediatas que a cidade apresentava.

De acordo com a professora Ana Fernandes e outros autores (2010) no artigo “*O EPUCS e a cidade do Salvador nos anos 40: urbanismo e interesse público*”, a primeira República (1889-1930), foi um período que houve adesão a

programas nacionais de atualização de estrutura portuária, a ampliação do sistema de transportes urbanos e o reforço da fluidez e da centralidade, através da abertura de novas avenidas e da criação de novas áreas de expansão urbana bem como a implantação de redes de infraestrutura básica, entretanto a atividade de planejamento urbano acontecia ainda de forma essencialmente setorial, num momento onde praticamente o conjunto dos serviços urbanos era explorado de forma privada.

Diante das necessidades urbanas que se manifestavam, o assunto chamou atenção não apenas da administração municipal, mas também de profissionais, acadêmicos e intelectuais que se movimentaram no sentido de discutir o tema de diversos pontos de vista, assim o assunto foi reconhecido e amplamente debatido, no encontro promovido em Salvador, a Semana do Urbanismo em 1935.

A cidade ainda de ares coloniais, com seu centro financeiro e de comércio localizados nos bairro do Comércio e na Avenida Sete de Setembro respectivamente, manifestava através do seu espaço urbano, o reflexo de um passado que detinha sua expansão territorial, havia portanto uma evidente necessidade de um planejamento mais sistemático e abrangente da cidade, pois a mesma não dispunha de infraestrutura para os movimentos que a expansão econômica e demográfica requeria, era necessário uma remodelação urbanística que permitisse a expansão da cidade para além dos limites do Oeste.

De acordo com Villaça (1999) em 1942 o engenheiro Mário Leal Ferreira foi contratado para elaborar o Plano Urbanístico da Cidade de Salvador, para execução da atividade foi criado o Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador (EPUCS), as diretrizes estabelecidas pelo EPUCS tiveram forte influência da Semana de Urbanismo que aconteceu em Salvador em 1935, realizada pela Sociedade dos Amigos de Alberto Torres em colaboração com a Comissão do Plano da Cidade do Salvador, que promoveu uma série de conferências e palestras entre 20 e 27 de outubro de 1935, as quais foram de significativa importância para a reflexão sobre a reestruturação da realidade urbana de Salvador no início do século 20, conforme afirma Sampaio (2011):

As recomendações da Comissão para elaboração do plano, que em parte retoma as ideias da Semana de 35, agregam-se avanços em termos de plano de urbanismo, em especial no campo metodológico e de compreensão da cidade-real. (SAMPAIO, 2011, p.193).

Entre 1942 e 1947, o EPUCS, marcará intensamente a história e as realizações do urbanismo na cidade, traçando diretrizes de zoneamento para a cidade, referente as questões de habitação, serviços públicos e normas para os centros de abastecimento.

Como uma tentativa de intervenção efêmera, é devido citar, aquele que pode ser considerado como segunda tentativa de ordenamento espacial após os projetos inovadores do EPUCS, foi a elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano da Cidade do Salvador (PLANDURB), criado em meados da década de setenta. O plano estabelecia "vetores de expansão" e um sistema viário metropolitano e definia áreas de proteção ambiental, tendo entre seus coordenadores Heliodoro Sampaio e Waldeck Ornellas (MARICATO; FERREIRA, 2002).

Nas Figuras 8 e 9 se observa respectivamente o engenheiro Mário Leal Ferreira e o projeto geral do plano de urbanismo do EPUCS.

Figuras 8 e 9 - Eng.º Mario Leal Ferreira e o projeto do EPUCS para Salvador



Fonte: Fundação Mario Leal Ferreira (1942).

Nota: Formatação da autora desta dissertação (2018).

A elaboração do Plano de Urbanismo de Salvador por Mario Leal Ferreira foi feita inicialmente através de contrato entre ele e a administração municipal da cidade de Salvador, um ano depois, no entanto, em função de problemas legais relativos ao estatuto que regia os funcionários públicos civis da União⁸, foi necessário que ele constituísse uma sociedade privada – Sociedade Escritório de Urbanística Ltda – para que pudesse ser dada continuidade ao contrato. Embora gestado fora do serviço público estrito, o desenvolvimento do plano se deu com bastante ênfase no papel da esfera pública na condução dos destinos da cidade.

O plano urbanístico de Mário Leal Ferreira foi institucionalizado pelo Decreto Lei nº 701 de 1948. Este decreto concebía a rede de vales a partir de vias radiais e

⁸ Por ser funcionário federal na Escola Nacional de Bellas Artes, o entendimento foi o de que não seria possível receber remuneração de outra instância de serviço público, no caso o município

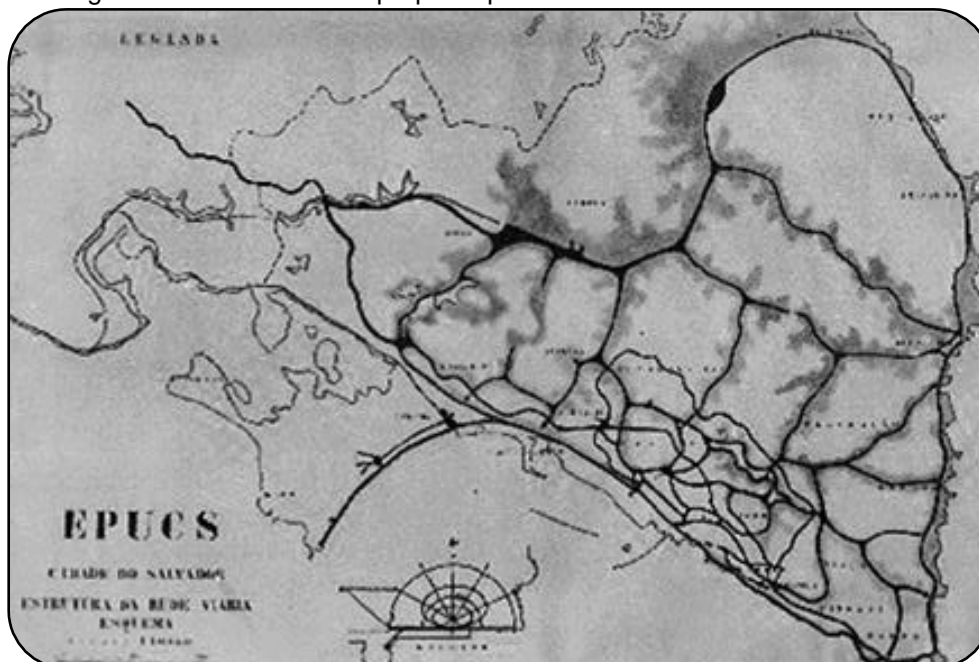
de cintas concêntricas de modo a ligar rapidamente a parte central às partes medianas e litorâneas da cidade, mas apenas no final da década de 1960, em função de crescimento econômico no Brasil e conseqüentemente em Salvador, foi que, o então prefeito da época Antônio Carlos Magalhães, utilizou-se do plano do engenheiro para construir vias radiais pelos fundos dos vales dando origem as avenidas de vale, futuros vetores da expansão e densificação urbana da capital baiana (SCHEINOWITZ,1998).

Entre as discussões, projetos e propostas sobre o planejamento urbano de Salvador, o principal ponto era a estruturação da cidade, sendo essa efetivamente fator determinante para sua expansão, que se dá especialmente através da implantação das avenidas de vale que serviram como vetores de crescimento da cidade, conforme afirmam Andrade e Brandão (2009):

Os estudos definiram que o traçado do planejamento urbano de Salvador previsto pelo EPUCS seria radial-concêntrico, o que influenciou na conformação das avenidas de vale. No início do século XX, o padrão de crescimento da cidade se configurava a partir da expansão pelos vetores norte e sul, ao passo que, no final do período, por outro lado, a característica radio-concêntrica já se mostrava consolidada, embora o chamado "miolo" de Salvador estivesse ainda que praticamente desocupado, apresentando apenas alguns assentamentos com funções rurais. (ANDRADE; BRANDÃO, 2009, p. 74).

A Figura 10 evidencia as pretensões abrangentes e audaciosas do plano de Mário Leal Ferreira, quando traça as avenidas de vale, e cria diretrizes para a expansão da estrutura urbana, mas a administração da cidade deu por encerrados os seus trabalhos em 1947, na Figura 10 se observa o projeto que só veio a se concretizar duas décadas depois da sua criação.

Figura 10 - Sistema viário proposto pelo EPUCS



Fonte: Prefeitura Municipal de Salvador (PMS).

Nota: Adaptação da autora desta dissertação (2018).

O sistema de avenidas projeto pelo EPUCS, só foi implantado a partir dos anos 60, tendo a Avenida Antônio Carlos Magalhães como pioneira em 1968, nome em homenagem ao principal gestor do projeto, como mostra Quadro 2, abaixo⁹, o que aferiu a cidade o acesso a áreas localizadas na região do vale do Camaragibe. Propondo articulação no sentido Sul a Norte da cidade, uma justificativa racional de modernização da cidade favorável a sua expansão, uma vez que essa área era praticamente inacessível antes da construção das avenidas. No Quadro 2 é possível observar as avenidas componentes do Plano e o ano de sua construção.

⁹ Para mais esclarecimentos sobre as Avenidas de Vale de Salvador, consultar no capítulo IV o subitem 4.1 desta pesquisa.

Quadro 2 - Implantação das avenidas de vale em ordem cronológica

NOME DA AVENIDA	CRONOLOGIA
Av. Antônio Carlos Magalhães	1968
Av. Tancredo Neves	1968
Av. Anita Garibaldi	1969
Av. Professor Magalhães Neto	1970
Av. Mário Leal Ferreira	1970
Av. Reitor Miguel Calmon	1970
Av. Luiz Viana Filho (1ª pista)	1971
Av. Vasco da Gama (2ª pista)	1971
Av. Juracy Magalhães Junior	1971
Av. Suburbana	1971
Av. General Graça Lessa	1978

Fonte: Scheinowitz (1998, p. 33-38).

Nota: Adaptação da autora desta dissertação (2018).

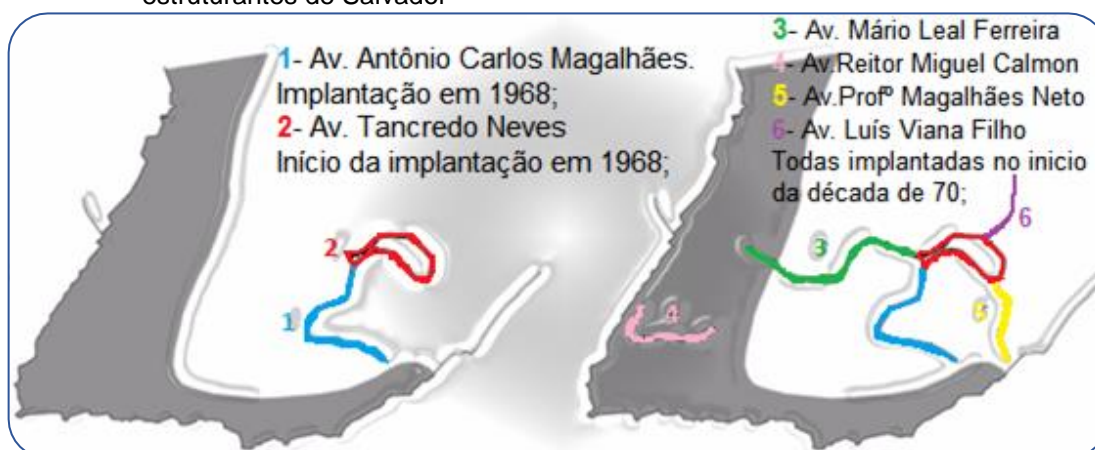
Analisando o processo de expansão urbana que sustentam esta pesquisa, observa-se a importância em destacar que além dos itens já citados acerca dos fatores políticos e econômicos que conduziram esta expansão da cidade de Salvador, a construção de avenidas estruturantes que só deu mais de vinte anos depois da fundação do EPUCS foi fundamental para esse desenvolvimento, pois alterou significativamente a dinâmica urbana da cidade, promovendo a ligação de pontos remotos da cidade, possibilitando o surgimento de novos bairros, planejados ou não, o deslocamento de algumas centralidades, a integração entre áreas existentes e conseqüentemente a expansão do tecido urbano.

Conforme afirmam Andrade e Brandão (2009, p. 95) “As artérias de ligação que conectavam esta pretensa nucleação estão presentes na atual estrutura urbana da cidade como marcas indelévels da construção histórica do espaço urbano”. Assim as avenidas de vale formam peças estruturantes para os caminhos e descaminhos da cidade de Salvador, pois sua implantação conduziu os processos e transformações espaciais determinantes de outros processos mais complexos, como o que veremos a seguir acerca da transição da centralidade da cidade.

Portanto é possível afirmar que entre o final da década de 1960 e o início da década de 1970, o planejamento municipal concentrou-se principalmente nas obras de infraestrutura do sistema viário com abertura de avenidas de vale, entretanto a execução de algumas dessas vias não correspondia a fidelidade das avenidas propostas do EPUCS, e tinham como principal objetivo a abertura de novas áreas de expansão para o mercado imobiliário (SAMPAIO, 2011).

A Figura 11 demonstra a data de implantação e o traçado de algumas dessas avenidas, a pioneira no sentido leste da cidade de Salvador foi a construção da Av. Antônio Carlos Magalhães em 1968, com um comprimento de 7.100m e 2 pistas de rolamento, que foi implantada no vale do Camaragibe. No mesmo ano foi construída a Avenida Tancredo Neves que se apresenta como uma forma similar de uma ferradura configurando-se como uma ilha que liga as seguintes avenidas: no sentido sudoeste integrada a Av. Antônio Carlos Magalhães na direção sudeste se conecta a Av. Professor Magalhães Neto, segue no sentido leste liga a Av. Professor Manoel Ribeiro, e no sentido nordeste acesso a Av. Luís Viana Filho, seguindo para o leste onde novamente encontra a Av. Antônio Carlos Magalhães em outro trecho.

Figura 11 - Representação gráfica dos locais da implantação temporal de algumas das avenidas estruturantes de Salvador



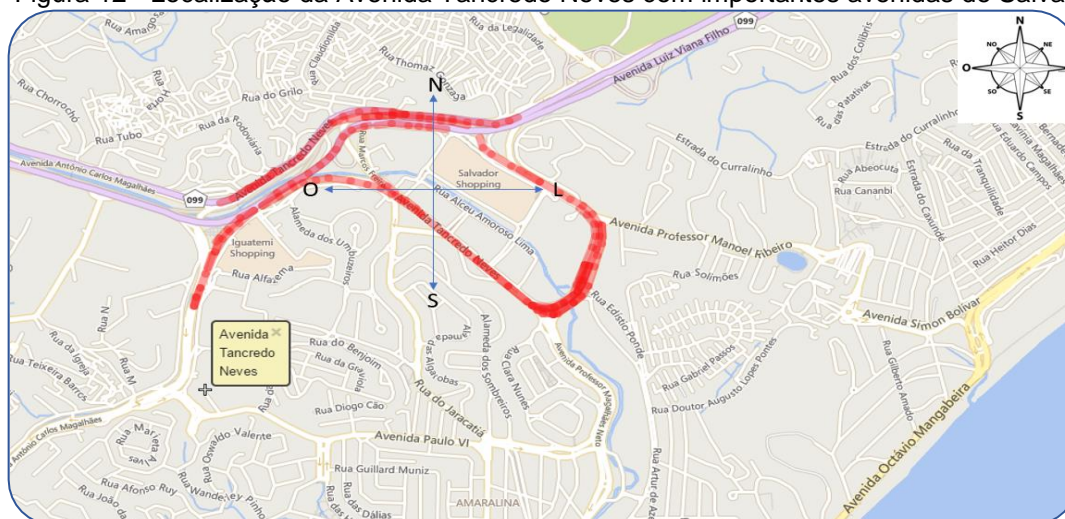
Fonte: Google Maps.

Nota: Formatação da autora desta dissertação (2018).

Segundo Andrade e Brandão (2009) o ano de 1968 foi um marco para ocupação urbana da Pituba, neste ano foi assinada "Reforma Urbana do Município" - Decreto-Lei 2181/68, pois a partir desta houve a construção pavimentada das Avenidas Antônio Carlos Magalhães e Tancredo Neves, onde se constituiu, ao final do século XX, o novo centro de Salvador.

A Avenida Tancredo Neves, recebeu esse nome em homenagem ao Presidente da República Tancredo Neves, eleito após a ditadura militar, mas que nunca chegou a ser empossado em decorrência do seu falecimento em 1985. Desde sua construção que tinha como proposta fazer a interligação entre várias avenidas, é marcada pelo destaque na sua configuração urbana, conforme demonstrado na Figura 12.

Figura 12 - Localização da Avenida Tancredo Neves com importantes avenidas de Salvador



Fonte: Google Maps.

Nota: Formatação da autora desta dissertação (2018).

Atualmente a referida avenida é o principal centro de negócios de Salvador, e de fato desde sua origem é marcada pela força da sua centralidade, para elucidar a questão acerca da pujança da Av. Tancredo Neves, é necessário citar alguns acontecimentos mais relevantes na área, como a implantação da nova rodoviária intermunicipal e interestadual em 1974, a construção do *Shopping Center* Iguatemi em 1975, o loteamento de áreas para construção de novos bairros, a construção do Centro Empresarial Iguatemi em 1977, a instalação em 1980 do hipermercado Paes Mendonça, e mais tarde a construção do edifício da Casa do Comércio em 1988, entre outras edificações e processos, que abordaremos a seguir.

2.4 PROCESSOS E TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS EM SALVADOR - A TRANSIÇÃO DA CENTRALIDADE (1968-1975)

Os estudos desta pesquisa revelaram que alguns acontecimentos tiveram fundamental relevância para a consolidação da configuração urbana atual da área estudada, por entender que os aspectos políticos, econômicos e sociais funcionam como motivadores, impulsionadores, e propagadores dos quadros de implantação de novas configurações urbanas.

Neste sentido, o principal destes acontecimentos, foi o deslocamento da centralidade de Salvador que ocorreu em 1974, pois promoveu uma mudança muito significativa na dinâmica do município no período, na ocasião a região do centro

antigo não comportava a necessidade de expansão urbana que a estrutura produtiva do estado da Bahia requeria, dessa forma a primeira capital do Brasil teve a configuração do seu tecido urbano norteado pela implantação de obras de infraestrutura e posteriormente a construção de edificações que caracterizaram seu urbanismo.

De acordo com Spinola (1997, 2009), a dinâmica urbana do município de Salvador na primeira metade do século XX não estava adequada às modificações que surgiam na estrutura de produção do estado, pois o centro antigo não apresentava a infraestrutura nem possuía o espaço necessário ao desenvolvimento das atividades econômicas resultantes da nova dinâmica.

Ainda conforme Spinola (1997, 2009) o centro antigo já apontava várias deficiências que prejudicavam a continuidade da sua centralidade, entre elas a falta de estacionamentos, ausência de hotéis, serviços de alimentação, era distante do aeroporto e, sobretudo, falta de terrenos disponíveis para a construção de novos prédios de escritórios.

O processo de transição da centralidade se deu gradativamente, ao passo que iam surgindo novas edificações no novo centro, as edificações do centro antigo iam tendo menos uso, fazendo com que durante algum tempo o município de Salvador tivesse uma configuração duocêntrica, e por se tratar de processos múltiplos, é possível afirmar que, dentre outras coisas, os acontecimentos descritos em ordem cronológica no Quadro 2, foram fatos fundamentais para impulsionar esta expansão da cidade entre o final da década de 1960 e meados da década de 1970, conforme descrição dos fatos no Quadro 3.

Quadro 3 - Fatos relevantes na Bahia, em ordem cronológica de 1968 a 1974

1968	Construção das avenidas estruturantes
1970	Implantação do Complexo Petroquímico de Camaçari
1974	Construção do terminal rodoviário na área do Vale do Camaragibe
1974	Deslocamento do centro político-administrativo estadual para a área da Av. Luís Vianna Filho
1975	Inauguração do primeiro <i>shopping center</i> do Nordeste – <i>Shopping Iguatemi</i>
1973	Loteamento de área para implantação do Loteamento Aquarius
1974	Loteamento de área para implantação do Bairro do Caminho das Árvores
1975	Loteamento de área para implantação do Bairro do Itaigara

Fontes: Leite (1998); Scheinowitz (1998); Spinola (2009) e Tavares (2002).

Nota: Elaboração da autora desta dissertação (2018).

Dentre os fatos descritos no Quadro 3, destacamos a construção do terminal rodoviário, pois foi decisivo na mudança da centralidade, conforme defende Spinola (2009), ao afirmar que a criação da nova rodoviária intermunicipal e interestadual em 1974 criou um grande fluxo de passageiros, criando, portanto, a circulação de pessoas necessária para desencadear novas demandas na área. Por esse motivo o Terminal Rodoviário Armando Viana de Castro está entre as principais construções na área que posteriormente passaria a ser conhecida como região do Iguatemi.

O primeiro terminal rodoviário de Salvador, data de 1961, e caracteriza-se por ser a primeira construção em estrutura de concreto protendido da Bahia, em virtude do emprego da nova técnica os estudos para seu projeto arquitetônico começaram em 1958 pelas mentes e mãos dos arquitetos Diógenes Rebouças e Assis Reis, sua implantação foi na Rua Cônego Pereira no bairro das Sete Portas, próximo ao bairro do Comércio, centro antigo de Salvador.

O atual Terminal Rodoviário Armando Viana de Castro, foi projetado em 1971 pelos arquitetos Emanuel Berbet e José Álvares Peixoto, o empreendimento foi construído pela Construtora Norberto Odebrecht, sendo inaugurado em 1974 (SCHEINOWITZ,1998).

De acordo com as informações do acervo do próprio terminal rodoviário, implantado no bairro de Pernambués, o local tem uma área de 150000 metros quadrados com um sistema viário interno, estacionamentos e paisagismo, na atualidade a movimentação diária da circulação de passageiros oscila entre 8 a 9 mil pessoas, segundo as informações da Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico (SINART, 2018), empresa que o administra.

Atualmente existe um projeto que prevê uma nova construção do Terminal Rodoviário de Salvador no bairro de Águas Claras, às margens da BR 324, entretanto entraves entre poder público das esferas estadual e municipal e empresários inviabilizam o processo e atrasa a execução do projeto.

De acordo com informações da Secretaria de Infra-estrutura (SEINFRA, 2018) o atual terminal rodoviário será desocupado e ficará à disposição do Estado para uma nova destinação, a ser definida, e o investimento na construção do novo terminal é de cerca de R\$ 100 milhões e se dará através da iniciativa privada, o local vai funcionar como integração do transporte da capital de forma intermunicipal e interestadual.

Nas Figuras 13, 14, 15 se observa respectivamente o primeiro terminal rodoviário construído em 1961, o atual, -leia-se 2018-, Terminal Rodoviário Armando Viana de Castro, construído em 1973 e imagem tridimensionada do projeto do “futuro” terminal rodoviário previsto para ser construído em 2018.

Figuras 13, 14 e 15 - Respectivamente: Terminal Rodoviário de Salvador construído em 1961, terminal rodoviário de 1973 atualmente em uso e futuro terminal rodoviário previsto para 2018



Fontes: Google Earth; Globo.com, respectivamente (2018).

Nota: Adaptação da autora desta dissertação (2018).

A implantação da rodoviária foi ponto fundamental para a transferência do centro de Salvador, mas outros fatores também proporcionaram a consolidação dessa transferência, dentre eles é necessário ressaltar a transferência das secretarias estaduais para as imediações da Av. Luís Viana Filho, que se destacava como principal vetor de expansão norte, e onde estava o novo Centro Administrativo da Bahia (CAB), ainda na década de 1970, a nova opção do transporte rodoviário através da BR-324, a construção do porto de Aratu, além de outros e problemas como a falta de estacionamento no Comércio, e a preferência empresarial por se instalar na região do Iguatemi.

Entretanto é devido reafirmar, que vários foram os fatores que conduziram essa transição, mas a construção desse equipamento de transporte de passageiros na região do Camaragibe motivou outros processos, que se deu especialmente em razão das dinâmicas econômicas que demandavam uma remodelação na estrutura do urbanismo colonial, conforme afirma Andrade e Brandão (2009) ao dizer que a economia baiana teve uma retomada da dinâmica quando se implanta no estado a indústria, através da criação da Petrobrás, do Centro Industrial de Aratu (CIA) e do Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC).

Para os autores estes elementos foram cruciais para alavancar a atividade econômica pois foram responsáveis pela atração direta de investimentos e desencadeador de processos, ou seja, atraíram capital industrial nacional e internacional; e dessa forma acabaram por intermediar uma nova dinâmica espacial

para Salvador devido à localização das indústrias na Região Metropolitana de Salvador e os serviços e habitação prioritariamente na capital; ampliaram o espaço urbano e criaram demanda para a produção imobiliária, dando origem ao surgimento de novos bairros como Caminho das Árvores, Pituba e Itaigara. Para entendimento os autores discorrem:

[...] Daí decorreram: ampliação do espaço urbano com a produção de novas centralidades e formas modernas coerentes com a nova realidade urbano-industrial, a exemplo das avenidas de vales, dos shoppings centers e dos edifícios de negócios em áreas distanciadas do centro histórico; Criação de uma demanda solvável para a produção imobiliária que se estruturava nos bairros residenciais formais para a classe média e alta em Salvador, por exemplo: Barra, Pituba, Itaigara, Caminho das Árvores. (ANDRADE; BRANDÃO, 2009, p. 83).

Corroborar com os estudos de Andrade e Brandão (2009), Spinola (2009), quando afirma que entre os fatores que solicitaram essa troca da centralidade estava a descoberta do petróleo na metade do século XX, que demandou a construção do Polo Industrial de Camaçari e logo depois a implantação do Centro Industrial de Aratu, assim era eminente a necessidade de readequação da cidade, de maneira a possibilitar sua expansão no sentido norte, para tanto fez-se necessário a construção de novas avenidas que permitissem esse acesso.

A consolidação de um novo centro urbano na região do vale do Camaragibe, com a implantação do terminal rodoviário e do *Shopping Center Iguatemi* – entre as imediações da Avenida Antônio Carlos Magalhães e a Avenida Tancredo Neves, estendendo-se ainda pela Avenida Luiz Viana Filho, seguiu a tendência das metrópoles contemporâneas contribuindo com o esvaziamento do centro antigo tradicional.

Essa constatação evidencia que nos aspectos históricos temporais de diversas cidades, a inserção de avenidas estruturantes e de grandes equipamentos de uso comum são capazes de intermediar a implantação da massa edificada capaz de transformar a dinâmica do local, tornando-o um atrativo para conduzir as estratégias imobiliárias de uso do solo urbano.

Um novo centro na capital baiana, vai aos poucos se consolidando na área que já passa a ser conhecida como região do Iguatemi, através de parcerias entre o poder público e o capital privado, foram construídas obras importantes que nortearam a expansão urbana, econômica e administrativa de Salvador, a construção do novo terminal rodoviário, do Shopping Center Iguatemi, do Centro Empresarial Iguatemi, do hipermercado Paes Mendonça, do Edifício do Jornal A

TARDE, do Centro Administrativo da Bahia (CAB) materializa a implantação de um novo centro comercial e financeiro de Salvador.

Neste sentido afirma-se que as primeiras edificações implantadas no Novo Centro de Salvador, impulsionaram o crescimento do setor de construção civil no município de Salvador, à medida que suas obras criavam a demanda por produção residencial nas proximidades.

Uma dessas edificações de grande destaque pelo seu porte e pela inovação que trouxe não apenas a área, mas a cidade de Salvador e sua região metropolitana foi a construção do Shopping Center Iguatemi, que desde o ano de 2015 recebe o nome de Shopping da Bahia¹⁰.

A Bahia junto com São Paulo foi um dos estados pioneiros na implantação de centros comerciais direcionados ao varejo, em 1973, iniciou-se em Salvador a construção do então *Shopping* Iguatemi, nas redondezas do terreno onde seria o *shopping* não havia nada, era um lugar ermo, eram seis fazendas que produziam banana, laranja, coco e criavam gado, segundo registros do próprio acervo do *shopping* consta que os operários compareciam ao trabalho em veículos fretados e alguns deles em lombo de burro pois não havia linhas de ônibus.

O terreno adquirido pertencia anteriormente a Alfredo Saad que planejava construir o estádio do Esporte Clube Bahia, um projeto que nunca saiu do papel, logo foi adquirido pelo empresário Newton Rique que apostando na força de atração do local devido a construção da Estação Rodoviária, entendeu o investimento como vetor de expansão com grande potencial econômico, para concepção do projeto arquitetônico, o empresário paraibano contratou o arquiteto João Henrique que também havia projetado o Iguatemi de São Paulo.

O terreno tinha uma parte que era uma lagoa, os serviços de terraplanagem forma os que requereram mais habilidade dos construtores, pois em dias de chuva alagava tudo e se perdia boa parte do percentual já executado da obra, sem contar que não havia a disponibilidade de maquinários e equipamentos que auxiliassem a

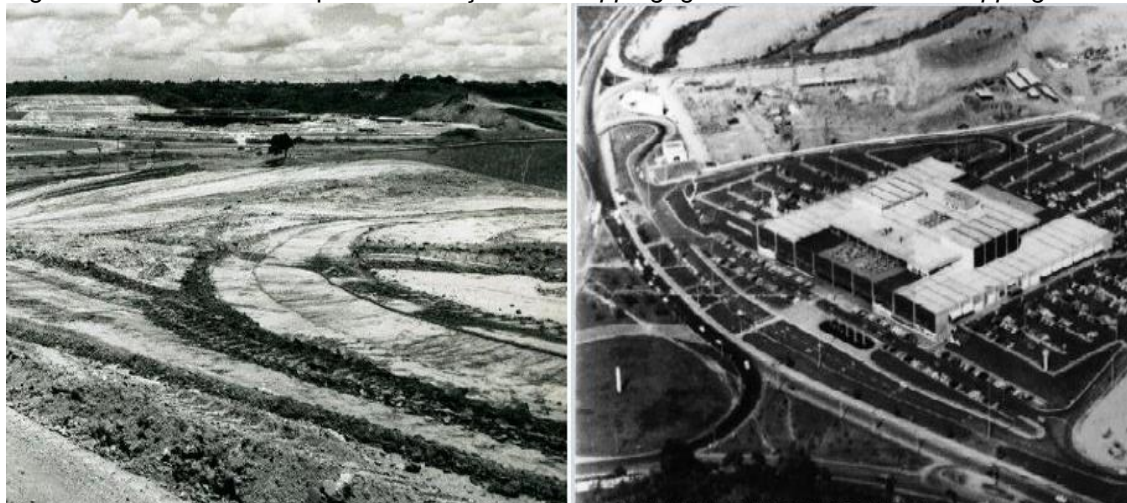
¹⁰ O nome *Shopping Center* Iguatemi, fazia parte da concessão da licença concedida como merchandising pelo *Shopping Center* Iguatemi de São Paulo, o uso da mesma titulação consistia numa tentativa de aceitação do estabelecimento pelo público, uma vez que se tratava de um novo conceito de comércio varejista na cidade. Por se tratar de fatos históricos passados este trabalho irá utilizar o nome do referido *shopping* na sua origem: *Shopping Center* Iguatemi.

obra, caracterizando-a como uma construção quase artesanal, sobre o Shopping Iguatemi, afirmam Andrade e Brandão (2009):

Um dos principais vetores da centralidade que se estabelecia no Vale do Camaragibe foi o Shopping Iguatemi. [...] inaugurado em 1975 com 57 lojas e capacidade para 105, possuía cerca de 1200 vagas de estacionamento e contabilizava nos cinco primeiros anos um fluxo médio diário de 10 a 15 mil pessoas. (ANDRADE; BRANDÃO, 2009, p. 94).

Dessa forma em 1975 a cidade de Salvador ganha o primeiro *shopping* da Bahia e o segundo do Brasil, o *Shopping Center Iguatemi*, conforme mostrado nas Figuras 16 e 17, marcando na capital baiana, uma nova forma na comercialização que até então consistia no comércio de rua praticado principalmente na Avenida Sete de Setembro e no Bairro do comércio. Ali a sociedade iniciava um novo tempo, com os novos hábitos de consumo.

Figuras 16 e 17 - Terreno para construção do *Shopping Iguatemi* em 1973 e o *shopping* em 1975



Fonte: Acervo do Shopping da Bahia.

Nota: Formatação da autora desta dissertação (2018).

A cidade do Salvador, que possuía uma estrutura mononuclear até a década de 1970, com todo o comércio - seja no varejo ou no atacado -, as instituições financeiras e escritórios concentrados no seu centro tradicional, sofreu modificações expressivas, com a atual consolidação de novos espaços comerciais, vinculados às vantagens de um sistema viário do tipo *free ways* - com a conseqüente aceleração da circulação -, produzindo novas centralidades e sub-centralidades intra-urbanas, reforçando a tendência à desconcentração dos grandes equipamentos estruturantes de Salvador, o que, por outro lado, reforçou uma outra tendência: de degradação do centro original, com fechamento de lojas ou adaptação, pelos comerciantes locais, à nova realidade. (ANDRADE; BRANDÃO, 2009, p.105).

A construção dos dois primeiros equipamentos de grande porte: o terminal rodoviário e o *shopping* foram fortalecendo a área, à medida atraía novas construções como a demanda por unidades residenciais.

Uma nova centralidade surge na cidade, ela determinará os caminhos de crescimento e expansão da cidade, dela partem novos eixos relevantes que conduziram a novas formas de outras centralidades na cidade. Conforme afirma Vasconcelos (2002):

Outra consequência das mudanças na área do Iguatemi, e da existência do moderno sistema viário de avenidas de vale, foi o desenvolvimento de novos eixos urbanos, com a implantação, ao longo dessas avenidas, de torres de escritórios ou de prédios comerciais, que resultaram da atração da proximidade da zona do Iguatemi e dos bairros verticalizados com grande concentração de população de renda elevada, e de uma boa acessibilidade, porém com uma certa limitação de locais para estacionamento. (VASCONCELOS, 2002, p. 390).

As edificações implantadas na área do novo centro e a implantação industrial do período, criaram uma demanda por habitações suscitada pela necessidade de residências para os profissionais deslocados de outras cidades e países que vieram trabalhar no Polo Industrial de Camaçari, assim nos terrenos próximos a esse “ Novo Centro” foram loteados e consolidados os bairros de classe média alta, como Pituba, Caminho das Árvores e Itaigara.

Configurando o processo de transição da centralidade como um conjunto de ações rentáveis para o mercado imobiliário, que foi amplamente beneficiado com os investimentos públicos em infraestrutura da área do “Novo Centro”, pois seu entorno tornou-se terrenos mais valorizados.

Dentre os exemplos de áreas beneficiadas pela ação do poder público em conjunto com o mercado imobiliário foi o loteamento de uma grande área ao lado do Shopping Center Iguatemi.

Em 1971, a Construtora Norberto Odebrecht S.A adquiriu fazendas que estavam nas imediações do então Shopping Center Iguatemi, e no ano de 1974 paralelo a construção deste shopping, essa área foi loteada, criando através do Decreto 4735/74 o Bairro do Caminho das Árvores com seus limites pouco definidos e chegando a se confundir com áreas da Pituba e do Itaigara.

O acordo de loteamento para área residencial estabelecido pelo Decreto 4735/74, entre o poder público e a Construtora Norberto Odebrecht, transformaram a área da antiga fazenda em um loteamento que daria origem a um dos bairros de maior poder aquisitivo da época.

A demanda inicial do bairro era para atender aos profissionais de mais alto gabarito que vinham de outros estados do Brasil e outras partes do mundo para trabalhar no Polo Petroquímico de Camaçari.

O terreno onde o bairro foi parcelado tem uma área equivalente a 966.357m² distribuídos em 521 lotes, a construção das residências foi encarregada a empresa pertencente ao grupo da Construtora Norberto Odebrecht, a Odebrecht Empreendimentos, a tipologia que seria edificada deveria contemplar a construção de casas unidomiliares de dois pavimentos direcionados para a classe A.

Na ocasião as casas se tornaram oportunidade de divulgação do trabalho de muitos arquitetos baianos que estavam iniciando sua carreira, então havia uma espécie de competição entre os profissionais para que seu projeto se destacasse.

Dessa forma, gradativamente foram construídas luxuosas residências de muitos cômodos com fachadas excêntricas e dependências amplas, nas ruas de 17 alamedas silenciosas e elegante, onde a sensação de andar pelo bairro era como emergir em um mundo perfeito entre a exuberância das residências, o ar de tranquilidade e a beleza de sua arborização, mascada pelos eucaliptos, umbuzeiros, framboesas, cajazeiras, flamboyants, algarobas e espatódeas, árvores que inspiraram o nome do bairro.

Além de toda exuberância, um destaque do bairro é a proximidade dos serviços, instituições, mercados etc, oferecidos pelas avenidas que o cercam, especialmente a Avenida Antônio Carlos Magalhães, configurada como Bairro da Pituba e a Avenida Tancredo Neves, que pertence ao Bairro do Caminho das Árvores, na Figura 18, é possível verificar algumas ruas do Bairro com suas residências, como pano de fundo se tem a verticalização de uma parte do bairro, que foi liberada anos depois e a esquerda com edificações mais altas vemos uma parcial do Bairro do Itaipara.

Figura 18 - Bairro do Caminho das Árvores



Fonte: Produção da autora desta dissertação (2016).

Entretanto, nos últimos anos, desde final da década de 1990, o bairro perdeu sua característica unidomiciliar, talvez em virtude da proximidade da Avenida Tancredo Neves, a principal alameda do bairro tem sido ocupada por diversas lojas de decoração e empreendimentos voltados para a classe alta, a Alameda das Espatódeas que antes era uma via de ligação de avenidas passou a funcionar como um grande shopping de luxo a céu aberto, tendo um *mix* de lojas onde a maioria estão voltados para o setor de decoração, arquitetura e construção, mas também há concessionárias e outras lojas para consumidores com padrão elevado, dessa forma o bairro continua conservando o status fazendo uma relação direta com o nível de padronização econômica do entorno residencial.

Uma das primeiras casas a serem construídas no Bairro do Caminho das Árvores, foi a mansão da própria família Odebrecht, que até hoje vive no bairro, localizada em um morro alto arborizado divisa com a Rua Clara Nunes, no Loteamento Aquarius.

A despeito do Loteamento Aquarius, que apesar de estar contido dentro da poligonal do Bairro Pituba¹¹, tem seu ponto inicial “localizado na Avenida Tancredo Neves, até alcançar o leito do Rio Camaragibe, faz parte dos processos e transformações do espaço urbano do período estudado por esta pesquisa, pois a

¹¹ O Bairro da Pituba data seus registros de 1932 para a área correspondente a Cidade da Luz e 1964 para a área do Parque Nossa Senhora da Luz

área foi adquirida por Petrônio R. de Araújo e loteada no ano de 1973, uma gleba correspondente a uma área de 220.720m², com 247 lotes.

O Loteamento Aquarius permaneceu durante décadas sem nenhuma execução de obras em seus mais de 200 lotes, esses terrenos permaneceram em uma espécie de espera para engorda até serem disponibilizados a comercialização, isso se confirma no adensamento que só foi ocorrer na segunda metade dos anos 2000, quando o mercado imobiliário se tornou mais aquecido e a infraestrutura urbana já estava instalada.

Atualmente o Loteamento Aquarius tem 49% de área construída com aproximadamente 53 edificações residenciais, e 51% de área comum, com vias, praça arborizada, escolas, hospital e centro comercial, conforme se observa as edificações na Figura 19.

Figura 19 - Loteamento Aquarius, próximo a Av. Tancredo Neves em Salvador - Bahia



Fonte: Produção da autora desta dissertação (jul. 2017).

Outro loteamento que não se pode deixar de mencionar, é o Parque Júlio César, pertencendo a região administrativa do bairro da Pituba, o conjunto de edificações foi fundado em 1973, somando um total de 16 prédios, que na época configuravam os edifícios mais altos da cidade, com vinte pavimentos, o nome do conjunto habitacional é uma homenagem a personalidades da Roma Antiga.

Sua construção foi com o objetivo de promover moradias para mão de obra migrante de outras cidades que vinham trabalhar nos complexos industriais que estavam sendo implantados na Bahia (informação verbal).¹²

O Bairro do Itaigara é fruto da divisão da antiga Fazenda Pituba que pertenceu ao fazendeiro Joventino Silva, o terreno foi loteado no ano de 1975, através do Decreto 4875/75 em nome de Empreendimentos Pituba S.A, sua gleba de uma área de 1.184,840m² disposta em 588 lotes, dentro do perímetro do Bairro existe o Parque Joventino Silva, mais conhecido como Parque da Cidade, trata-se de uma área verde de preservação da mata atlântica, que corresponde a uma área de 720.000m², pertencendo a área residencial e comercial do bairro a equivalência de 464.840m².

O nome Itaigara tem origem na cultura indígena, e significa "canoa de pedra", seu primeiro shopping foi inaugurado em 1980, mais ainda na década de 1980 foram construídos outros shoppings como o Pituba Parque Center, o Tropical Center e o Max Center e mais recentemente o Shopping Boulevard 161, além de diversos prédios de escritórios, sede de empresas importantes como a PETROBRAS, complexos odontomédico, hotéis, instituições financeiras etc, o bairro conta ainda com uma área residências horizontais, entretanto a grande massa edificada é composta de edifícios altos que dominam a paisagem da área, conforme mostra a Figura 20.

Figura 20 - Bairro do Itaigara, em Salvador - Bahia



Fonte: Produção da autora desta dissertação (jul. 2017).

Como é possível verificar os Bairros Itaigara e Caminho das Árvores, e algumas áreas pertencentes ao Bairro da Pituba, tiveram sua composição

¹² Notas em sala de aula, na disciplina de Planejamento Urbano compartilhadas pela Professora Marcia Mello, do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano (PPDRU) da UNIFACS Universidade Salvador

socioeconômica perfilada pelos detentores do capital imobiliário, composto por um seleto grupo de empresas que a que foram beneficiados por acordos, decretos e ações do poder público, assim também como a vantagem da infraestrutura preexistente.

Esses bairros e loteamentos formam uma grande massa edificada que comporta a população de classe média e alta, onde segundo dados do PNUD (2006) e do IBGE (2007), permanece são os locais que encontram-se no topo da lista de melhor Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) da cidade do Salvador, com os seguintes índices: Itaigara (0,971), Caminho das Árvores-Iguatemi (0,968), Caminho das Árvores/Pituba-Rodoviária, Loteamento Aquarius (0,968).

2.5 PROCESSOS E TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS EM SALVADOR - A CONFIGURAÇÃO URBANA ESPACIAL DA AV. TANCREDO NEVES 1975- 2002

Após a construção das avenidas estruturantes, a implantação do Terminal Rodoviário Armando Viana de Castro e do Shopping Center Iguatemi e o loteamento para novos bairros, a configuração espacial urbana da cidade foi se modificando em função da própria solicitação demandada por estas intervenções, a partir disso surgem edificações que comporão a imagem da área da Avenida Tancredo Neves e seu entorno.

Entre essas edificações algumas se destacam, seja pela sua função, pela forma ou ainda pela tecnologia utilizada, por esse motivo explanaremos as características de algumas delas.

O projeto do Centro Empresarial Iguatemi, foi feito em paralelo ao projeto do próprio Shopping Center Iguatemi, entretanto a obra só ficou pronta dois anos após a inauguração do shopping, isso para que houvesse o tempo necessário a aceitação da população da nova forma de comprar oferecida por um centro comercial fechado e climatizado, assim também como tivesse início o processo de adensamento demográfico do Bairro do Caminho das Árvores.

A dinâmica do *Shopping Center* Iguatemi, atribuiu a área do seu entorno um atrativo para várias empresas que visualizavam no público atraído pelo shopping a possibilidade de novos negócios, portanto fazia-se eminente a necessidade de haver também na região um edifício que pudesse abrigar escritórios de empresas e profissionais autônomos, como advogados, contadores, arquitetos entre outros,

dessa forma em seguida a construção do primeiro shopping foi construído também pela construtora Norberto Odebrecht, o Centro Empresarial Iguatemi.

A edificação observada nas Figuras 21 e 22, reforçou a centralidade da área e imprimindo características de negócios, necessária para a consolidação e a expansão da área com a instalação de novos empreendimentos.

Figuras 21 e 22 - Centro Empresarial Iguatemi em dois ângulos, em 1975

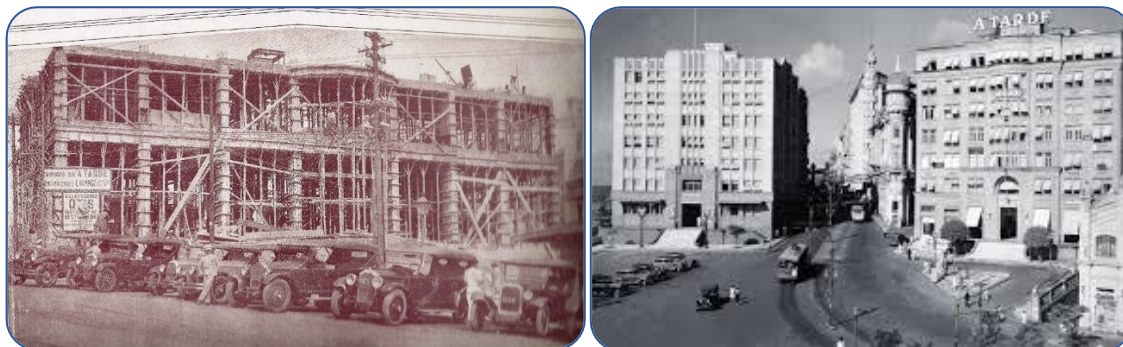


Fonte: Acervo do Shopping da Bahia.

Nota: Formatação da autora desta dissertação (2018).

Pela pujança do *Shopping Center* Iguatemi, a área passou a ser chamada pela população de região do Iguatemi, e essa força econômica começava a exercer força de atração para diversos segmentos, atraindo a construção de novas edificações de suma importância na cidade como por exemplo o Edifício do Jornal A TARDE que havia sido fundado em 1912 pelo empresário, e político Ernesto Simões Filho, um baiano defensor da liberdade de expressão por meio do uso da escrita, desde sua infância praticava a paixão pelas formas de comunicação escrita, o jornal mais lido da cidade teve sua primeira sede em 1930, em um prédio de sete pavimentos de estilo art déco, conforme Figuras 23 e 24.

Figuras 23 e 24 - Primeira sede do Jornal A TARDE em construção em 1930 e já funcionando 1935



Fonte: Guia geográfico, disponível em: <http://www.salvador-antiga.com>. Acesso em: 10 ago. 2017.

Conforme relata reportagens do próprio jornal, o empresário Simões Filho trouxe conceitos inovadores para a Bahia, inclusive no que tange a constante busca de atualização para melhorar da qualidade do jornal e para fazer frente as novas concorrências de periódicos, entre essas inovações destaca-se a aquisição de novos maquinários mais tecnológicos conhecido como sistema *off-set*, adquirido nos Estados Unidos.

Entretanto a sede da Praça Castro Alves, não comportava, o equipamento, foi então que o empresário Renato Simões filho de Ernesto Simões, que administrava o jornal nesta altura, comprou o terreno em formato triangular que na ocasião era rodeado de charcos e ao lado de um rio, e a partir dali iniciou-se a construção da nova sede, de onde foi impresso em 1º de março de 1972.

No ano de 2016, o Jornal A TARDE foi vendido para um grande grupo paulista e foi retomado três meses depois pelos herdeiros da família de Ernesto Simões Filho por descumprimento de cláusulas contratuais constantes na venda. Nas Figuras 25 e 26 é possível observar a conformação arquitetônica da edificação.

Figuras 25 e 26 - Segunda sede do Jornal A TARDE em 1972



Fonte: Guia geográfico, disponível em: <http://www.salvador-antiga.com>. Acesso em: 10 ago. 2017.

Apesar da modernidade da edificação do Jornal A TARDE, sem dúvida uma das edificações mais emblemáticas a se instalar na região do Iguatemi foi o edifício da Casa do Comércio que se tornou um marco da Av. Tancredo Neves, e ainda na contemporaneidade se destaca da tipologia que circunda todo seu entorno, um projeto arrojado para a época, idealizado pelos arquitetos Jader Tavares, Otto Gomes e Fernando Frank, e calculado estruturalmente pelo engenheiro baiano José Luiz Costa Souza. O convite para o projeto ocorreu em 1983 feito pelo então presidente do Sesc/Senac Bahia Deraldo Mota, e foi inaugurado no dia 28 de janeiro de 1988, a ideia era construir um edifício todo em aço e vidro, com grandes vãos, para que fosse visto como marca escultural da nova região de expansão do comércio em Salvador.

Com 11 pavimentos e o pé direito de 4,30m o prédio conta com uma área total construída de aproximadamente 20000m², neste encontram-se as sedes administrativas do Serviço Social do Comércio (Sesc), do Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (Senac), do Centro de Estudos Socioeconômicos do Comércio (Cesec) e Federação do Comércio, além de conter também o Cine Teatro Sesc Casa do Comércio e o Restaurante Internacional do Senac. Conforme informações do engenheiro estrutural que calculou a edificação Sr. José Luiz Costa Souza, a estrutura da Casa do Comércio foi pensada como duas torres que sustentam uma sucessão de pontes sobrepostas, ou seja, dois blocos de concreto, com forma de H, onde se apoiam os perfis metálicos, os painéis de vidro fecham os perfis, estas estruturas trabalham entre si e as partes longitudinais e transversais se movimentam separadamente, são apoiadas em sistemas fixos e móveis, mantendo íntegro o sistema estrutural, conforme é possível observar na Figura 27.

Figura 27 - Casa do Comércio



Fonte: Produção da autora desta dissertação (2017).

A Casa do Comércio se destaca até os dias atuais, como um ícone e símbolo da referida avenida, seja pelo seu caráter arquitetônico atemporal, que não obedece a nenhuma tendência arquitetônica ou pelo arrojo imponente de sua volumetria diversificada.

A penúltima e não menos importante edificação a ser destaque na avenida nesse primeiro período abordado nesta pesquisa foi construída em um terreno de 6.275m², o edifício Suarez Trade que está localizado na Av. Tancredo Neves, próximo ao *Shopping* da Bahia, referência que marca o padrão corporativo da avenida com sua imponente, projeto dos arquitetos André Sá e Francisco Mota, composto por 30 pavimentos incluindo as garagens, inaugurado em 1995 na ocasião dos mais altos edifícios comerciais do nordeste do Brasil e para ter essa posição foi construído pela Construtora Suarez, em concreto de alto desempenho, revestido em granito flameado e vidros laminados reflexivos. Sua forma arquitetônica é o marco indicativo do novo centro da cidade. O total da área construída é de 43.000m², para reconhecimento da modernidade da edificação observa-se as Figuras 28 e 29.

Figuras 28 e 29 - Edif. Suarez Trade referencial da Av. Tancredo Neves na década de 1990



Fonte: www.skyscrapercity.com. Acesso em: 10 jul. 2017.

Nota: Formatação da autora desta dissertação (2017).

Seis anos depois desponta na Avenida outra torre de muito destaque que marca a silhueta da mesma desde sua observação da Av. Luis Vianna Filho, o edifício do Salvador Trade Center foi inaugurado em 19 de dezembro de 2001, O prédio formado por 02 torres com 22 pavimentos cada, oferece 748 salas comerciais, um shopping com 40 lojas em operação, um centro de convenções, 05 pavimentos de garagem e um heliponto. Toda essa estrutura cria na Avenida Tancredo Neves, um novo pólo de negócios de Salvador, com uma área aproximada de 77.520,24m², com 1.400 vagas de estacionamento, a obra foi projetada e erguida pela construtora Norberto Odebrecht S/A.

O complexo empresarial conforme demonstra as Figuras 30 e 31, teve também um desenho arrojado para os padrões usuais da época e logo ficou conhecido como torres gêmeas, como alusão as Torres que marcavam o perfil edílico de Nova York, o edifício despontava a vista desde Av. Luís Vianna Filho, a altura do bairro do Imbuí, a fachada de vidro refletia a imponência que denunciava a proximidade da Avenida Tancredo Neves, servindo como um marco referencial da mesma. Pelo local circulam aproximadamente 13.000 pessoas por dia, sendo que desse montante 4.500 trabalham nas torres e shopping, e logo tornou-se o endereço mais requisitado na avenida para estabelecer o escritório, na ocasião do seu lançamento foram comercializadas todas salas em um período inferior a 60 dias.

Figuras 30 e 31 - Edf. Salvador Trade, em dois ângulos, na Av. Tancredo Neves, 2017



Fonte: Produção da autora desta dissertação (2017).

Dessa forma é correto afirmar que a instalação destes equipamentos de grande porte reforçou o eixo de desenvolvimento na cidade, dando pujança ao comércio e serviços e intensificando o fluxo de pessoas na área da Avenida Tancredo Neves, entretanto não se deve atribuir esse crescimento espacial apenas a localização da Avenida ou a instalação destas edificações, mas também aos diversos temas que já foram mencionados ao longo da dissertação e que permitem compreender o conjunto de fatores que levaram a região do Iguatemi a se configurar como um novo centro na cidade.

3 LEGISLAÇÃO DO SOLO URBANO: DAS CAPITANIAS HEREDITÁRIAS AO PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO (PDDU/ 2004)

Para um melhor entendimento da proposta desta pesquisa se faz necessário uma remontagem do processo histórico no que concerne as questões relativas ao solo, desde as primeiras leis oficiais até o plano diretor, com o objetivo de elucidar de que forma se deu a propriedade das terras na cidade de Salvador, que na sua origem eram de ocupação ameríndia, sendo substituída pela ocupação colonizadora portuguesa demarcada com a divisão das terras doadas para as capitanias hereditárias, passando pela instalação do primeiro governo geral, a vinda da família real, até a promulgação da primeiras leis sobre a posse da terra, dessa forma é possível um entendimento de como se originou a legislação atual que através do plano diretor de desenvolvimento urbano (PDDU) e da Legislação e Uso do Solo (LOUS), controla o uso e ocupação do solo urbano e de que maneira a ação do Estado junto com o capital imobiliário resultam nos processos de transformação da espacialidade do tecido urbano da área estudada.

Dessa forma esta pesquisa aborda o conceito de solo urbano como aquele que está localizado dentro de um perímetro urbano podendo ser esta área adensada ou não, assim também como podendo ou não conter unidades edilícias, mas que estão passivas a sofrer ação do Estado, seja através dos interesses privados do capital imobiliário ou das próprias demandas consequentes da dinâmica da cidade, sofrendo, portanto, um processo de urbanização.

Ao verificarmos a história é possível afirmar que o processo de valorização do solo urbano tem raízes na transição do feudalismo para o capitalismo, no século XVII na Inglaterra, onde os *enclosures* substituíram os sistemas de cultivo coletivo, eliminando os arrendamentos (BOULOS JÚNIOR, 2003).

No Brasil, durante o período colonial a terra tinha valor de uso, o pertencimento do solo foi auto requerido pelos seus colonizadores, que não reconheciam o povo ameríndio como seus proprietários antecessores, assim a Coroa Portuguesa objetivava sobretudo a ocupação do território, fez através de cartas legitimadas pelo Rei D. João III em 1534 doações de terras, criando as capitanias hereditárias onde a terra foi generosamente doada a pessoas possuidoras de recursos e posse e em geral pertencentes a nobreza portuguesa, onde a propriedade seria repassada aos seus descendentes.

3.1 O SOLO URBANO

No regime das capitâneas hereditárias, era permitido aos donatários, além da posse hereditária, o poder de subdividir as propriedades em partes; transferindo-as a outros particulares na forma de sesmarias através de cartas de doação, ou seja, tanto nas capitâneas hereditárias quanto nas sesmarias a terra tinha um valor de uso, em um sistema conhecido como *enfiteuse*, que se constituía numa espécie de arrendamento da terra, sendo a propriedade dividida em dois domínios: o eminente ou direto e o útil ou indireto, sendo o segundo cedido a um enfiteuta mediante pagamento anual de uma taxa; sem, contudo, alterar a posse que permanece com o titular (AZEVEDO, 2009; FREIRE, 2006)

Conforme já abordado no capítulo um desta pesquisa, diante do fracasso na ocupação através das capitâneas, a Coroa Portuguesa decidiu por sua extinção em 1548 e pela ocupação do território através da instalação do Governo Geral que se consolidou no ano seguinte, em outro lado estavam as sesmarias, que talvez por se tratar de porções de terras menores tardaram um pouco mais a serem abolidas, só ocorrendo portanto o fato em 1820 após a chegada da Família Real ao Brasil, que passou a emitir as concessões de terras aos que demonstrassem lealdade ao rei, entretanto é necessário salientar que sua extinção não foi total do regime, pois figura que até os dias atuais existem terrenos que pagam tributos a União, especialmente aqueles que margeiam a borda atlântica na área da cidade baixa (PEGURER, 2012).

Nesse período a ocupação da terra foi sendo feita na forma de simples posse, dando pujança a pequenas propriedades produtoras, o que obviamente ia de encontro ao interesse dos grandes proprietários de terras, dentro de uma economia baseada na monocultura agrícola de exportação, onde os grandes proprietários detinham força econômica e política para influenciar decisões administrativas (ADAS, 2004).

Conforme afirma Prado Junior (1965) essa economia agrícola, era altamente dependente da força do trabalho de uma mão de obra numerosa, e sua força viu-se estremecida com a escassez da mão de obra especialmente após a promulgação da Lei Eusébio de Queiroz, datada de 4 de setembro de 1850, que proibia o tráfico negreiro, por isso no mesmo período foi criada, a Lei de Terras, nº 601 de 18 de setembro de 1850, da qual trataremos a seguir.

3.2 DA LEI DE TERRAS A LEI DA REFORMA URBANA

A Lei de Terras foi um projeto de lei apresentado ao Conselho de Estado do Império em 1843, por Bernardo Pereira de Vasconcelos, sendo esta a primeira legislação específica para a questão do direito à terra ou da propriedade fundiária, ela estabelecia a compra como a única forma de acesso à terra e extinguiu o regime de sesmarias, sua regulamentação, veio a ocorrer através do Decreto nº 1.318 datado de 1854, e sua principal função era a determinação de que as terras que não fossem registradas nos livros das suas respectivas freguesias deveriam ser devolvidas ao Estado, e estavam impedidas da livre ocupação e apossamento, as mesmas só poderiam ser adquiridas em leilões públicos e mediante pagamento à vista.

O Decreto nº 1.318 definiu ainda questões técnicas, como o procedimento da execução de critérios e os agentes de demarcação das propriedades, considerando os títulos e o tempo de ocupação, os locais, os prazos e os valores de registros dos imóveis assim também como a legitimidade, todos esses fatores reduziram as possibilidades de aquisição da terra aos pequenos produtores, tornando-se obstáculos, conforme descreve o Art. 14. da Lei de Terras, dificultando assim o acesso a propriedade da terra, conforme vemos na transcrição da própria Lei:

Art. 14. Fica o Governo autorizado a vender as terras devolutas em hasta publica, ou fóra della, como e quando julgar mais conveniente, fazendo previamente medir, dividir, demarcar e descrever a porção das mesmas terras que houver de ser exposta á venda, guardadas as regras seguintes: § 1º A medição e divisão serão feitas, quando o permitirem as circunstancias locais, por linhas que corram de norte ao sul, conforme o verdadeiro meridiano, e por outras que as cortem em angulos rectos, de maneira que formem lotes ou quadrados de 500 braças por lado demarcados convenientemente. § 2º Assim esses lotes, como as sobras de terras, em que se não puder verificar a divisão acima indicada, serão vendidos separadamente sobre o preço minimo, fixado antecipadamente e pago á vista, de meio real, um real, real e meio, e dous réis, por braça quadrada, segundo for a qualidade e situação dos mesmos lotes e sobras. § 3º A venda fóra da hasta publica será feita pelo preço que se ajustar, nunca abaixo do minimo fixado, segundo a qualidade e situação dos respectivos lotes e sobras, ante o Tribunal do Thesouro Público, [...] (BRASIL, 1850, grafia original).

Assim a Legislação estipulava a propriedade das terras ao Rei de Portugal, o qual podia dispô-las de acordo com seu interesse pessoal, entretanto houve também na época uma outra forma de apropriação direta da terra, que foi chamada de apropriação por posse, que consistia na ocupação de terras menores por homens livres, mas sem recursos para manter uma grande propriedade, mas tinha a força de

trabalho para produzir alimentos para o consumo através do mercado interno, para tanto era necessário provar que já estava na propriedade por um período mínimo de 3 anos.

Por fim e não menos importante é necessário dizer que a Lei de Terras, foi uma legislação direcionada para as propriedades rurais, uma vez que a economia estava baseada no cultivo agroexportador, tornando a terra valorizada não apenas pelo seu valor de uso, mas pelo seu valor como mercadoria gerando poder e renda aqueles que a possuíam, entretanto essas terras ao longo dos anos também se tornariam urbanas, em virtude da expansão da cidade, quanto às terras e propriedades prediais urbanas, eram, reguladas pelo Alvará de 27 de junho de 1808, que estipulava o pagamento de um imposto sobre a Décima Urbana, que foi a origem do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) (BRASIL, 1808).

Os locais considerados como zonas rurais se tornariam algumas dezenas de anos depois zonas urbanas, configurando uma restrição a aquisição da terra na medida que sua comercialização era limitada a áreas maiores e com pagamentos à vista através dos leilões, o que notadamente só seria viável para aqueles cidadãos que já dispunham de recursos para efetivação da compra, após a Lei de Terras, a qual se pode considerar o primeiro mecanismo regulamentador de posse oficial do solo, houveram ainda alguns outros instrumentos que a complementaram ou a sucederam¹³.

Após a legitimação da Lei de Terras, o próximo instrumento legal a modificar os parâmetros condutores da espacialidade urbana da cidade de Salvador, foi a Lei 2.181, de 24 de dezembro de 1968, que foi regulamentada pelo Decreto Municipal nº 3.684/69, e ficou conhecida como “Lei da Reforma Urbana”, se pode afirmar que este foi o instrumento principal de uma inserção de novas diretrizes capitalistas que nortearam a espacialidade da cidade, pois a mesma autorizava o Executivo Municipal a alienar bens dominiais, ou seja, os terrenos de propriedade do Município em posse de terceiros sob regime de aforamento (*enfiteuse*), arrendamento ou mesmo sem vínculo contratual (SALVADOR, 1977).

¹³ Para maiores esclarecimentos dos fatos e leis pertencentes a esse período consultar: OLIVEIRA, M. R. N. **A produção de escassez do espaço urbano**: um estudo sobre o boom imobiliário, uso de TRANSCONS e apropriação de mais-valia fundiária urbana em Salvador-BA (1968-2008). 2013. Tese (Doutorado) - Universidade Federal da Bahia - UFBA, Faculdade de Arquitetura, Salvador, 2013.

O propósito da Lei era, sobretudo, resgatar o domínio de parte do patrimônio fundiário municipal, que se encontravam atrelados a contratos antigos, com a justificativa de que o poder público necessitava as terras para implantação de programas de habitação popular e para viabilizar obras de expansão da cidade, muitos autores defendem que essa Lei reafirmou a condição da terra como mercadoria, como afirmam Ribeiro e Debeffe (1979):

Tudo leva a crer que a P.M.S. agiu no sentido de modificar as relações na estrutura fundiária, que funcionava até então em bases pré-capitalistas, para atender às leis do mercado, transformando a terra em mercadoria apesar das alegações simplistas, entre as quais a de liberar a P.M.S. do ônus desses imóveis, que geravam recursos insuficientes para manter uma repartição própria para fiscalizá-los e administrá-los. (RIBEIRO; DEBEFFE, 1979, p.103).

A extinção da *enfiteuse* possibilitou a expansão urbana em direção aos espaços com expectativa de valorização, pela possibilidade da implantação da infraestrutura, especialmente a construção de avenidas que se deu nos anos seguintes, paralelo a isso se consolidou a posse da terra pela elite detentora de recursos necessários a aquisição de grandes áreas que foram posteriormente loteadas e sua amplitude se sobrepunha aos pequenos proprietários que ainda utilizavam a terra pelo seu valor de uso, esse poder nas mãos de alguns era reforçado pela aliança feita com as lideranças políticas, promovendo portanto o mercado capitalista.

Para Carlos (2011, p.64) existe uma “*generalização da produção do espaço sob a determinação do mundo da mercadoria*”, a autora defende que o espaço urbano se tornou um produto diretamente vinculado como mercadoria de troca e seu valor está automaticamente atrelado a reprodução continuada do capital imobiliário alicerçado pela propriedade privada, que se beneficia mediante o processo de valorização determinado pela lógica do mercado.

De forma sucinta, se pode afirmar que esta Lei, foi pioneira em se consolidar efetivamente como ferramenta normativa da transformação do solo como mercadoria, onde a valorização agregada se dá em virtude de que em grande parte essas áreas foram contempladas por obras viárias, quando da implantação das Avenidas de Vale, por exemplo, não apenas limitando o acesso a propriedade da terra, mas também dando sua posse a grupos formados pela elite baiana como afirma Ribeiro e Debeffe (1979):

[...] pessoas ou grupos, sabedores dos planos da PMS de utilizar determinadas áreas para a ampliação do sistema viário da cidade, adiantaram-se a ela, adquirindo a preços ínfimos, as posses menores nas áreas possivelmente atingidas pelos projetos e, posteriormente, resgatando-as a baixo custo. Com a propriedade legalizada desses imóveis, ficavam a esperar a valorização que adviria dos investimentos públicos. (RIBEIRO; DEBEFFE apud FRANCO, 1983, p. 157).

Oliveira (2013) em seus estudos de tese sobre produção da escassez do espaço urbano, faz uma análise mais ampla da Lei da Reforma Urbana estabelecendo um elo do seu efeito direto sobre o espaço urbano como uma reafirmação da condição já preconizada pela Lei de Terras no século anterior.

A análise da Lei e do Decreto torna possível afirmar que alguns dos seus artigos recuperam e reeditaram, para a cidade do Salvador, argumentos e princípios da Lei de Terras de 1850 e do seu respectivo decreto regulador. A exemplo dos Art. 1º, 2º, 3º e 4º da lei de Reforma Urbana, que se espelha nos Arts. 4º, 5º e 18 da Lei 601/1850, discorrendo sobre a necessidade de registro, via (re)cadastro em prazos exíguos, e no direito do Estado de expropriar o domínio útil das terras e de aliená-las. Também pela utilização dos argumentos de prover terras (áreas) para habitação popular e no desenvolvimento de lavoura de subsistência, como na Lei de Reforma Urbana e seu Decreto; ou para colonizar o território, conforme preconizava a Lei de Terras de 1850 (OLIVEIRA, 2013, p.122).

Ao decorrer de toda a história da cidade é possível notar que gradativamente foram vários os instrumentos legais e ações políticas que desencadearam o atual processo de transformação do espaço urbano da capital baiana, ao final da década de 1960 com a criação da Lei 2.181/1968 aliada a outras formas de regulamentação teve início a um período de expansão urbana da cidade, marcado pela modificação do centro para o vale do Camarugibe, pela transferência das secretarias estaduais para o Centro Administrativo da Bahia, e no sentido norte em áreas antes pouco acessíveis pela inexistência de avenidas estruturantes que ligassem os pontos equidistantes da cidade.

Relativo as transformações espaciais ocorridas na cidade, até o início da década de 1970 a cidade teve sua ocupação espacial predominantemente na sua área central, nas imediações do centro antigo, onde ocorre uma substituição do uso uniresidencial pelo pluriresidencial em algumas das Regiões Administrativas como as do Centro e da Barra, em virtude da expansão urbana promovida pela implantação das avenidas de vale.

Durante esta década a cidade foi palco de grandes transformações, conforme é abordado em maiores detalhes no capítulo quatro desta pesquisa, onde é possível constatar que esse pode ser caracterizado como o primeiro momento em que se

registra uma grande atividade no setor da construção civil no que concerne a construção voltadas para expansão urbana com a implantação das avenidas estruturantes da cidade, com verba principal provinda do Governo do Estado, foi construído o projeto que havia sido proposto por Mário Leal Ferreira ainda na década de 1940, um conjunto de avenidas de vale: Vale do Bonocô, do Contorno, Suburbana, Vale do Canela, Magalhães Neto, Vale dos Barris, Antônio Carlos Magalhães, Garibaldi, Juracy Magalhães e Ogunjá, e também devido aos programas de habitação, outro fator que não se pode deixar de mencionar o crescimento demográfico que foi marcante neste período, o que promoveu a propagação das áreas invadidas formando os principais aglomerados urbanos da cidade, se caracterizando como um tempo de grandes transformações no tecido urbano de Salvador, em virtude da dinamização da economia, ligada a extração e refino do petróleo, que demandou novas habitações e novos negócios, especialmente no setor de serviços (ANDRADE; BRANDÃO, 2009; RIBEIRO; DEBEFFE, 1979; OLIVEIRA, 2013).

Conforme informações do SINDUSCON-BA, (2011) no decorrer das décadas de 1980 e 1990, o mercado imobiliário passou por um período de estagnação, devido à instabilidade econômica que o País vivia, apresentando baixo índice de crescimento, tanto no estado como no setor específico; quando a economia baiana registrava crescimento de 1,5%, e a construção civil, registrava um desempenho negativo de -4,2% , entretanto foi também nestas décadas que foram criados os mecanismos legais que quase trinta anos depois viabilizariam a transformação espacial na área estudada, entre eles a Lei 3.377/1984 – Lei de Ordenamento e Uso do Solo (LOUS); a Lei 3.525/1985 PDDU; a Lei 3.805/1987 (TRANSCONS) e por último a Lei 3.993/1989 – Lei da Contrapartida.

Esses instrumentos ancorados na economia aquecida a nível nacional, promoveu no mercado econômico local um pico de transações financeiras imobiliárias, iniciando na segunda metade da década 2000 uma explosão do setor, com a construção de grandes equipamentos como shoppings centers, hotéis, condomínios, urbanizações verticais e horizontais que geraram a comercialização de nada menos que mais de 33.000 unidades, registrando o setor da construção civil um crescimento de 14.6%.

O quadro apresentado acima retratam de maneira sintética os acontecimentos legais acerca de propriedade do solo, desde o Brasil Império até a aprovação do

penúltimo PDDU, e o comando político municipal, esses fatos influenciaram direta ou indiretamente as transformações urbanísticas do solo na cidade de Salvador, neste sentido, diante dos estudos realizados para esta pesquisa, é possível afirmar que numa escala temporal, desde a extinção do regime de aforamentos (*enfiteuse*), substituído pela efetiva posse da terra através da compra e registros obrigatórios promovidos pela Lei de Terras de 1854, reforçado pelo resgate das terras pelo município através da Lei de Reforma Urbana em 1968, com a criação da LOUS, PDDU, TRANSCON e Lei da Contrapartida, até a última modificação dos coeficientes de aproveitamento com a aprovação do PDDU 2008, se configuram como ferramentas legais que promoveram e consolidaram a apropriação do espaço urbano pelo mercado imobiliário, através de mecanismos legais viabilizados pelo Poder Público e beneficiados por obras de infraestrutura.

3.3 PDDU2004/2008

Este estudo parte da premissa básica que no período estudado, a legislação municipal foi utilizada pelo poder público para autorizar a o processo de transformação da área estudada, dessa forma os instrumentos legais foram responsáveis pela viabilização dessas modificações no perfil do tecido urbano espacial da área que é objeto desta pesquisa.

Esses mecanismos legais realizados através do PDDU 2008, utilizaram o amparo do Estatuto da Cidade, para viabilizar o aporte construtivo através de instrumentos legais como a Transferência do Direito de Construir (TRANSCON) e a Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC), pois de acordo com os artigos 28 a 31 do próprio Estatuto, o plano diretor poderá fixar áreas nas quais o direito de construir poderá ser exercido acima do coeficiente de aproveitamento básico adotado, mediante contrapartida a ser prestada pelo beneficiário, assim também como poderá fixar áreas nas quais poderá ser permitida alteração de uso do solo mediante contrapartida a ser prestada pelo beneficiário.

Nesta seção abordaremos com mais detalhes cada um desses instrumentos de políticas públicas urbanas, antes porém é devido registrar que durante os estudos realizados para este trabalho, foi tramitado e aprovado um novo PDDU no ano de 2016, mas que não será abordado aqui por não surtir efeitos sobre as edificações da área estudada e por não pertencer ao recorte temporal adotado para esta pesquisa,

aqui nos deteremos na abordagem daquele que foi o instrumento de maior impacto sobre as modificações urbanísticas da Av. Tancredo Neves, o PDDU 2004/2008.

Sem dúvida o responsável direto pela transformação da área de estudo deste trabalho foi o PDDU 2004/2008, pois através das modificações nos coeficientes de aproveitamento básico e máximo, com a utilização dos recursos de TRANSCON e da Lei de Contrapartida este foi o principal instrumento facilitador para a transformação da Av. Tancredo Neves.

O início deste processo foi em agosto de 2004, quando a Câmara Municipal aprovou a Lei nº 6.586/04, do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município do Salvador (PDDU), que veio substituir o plano anterior aprovado em 1985, o Plano de Desenvolvimento Urbano da Cidade do Salvador (PLANDURB) e o Estudo de Uso do Solo e Transportes (EUST) da Região Metropolitana de Salvador, por sua vez, estabeleceram as bases e diretrizes a serem seguidas e cumpridas em caráter de urgência para “salvar” a cidade que recebeu uma quantidade de migrantes vindos do interior, em virtude da implantação do polo petroquímico em Camaçari.

Historicamente o PDDU 1985 estabeleceu um planejamento até o ano de 1992, entretanto, somente no ano de 2004, com 12 anos de atraso, o Prefeito Antonio Imbassahy, em seu segundo mandato (2001-2004), sancionou a Lei Municipal nº 6.586/2004, é devido dizer que a promulgação desta Lei Municipal sofreu significativa influência do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001), que depois de quase onze anos em tramitação, foi aprovado pelo Congresso Nacional e sancionado em outubro de 2001.

O Estatuto da Cidade estabeleceu as diretrizes gerais da política urbana, objetivando principalmente o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e a garantia ao direito a cidades sustentáveis. Por imposição expressa do Estatuto referido os municípios com mais de 20 mil habitantes são obrigados a elaborar seu próprio plano diretor, para aplicação dos instrumentos de política urbana, com vigência de 10 anos, devendo ser refeito ou revisado ao final desse período.

As cidades integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, as integrantes de áreas de especial interesse turístico e as inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de caráter regional ou nacional, também têm a obrigação de elaborar seu próprio plano diretor.

Importante anotar, sob o enfoque conceitual, que cabe ao Plano Diretor cumprir a premissa constitucional da garantia da função social da cidade e da propriedade urbana, funcionando, portanto, como instrumento legal que vai definir, a nível municipal, os limites, as faculdades e as obrigações envolvendo a propriedade urbana, de acordo com o Art. 40 do Estatuto da Cidade, a propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor, assegurado o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas.

Cabe, ainda, que o Plano Diretor apresente de forma clara e compreensível a qualquer cidadão comum qual o objetivo da política urbana, partindo de um amplo processo de leitura da realidade local, envolvendo os mais variados setores da sociedade, para a partir disso, estabelecer o destino específico que se quer dar às diferentes áreas do município, embasando os objetivos e as estratégias, sendo utilizada a cartografia dessas diretrizes para explicitar o macrozoneamento, entendido como a divisão do município em unidades territoriais que expressem o destino de uso, que se pretende atribuir às diferentes áreas da cidade.

O Plano Diretor de 2004, proposto pelo Executivo Municipal, constava de diversas modificações e ajustes na tentativa de atender as demandas acumuladas da metrópole soteropolitana desde seu último plano de diretrizes onde nesse período a cidade mais que dobrou sua população conforme a dados do censo de 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística -IBGE, entretanto a pesar dos esforços realizados pelo Município, para elaboração do novo PDDU, sua aprovação gerou muita polêmica e discussão da sociedade por deixar de contemplar um dos mais relevantes princípios constante do Estatuto das Cidades, assim o plano entre outras faltas, deixou de observar o princípio da participação da sociedade nas várias etapas do processo.

As controvérsias do texto e o imediatismo da aprovação do PDDU 2004, foram bastante criticados especialmente por profissionais da área acadêmica, e por arquitetos e urbanistas, que viam no plano majoritariamente uma viabilização de possíveis especulações imobiliárias com valorizações extraordinárias do solo urbano em áreas já dotadas de infraestrutura ou com obras previstas, especialistas afirmaram que o PDDU/2004 beneficiava sobretudo os grandes empresários da indústria da construção civil e do setor imobiliário, pois transformou os parâmetros

construtivos, promovendo a elevação do gabarito na Orla Atlântica da cidade e em outras áreas valorizadas, ao alterar para maior os Coeficientes de Aproveitamento Básico (CAB) e os Coeficientes de Aproveitamento Máximo (CAM) nos Arts.121 e 122 (FERNANDES, 2008; SAMPAIO, 2011).

Em razão da não observância da função social da cidade, da não participação da sociedade, das contradições constantes na própria estrutura do texto, das disposições para favorecer os interesses do mercado, entre outras coisas, o conturbado processo de aprovação do PPDU 2004, foi bombardeado por ações judiciais arguindo a sua nulidade com embargo, entretanto conforme publicações do Diário Oficial do Município, os estudos prévios contratados pelo chefe do executivo de então para elaboração do PPDU 2004 custaram aos cofre públicos municipais a quantia onerosa de R\$ 23,4 milhões, vale ainda destacar, que no período de paralisia da cidade sem diretrizes estabelecidas pelo Plano Diretor compatíveis com sua realidade, uma sucessão de 4 prefeitos, em 5 mandatos, governaram sem um planejamento pautado em um Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano.

Com o embargo judicial do PPDU 2004, a administração do então Prefeito do Município João Henrique, se compromete a promover a revisão da Lei do Plano Diretor, incumbência esta que ficou sob a responsabilidade da Secretaria do Planejamento e Orçamento (SEPLAN) que promoveu no decorrer do ano de 2005 uma programação de reuniões e consultas públicas, com o objetivo de dar conhecimento e discutir a lei aprovada em 2004, de modo a resgatar a legitimidade do instrumento, contando com a participação de diversos segmentos comunitários, acadêmicos, profissionais e políticos, bem como as lideranças das Regiões Administrativas da cidade.

Esse processo de revisão, que de início seria apenas tópico, resultou na elaboração de uma nova proposta de lei, entretanto essa nova versão contrariava as propostas originais apresentadas em 2005, mas ainda assim o fato é que em 20 de fevereiro de 2007, o Prefeito João Henrique em sua segunda gestão, apresentou proposta de um novo PDDU, que – mesmo sob forte polêmica, em relação ao aumento do gabarito da orla e aos coeficientes de aproveitamento básico e máximo, acabou sendo sancionado através da Lei nº 7.400/2008, o que significa dizer que em menos de 4 anos da publicação do PDDU anterior, foi aprovado e sancionado o 3º PDDU da história do planejamento municipal do desenvolvimento urbano da cidade do Salvador.

É necessário registrar que o conturbado processo de aprovação do PDDU 2008, se estendeu até a promulgação da Lei de Ordenamento e Uso do Solo (LOUOS), através da Lei Municipal nº 8.167/2012, que também gerou muitas críticas da sociedade por beneficiar a especulação imobiliária de áreas já valorizadas da cidade, na tentativa de promover uma homogeneização da utilização do solo quanto ao padrão construtivo, pontos que este beneficia o capital imobiliário através da modificação dos coeficientes de aproveitamento proposto pelo plano diretor.

A referida Lei foi objeto de Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADIN) (nº 0303489-40.2012.8.05.0000 – TJBA), com obtenção de liminar pleiteada pelo Ministério Público Estadual, em junho de 2012. Em Acórdão publicado no dia 12/02/2014, a ação foi julgada procedente em parte, para declarar a inconstitucionalidade de trechos da Lei, “modulando-se os seus efeitos para manter a vigência, pelo prazo de 12 meses a contar da publicação do acórdão ou até que seja editada nova lei em estrita observância do processo legislativo especial” (Acórdão Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 0303489-40.2012.8.05.0000 - TJBA).

Entre os desacordos da instalação deste processo durante a administração do prefeito João Henrique Carneiro em Salvador, entre 2004 e 2012, salientamos que não houve nem mesmo a instalação do Conselho Municipal como determina a legislação, sendo a tomada de decisões de forma autoritária, utilizando os instrumentos urbanísticos jurídicos visando os aspectos clientelistas do mercado (OLIVEIRA, 2013).

A legislação e consequente aprovação do PDDU 2008 era, portanto, voltada em especial ao interesse do mercado imobiliário, representado pelas principais construtoras e incorporadoras atuantes na cidade, entre elas, empresas como a JHSF S/A; a Odebrecht e a OAS Ltda, que fizeram doações substanciais a campanha de reeleição do então candidato João Henrique, correspondendo a uma forma de incentivo para edição do novo PDDU/2008 (TSE apud HENRIQUE, 2011, p.69).

O PDDU de 2008 foi aprovado ao final do primeiro mandato de João Henrique Carneiro, e o instrumento viabilizou para que essa administração municipal favorecesse diversos segmentos do mercado imobiliário, promovendo ajustes e adequações na legislação conforme os interesses de capital, sobretudo através da modificação das normas referentes aos coeficientes de aproveitamento básico e

máximo, -CAB e CAM- e com a emissão dos títulos de TRANSCON e a liberação do gabarito na área de Borda Marítima.

Após a aprovação do PDDU 2008, teve início na cidade de Salvador um grande processo de transformação urbana em diversas áreas, modificando o uso do solo urbano em seus mais diversos aspectos, dando início a um tempo de verticalização com as construções que se erguiam imponentes sobre a capital que registrou modificações urbanísticas importantes, um tempo de economia aquecida para o mercado imobiliário que elevou seu faturamento a números nunca antes pensados, tema que abordaremos com mais detalhes no capítulo acerca da produção imobiliária desta pesquisa, a movimentação econômica do setor carrou lucros a outros tantos segmentos vinculados direto ou indiretamente a ele, revelado explicitamente pela mudança de perfis urbanísticos, com edifícios que imprimiam na primeira capital do Brasil ares de cidade cosmopolita.

De acordo com os estudos de Henrique (2011) as informações obtidas através do Sindicato dos Empresários da Construção Civil- SINDUSCON -Ba, a emissão de alvarás pela Prefeitura Municipal de Salvador no ano de 2003 foram 859, correspondente a 1,72 milhões/m², aumentando para 643 ou 4,5 milhões/m² em 2008 (SINDUSCON-BA apud HENRIQUE, 2011).

Para Carvalho e Pereira (2013) o PDDU 2008 foi estrategicamente voltado para os interesses do mercado imobiliário, pois flexibilizava e alterava normas e instituindo outros mecanismos para facilitar a apropriação da mais valia urbana, tendo como objetivo principal a elevação dos parâmetros construtivos e a liberação do gabarito da orla atlântica, desprezando completamente os problemas urbanísticos da cidade.

As evidências dessas transformações promovidas pelo capital imobiliário se identifica especialmente na área estudada por esta pesquisa, que teve não apenas seu uso modificado para que se misturasse o residencial, comercial e serviços, como também seu gabarito liberado e a utilização dos títulos de TRANSCONS, e da outorga onerosa, em alguns casos indo de encontro ao princípio de função social da propriedade e o direito à cidade sustentável determinado pelo Estatuto da Cidade através da Lei 10.257/2001, preconizados pelos Arts. 182 e 183 da CF de 1988.

Para o entendimento dos efeitos do PDDU 2008 sobre a área estudada, explicaremos de forma sucinta os instrumentos que operacionalizam e viabilizaram tal transformação urbana. De acordo com o PDDU 2008, a rede de centralidades,

definida pela Lei 7.400 de 2008, compreende os Centros Municipais, Subcentros Municipais, Corredor Supramunicipal, Corredores Regionais, Corredores Municipais, Corredor Especial da Orla Marítima e Corredor Local, os Centros Municipais, são zonas multifuncionais para as quais convergem e articulam-se os principais fluxos estruturadores do ambiente urbano.

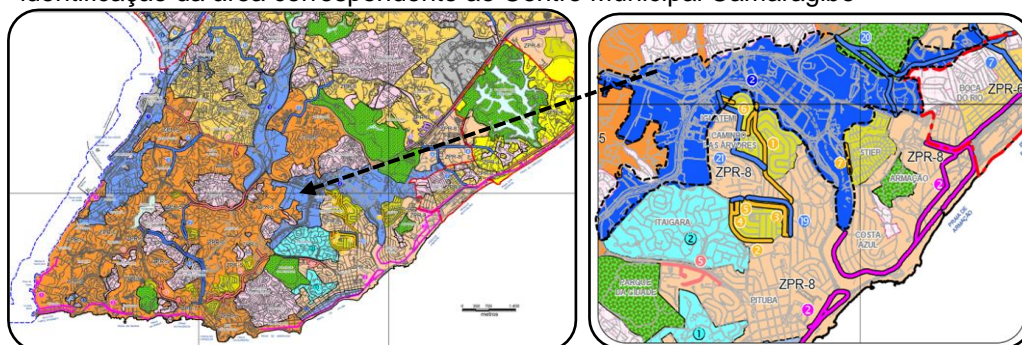
Vejamos que para adequação ao atendimento do uso e função da área da Av. Tancredo Neves, a mesma foi configurada no Plano Diretor como pertencente ao Centro Municipal Camaragibe (CMC). Este CMC é considerado principal centro de negócios do Município, beneficiado pela localização na convergência dos grandes corredores do sistema viário estrutural e pela presença do principal terminal interurbano de transporte rodoviário de passageiros, vinculando-se às atividades de comércio varejista e serviços financeiros, pessoais e de apoio empresarial (PMS, 2008, p.129).

De acordo com o Art. 173, foi estabelecido algumas diretrizes para as construções propostas para os CMCs, dentre estas a que se destaca em razão da tipologia edificável ressaltando o valor imobiliário esplanada abaixo:

I - Manutenção da vitalidade econômica e da qualidade urbanística dos espaços que o integram, assegurando condições de infraestrutura e locais adequadas para o desempenho das funções de centralidade, e preservando o valor do patrimônio imobiliário existente;

Nas Figuras 32 e 33, o destaque para a área pertencente ao Centro Municipal Camaragibe, englobando a área onde está localizada a Avenida Tancredo Neves.

Figuras 32 e 33 - Representações gráficas do zoneamento da cidade de Salvador e identificação da área correspondente ao Centro Municipal Camaragibe



Fonte: PDDU (2008), disponível em: <http://www.sucom.ba.gov.br>. Acesso em: 8 jan. 2018.

Dentro da classificação de Centro Municipal Camaragibe, existem os coeficientes urbanísticos construtivos que são estabelecidos pelo Plano Diretor,

estes por sua vez são índices que expressam a relação entre a área construída e a área do lote ou terreno, dentro dessa categoria existem duas subdivisões destes índices: O Coeficiente de aproveitamento básico (CAB); e o Coeficiente de aproveitamento máximo (CAM), a seguir explicaremos de forma sucinta do que tratam estes coeficientes.

A primeira relação trata do coeficiente de aproveitamento básico (CAB), que é o índice urbanístico adotado como referência básica para a definição do potencial construtivo de um terreno ou lote, estabelecido para cada zona conforme o Plano Diretor, o CAB deverá ser obrigatoriamente observado pelo empreendedor que deseje construir seu imóvel em determinada zona da cidade, em solo edificável, haverá direito ao proprietário edificar até o CAB, observando a regulação do direito urbanístico, e cumprindo a função social da propriedade que limita o direito real.

O segundo índice é o Coeficiente de aproveitamento máximo (CAM) – índice urbanístico que define o limite máximo, acima do CAB, que poderá ser autorizado pelo Poder Público por meio da aplicação dos instrumentos da Política Urbana definidos no Plano Diretor, funciona, portanto, como uma espécie de autorização do aumento do potencial construtivo além dos limites do CAB.

Ambos os coeficientes são veiculados pelo Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257/2001, em seu Art. 28, que determina que o coeficiente de aproveitamento é a relação entre a área edificável e a área do terreno, dessa forma a legislação urbanística municipal fixa estes coeficientes variáveis para as diversas zonas da cidade, em razão do uso dessas áreas, da existência de terrenos valorizados, considerando ainda a adequação entre a infraestrutura já presente no local e a política de estímulo/desestímulo da densidade de ocupação humana que pode ser projetada para a área, no Quadro 4 estão descritos os índices do PDDU 2008 para os centros e subcentros municipais:

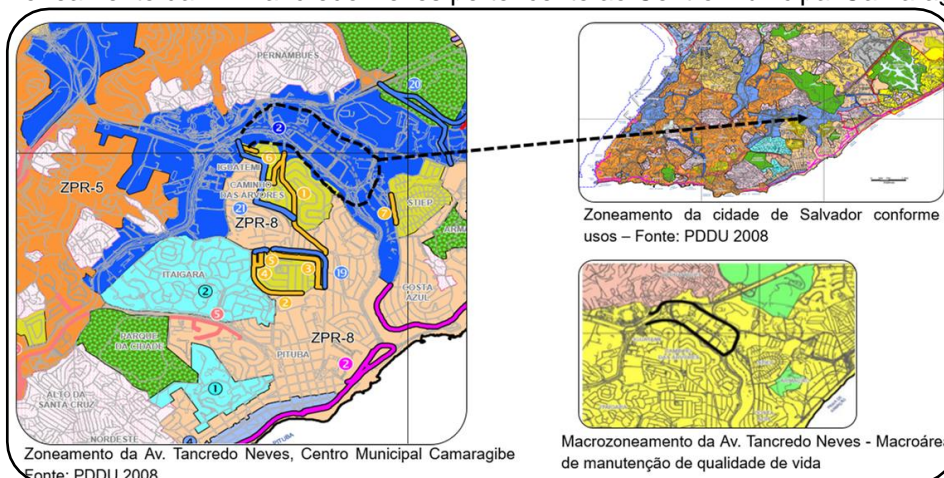
Quadro 4 - Zoneamento – Coeficientes de Aproveitamento dos centros e subcentros municipais

ZONA	SUBZONA	IDENTIFICAÇÃO	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO	
			CAB	CAM
CMC	CENTRO MUNICIPAL CAMARAGIBE		2,00	4,00
CMR	CENTRO MUNICIPAL RETIRO/ACESSO NORTE		2,00	4,00
SM	SUBCENTROS			
	SM-1	Calçada	1,50	2,00
	SM-2	Liberdade	1,50	2,00
	SM-3	Barra	1,50	2,50
	SM-4	Pituba	1,50	2,50
	SM-5	Pau da Lima	1,50	2,00
	SM-6	Periperi	1,50	2,00
	SM-7	Paripe	1,50	2,00
	SM-8	Cajazeiras	1,50	2,00
	SM-9	São Cristóvão	1,50	2,00
	SM-10	Itapuã	1,50	2,00
	SM-11	Estrada Velha do Aeroporto	1,50	2,00
	SM-12	Jaguaribe	1,50	3,00

Fonte: PDDU (2008); disponível em: <http://www.sucom.ba.gov.br>. Acesso em: 5 jan. 2018.

O Centro Municipal Camaragibe (CMC), se configura como zona multifuncional com CAB igual a 2,0 e CAM igual a 4,0, compreende o principal centro de negócios e serviços do município, sendo beneficiado pela localização de convergência dos corredores do sistema viário estrutural e de fácil acesso ligando algumas das avenidas mais importantes da cidade, como é o caso da Av. Antonio Carlos Magalhaes e Av. Luís Vianna Filho a, para as quais convergem e se articulam os principais fluxos estruturadores da cidade, dentro desta zona é necessário que as construções obedeçam aos coeficientes pré-estabelecidos pelo plano. As figuras 34,35 e 36 mostram o zoneamento da cidade.

Figuras 34, 35 e 36 - Zoneamento da cidade de Salvador; macrozoneamento e zoneamento da Av. Tancredo Neves pertencente ao Centro Municipal Camaragibe



Fonte: PDDU (2008). Disponível em: <http://www.sucom.ba.gov.br> Acesso em: 5 jan. 2018.

Nota: Adaptação da autora desta dissertação (2018).

Em caso de que a edificação proposta para o terreno manifeste a necessidade, de exceder o CAB, o empreendedor recorre ao recurso para autorização do aumento do potencial construtivo além dos limites do CAB, nesse caso utilizando a concessão de potencial construtivo em direção ao CAM, no entanto, só é aprovada pelo Poder Municipal, em função de uma contraprestação a favor do Município, que será deferida pelo Poder Público Municipal, através dos instrumentos de Outorga Onerosa do Direito de Construir e Transferência do Direito de Construir, os quais abordaremos a seguir de forma sintética.

Na Av. Tancredo Neves, o índice de CAM foi amplamente utilizado modificando completamente o padrão construtivo da área, que até a efetivação do PDDU 2008 era predominante as edificações com altura máxima de 14 pavimentos composta de salas para escritórios.

Outro fator que reforçou essa mudança de padrão construtivo da área foi a implantação do shopping center em 2006, que promoveu uma dinâmica na circulação de pessoas e automóveis, sobre esse assunto abordaremos com maior amplitude no capítulo quatro desta pesquisa, para aferir a transformação urbanística vejamos a foto abaixo onde as edificações pré-existentis parecem quase desaparecer diante das novas construções viabilizadas pelo PDDU 2008.

Na Figura 37 é possível observar a diferença na altura do gabarito das edificações construídas na década de 1980 e das construídas entre 2008 e 2012.

Figura 37 – Edificações da Av. Tancredo Neves, destaque para a diferença na altura



Fonte: Produção da autora desta dissertação (2017).

É necessário salientar que toda a permissividade trazida pelo PDDU 2004/2008, com o aumento nos coeficientes básico e máximo, que fez explodir o boom imobiliário da cidade de Salvador, encontrou amparo legal no Estatuto da Cidade, para viabilizar o uso de instrumentos legais de aporte construtivo como o TRANCON e a Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC), pois de acordo com os artigos 28 a 31 do próprio Estatuto, o plano diretor poderá fixar áreas nas quais o direito de construir poderá ser exercido acima do coeficiente de aproveitamento básico adotado, mediante contrapartida a ser prestada pelo beneficiário, assim também como poderá fixar áreas nas quais poderá ser permitida alteração de uso do solo mediante contrapartida a ser prestada pelo beneficiário.

Para Hirsch (1998) a manipulação dos instrumentos legais em favor de um mercado capitalista, interessa sobretudo aos agentes hegemônicos que buscam a implantação de estruturas espaciais que lhes permitam explorar as potencialidades da infraestrutura pré-existente para maximizar o valor comercial da sua produção, esse processo é amparado pelo Estado que viabiliza o cumprimento das necessidades desses agentes através da Legislação.

O Estatuto da Cidade também estabelece que lei municipal estabelecerá as condições a serem observadas para o TRANSCON e a outorga onerosa do direito de construir (OODC), e de alteração de uso, determinando: a fórmula de cálculo; os casos passíveis de isenção do pagamento da outorga; a contrapartida do beneficiário, a esse respeito é possível afirmar que essa prerrogativa autoriza o poder público a utilizar os instrumentos legais para a promoção da cidade de acordo com os interesses do mercado capitalista.

3.3.1 Outorga Onerosa

A Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC), trata-se de instrumento que outorga ao empreendedor direito de construir acima do coeficiente básico, mediante pagamento de contraprestação ao Poder Público Municipal, previsto no artigo 28 do Estatuto da Cidade.

Em 1976, durante um seminário realizado pela Fundação Faria Lima, realizado em São Paulo, surge o conceito que deu origem ao instrumento outorga onerosa do direito de construir (OODC), resultando em um documento conhecido como a Carta do EMBU, que considera constitucional a fixação do coeficiente de aproveitamento único, condição essencial para a aplicação do “solo criado”.

Por meio da outorga onerosa todo o proprietário teria o direito de construir até o coeficiente de aproveitamento correspondente a uma vez a área do terreno. Em Salvador, a Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC), foi instituída, inicialmente, pelo artigo 133 da Lei nº 6.586 de 2004 (PDDU), que condicionou a implantação da OODC, pelo Executivo Municipal, à redução dos estoques de direito de utilização do Transcon ao saldo mínimo de 20% (vinte por cento) do total existente na data de publicação da Lei 6.586 de 2004.

De acordo com o artigo 255 da lei 7.400 de 2008 (PDDU) o instrumento Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC), poderá ser autorizado pelo Poder Público Municipal, mediante contrapartida financeira a ser prestada pelo beneficiário, referente à utilização de potencial adicional construtivo limitado à diferença entre o CAM e o CAB.

Esse instrumento possibilita ao Poder Público Municipal, autorizar a utilização de potencial adicional construtivo superior ao resultante da aplicação do Coeficiente de Aproveitamento Básico, CAB, até o limite correspondente à aplicação do

Coeficiente de Aproveitamento Máximo, CAM, estabelecido pelo Plano Diretor para a zona em que se localize o imóvel.

De acordo com os termos do texto do próprio PPDU, e no que concerne a relevância para este estudo observamos o disposto sobre a utilização de coeficientes de aproveitamento superiores ao CAB, mediante Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC), poderá ser admitida nas seguintes situações:

I - Nas zonas e corredores nos quais haja a indicação de Coeficiente de Aproveitamento Máximo, CAM;

II - Para usos residenciais em Zonas de Usos Não-residenciais identificadas no Mapa 02 do Anexo 3, desta Lei como CMC (2) e CMR (3) , bem como em Zonas de Usos Predominantemente Residenciais e para usos comerciais e de serviços nos Centros e Subcentros Municipais e nos Corredores de Usos Diversificados, conforme o Quadro 01 do Anexo 2 e o Mapa 02 do Anexo 3, integrantes desta Lei;

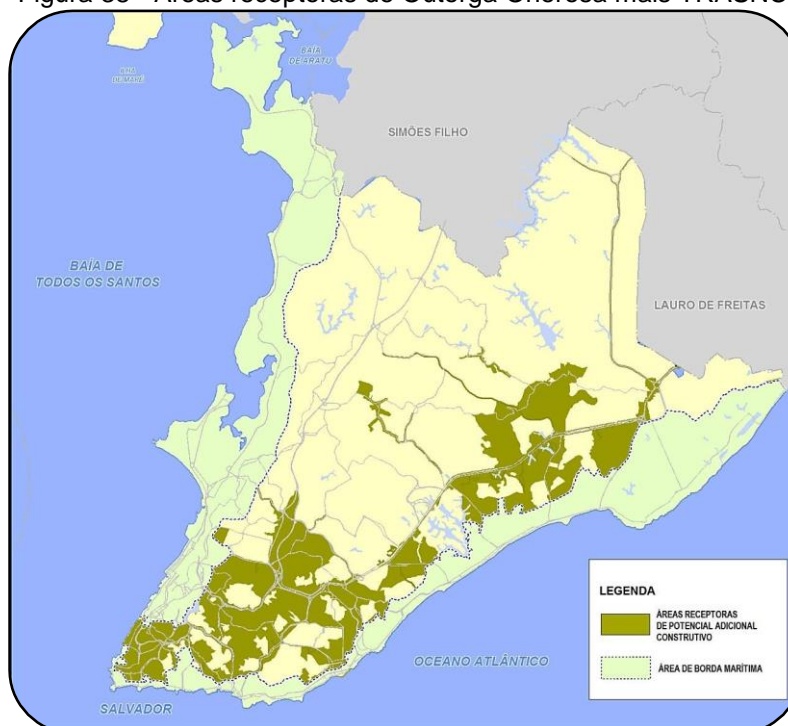
III - Em áreas integrantes de programas de reurbanização nas quais haja interesse público, expresso em lei específica, em estimular o aproveitamento da infraestrutura instalada.

Observemos que tanto no item II da própria Lei, está referenciado a utilização da Outorga Onerosa na área dos Centros Municipais, que por sua vez é uma área dotada de infraestrutura previamente instalada, o que inclui a possibilidade do uso do instrumento de Outorga Onerosa a área da Av. Tancredo Neves, uma vez, que além de ser parte do Centro Municipal Camaragibe, segundo os arquitetos dos diversos projetos realizados na área, um dos principais objetivos era dar dinamismo ao local através da implantação dos empreendimentos multiuso, pois a circulação de pessoas se restringia apenas ao período diurno, conforme descrevemos no capítulo quatro deste estudo.

Para as áreas receptoras de Outorga Onerosa e Transcon, conforme se observa na Figura 38, nos casos em que o potencial construtivo objeto da outorga onerosa corresponder a mais de 20% (vinte por cento) do CAB da zona em que se localize o terreno receptor, o impacto urbanístico decorrente da implantação do empreendimento será avaliado pelo Órgão do Município, no tocante a três itens básicos:

- a) À saturação da capacidade viária;
- b) Ao meio ambiente e patrimônio cultural, quando for o caso;
- c) Ao volume edificado e sua relação com os usos no entorno.

Figura 38 - Áreas receptoras de Outorga Onerosa mais TRANSCON



Fonte: SEDUR. Prefeitura Municipal de Salvador, disponível em: <http://www.sucom.ba.gov.br/>. Acesso em: 5 maio 2018.

De acordo com os estudos da Sedham/Couso o instrumento de Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC) foi largamente utilizado no Centro Municipal Camaragibe, chegando a 72.027,72m² entre 2008 e 2012, na área da Av. Tancredo Neves, o índice foi utilizado para alcançar o número de pavimentos superior ao permitido pelo CAB, destacando as novas edificações do padrão de edifícios implantados até a década de 1990, não apenas no seu gabarito, como também na sua configuração especialmente no que concerne a área construída, em função de ser uma área predominantemente de serviços, antes da validação do PDDU 2008 (SEDUR, 2018).

A Avenida apresentava uma densidade demográfica relativamente baixa, o que permitiu o uso do instrumento de outorga onerosa para a construção das novas edificações com mais de vinte pavimentos, esse instrumento foi junto ao instrumento de TRANSCON conforme mostra a Figura 38, acima, com representação gráfica cedida pela SUCOM, na Figura 39, abaixo é possível ver a utilização dos coeficientes dos índices construtivos do CAB e CAM entre os anos de 2008 e 2012, responsáveis diretos e aqui sendo entendidos como motor propulsor da

transformação urbana, essa diferença de área construída e potencial adicional construtivo é possível de ser observada na Figura 39.

Figura 39 - Áreas receptoras dos potenciais com adicionais construtivos



Fonte: SEDUR. Prefeitura Municipal de Salvador, disponível em: <http://www.sucom.ba.gov.br/>. Acesso em: 5 maio 2018.

3.3.2 TRANSCON

O princípio da transferência do direito de construir parte da premissa básica da preservação do patrimônio histórico e cultural e ambiental, esse instrumento surgiu em Chicago (EUA), em 1973, proposto por John Costonis, que instituiu um “bônus” para os direitos de construir não utilizados pelos imóveis preservados. A partir da década de 1980, o princípio foi debatido nas principais capitais brasileiras, sendo instituído por lei específica a transferência do direito de construir, inicialmente nas principais capitais brasileiras e entre elas a cidade de Salvador, que teve sua aplicação iniciada em 1987 através da Lei 3.805, que foi alterada pela lei 4.668 de 1992.

Na atualidade a Transferência do Direito de Construir, TRANSCON, é determinada pelo Art. 259, da Lei 7400/2008 no capítulo VI, na seção VI que define sobre a aplicação dos instrumentos da política urbana no município que define como

o instrumento pelo qual o Poder Público Municipal poderá permitir ao proprietário de imóvel urbano, privado ou público, exercer em outro local, ou alienar, mediante escritura pública o direito de construir, previsto neste Plano Diretor ou em legislação urbanística dele decorrente, quando o imóvel de sua propriedade for considerado necessário para fins de:

- I - Implantação de equipamentos urbanos e comunitários;
- II - Criação de espaços abertos de uso público;
- III - Preservação de áreas de valor ambiental indicadas nesta Lei ou em lei específica;
- IV - Preservação de imóvel considerado de interesse histórico, cultural, paisagístico ou social;
- V - Regularização de ZEIS I, II, IV e V;
- VI - Implementação de Habitação de Interesse Social em ZEIS III.

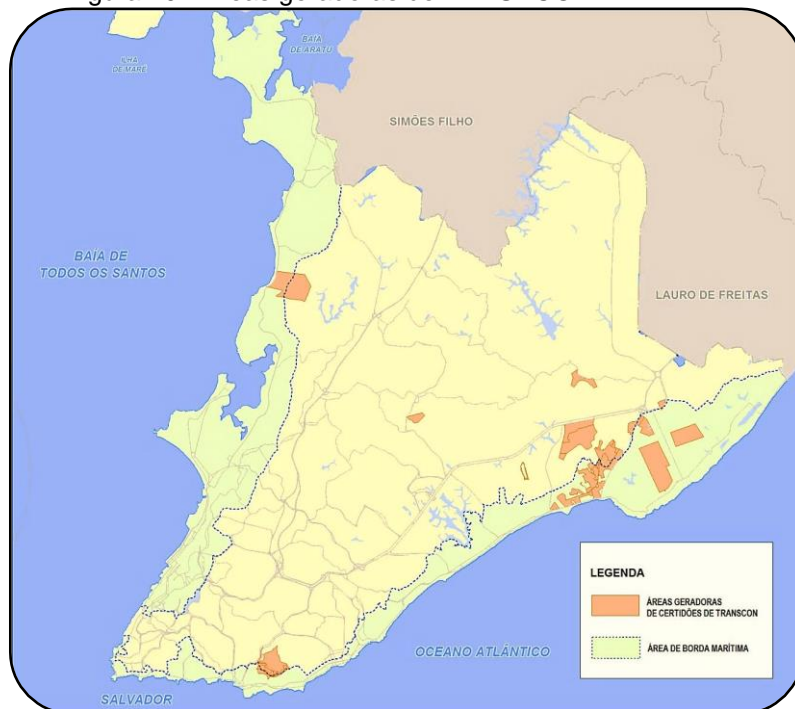
As transferências do direito de construir ficam condicionadas ao atendimento das disposições do artigo 83 da Lei Orgânica do Município, conforme edição consolidada até a Emenda nº 21, Salvador, de maio de 2006:

Art. 83. O proprietário de terreno considerado pelo poder público como de interesse do patrimônio histórico, artístico, arqueológico ou paisagístico, poderá exercer em outro local, ou alienar a terceiros o direito de construir previsto na legislação de uso do solo do Município e ainda não utilizado, desde que transfira, sem ônus, ao poder público, a área considerada como de interesse público. (SALVADOR, 2006).

Isso significa que o proprietário que doasse o seu imóvel para as finalidades especificadas acima, mediante escritura pública, poderia exercer em outro local o direito de construir previsto na LOUOS, calculado pela equivalência dos valores do terreno cedente e receptor, cabendo ao órgão competente da Prefeitura fornecer certidão, constando o montante das áreas construíveis que poderão ser transferidas a outro imóvel, por inteiro ou fracionadamente, evidentemente como todo instrumento legal, o TRANSCON necessita de autorização do Poder Público Municipal, entretanto a partir do momento que o proprietário tenha a posse da Certidão de Potencial Construtivo, este passa a fazer uso desse instrumento no mercado imobiliário, podendo efetivar transações entre particulares, o que para a área estudada significou a tratativa com os agentes hegemônicos do capital imobiliário, sendo condicionando apenas ao cumprimento das disposições legais

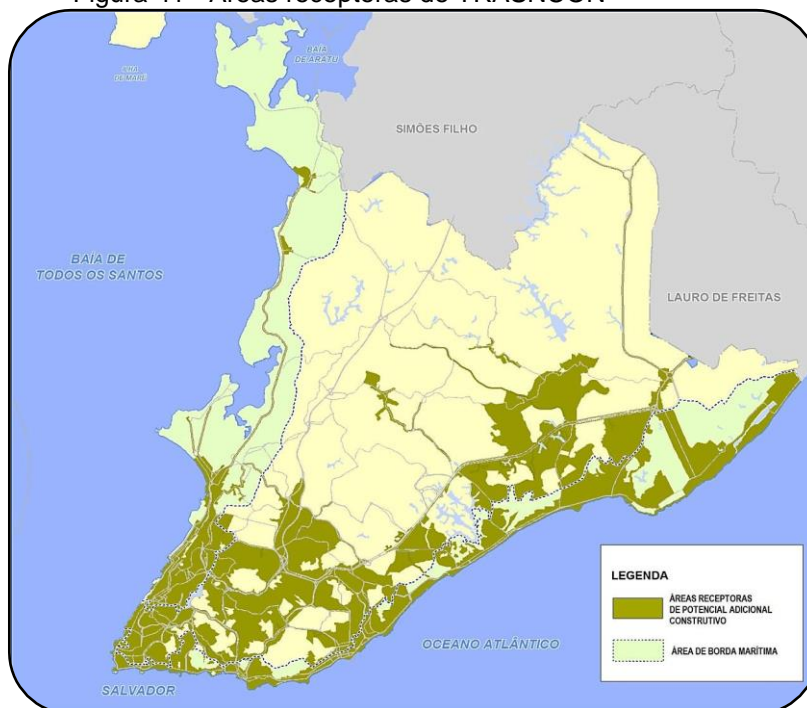
urbanísticas e edificações vigentes, neste caso o CAM, conforme pode ser observado através das representações gráficas contidas nas Figuras 40 e 41.

Figura 40 - Áreas geradoras de TRANCON



Fonte: SEDUR. Prefeitura Municipal de Salvador, disponível em: <http://www.sucom.ba.gov.br/>. Acesso em: 5 maio 2018.

Figura 41 - Áreas receptoras de TRANCON



Fonte: SEDUR. Prefeitura Municipal de Salvador, disponível em: <http://www.sucom.ba.gov.br/>. Acesso em: 5 maio 2018.

Podendo-se afirmar, portanto que a utilização do TRANSCON, foi responsável por uma parte considerável das transformações da região da Avenida Tancredo Neves, solicitada pelos empresários do mercado imobiliário, que passaram a buscar incessantemente proprietários que dispusessem de certidões de áreas construíveis com potencial equivalente a viabilização dos custos de produção das unidades com o conceito multiuso.

Segundo relatório da Coordenadoria Central de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo (Couso), no período de 2008 a 2012, o potencial adicional construtivo autorizado pela Sedham, compõe-se em grande maioria de certificados de viabilidade referentes a empreendimentos multiuso, ou seja, edificações de composição mista, envolvendo grupo de edifícios de apartamento anexo a espaços para uso comerciais, serviços ou mistos.

Ainda de acordo com o relatório da Couso, o Município de Salvador, teve um acréscimo de 1.167.909,77 m² (36%) corresponde à área construída adicional com utilização dos instrumentos outorga onerosa do direito de construir e Transferência do Direito de Construir (TRANSCON) no período entre 2008 e 2012, no total de 3.232.409,09 m² (100%) de área construída total na cidade, dos quais 2.064.746,39 m² (64%) corresponde à área construída com coeficiente de aproveitamento básico (CAB), e 1.167.909,77 m² (36%) corresponde à área construída adicional com utilização dos instrumentos outorga onerosa do direito de construir e Transferência do Direito de Construir (Transcon).

De acordo com informações constantes no relatório da pesquisa de avaliação desenvolvida pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE, 2017), o potencial construtivo do TRANSCON foi amplamente utilizado em transações de terrenos do Centro Municipal Camaragibe, indo de uma área construída permitida pelo CAB de pouco mais de 90.000m² para mais de 160.000m², ocupando a sexta posição no ranking de bairros que mais consumiram área construída adicional no período de 2008 a 2012, correspondendo a um aporte de 72.027,72 m².

Os bairros que mais consumiram área construída adicional no período de 2008 a 2012 foram: Patamares (171.786,99 m²), Brotas (99.598,69 m²), Piatã (98.493,92 m²), Pituaçu (94.639,71 m²), Pituba/Itaigara (94.080,78 m²), Camaragibe (72.027,72 m²), Horto Florestal (53.930,97 m²), Paralela (53.735,13 m²), Graça (42.117,44 m²), Imbuí (39.802,63 m²), Barra (30.777,74 m²), Boca do Rio (30.324,17 m²), Luiz Anselmo (23.810,23 m²) e Costa Azul (20.498,24 m²), enquanto nos

demais bairros o consumo é inferior a 20.000 m², conforme os dados do relatório da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE, 2017).

4 A INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO CIVIL E A PRODUÇÃO IMOBILIÁRIA EM SALVADOR

A produção do espaço estabelece de que forma se dará as relações entre os indivíduos com o meio, o mercado imobiliário assume então papel fundamental na condução dessa relação. Entre 2008 e 2012 a expansão do setor da construção civil desencadeou uma série de modificações no espaço urbano da cidade de Salvador e outras cidades brasileiras. O destaque se fez especificamente na produção imobiliária, que alcançou nesse período números expressivos na economia e modificaram não apenas o espaço urbano, como também a dinâmica local.

4.1 CONSTRUÇÃO CIVIL, PRODUTO INTERNO BRUTO (PIB) E EMPREGO

A construção civil que é apenas uma faceta desse mercado, na máquina da produção do solo urbano, este setor é responsável pela execução e operacionalização do produto. Suas atividades funcionam como motor propulsor do mercado imobiliário, a medida que, solicita mão de obra e matéria prima.

As primeiras empresas de construção surgiram no Brasil entre 1850 e 1930, estas empresas trouxeram mudanças significativas para o setor, entre elas pode-se citar: a troca da mão de obra, que deixou de ser escrava e passou a ser assalariada; o crescimento das taxas de urbanização; a imigração europeia; o desenvolvimento dos transportes (FARAH, 1988).

Nas economias em desenvolvimento, o setor da construção civil configura-se como a força pujante quando comparada a outros setores nas primeiras fases de desenvolvimento econômico, em virtude do processo de industrialização e urbanização experimentado por alguns países. Dessa forma, em países com menor crescimento, o desenvolvimento econômico leva ao aumento da participação da indústria da construção civil no Produto Interno Bruto (PIB) (BON, 1992).

Nas primeiras fases de desenvolvimento econômico, o setor da construção cresce mais rápido que outros setores, em virtude do processo de industrialização e urbanização por que passam alguns países. Dessa forma, em países menos desenvolvidos, o desenvolvimento econômico leva ao aumento da participação da indústria da Construção Civil no PIB.

Em países em desenvolvimento, o aumento da renda per capita não resulta em aumento significativo na demanda por comida e roupas, mas por produtos industriais. A elevação da renda per capita, ocorre em uma segunda fase e leva a um incremento da atividade de serviços, em detrimento da atividade industrial. Assim, tem-se uma ascensão da atividade industrial, seguida de um declínio (BON,1992).

Nesse sentido, de acordo com uma análise sintética do Quadro 5, é correto afirmar que a indústria da construção civil foi detentora de um impacto considerável na economia brasileira no período estudado nesta pesquisa, pois trata-se de um setor amplo e suas atividades relacionam-se de forma direta e indireta com o crescimento da economia e conseqüentemente do PIB do país, pois influencia no crescimento dos demais setores, a partir do momento que demanda diversos produtos de outros segmentos industriais.

Quadro 5 - Participação dos setores da economia no PIB brasileiro, destaque p/ Construção Civil no entre 2006 e 2016

Ano	Agropecuária	Indústria		Serviços	
		Total	Construção Civil	Total	Atividades imobiliárias
2004	6,7	28,6	4,9	64,7	9,5
2005	5,5	28,5	4,6	66,0	9,3
2006	5,1	27,7	4,3	67,2	8,9
2007	5,2	27,1	4,6	67,7	8,8
2008	5,4	27,3	4,4	67,3	8,4
2009	5,2	25,6	5,4	69,2	8,7
2010	4,8	27,4	6,3	67,8	8,3
2011	5,1	27,2	6,3	67,7	8,4
2012	4,9	26,0	6,5	69,1	8,8
2013	5,3	24,9	6,4	69,9	9,2
2014	5,0	23,8	6,2	71,2	9,3
2015 *	5,0	22,3	5,9	72,7	9,7
2016 *	5,5	21,2	5,6	73,3	9,8

Fonte: Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2017). Contas Nacionais Trimestrais, Nova Série.

Nota: Elaboração da autora desta dissertação (2018).

Marques (2005), afirma que se pode dividir o macro setor da construção civil em dois segmentos, sendo um o segmento de edificações e outro o de construção pesada. As edificações são as obras habitacionais, comerciais, industriais, institucionais, sociais e voltadas a atividades culturais, esportivas e de lazer. Já o setor de construção pesada é o que englobada as vias de transportes, as obras de saneamento, as de transmissão de energia, sistemas de comunicação e infraestrutura em geral.

De acordo com o IBGE (2017), a atividade construção civil é responsável por dois grandes grupos de produtos, agregados a partir da Classificação Nacional de Atividade Econômicas (CNAE 1.0), considerados como: edificações e outros produtos da construção. Para o IBGE no primeiro grupo encontra-se as edificações residenciais, industriais, comerciais e de serviços, e o grupo denominado outros produtos da construção engloba grande número de atividades, dentre as quais: demolição e preparação do terreno, sondagens e fundações, grandes movimentações de terra, obras viárias, obras de arte especiais (pontes, viadutos), obras de montagem, obras para geração e distribuição de energia elétrica, obras para telecomunicações.

A influência da construção civil em Salvador ao longo de sua história desde a proclamação da república é marcada por uma série de acontecimentos, políticos, econômicos e processos sociais que ocorreram e nortearam os caminhos de expansão da cidade, em virtude de diversos fatores, a capital baiana atravessou vários períodos de prosperidade e decadência econômica.

A conformação urbana e os limites territoriais da cidade que teve sua fundação implantada sobre o alto da escarpa, foi se modificando ao longo dos séculos, tendo uma ocupação desordenada e um crescimento oscilante em virtude processos econômicos de diversas natureza¹⁴.

Até o ano de 2003 a indústria da construção civil caminhava a passos lentos, isso em grande parte era associado as altas taxas de juros que obrigavam os empresários do setor a financiarem a execução das obras com capital privado, o que reduzia bastante as possibilidades de ampliação do setor.

Tabela 1 - Dados gerais da Indústria da Construção Civil 2002/2003

Período	Número de empresas	Pessoal ocupado	Gastos de pessoal	Receita líquida	Valor das construções executadas	Construções para entidades públicas	Valor adicionado
	Por 1 000		1 000 000 R\$				
2002	122	1 474	17 826	81 241	76 916	37 297	37 923
2003	118	1 462	19 896	77 627	73 824	30 706	37 141

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2017). Pesquisa Anual da Indústria da Construção 2002-2003.

¹⁴ Para uma pesquisa ampla sobre os processos econômicos vividos pela cidade de Salvador ao longo de sua existência consultar Spinola (2009).

Segundo as informações constantes no IBGE (2017), provenientes da pesquisa anual da indústria da construção, em 2003, o setor auferiu R\$ 77,6 bilhões de receita operacional líquida e obteve um valor adicionado da ordem de R\$ 37,1 bilhões. O valor das construções executadas alcançou 73,8 bilhões, sendo que deste montante, R\$ 30,7 bilhões vieram de obras contratadas por entidades públicas. Acima a Figura 59 mostra que, em termos nominais, o setor registou queda de 4,0% no valor das construções executadas entre os anos de 2002 e de 2003.

Ainda segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2017), a Construção Civil participou em 2004 de 43,73% na formação bruta de capital fixo brasileiro. O valor do Produto Interno Bruto (PIB) a preço básico foi de R\$ 84.868 milhões, com uma participação na economia de 5,1%. Devido à sua importância na estrutura econômica do país, a indústria da construção civil constituiu, para diversos autores, atividade essencial para alavancar o crescimento econômico nacional. Segundo a Pesquisa Mensal do Comércio do IBGE (2017), as empresas de construção, em 2005, reduziram suas atividades em relação ao ano imediatamente anterior como é possível observar na Tabela 2.

Tabela 2 - Dados gerais da Indústria da Construção Civil 2004/2005

Período	Número de empresas	Pessoal ocupado	Salários, retiradas e outras remunerações	Valor das construções executadas	Construções para entidades públicas	Receita operacional líquida	Receita proveniente do exterior
	Mil		1 000 000 R\$				
2004	109	1 615	15 697	96 341	41 301	95 260	2 200
2005	105	1 554	15 547	100 007	41 685	98 749	3 073

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2017). Pesquisa Anual da Indústria da Construção 2004-2005.

Entretanto é necessário lembrar que o movimento no comércio varejista de material de construção, também apresentou queda em 2005 (-6,1%), revertendo o acréscimo de 2,5% verificado em 2004. Estes resultados podem ser explicados pela desaceleração no ritmo de crescimento do PIB, que passou de 5,7%, em 2004, para 2,9%, em 2005. As variações constantes nos números da tabela de mesmo ano, corresponde ao período de registro posterior a pesquisa.

Conforme Tabela 3, em 2006 de acordo com as informações disponibilizadas pelo IBGE (2017), o desempenho das empresas de construção, está em linha com os resultados da economia brasileira, cujo PIB avançou 3,8%7, com a atividade de

construção se expandindo 4,6% e a Formação Bruta de Capital Fixo (FBCF) apresentando elevação de 10,0%. A atividade empresarial de construção foi bastante beneficiada por um conjunto de fatores mais diretamente ligados à dinâmica do setor, tais como: aumento do crédito, crescimento da renda familiar, maior oferta de crédito imobiliário e redução do Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI) e de diversos insumos para a construção.

Tabela 3 - Dados gerais da Indústria da Construção Civil 2005/2006

Ano	Número de empresas	Pessoal ocupado	Salários, retiradas e outras remunerações	Valor das construções executadas	Construções para entidades públicas	Receita operacional líquida	Valor adicionado
	1 000		1 000 000 R\$				
2005	107	1 584	15 417	97 966	39 515	96 673	54 346
2006	109	1 556	17 405	110 684	47 143	105 598	61 157

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2017). Pesquisa Anual da Indústria da Construção 2005-2006.

Desse modo é possível afirmar que a partir de 2006, o quadro de estagnação econômica do setor da construção civil foi substituído pelo início de um processo de expansão imobiliária, incentivado por diversas políticas do governo e impulsionado pela injeção de capital através de agentes financiadores privados, e conseqüentemente provocando uma transformação na configuração do seu perfil urbanístico nas principais capitais do Brasil, assim também como algumas cidades médias.

De acordo com Dias (2008) a captação de recursos no mercado de capitais proporcionou às construtoras recursos para investirem em novos empreendimentos e também na aquisição de outras empresas, localizadas em outros estados ou especializadas em nichos de mercado como o “segmento de baixa renda” constituído por imóveis de R\$ 40 mil a R\$ 100 mil, e o “segmento econômico”, constituído pelas unidades de R\$ 100 mil a R\$ 200 mil. Desse modo, a abertura de capital tende a gerar empresas maiores e mais concentração no mercado de construção, seja pelo crescimento devido a novos investimentos seja pela compra de empresas menores.

A indústria da construção civil serviu como motor propulsor para a expansão imobiliária ocorrida em diversas cidades do Brasil no período estudado nesta pesquisa, que compreende os anos entre 2006 e 2016, essa expansão foi

promovida e alimentada por diversos fatores favoráveis a economia do setor construtivo, entre eles destacam-se:

a) Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), foi criado em 2007 com o propósito de acelerar o crescimento do PIB através de investimentos na economia, estimulando o crédito, facilitando financiamentos, entre outras manobras para tornar favorável o ambiente para investimentos, o total de investimentos do primeiro ciclo do PAC, compreendido entre 2007 a 2010, foram R\$ 657 bilhões;

b) Abertura de capital das empresas privadas, as empresas passaram a ter acesso a uma fonte substancial de recursos de longo prazo, em grande parte provenientes do exterior, e a uma alternativa ao crédito bancário;

c) Aumento da renda familiar, originando uma nova classe média consumidora;

d) Políticas econômicas que proporcionaram o crescimento do emprego;

e) Maior oferta de crédito imobiliário, facilidades no acesso ao crédito para financiamento da casa própria; a implantação e manutenção de medidas pelo governo federal para a redução de impostos, a exemplo do Imposto sobre Produtos Industrializados.

Esses não foram os únicos entretanto foram os fatores mais relevantes para os saltos significativos do crescimento que ocorre em 2007 quando o PIB do setor desponta sobre o PIB brasileiro, esse salto se deve aos investimentos e incentivos anunciados com o PAC, que apesar do ambiente econômico desfavorável com a crise americana de 2008, o PAC proporcionou um início de um novo crescimento para setor da Construção Civil, tendo seus efeitos refletidos nos números do PIB em 2009, as obras financiadas pelo PAC deram não apenas folego a economia como também geraram emprego e renda em toda a cadeia produtiva do setor construtivo, criando uma demanda doméstica e incentivando o consumo interno.

Em virtude de todas essas razões expostas acima, que provocou o aquecimento da economia, induziu o cidadão com uma renda média alta, ou ainda aqueles que dispunham de algum investimento poupado ao longo de anos a sentirem-se encorajados a adquirir imóveis, não apenas para consumo próprio mas também como investimento, a partir do momento em que o Governo permitiu que esses bancos ofertassem financiamentos com recursos do Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimos (SBPE), ou seja, das cadernetas de poupança, as

operações de crédito imobiliário passaram a ser muito interessantes do ponto de vista do consumidor e mais ainda do agente bancário, assim o mercado imobiliário foi a pujança que elevou a economia do PIB brasileiro no período entre 2007 e 2013.

De acordo com as informações do IBGE (2017), no ano de 2009, a economia brasileira foi impactada por uma conjuntura internacional caracterizada pela crise fiscal na Europa e pelo baixo crescimento dos países desenvolvidos. Com isso o PIB brasileiro, após avançar 7,5% em 2010 volta a cair em 2011.

Ao analisar os resultados de 2011, constantes na Tabela 4, deve-se levar em consideração o aumento no número de empresas ativas investigado pela pesquisa, que passou de 52,9 mil em 2007, para 79,3 mil em 2010 e 92,7 mil em 2011, registrando aumentos de 17,0% em relação a 2010 e de 75,4% no confronto com 2007.

Tabela 4 - Dados gerais da Indústria da Construção Civil 2007/2008/2009/2010 e 2011

Ano	Número de empresas ativas	Pessoal ocupado	Salários, retiradas e outras remunerações	Gastos com pessoal	Total dos custos e despesas	Valor das incorporações, obras e serviços	Valor das obras e/ou serviços	Construções para entidades públicas	Receita operacional líquida
	1 000					1 000 000 R\$			
2007	53	1 576	19 359	28 979	101 472	130 093	123 797	50 968	124 455
2008	57	1 806	25 718	38 725	132 830	163 109	158 693	68 607	154 597
2009	64	2 053	31 928	48 390	156 992	197 702	191 693	82 943	187 066
2010	79	2 479	42 058	63 355	213 217	257 310	249 202	103 401	244 248
2011	93	2 669	49 861	74 715	240 252	286 570	274 175	104 902	268 518

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2017). Pesquisa Anual da Indústria da Construção 2007 a 2011.

Do ponto de vista econômico do país, o início deste processo teve mais destaque nas principais capitais, cidades como Rio de Janeiro e São Paulo, já conhecidas pela sua projeção nacional na capacidade de atrair investimentos despontaram na frente, mas muitas outras capitais, inclusive do Nordeste também foram parte do processo de expansão, ai destaca-se Salvador, a modesta capital com ares de província se viu transformada em um gigantesco canteiro de obras, por todos os lugares haviam negócios, atividades e pessoas que de alguma forma estavam ligadas a construção civil, naquele momento esse ramo da economia funcionava como um coração que através das suas artérias, bombeava o “sangue impulsionador” (capital) e dava os comandos para todos os demais órgãos (empresas), e assim movimentava o mercado econômico baiano a um ritmo nunca antes vivenciado.

Relativo a geração de emprego e renda, segundo informações do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados entre os anos de 2002 e 2003 na Bahia, o saldo de emprego formal na construção civil teve um saldo negativo, a cidade de Salvador apresentou 1.912 postos negativos em 2002 decaindo para 2.976 postos negativos em), a geração de postos de trabalho é negativa devido a queda do setor da construção civil, com um saldo negativo de – 4,2%. Em 2004 e 2005 registra-se aumento de 32% de postos de trabalho formal na Bahia, 17% em Salvador e 19% na RMS.

De acordo com a Pesquisa Anual da Indústria da Construção Civil (PAIC) realizada em 2008, haviam 56,6 mil empresas ativas no setor da construção civil, que empregavam 1,8 milhão de pessoas, no estado da Bahia esse número é 1.232 empresas (IBGE, 2017).

O saldo positivo de emprego formal na construção civil em 2009 foi de 29.639 postos na Bahia, no ano seguinte registrou-se o maior saldo de emprego com carteira assinada com 30.105 na Bahia, esse saldo positivo se deveu em parte ao volume de obras de infraestrutura, como a ampliação das linhas do metrô, a construção da via expressa Baía de Todos os Santos, Via Bahia, Pólo Naval e Ferrovia Oeste-Leste, e as obras de saneamento básico, todas financiadas pelo PAC, entretanto registra-se uma queda dos postos de trabalho na capital, indo de 13.458 em 2009, para 6219 em 2010, isso se deve muito em função da construção de edifícios, que em 2009 auferiu um saldo de empregos com 2.561 postos, em virtude da construção de empreendimentos residenciais, comerciais, serviços e do programa federal Programa Minha Casa Minha Vida (MCMV) estavam em Salvador.

Ainda com base nos dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED, 2017) no ano de 2011 a Bahia tinha registrado 9.993 saldos de emprego, 2.631 postos em Salvador, o setor da construção civil participou de 4,1% do total de vagas geradas no Estado. Frente a uma eminente crise financeira, o governo federal oficializa o segundo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC2) que são distribuídos em obras pelos municípios no interior do país, e prorroga o prazo na redução do IPI para materiais de construção, a reação da economia só chega no ano seguinte, quando são criados mais de 10 mil postos de emprego na Bahia, com um registro expressivo de 16.468 postos de trabalho.

A partir de 2014 o cenário econômico brasileiro apresenta os primeiros sinais de colapso, o setor da construção civil regride e a economia brasileira chega a

recessão, entre a crise financeira se instala também uma grande crise econômica com escândalos de corrupção e desvios de verbas envolvendo todos os partidos e diversas autoridades políticas das esferas federais, estaduais e municipais, a insegurança econômica do país faz os investidores recuarem e levarem seus recursos a outros países. Com todos esses fatores, os postos de emprego formal na construção civil foram negativos com 6.963 postos na Bahia e 6.024 na sua capital, nos anos seguintes de 2015 e 2016 o número que cresce é apenas do desemprego, atingindo um recorde de 12,5 milhões de pessoas desocupadas, todos os setores da economia sofrem retração, inclusive o setor da agropecuária que não apresentava retração desde 1996, a construção civil foi o terceiro setor de atividade econômica que mais demitiu na Bahia, os saldos de empregos correspondem a 106.468 pessoas admitidas contra 140.717 desligadas, no ano de 2015, e em 2016 o ritmo do desemprego sequência com números negativos, quando Salvador registra 12.499 postos negativos, conforme as informações apresentadas no Quadro 6.

Quadro 6 - Número de postos de trabalho formal em Salvador e Região Metropolitana no período compreendido entre 2002 e 2016

Ano	Número postos de trabalho em Salvador	Número postos de trabalho na RMS	Número postos de trabalho na Bahia
2002	-1912	-2200	-532
2003	-2976	-2497	-45
2004	909	1231	4338
2005	5207	6578	13595
2006	62	260	616
2007	4939	6030	14301
2008	3109	2324	8676
2009	13458	14846	29639
2010	6219	14881	30105
2011	2631	3263	9993
2012	-180	-2262	6207
2013	2212	-1175	16468
2014	-6024	-5638	-6963
2015	-11352	-14720	-34204
2016	-12499	-14766	-20431

Fonte: Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED, 2017).

Nota: Elaboração própria da autora desta dissertação (2018).

Conforme avaliamos os números do Quadro 6, verifica-se que o mesmo setor que se tornou a mesma força pujante e elevou a economia brasileira ao aumento do consumo, a aquisição de bens duráveis, ao crescimento do emprego, entre outras coisas, também arrastou o país para os números negativos em todos os setores, provocando uma recessão econômica no país.

A construção civil tem relevância na ordem de 8% no PIB, é responsável direta pela geração de empregos, por se tratar de uma atividade que exige uma mão de obra sem qualificação, isso ocorre muito em função do Brasil ser ainda um país com uma população sem ampla capacitação técnica, mas a economia como um todo também depende das relações políticas e da estabilidade político-econômica global, ou seja, das ações e manobras econômicas dos blocos hegemônicos que detém o poder, além é claro na esfera nacional da parceria entre os setores públicos e privados, assim por ser um país tão grande, com tantas diferenças sociais e de renda, tem em seu percurso, altos e baixos transversais a tênue linha da estabilidade econômica, possivelmente estes sejam alguns entre os fatores que diferencia os passos de uma nação em crescimento aqueles de uma nação em desenvolvimento.

4.2 PRODUÇÃO IMOBILIÁRIA NA CIDADE DE SALVADOR

A expansão do mercado imobiliário ocorrida no Brasil teve seu início tímido ao final do ano de 2006, com seu auge econômico em 2008 e o princípio de sua estagnação em 2012, graças a uma série de fatores já mencionados neste capítulo, o modesto número de 2000 imóveis anualmente lançados até 2006, saltou para mais de 17 mil novos imóveis em 2008, das quais cerca de 14 mil destas unidades foram vendidos.

A Lei nº 4.591/1964 institui a incorporação imobiliária como “[...] a atividade exercida com o intuito de promover e realizar a construção, para alienação total ou parcial, de edificações ou conjunto de edificações compostas de unidades autônomas.” (BRASIL, 1964). As atividades imobiliárias são aquelas referente apenas as atividades de compra, venda e aluguel de imóveis, essa é a definição dada pela Classificação das Atividades Econômicas (CNAE).

A produção imobiliária em Salvador é realizada por diversos agentes, em sua maioria empresas pertencentes a indústria da construção civil, como construtoras, imobiliárias e incorporadoras, dirigidas por empresários capitalistas cujos objetivo prioritário é a reprodução do capital através da construção e comercialização dos imóveis para a obtenção de lucros, dessa forma os agentes imobiliários ressignificam as inter-relações entre o espaço produzido e seus usuários,

determinando de forma indireta o uso do espaço urbano através do consumo, como afirma Figueiredo (2015):

[...] O uso mercantil do espaço, definido pela atuação e abrangência do domínio fundiário das empresas imobiliárias pode restringir seu potencial de apropriação apenas ao contingente populacional com capacidade monetária de participar das relações mercantis que viabilizam o acesso a tal tipo de uso. (FIGUEIREDO, 2015, p. 101).

No município de Salvador até o ano de 2009, quando havia registro de 5.612 requerentes de alvarás para construção, de acordo com a catalogação dos dados fornecido pela Superintendência de Controle e Ordenamento do Solo do Município (SUCOM, 2010), destes requerentes 585 são classificadas como empresas imobiliárias, neste caso aqui entendido como empresas com negócios no seguimento do mercado imobiliário que vai desde a proposta do projeto do empreendimento até a entrega final do produto construído.

De acordo com os dados da SUCOM (2010), divulgados em 2010, os 5.612 requerentes solicitaram 6.972 licenciamentos para construção entre 2001 e 2009, totalizando em área construída 25.058.577,84m², destes requerentes, 585 eram empresas do mercado imobiliário, dentro da seguinte subdivisão: 261 são construtoras, 63 associadas, 60 construtoras e incorporadoras, 24 incorporadoras e 177 sem identificação de classificação, conforme resumo sintético no Quadro 7.

Quadro 7 - Número de requerentes de alvará para construção entre 2001 e 2009

Pessoa física ou Pessoa jurídica	Número de requerentes
Pessoa física	4214
Empresas imobiliárias	585
Outras empresas	545
Coletividades associadas	130
Igrejas ou entidades religiosas	93
Órgão estatais	45
Número total de requerentes	5612

Fonte: Dados da SUCOM (2010).

Nota: Elaboração própria da autora desta dissertação (2018).

Os dados constantes do Quadro 7, evidenciam que boa parte das construtoras atuantes na Bahia durante a expansão imobiliária também tem seus registros como incorporadoras, realizando ambas as atividades propostas para cada fim, com um percentual correspondente 10,26%, já as empresas exclusivamente registradas como incorporadoras correspondem a um total de 4,10% do total de requerentes (FIGUEIREDO, 2015, p. 103-116).

Em 2008, ano mais marcado pela explosão de empreendimentos imobiliários lançados em Salvador, as empresas do setor licenciaram junto a Prefeitura Municipal de Salvador um montante de 4.901.559,74m², de área construída e mais de 600 empreendimentos aprovados, enquanto em 2004 o montante de área construída foi de 1.340.840,86m², com um similar número que não apresenta uma oscilação significativa, conforme dados no Quadro 8.

Quadro 8 - Área construída versus número de empreendimentos em SSA entre 2001 e 2009

Ano	Área construída(m²)	Número de Empreendimentos
2001	1.511.487,38	870
2002	2.029.811,72	795
2003	2.079.040,86	853
2004	1340.840,86	754
2005	4.075.049,57	816
2006	3.129.753,96	908
2007	3.379.203,96	762
2008	4.901.559,74	656
2009	2.611.829,79	558

Fonte: Dados da SUCOM (2010).

Nota: Elaboração própria da autora desta dissertação (2018).

No Quadro 8, observa-se que o número de unidades de empreendimentos são similares em ambos os anos, entretanto a área construída sofre uma variação de quase o quádruplo maior do montante em 2004, esse fato ocorre em função do aumento no número de gabaritos de altura e dos coeficientes de aproveitamento, permitidos pelo Plano de Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), que foi aprovado em agosto de 2004 pela Lei Municipal 6.586/2004, pouco após sua aprovação relâmpago o plano foi processado pelo Ministério Público e foi revogado em 2007 com a aprovação de um novo PDDU pela lei municipal 7.400/2008.

Assim o crescente montante de licenças nos alvarás expedidos pela Prefeitura Municipal de Salvador, relaciona-se diretamente com as permissividades legisladas pelo PDDU 2004, nesse sentido observemos os números em área construída no Quadro 9.

Quadro 9 - Área construída em Salvador entre 2001 e 2009

Ano	Área construída (m²)
2001	860.514,80
2002	855.043,85
2003	1.151.004,77
2004	501.072,61
2005	2.763.454,35
2006	1.554.713,71
2007	1.821.083,88
2008	3.164.931,17
2009	1.259.671,70

Fonte: Dados da SUCOM (2010).

Nota: Elaboração própria da autora desta dissertação (2018).

Durante a expansão imobiliária ocorrida em Salvador, no período entre 2007 e 2012 as construtoras e incorporadoras locais tiveram que dividir o setor com empresas nacionais e com outras pertencentes a grupos empresariais internacionais de origem portuguesa e espanhola, mas mantiveram a liderança quando se trata da produção imobiliária na cidade detendo uma produção em torno de 45% do total de empreendimentos.

Nas intenções de produção imobiliária conforme os pedidos de alvarás de construção da SUCOM até 2009 evidenciam que o uso residencial desponta com mais de 53% frente aos demais usos, o que confirma a afirmação de Lefebvre (2008) relativo ao segundo círculo do capital, que transforma o a terra e o habitat na troca e no mercado, pela transformação do espaço em mercadoria. Entretanto é necessário destacar que o uso misto foi o segundo maior com um percentual de 21% das licenças concedidas pela prefeitura entre 2001 e 2009, o que evidencia a tendência dos empreendimentos multiuso que são objetos desta pesquisa, destacando a relevância deste estudo, que defende uma nova tendência das formas de viver que foi impulsionada pelo mercado imobiliário.

5 AS TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO URBANO NA AV. TANCREDO NEVES EM SALVADOR - BA

Neste capítulo o tema das transformações do espaço urbano é abordado a partir do ponto de vista urbanístico da autora, para tanto foi feito um apanhado das principais modificações, implantações, transformações e seus impactos na área da Avenida Tancredo Neves, essa abordagem é uma tentativa de entender as múltiplas dinâmicas e processos que a cidade sofreu frente às transformações econômicas, políticas, sociais e espaciais ocorridas cidade de Salvador no período compreendido entre 2006 e 2016.

O estudo adota um recorte espacial da Avenida Tancredo Neves, e objetiva demonstrar como a inserção de um grande equipamento de *shopping center* é capaz de promover uma nova reconfiguração urbanística em um curto período, entendendo também que essa modificação é parte indissociável de processos econômicos e sociais pelo qual o país passou no período.

Conforme já explicado no capítulo dois desta pesquisa, para embasar e alcançar o objetivo deste trabalho, fez-se necessário recorrer a história da cidade de Salvador onde um processo semelhante ocorreu na década de 1970 com a construção do seu primeiro *shopping*, modificando a centralidade da cidade de Salvador, entretanto recordemos que a construção do *Shopping Iguatemi* não foi um fato isolado, aliado a essa inovação de comércio da época veio outros fatos e equipamentos como a construção do novo terminal rodoviário que o antecede, a execução das obras das avenidas de vale em paralelo, e posteriormente a implantação do polo petroquímico, tanto as novas possibilidades como as demandas provocadas por estes acontecimentos em conjunto conduziram a cidade de Salvador a uma nova centralidade, conforme já foi abordado no capítulo dois desta pesquisa.

O tema das transformações espaciais urbanas, traz consigo uma série de questões a considerar para elucidar como ocorre essas mutações do espaço urbano, conforme já mencionado, de acordo com as informações constatadas durante a execução desta pesquisa, a implantação de um equipamento de grande porte como o Salvador *Shopping*, promoveu uma reconfiguração urbana na tipologia das edificações do seu entorno.

A área contida dentro do recorte espacial definido como objeto de estudo deste trabalho, denota claramente essa afirmação, pois as transformações ocorridas no período estudado demonstram uma imponência arquitetônica que chega a expressar a ideia de uma cidade dentro de outra, essa condição ocorre especialmente pelo valor do solo urbano, que de acordo com as manobras do mercado imobiliário pode ter uma supervalorização monetária.

5.1 OS SHOPPING CENTERS E O CONSUMO

Alguns autores¹⁵ remontam a ideia original do shopping center a partir do momento que o homem passa a viver em grupos e inicia um processo de comércio para a troca de objetos produzidos para luta, defesa, proteção e caça. Essa ideia passa a fazer mais sentido quando o homem passa a viver em pequenas aldeias, e a desenvolver as técnicas de agricultura, concentrando-se em locais que fosse possível realizar com outros grupos trocas da produção excedente e para tanto eles situam locais comum as demais aldeias para o encontro e realização de trocas (LONGSTRETH apud BALDAUF, 2008).

Para os arquitetos André Sá e Francisco Mota autores do projeto do Salvador *Shopping*, é possível remontar a origem dos shopping centers desde a o início da evolução humana para a agricultura com a troca do excedente de sua produção, as operações de escambo, que algum tempo depois evoluem para feiras livres, já o advento de um local específico para a comercialização data de AC, conforme afirmam os arquitetos em seu livro sobre centros comerciais:

Com a continuidade da evolução do costume de viver em grupos e portanto tornar-se um ser sociável, os locais de comercialização também se caracterizam com estruturas próprias, dessa forma um dos primeiros registros de um local coberto destinado a atividade comercial foi o Grande Bazaar que data de 6000 a 4000 A.C e está localizado onde atualmente é o Irã, onde era comercializado tapetes, especiarias e outros produtos, na Grécia Antiga o espaço da Ágora entre outras funções abrigava mercadores com seus produtos, e no Império Romano foram construídos espaços específicos para a atividade comercial. (SÁ; MOTA, 2009, p.19).

¹⁵ Garrefa (2002), Frúgoli Júnior (1992) e Lemos (1992).

Bauman (2008) ratifica com a procedência original histórica do consumo ao afirmar:

[...] qualquer modalidade de consumo considerada típica de um período específico da história humana pode ser apresentada sem muito esforço como uma versão ligeiramente modificada de modalidades anteriores. (BAUMAN, 2008, p.37).

Em 1774, na Inglaterra construiu-se o Oxford Covered Market, que foi considerado o primeiro shopping “oficial” da história, na cidade de Oxford mas que comercializava sobretudo alimentos como pães e peixes, quase um século depois foi projetada pelo arquiteto Giuseppe Mengoni e construída entre os anos de 1865 e 1877 na Itália a galeria Vittorio Emanuele que se dava como um imenso corredor de ligação entre as praças Duomo e Scala na cidade de Milão. Em Paris ainda no século XIX surgem diversas galerias, que podem também serem consideradas os embriões dos shoppings centers, por se tratarem de grandes espaços com lojas de ambos os lados cobertas por estruturas de vidro e aço, sugerindo um ambiente comercial de rua protegido das intempéries (SÁ; MOTA, 2009).

Na América do Norte o primeiro shopping center que se tem notícia de acordo com o pesquisador Samuel Feinberg data de 1907, na cidade de Baltimore, onde um grupo de lojista se reúne e constrói um estacionamento para os clientes terem acesso a seus estabelecimentos, formando, portanto, um conjunto de lojas reunidas com vagas para automóveis. Em 1922, na cidade do Kansas City, foi construído em um tradicional bairro de negócios o *Nichols Club Plaza* que comportava diversas lojas de departamento em um mesmo local com estrutura de estacionamento. (SÁ; MOTA, 2009, p.27).

A partir de 1950, após a Segunda Guerra Mundial, com o crescimento demográfico, a expansão da indústria automobilística, impulsionou a ocupação das periferias nas cidades americanas, iniciou-se a construção de diversos empreendimentos com o conceito de shoppings centers nos Estados Unidos.

Em 1952 um artigo escrito para a revista *Progressive Architecture* pelo arquiteto austríaco-americano Victor Gruen, difundiu largamente o conceito, entretanto, sua ideia original se baseava em um conjunto de todos os elementos que compõem a cidade, ou seja, habitações, escolas, espaços públicos e vegetação etc. Na ocasião a publicação despertou o interesse de empreendedores, que contrataram o arquiteto e resumiram o processo conceitual do projeto em um espaço fechado para compras, dessa forma nasce em 1956 o primeiro protótipo de centro comercial fechado em Minnesota, Estados Unidos (BALDAUF, 2008).

A partir deste evento o escritório “Victor Gruen Associates” seguiu criando diversos projetos para quais foi contratado, estabelecendo assim a tipologia de

edifícios com este fim comercial que se espalhou por todo o mundo. Entre os anos 1980 e 1990 foram construídos mais de 16.000 estabelecimentos na configuração de centro comercial nos Estados Unidos, quando estes locais perpassam os limites de locais de compra para serem também locais de entretenimento e lazer (BALDAUF, 2008).

No Brasil os shopping centers surgiram na década de 1960 em São Paulo, mas sua propagação se deu efetivamente por volta de 1970, bastante fruto tanto da capacidade de investimento do capital imobiliário, e um pouco da carência de espaços protegidos da violência presente de maneira generalizada nas grandes e médias cidades (PINTAUDI, 1992).

Em função da própria cultura e das diferenças bem marcadas das classes sociais consumidoras brasileiras, diferentemente dos EUA, onde o modelo de shopping centers é praticamente homogêneo, no Brasil surgem shopping centers voltados às diversas classes sociais, especialmente em São Paulo, onde o tecido urbano apresenta grandes disparidades entre populações e seus níveis de renda (BRUNA; VARGAS, 2004).

A definição de *shopping center* para a Associação Brasileira dos *Shopping Centers* (ABRASCE) é o empreendimento constituído por um conjunto planejado de lojas de serviços; estejam os locatários lojistas sujeitos a normas contratuais padronizadas, além de ficar estabelecido nos contratos de locação da maioria das lojas cláusula prevendo aluguel variável de acordo com o faturamento mensal dos lojistas; possua lojas-âncora, ou características estruturais e mercadológicas especiais, que funcionem como força de atração e assegurem ao shopping center a permanente afluência e trânsito de consumidores essenciais ao bom desempenho do empreendimento; ofereça estacionamento compatível com área de lojas e correspondente afluência de veículos ao shopping center; esteja sob o controle acionário e administrativo de pessoas ou grupos de comprovada idoneidade e reconhecida capacidade empresarial.

A partir desse breve histórico sobre a origem e a definição dos centros comerciais, é possível afirmar que o conceito de espaços de consumo tem suas raízes a partir da necessidade que o homem tem de reunir-se em grupos e deslocar-se até locais determinados para efetivar trocas, esses locais por sua vez foram se remodelando e se adaptando através dos séculos a diversos aspectos econômicos, sócio e culturais, ganhando força na sociedade pós-revolução industrial, com o

nascimento da classe burguesa, que se estabelece como uma sociedade de consumo, demandando novas formas de espaços sociais para compra e venda e formas de comercialização mais plurais.

Como afirma Lemos (1992), os shoppings centers surgem como local de resgate parte das funções perdidas pelos centros das cidades, apresentando-se como alternativa de lugar de encontro e permanência, assumindo um papel estruturante na cidade, na medida em que repõem algumas atividades básicas da vida urbana.

As transformações espaciais são partes indissociáveis das transformações sociais, é como um processo único e coletivo ao mesmo tempo, que desencadeia novas configurações nas dinâmicas dos processos urbanos, nesse sentido a sociedade contemporânea assiste e cria novas formas de interação social e de socialização que encontram nos espaços fechados dos shopping centers o palco para sua realização, tendo o consumo como algo inerente a existência de suas vidas.

Padilha (2003) afirma que os shopping centers, são empreendimentos com uma grande capacidade de criar centralidades dentro da lógica da urbanização corporativa. Estes empreendimentos compreendidos enquanto templo de consumo, apresentam-se para o cidadão, melhor, para o consumidor, enquanto espaço para sanar suas necessidades básicas e supérfluas, além de espaço de lazer individual ou familiar, longe das intempéries, portanto habitar próximo ao shopping center é então considerado como um objetivo a ser alcançado.

Diante de um contexto de novas configurações de negócio, o negócio de *shopping centers* no mercado brasileiro cresce frente ao varejo de rua, e essa transformação de hábito de mercado vem acontecendo já há alguns anos, essa indústria do consumo se espalha com força na década de 1980 quando são construídos 48 novos empreendimentos nesta configuração, uma grande parte destas construções foi financiada com fundos da Caixa Econômica Federal, segundo dados da ABRASCE (2016).

Ainda segundo o levantamento do censo da ABRASCE (2016) durante a segunda metade da década de 1980 e a primeira metade da década de 1990, a crise econômica que o Brasil enfrentou uma desaceleração do mercado dos shopping centers, em 2006 o país possuía 351 empreendimentos, em 2015 esse número saltou para 546 empreendimentos de shopping centers, atualmente 205

idades brasileiras têm shopping center, essas 205 cidades concentram 48% da população brasileira, estes empreendimentos estão presentes principalmente em municípios com população entre 100 mil e 10 milhões de habitantes, essas cidades representam 5,5% dos municípios brasileiros, e concentram 87% dos shoppings do país, a evolução do setor é mais presente nas cidades que não são capitais, a exemplo disso deve-se relatar que dos 20 shoppings inaugurados no anos de 2016, apenas 7 estavam nas capitais, entre 2010 e 2016, 56 cidades receberam seu primeiro shopping, em geral são cidades médias que tem algum fator específico alavancando a economia.

De acordo com uma pesquisa do Instituto de Pesquisa Global (Ipsos), realizada em 2013, o Brasil é o quarto país mais consumista do mundo, perdendo para outros países emergentes como Índia, Turquia, e África do Sul, e a China que arrebatou o primeiro lugar por configurar-se atualmente como potência produtora econômica. Para a classe média brasileira o consumo representa um papel central que define seu status e está diretamente associado a bem-estar e sucesso, tornando o consumo algo cultural do brasileiro, que associa o consumo com melhorias nas condições de vida, a exemplo disso se pode citar o advento de como os shopping centers se tornaram o templo da classe média brasileira, a respeito disso Garreba (2002) afirma que o shopping center se converte em produto de consumo na medida em que prioriza a criação de lugares em detrimento dos aspectos programáticos do comércio e da cidade. Desta forma acelerando o tempo de consumo do lugar, tornando-os obsoletos com mais rapidez.

A cada 10 consumidores no Brasil 3 consideram as compras como o tipo de lazer favorito, 40,2% das pessoas pertencentes as classes A e B admitem que comprar é uma forma de reduzir o estresse do cotidiano, e as classes C, D e E são as que mais compram sem necessidade, ou seja, praticam em maior escala o consumismo que em geral é motivado por anúncios e promoções, essas informações são de acordo com um estudo realizado pelo Serviço de Proteção ao Crédito (SPC) e da Confederação Nacional de Dirigentes Lojistas (CNDL).

No Brasil diversos fatores já citados neste capítulo no item acerca da expansão imobiliária, houve um aumento na renda familiar e por quatro anos consecutivos, de 2011 a 2014, a taxa de crescimento do consumo das famílias superou o desempenho do PIB, isso se atribui muito em função do surgimento de uma ampla nova classe média é uma das principais manifestações das

transformações ocorridas na distribuição de renda do País neste período, essas transformações foram acompanhadas por profundas mudanças nos padrões de consumo, o acesso aos bens de consumo mais caros se tornou realidade para a nova classe média, classe “C” que em geral tem uma renda entre R\$ 2.431 a R\$ 6.480 ao mês, entretanto a renda não pode ser o único fator para definir quem é a nova classe média, diversos pesquisadores do tema tem várias formas de definir, inclusive segundo sua cosmovisão – leia-se visão de mundo, prioridades, costumes etc.

Apenas para o entendimento desse conceito vamos tomar a definição da Secretaria de Assuntos Estratégicos, que foi entre 2007 e 2015 um órgão do governo com poder e status equivalente a um ministério, para esta existiriam duas grandes formas de se interpretar o conceito de nova classe média. A primeira alternativa seria interpretar a nova classe média como o segmento dos “entrantes”, ou seja, aqueles que eram pobres e que ao longo da última década, ascenderam e passaram a fazer parte da classe média. Segundo esta visão, a nova classe média e a atual classe média, conformariam um grande bloco.

Outra possibilidade seria reconhecer a nova classe média como o novo estoque, que difere da antiga classe média pelos fluxos de entrada e saída de pessoas nesta classe. Neste caso, o conceito de nova classe média reconhece que, especialmente ao longo da última década, a antiga classe média ganhou novos membros (pobres que ascenderam, mas também ricos que descenderam) e perderam outros. Caso o único fluxo existente seja formado por pobres que ascenderam à classe média, então, existirá uma perfeita relação entre os dois conceitos (BRASIL, 2011).

5.1.2 Salvador *Shopping*: o empreendimento

O Salvador *Shopping* é um megaempreendimento construído em um terreno de 89.597m² (oitenta e nove mil quinhentos e noventa e sete metros quadrados), 299.000 m² de área construída distribuída em cinco pavimentos, transitáveis por largos corredores, 21 escadas rolantes, 21 elevadores e quatro esteiras rolantes, construído com materiais inovadores em ambientes que propõe luxo e sofisticação até nos detalhes de escadas produzidas com aço e vidro.

O projeto foi idealizado pelo escritório dos arquitetos André Sá e Francisco Mota¹⁶, o conceito do empreendimento foi muito além de um centro de compras, a partir da sua implantação o espaço se tornou local de encontro e de entretenimento da população baiana, um equipamento urbano que modificou toda a estrutura espacial a sua volta e até mesmo a dinâmica local.

Alguns anos antes do início da construção do emblemático shopping, o grupo empresarial JCPM proprietário do terreno cogitou possibilidades de diferentes estruturas para a implantação no local, entre essas outras propostas de intervenção estava a construção de um complexo de grandes torres que seriam a central nacional dos serviços que envolvem a tecnologia da informação de onde se executaria todos os comandos dos processos de automação de diversos serviços subsidiados por TI.

Mas após os estudos de viabilidade econômica identificaram que em termos mercadológicos, um *shopping center* seria mais assertivo para a área.

Na projeção do volume da edificação do que anos depois viria a se concretizar como o Salvador Shopping na fotografia ilustrativa representada pela Figura 41, é possível observar a real ocupação e disposição dos empreendimentos imobiliários do ano de 2002 na área da Av. Tancredo Neves e seu entorno, quando ainda estava em fase de construção o primeiro edifício destaque da região: o Salvador Trade, que no início da década de 2000 era conceituada como a edificação mais moderna da cidade, até a chegada dos empreendimentos multiuso e a espetacularização dos serviços oferecidos por estes, a exemplo do Mundo Plaza que falaremos com maiores detalhes mais adiante neste capítulo.

¹⁶ Todas as informações acerca do Salvador Shopping, foram gentilmente cedidas em entrevista feita ao arquiteto Francisco Mota, no dia 19 de outubro de 2017 em seu escritório.

Figura 42 - Perspectiva ilustrativa do Salvador Shopping, executada sobre a fotografia real do ano de 2000 na Av. Tancredo Neves



Fonte: Construtora Andrade Mendonça (2017).

Além dos diversos fatores de conjuntura econômica nacional, já citados no decorrer desta pesquisa, de acordo com os estudos feitos para o desenvolvimento deste trabalho, é possível afirmar que o lançamento e construção do maior *shopping center* em área do Norte-Nordeste e segundo maior do Brasil, o *Salvador Shopping* desencadeou a expansão imobiliária ocorrida na área estudada, estimulando a construção de empreendimentos com o conceito multiuso na Av. Tancredo Neves, mas que em qualquer outro local da cidade.

Para os arquitetos autores do projeto, a proposta se apresentou como um grande desafio, que o honraram com mérito através de um projeto que contemplou várias soluções de caráter ambiental para economia no consumo de energia e reutilização de água, além de um design arrojado e contemporâneo e do emprego de materiais nobres na sua composição, assim o projeto recebeu diversos prêmios, entre eles o *International Council of Shopping Centers (ICSC)* na categoria shopping na América latina, abaixo fotografias do período de construção e ampliação do *Salvador Shopping*.

Figuras 43 e 44 - Salvador Shopping durante a construção e na segunda etapa para ampliação



Fonte: Skyscrapcity.com; acesso em julho de 2017.

Nota: Formatação da autora desta dissertação (2018).

O Quadro 10 relata um descritivo técnico dos dados gerais do Salvador Shopping, em um estudo da ABRASCE (2016) a edificação se destaca entre as maiores do Brasil, se configurando como propulsor econômico comercial da pujança vivenciada naquele momento a nível nacional.

Quadro 10 - Dados gerais do Salvador Shopping

DATA DE INAUGURAÇÃO	22/05/07
TIPO DE SHOPPING	TRADICIONAL
ÁREA DO TERRENO	89.597,00 m ²
ABL	84.300,00 m ²
ÁREA CONSTRUÍDA	299.000,00 m ²
TOTAL DE LOJAS	464
LOJAS-ÂNCORA	10
PISOS DE LOJAS	5
TIPOS DE ENTRETENIMENTO	CINEMA, TEATRO, PARQUES/VIDEOGAMES
SALAS DE CINEMA	10
VAGAS DE ESTACIONAMENTO	6.000
ADMINISTRADORA	GRUPO JCPM
PERFIL DOS FREQUENTADORES	
	29% 31% 40% 0%
	A B C D

Fonte: ABRASCE (2016).

Como todo grande equipamento urbano, a implantação de um shopping de grande porte se torna o que os especialistas em mobilidade urbana chamam de Polo Gerador de Tráfego (PGT), pois cria imediatamente a sua implantação uma série de demandas e fluxos na sua área de influência direta, esse impacto é até mesmo sentido durante a construção do shopping, pois o trânsito de máquinas e operários na área modifica toda a rotina do local.

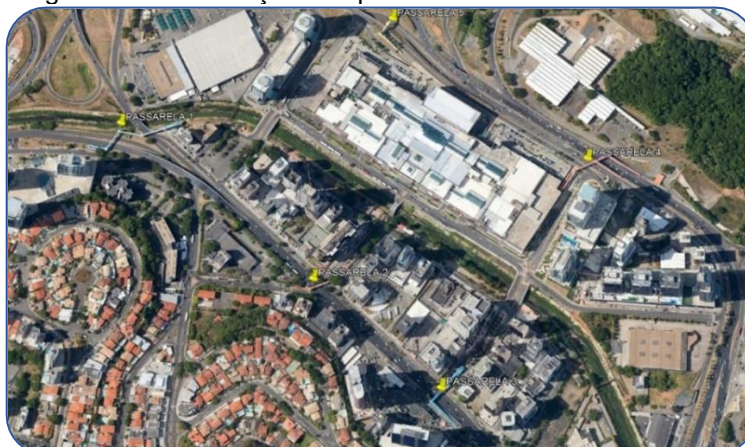
Este tipo de equipamento de grande porte detém um poder estruturador na produção das formas urbanas, fazendo com que as localizações próximas a ele passam a ser áreas de maior valor econômico, o que propicia ao mercado imobiliário a criação de áreas residenciais de alto e médio padrão em seu entorno, agregando inevitavelmente mais fluxo a área. Segundo o arquiteto Francisco Mota todo o projeto foi pensado para reduzir o impacto no entorno urbano, até as expansões que só seriam realizadas dois anos depois já estavam planejadas para não provocar impacto nos acessos viários.

Sendo assim o Salvador *Shopping* não seria a exceção dessa regra, e sua implantação promoveu uma série de mudanças no sistema viário, segundo Antônio Andrade Júnior, diretor da Construtora Andrade Mendonça, a empresa aplicou recursos próprios da ordem de R\$ 23 milhões em obras viárias para reduzir o impacto produzido pelo aumento de tráfego de veículos na região do *shopping*.

Essas obras foram desde, a construção de dois viadutos: um para atender ao fluxo de entrada principal e de acesso inferior à nova via lateral, e outro para permitir a saída dos veículos com destino às avenidas Luiz Viana Filho e Antônio Carlos Magalhães e Iguatemi, passando pela instalação de mais três passarelas no entorno do mesmo que ligam respectivamente ao Bairro do Caminho das Árvores – Passarela 2, ao Hospital Sara Kubitschek – Passarela 4, e a última sobre a ligação Iguatemi-Paralela -Passarela 5.

Fez-se necessário até a mudança na rota de algumas linhas de ônibus, em de 2013, em virtude do grande fluxo de veículos, os ônibus que iriam no sentido Iguatemi precisariam passar direto para a faixa exclusiva da Paralela, dessa forma os usuários desta modalidade necessitariam fazer integração com os ônibus circulares amarelos, segundo informações da Secretaria de Engenharia e Tráfego essa ação promoveu uma redução de aproximadamente 100 ônibus por hora na Avenida, veja na Figura 45, o local da implantação das passarelas.

Figura 45 - Localização das passarelas na Av. Tancredo Neves



Fonte: Google Earth. Acesso em: 8 jul. 2017.

Tanto a obra do centro comercial, como as modificações no sistema viário em seu entorno, foram realizadas pela Construtora Andrade & Mendonça, e todo o investimento foi proveniente do grupo JCPM, de propriedade do empresário, João Carlos Paes Mendonça, que fez um investimento aproximado de R\$ 250 milhões, segundo informações da própria construtora, a obra foi conduzida pelo engenheiro José Brim, coordenador de planejamento e controle das obras, com o cronograma ajustado para conclusão em 18 meses, desafio lançado pelo próprio empreendedor, que desejava inaugurar o Salvador Shopping em maio de 2007.

Conforme informações da própria construtora a construção do Salvador Shopping adotou as tecnologias mais avançadas disponíveis no mercado brasileiro, a exemplo disto está a estrutura, que foi feita em um sistema misto de concreto e aço envolvidos por pilares estruturais de concreto armado, vigas metálicas e lajes em *steel deck*. Nas lajes foram usadas armaduras em tela e fibra de polipropileno adicionadas ao concreto, o sistema estrutural foi escolhido em função da velocidade construtiva e da baixa geração de resíduos de construção, situando-se em conformidade com a resolução 309 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama).

Esse é outro ponto destacado pela construtora, que afirma que desde a fase conceitual do projeto busca havia a previsão de diversos serviços racionalizados, com o objetivo de economia e atendimento a exigências impostas pelas condições atuais de melhoria do meio ambiente, para tanto implantou-se, o abastecimento de água por linha-tronco da concessionária disponível nas imediações do terreno. O

sistema de distribuição interna de água foi feito através de rede pressurizada, cujos dispositivos sanitários são dotados de redutores de consumo.

O sistema de disposição dos efluentes dos vasos sanitários é a vácuo. O esgotamento sanitário é realizado por meio de estação elevatória de esgoto implantada no terreno. Ele injeta os efluentes em linha de alta pressão, ligada ao sistema de esgotamento da concessionária desse serviço. Além disso, as águas pluviais serão parcialmente aproveitadas para reuso.

O shopping conta com um sistema de automação com gerenciamento de demanda e energia em todas as cargas elétricas, supervisionando os sistemas de segurança, controle de acesso, telefonia, lógica, combate a incêndio, sistema hidráulico etc. O sistema de ar condicionado de 2.200 TR foi projetado para alto rendimento energético. Funciona com o uso de tanque de água gelada em horário de ponta de energia, e *chillers* centrífugos a água e *fan coils* com filtro de alta eficiência para garantir a qualidade do ar.

Ainda segundo informações da Construtora Andrade Mendonça, nos acabamentos internos forma utilizados: alumínio composto no revestimento interno, porcelanato no revestimento externo, piso epóxi moldado in loco, vidros laminados, insulados e com filtros, sistema de esgotamento de esgoto a vácuo, fibra óptica, automação de última geração, iluminação cênica e outras técnicas.

Para o arquiteto Francisco Mota a construção de um shopping se bem planejada e devidamente implantada pode ser um polo indutor do desenvolvimento, pois a medida que cresce a tendência em viver mais longe dos centros das cidades devido ao crescimento demográfico e a própria extensão territorial das metrópoles se consolida a utilização dos shopping centers como centro de concentração de comércio, serviços e lazer, essa consolidação vem sendo reforçada pelas limitações da mobilidade urbana, que de acordo com o arquiteto precisam ser consideradas durante a fase conceitual do projeto, pois um shopping pode ser um polo gerador de tráfego, uma vez que o mesmo se caracteriza como um ímã na atração de investimentos imobiliários o que conseqüentemente provoca grandes mudanças na urbanização do seu entorno.

Ao que se pode observar para a construção do Salvador Shopping não foram poupados esforços para que o empreendimento se destacasse como um dos maiores do país, dentro da sua categoria de mega *shoppi*

5.1.3 Os shopping centers e os empreendimentos imobiliários

Gradualmente incorpora-se aos shopping centers o conceito de lazer, cultura e o consumo do lugar, tudo voltado para a lógica das estratégias de negócios do mercado imobiliário, em 1979 a cidade de Belo Horizonte no estado de Minas Gerais foi a primeira a ter um shopping que tinha uma praça de alimentação planejada, atualmente existe uma grande tendência a que o centro de compras vá além do consumo e do lazer, segundo informações da ABRASCE (2017) estima-se que um percentual de 35% dos shoppings no Brasil funcionem no formato multiuso, ou seja, que ofertem dentro de suas dependências serviços como clínicas médicas, academias, além de condomínios empresariais e redes hoteleiras.

Em função do poder de atração de grandes equipamentos desta configuração tem de atrair público, os empresários do setor se lançam ao conceito americano de fusão entre empreendimentos imobiliários reconhecidos aqui como edifícios comerciais, de serviços e residenciais e os shopping centers, assim o caráter imobiliário dos shopping centers é evidente desde a forma da sua implantação, pois ao tratar-se de um equipamento comercial, cujo controle está nas mãos de agentes imobiliários, estes também se tornam um produto imobiliário, elaborado para indústria de consumo.

O shopping center como um produto imobiliário é um equipamento fundado na terra, dependente de uma localização favorável. Dessa forma, um dos aspectos mais importantes é sempre o de estar em algum lugar onde a combinação entre o maior fluxo com a maior renda fosse favorável (GARREFA, 2002).

Não casualmente os comandos utilizados para as negociações da implantação de grandes equipamentos obedecem a uma lógica de mercado que estrategicamente define a mesma em locais propícios a uma valorização na área onde ocorrerá a construção do centro comercial.

A medida que os agentes detentores do capital percebem a possibilidade do fluxo que os centros comerciais podem gerar em uma determinada área buscam em paralelo, formas de incorporar a estes grandes complexos multiuso, seja um acoplamento direto ou indireto, direto quando está dentro do próprio centro comercial, e indireto quando se trata de uma extensão, anexo ou similar, este conceito é apresentado ao cliente como novas alternativas de trazer soluções e economia de tempo para o consumidor.

Assim a principal abordagem para exploração da supervalorização do solo urbano nas áreas próximas aos grandes centros comerciais, é a perspectiva da diminuição no tempo de deslocamento, por isso, são criados novos produtos imobiliários, com espaços múltiplos dotados de serviços, onde o comércio, o lazer, e a moradia se mesclam e fortalecem a estrutura de poder que cria espaços diferenciados altamente valorizados, conforme afirmam Carlos, Volochko e Alvarez (2015);

A medida que a cidade vai sendo preenchida pelos “objetos” cada vez mais elaborados do setor imobiliário, o significado do espaço para o conjunto da cidade se empobrece, pois ele é cada vez mais reduzido a funções específicas e, conseqüentemente, é vivido de forma fragmentada, em espaços definidos e momentos determinados. Em resumo, aumenta a programação da vida tanto para aqueles que consomem a realidade dos “novos produtos imobiliários” quanto para aqueles que vivem de forma passiva o avanço do setor imobiliário. (CARLOS; VOLOCHKO; ALVAREZ, 2015, p. 146).

Segundo a ABRASCE (2017) essa valorização imobiliária pode atingir um nível até 46% quando comparada a outras áreas dentro da mesma cidade. A despeito disso torna-se relevante dizer que um dos itens referenciais utilizados para medir essa valorização é o cálculo do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), que aumenta significativamente e esse valor a mais é justificado pelos órgãos municipais pela melhoria das vias de acesso e pelo padrão das construções nas proximidades.

A construção de *shoppings centers* no Brasil e em Salvador cresceu significativamente no período estudado por este trabalho em conjunto com o número de construções imobiliárias, esta afirmativa se torna concreta diante da implantação do Salvador *Shopping*, *Shopping Paralela*, Salvador Norte *Shopping* e *Shopping Bela Vista*.

Segundo Francisco Mota, arquiteto que está entre os maiores especialistas em projetos de *shoppings* no Brasil, um empreendimento de grande porte como um *shopping* torna-se gerador de tráfego nas cidades, e funciona como eixo estruturante do desenvolvimento, cita como exemplo a implantação do Shopping da Bahia em 1975, que reforçou a modificação do centro antigo para a área da Avenida Tancredo Neves e junto a outros fatores demandou inclusive a criação de áreas residenciais em seu entorno.

Uma série de acontecimentos que já foram explicados ao longo deste trabalho, modificaram a dinâmica do mercado imobiliário no Brasil entre 2005 e

2016, na capital baiana a cidade passou por grandes transformações em seu espaço intraurbano, tendo seu perfil urbanístico completamente modificado em virtude da expansão imobiliária.

Conforme dados da SUCOM (2010), o crescimento da produção imobiliária em Salvador que em 2004 registrava o modesto número de 1.340.840,86m² para 4.901.559,74m² em 2008.

É sem dúvida expressivo o salto dos números da produção imobiliária entre 2004 e 2008, confirmando que o setor foi o principal responsável pela transformação do espaço urbano através do boom imobiliário, mas também pelas consequências que o mercado sofre quando a curva da demanda versus oferta se inverte, como afirma Figueiredo (2015):

A expansão imobiliária promovida pela construção civil foi a força pujante que transformou a cidade entre 2008 e 2012 quando passa por seu ápice com boom imobiliário até chegar sua decadência com uma crise econômica, levando o país a recessão. (FIGUEIREDO, 2015, p. 104).

Para que uma transformação do espaço urbano ocorresse de maneira tão célere, se fez necessário que o setor imprimisse a velocidade correspondente ao processo, para isso, a atividade construtiva com sua base laboral quase artesanal, transformou-se na indústria da construção civil, aderindo a diversas modalidades construtivas e materiais trazidos do exterior, mediante a urgência explosiva do mercado que lançava diversos tipos de empreendimentos um seguido do outro, o tempo de execução das obras que antes do boom imobiliário se dava em torno de 48 meses foi reduzido para 30 meses.

De repente se viu diversas partes da cidade em um processo de metamorfose espacial, no principal centro de negócios de Salvador não poderia ser diferente, novos empreendimentos despontavam em diversos terrenos antes ocupados por estacionamentos ou por construções horizontais de dois pavimentos, que se transformavam em canteiros de obra, em meio aos edifícios de escritórios circulavam guindastes, gruas, caminhões betoneiras e outras máquinas auxiliares na atividade construtiva.

No período entre 2008 e 2012, eram tantas as construções que as empresas fornecedoras de concreto usinado estabeleciam entre si uma espécie de acordo que determinava qual empresa atenderia qual construtora, independentemente de onde estivessem localizada as obras, à medida que as construções eram finalizadas atribuíam a Avenida Tancredo Neves uma nova roupagem na forma de ocupação do

espaço configurando-a como imagem de uma cidade contemporânea de ares cosmopolita.

Podendo-se afirmar, portanto que os complexos multiuso desenvolvem uma relação de mutualismo com um shopping center, pois a medida que proporciona fluxo extra ao mesmo, os produtos e serviços oferecidos pelo shopping center serve como atrativo principal para adquirir um dos imóveis dos complexos multiuso.

Sendo, portanto, um equipamento de grande porte como um shopping center, um ímã magnético no que concerne a relação de atração de investimentos ao seu entorno, e por sua vez os, usuários, trabalhadores e moradores destas edificações compõe parte do fluxo de visitantes e consumidores para o shopping.

De acordo com os dados da ABRASCE (2016), exposto na Tabela 5, a incorporação de empreendimentos multiuso se torna presente na implantação de um shopping, com destaque para os edifícios empresariais.

Tabela 5 - Percentual da relação entre shopping centers e complexos multiuso por região

Características do complexo multiuso	Condomínio empresarial (%)	Hotel (%)	Condomínio residencial (%)
Centro-Oeste	50%	15%	5%
Nordeste	71%	17%	29%
Norte	44%	44%	22%
Sudeste	64%	33%	15%
Sul	57%	26%	17%
Total	61%	28%	16%

Fonte: ABRASCE (2016).

Durante a expansão do setor imobiliário, que teve seu início, ápice e declínio entre 2006 e 2016, foi implantado um novo padrão de construção na Av. Tancredo Neves, torres de edifícios que se destacavam do padrão que foi implantado na década de 1980, esse destaque não se dava apenas pelo gabarito mas também pela configuração do conceito e dos serviços ofertados por esses empreendimentos, denotando assim um novo modo de apropriação do espaço urbano.

No período o mercado imobiliário baiano foi tomado por diversos empreendimentos com o conceito *multi use ou mixed use*. Mas afinal o que é isso? De acordo com a definição do Land Urban Institute (ULI) é um conceito que classifica empreendimentos imobiliários como multiuso (*multiuse*) sendo aqueles que congregam duas fontes de produção de receitas (por exemplo, residencial e

comercial), e os empreendimentos de uso múltiplo ou misto (*mixed-use*) são aqueles que reúnem três ou mais fontes de produção de receitas (residências, escritórios, hotel, comércio, etc).

A sigla serve para nomear uma tipologia de empreendimento específica, e pode ser diversas como: *Work, Play e Life; Mixed use; Home/Work; Live & Work; Home Urban Business (HUB), Office Facilities*, todos os nomes vem da língua inglesa e significam basicamente ter reunidos todos os locais que atendem as necessidades de morar, trabalhar, serviços, compras e lazer em um único lugar.

A tipologia de uma edificação multiuso não é novidade no Brasil, nesse padrão torna-se imprescindível relatar o projeto do Edifício Copan, idealizado pelo arquiteto Oscar Niemeyer no início da década de 1950, que foi inspirado na tipologia do Edifício Rockefeller Center, em Nova York, um condomínio que unia um grande centro comercial e de lazer a residência, o edifício que é um marco da arquitetura modernista no Brasil, foi construído em uma época em que a cidade de São Paulo passava por uma expansão imobiliária e crescimento devido a industrialização que se deslocava aos limites da cidade e demandava a verticalização das construções centrais, provocando um adensamento dessa região.

A concepção do projeto se deu em 1951, com previsão para ser inaugurado em 1954, durante as comemorações do quarto centenário da cidade, por uma série de dificuldades econômicas, transições burocráticas e alterações no projeto original, a obra só seria concluída em 1967 (RHEDA, 2010).

Localizado no número 200 da avenida Ipiranga, o edifício exibe uma silhueta de 115 metros de altura e uma fachada de 45 mil metros quadrados por isso foi durante muitos anos o maior prédio construído em concreto armado da América Latina, com 120 mil metros de área construído, distribuídos em 6 blocos, com área comercial no térreo com 70 lojas e 4 restaurantes e 1.160 apartamentos, a circulação de pessoas diariamente é constante, já que o edifício abriga cerca de cinco mil moradores, e 104 funcionários. A tipologia do edifício se observa na Figura 46.

Figura 46 - Imagem contendo o Edifício COPAN em São Paulo



Fonte: <http://www.oquefazeremsaopaulo.com.br/edificio-copan>. Acesso em: 17 out. 2017.

O Edifício Copan não foi a única amostra dessa tipologia em São Paulo, algum tempo depois surge o projeto do Conjunto Nacional, localizado na Av. Paulista, inaugurado em 1960, idealizado pelo arquiteto David Libeskind, o Conjunto Nacional foi um dos primeiros edifícios modernos multifuncionais da cidade. A construção demorou três anos e a inauguração, em dezembro de 1958, contou com a presença do então presidente da República, Juscelino Kubitschek.

Depois de um incêndio, em 1978, que destruiu parte da fachada, o prédio entrou em decadência. Em 1984, o grupo imobiliário Savoy comprou o local e deu início ao processo de recuperação. O prédio abriga hoje 66 lojas, incluindo a uma das maiores livrarias do país, a Livraria Cultura. Além disso, possui quatro restaurantes e duas salas de cinema, atrações que ajudam o endereço a ter uma circulação diária de cerca de 45 000 pessoas. A tipologia do edifício se observa na Figura 47.

Figura 47 - Imagem do Conjunto Nacional em São Paulo



Fonte: <http://www.wikilicias.com.br>. Acesso em: 17 out. 2017.

Para Mello (2010) os primeiros empreendimentos multiuso, ou aqueles abastecidos por uma gama de serviços, construídos em grandes cidades como Nova York na década de 1980, preconizavam o individualismo do cidadão na forma de viver e habitar, dando início a um processo de autossuficiência, corrobora com esta afirmação Santos (2008) ao dizer:

Um mercado avassalador dito global é apresentado como capaz de homogeneizar o planeta quando, na verdade, as diferenças locais são aprofundadas. Há uma busca de uniformidade, ao serviço dos atores hegemônicos, mas o mundo se torna menos unido, tornando mais distante o sonho de uma cidadania verdadeiramente universal. (SANTOS, 2008, p. 19).

Atualmente, quase todas as capitais brasileiras têm empreendimentos que promovem a ideia de morar, trabalhar, dispor de serviços e divertir-se em um mesmo local, tendência nas principais capitais mundiais, esse movimento de transformação dos lugares revela a produção de uma nova sociabilidade, que denota um outro tipo de apropriação da cidade pelos consumidores destes produtos, consolidando não apenas uma tipologia diferente das edificações já consolidadas no local em que são construídos esses empreendimentos, mas também dando origem a um novo perfil do consumidor destes produtos.

Na opinião da Professora Marcia Mello (2010), essa modificação do produto para um público alvo específico, é importada de outras metrópoles mais desenvolvidas e se origina em realidade de um processo social onde novas formas de viver criam padrões nas e esses padrões se transformam em tendência para uma

sociedade que surge com comportamentos, objetivos e ambições diferentes daqueles praticados há duas décadas¹⁷.

Este fato se confirma a medida que se verifica que o processo de aceitação de um determinado produto pelo público é imediato, especialmente quando seus argumentos justificam a otimização do fator tempo, sendo esse o principal apelo dos empreendimentos com conceito multiuso, que de maneira geral significa trabalho, moradia, serviços e lazer no mesmo local, valendo-se da expansão demográfica e da ineficiência da mobilidade dos centros urbanos que criam novas necessidades ao cidadão que visualiza nesses produtos a solução de suas vidas.

A afirmação de que o espaço é socialmente construído não significa a negação de que ele esteja centrado na materialidade do mundo. Por isso, vale citar a argumentação de Harvey (1996, p.50), a dialética nos força sempre a questionar – seja em relação a uma coisa ou a um evento – qual processo constitui o objeto a analisar e como ele é sustentado.

O primeiro empreendimento da Avenida Tancredo Neves construído sobre esse conceito, foi o Mundo Plaza em 2010, o edifício se consolidou não apenas como identidade arquitetônica da própria avenida na contemporaneidade, dividindo o destaque no espaço com o edifício da Casa do Comércio construída inaugurada na década de 1980, mas também como uma identidade social para um público perfilhante a condição do status, pertencentes as classes média-média e média-alta que identificam itens como proximidade do trabalho, segurança, serviços, comodidade e conforto, como atributos fundamentais para a prática da vida urbana.

De fato, esses foram os atributos diferenciais usados como estratégia de marketing para a comercialização desses produtos imobiliários, assim os diversos nomes e siglas em inglês que batizaram os edifícios de apartamentos e escritórios foram ganhando espaço ao longo da Avenida Tancredo Neves, que tradicionalmente era ocupada quase que em sua totalidade por edificações com escritórios e empresas de serviços e comércio desde sua implantação em 1974.

De fato, conforme já foi dito, o espaço urbano construído pelo capital imobiliário incentiva o consumo através de ferramentas estratégicas que por meio de

¹⁷ Notas em sala de aula e consultas realizadas durante a pesquisa com a Professora Márcia Maria de Couto Mello, do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano (PPDRU) da UNIFACS Universidade Salvador.

mensagens subliminares promovem uma manipulação dos desejos de uma sociedade.

Desse modo, as condições de existência são facilmente priorizadas pelas necessidades de mobilidade da vida urbana, guiando desde as relações sociais e de trabalho, até as relações com o espaço geográfico produzido pela força do capital. Reafirma esse conceito o sociólogo polonês Zygmunt Bauman (2008, p. 21), quando diz: “a economia consumista se baseia no excesso e no desperdício para atender a todas as novas necessidades e impulsos, assim como oferecer novos mecanismos de motivação e orientação da conduta humana”.

Para a difusão desta tendência na área o marketing imobiliário adotou uma série de apelos visuais e sociais a fim de consolidar a ideia de que não se tratava apenas de um produto com diversas facilidades agregadas, mas um produto que além de espetacular estava implantado em uma localização privilegiada, no coração financeiro da cidade de Salvador, objeto de desejo de consumo da nova sociedade para atribuição do status.

Assim as demandas criadas pelo inchaço demográfico das grandes cidades requerem novas necessidades que acabam criando estilos de vida que se tornam modismos, dessa forma é possível afirmar que o “caos” cria necessidades, que se perpetuam.

Demandas exploradas pelo *marketing* imobiliário como itens de consumo fundamentais a uma vida satisfatória, funciona como o chamamento principal em diversas propagandas dos produtos imobiliários.

Apelos referentes a tudo em um só lugar e a proximidade foram os principais recursos do *marketing* utilizados na difusão dos empreendimentos multiuso da Avenida Tancredo Neves no período estudado, como se observa nas Figuras 48 e 49.

Figuras 48 e 49 - Imagens da campanha de marketing do empreendimento Salvador Prime



Fonte: Construtora Syene Empreendimentos, disponível em: <http://www.syene.com.br>. Acesso em: 12 dez. 2017.

Para as empresas do setor imobiliário, os complexos multiusos apresentaram-se como uma forma de rentabilidade diversificada, uma vez que o produto inclui residência, escritórios e comércio, onde num mesmo local se instala um produto pode ser adquirido para diferentes fins, possibilitando a entrada de capitais diversos.

Necessário ainda relatar que os imóveis com conceito multiuso vestem ao mesmo tempo a roupagem da vantagem do uso e do investimento, reforçando não apenas como solução do habitar, mas também como alternativa de rentabilidade futura, facilitando ainda mais sua comercialização.

Adverte-nos Lefebvre (1991, p. 32) que ao mesmo tempo em que o espaço carrega consigo simbolismos explícitos ou clandestinos – representações das relações de produção – próprios do cotidiano, do particular, do vivido, transmite, também, as mensagens hegemônicas do poder e da dominação – representações das relações sociais de produção –, expressões do geral, do concebido.

Após as diversas pesquisas realizadas para este trabalho é correto afirmar que no que concerne a sociabilidade, a transformação social da conduta, resulta no desencadeamento de novos estilos de vida, ocasionados por modificações na dinâmica da sociedade que busca nos produtos facilidades para a vida urbana, pois viver nesses locais carrega em si um status desejado na condição humana de aceitação dentro de uma sociedade.

Assim, como forma de organização do espaço pelo homem, no espaço urbano tem-se a expressão concreta dos processos sociais na forma de um ambiente físico construído sobre o espaço geográfico. A cidade, em seu espaço

urbano reflete as características da sociedade, sendo por isso a expressão concreta das relações sociais (CORRÊA, 2005).

5.2 NOVOS PRODUTOS PARA NOVOS PERFIS DE CLIENTES

Em geral o conceito dos empreendimentos multiuso, reúne unidades residenciais e comerciais, além de espaços para serviços, compras e entretenimento, o que se assemelha a um shopping center. São edificações que pregam a ideia de qualidade de vida diretamente vinculadas a facilidade de morar e trabalhar em localizações privilegiadas, com a oferta de serviços, comodidades, segurança em um só empreendimento, eliminando ou diminuindo o uso do automóvel para deslocamentos necessários do cotidiano.

A implantação dessas edificações em geral é feita em áreas estratégicas, com demanda para os diferentes usos aos quais o empreendimento se destina, sempre exaltando a flexibilidade de centro de negócios, o conforto de um apart hotel, ou de um condomínio com dezenas de opções de lazer, a praticidade de um shopping, e o privilégio da localização onde tudo acontece, são algumas entre as diversas características desse conceito imobiliário.

Dentre os fatores que deram pujança a esse tipo de produto para o mercado imobiliário brasileiro, estão motivações que vão desde o crescente problema de mobilidade urbana até a necessidade de as incorporadoras diluírem riscos dos empreendimentos, pois ao comercializar vários produtos na mesma área, há um aumento do público alvo e uma diminuição dos riscos de ser um produto já saturado no mercado.

De acordo com a Helbor (2018), incorporadora atuante no mercado paulista e experiente nesse tipo de negócio que executou inúmeros empreendimentos na região de Barueri e instalou um escritório em Salvador para construção do *Mondial Home & Office*, apesar de ser um tipo de empreendimento em potencial, o mesmo requer um planejamento minucioso devido ao grau de complexidade que o envolve, a níveis financeiros este planejamento deve considerar a velocidade de comercialização, pois pode significar capital imobilizado e as ocupações distintas para cada uso, o que significa custos diversificados.

O desejo por itens como proximidade do trabalho, serviços que oferecem facilidades diárias, segurança e conforto criam um magnetismo de atração

fascinante para jovens profissionais bem-sucedidos da classe média alta brasileira, ao mesmo tempo que criam sua identificação com o meio social desejado, criando, portanto, uma identidade definida pelo seu status, tornando a moradia sua imagem social, cultural e profissional.

Conforme afirma a Professora Marcia Mello (2010) em seus estudos, é incontestável a interferência das tendências que interligam os pontos entre o capital imobiliário, o urbano, a arquitetura e criam novas formas de viver, quando se trata de conceitos que fazem do indivíduo um ser com a necessidade de aceitação a um meio social ao qual o mesmo se identifique, e tenha a sensação de pertencimento as novas formas de viver advindas de necessidades reais ou da influência estratégica da mídia, ou até mesmo da associação entre essas questões ao afirmar:

[...] a moda, a arquitetura e o urbanismo representam uma engrenagem exemplar dos infinitos modos do pensar coletivo, contagiando as pessoas pelo desejo de refletir na própria imagem, uma estética idealizada. Como elementos personificadores de conceitos, induzem as mudanças comportamentais nos centros urbanos. São, portanto, agentes que interferem no cotidiano das pessoas ao apresentarem interinfluências que funcionam como interface de uma contínua readaptação entre o indivíduo e sua imagem, rebatida nas suas vestes, na sua casa e na sua cidade. (SILVA NETO; SILVA, 2008 apud MELLO, 2010, p.19).

Dessa forma o espaço de viver e trabalhar é parte indissociável nos processos que contribuem para a formação social do cidadão ao meio urbano, sendo condutor de dinâmicas contemporâneas próprias de uma geração que se apropria de conceitos reorganizados espacialmente pelo capital imobiliário para sua conveniência.

O conjunto de condições favoráveis para a vida contemporânea que urge pela otimização do tempo trazida pelas facilidades e praticidades inerentes ao multiuso se configuram como as condições e principais motivadores do público alvo que adquire esses imóveis, que são em sua maioria profissionais jovens, novos empreendedores, que trocam as comodidades da casa dos pais pela liberdade da independência sem abrir mão das comodidades de serviços próximos.

De acordo com uma pesquisa realizada em 2014 pela imobiliária Lopes na cidade revelou que 64% são dos compradores de imóveis novos, em Salvador, em sua imensa maioria são de nacionalidade brasileira e empreendedores que se arriscam no mercado de economia capitalista como novos empresários de diversos segmentos, estes são seguidos por profissionais com cargos de chefia e gerência e engenheiros são algumas das profissões destacadas.

Os dados desta pesquisa evidenciaram também que o perfil do cliente consumidor também havia se modificado e o público alvo dessa expansão imobiliária era uma população em idade ativa entre 25 e 49 anos, na maioria do sexo masculino que estavam saindo da casa dos pais, para morar sozinho, ou menor percentual para união matrimonial, em percentual menor haviam também aqueles consumidores em faixa etária semelhante que desejavam mudar-se para uma casa maior, ou com outros itens de infraestrutura ou ainda em uma localização mais adequada a sua realidade atual.

Acerca do consumidor dos empreendimentos multiuso, durante o ano de 2017 foi constatado nos estudos realizados pela autora deste trabalho através de entrevistas semiestruturadas a moradores dos complexos multiusos, que os mesmo se tratam em grande parte de profissionais de diversas áreas, tais como médicos, professores, administradores, advogados, e pequenos empresários, com idade entre 30 e 49 anos, sem filhos, solteiros, separados ou com algum compromisso não oficial.

Referente ao público que opta por comprar ou alugar um multiuso para viver, é devido considerar todo o contexto das mudanças em processos sociais da atualidade, que exigem do jovem profissional mais qualificação, e investimento nos estudos o que obviamente de certa forma retarda o processo de auto independização em amplo sentido, a medida que além de tardar mais a saída da casa dos pais, corre paralelo a ineficácia na apropriação de aprendizados de administração e cuidados domésticos.

5.3 OS EMPREENDIMENTOS MULTIUSO DA AVENIDA TANCREDO NEVES

O projeto do empreendimento do Mundo Plaza, foi pioneiro em Salvador edifícios com o conceito *mixed-use*, ou seja, a união entre moradia, trabalho, serviços compras e lazer, reunidos em um só lugar, conforme já explicado ao decorrer deste capítulo este tipo de edificação é uma tendência amplamente utilizada nas principais metrópoles do mundo, como Paris, Londres, Nova York, Tóquio, e São Paulo, a primeira utilização dessa tipologia na cidade de Salvador após a construção do shopping, desencadeou a construção de sucessivas edificações com estilo similar, diferenciando-se apenas nas formas de uso, assim é

possível afirmar que o projeto e concretização do Mundo Plaza aliado a construção do Salvador Shopping imprimiram uma tendência na forma de viver.

O Mundo Plaza, inaugurado em 2010, foi o primeiro complexo residencial e comercial com o conceito *mixed use* da Bahia, com um conceito arrojado e inovador diante da massa edílica pré-existente, o projeto foi idealizado pelos arquitetos André Sá e Francisco Mota, o escritório foi contratado pela construtora Odebrecht Realizações, e os estudos para a concepção das edificações foram iniciados no ano de 2002, a edificação destacou-se na área tanto pela sua forma quanto pela sua altura, conforme se observa na Figura 50.

Figura 50 - Fotografia do Edifício Mundo Plaza em Salvador



Fonte: Construtora Odebrecht, disponível em: <https://www.odebrecht.com>. Acesso em: 31 out.2017.

De acordo com o arquiteto Francisco Mota entrevistado para os estudos e resultados deste projeto de pesquisa o empreendimento teve uma proposta arquitetônica voltada para um resgate da vida urbana local, onde as facilidades de serviços ofertados no próprio bairro e na própria edificação tornassem mais prático o viver urbano.

Ao mesmo tempo essa implantação era um resgate conceitual da forma de habitar vivenciada há muitas décadas em bairros como Copacabana e Ipanema na cidade do Rio de Janeiro onde os edifícios residenciais tinham em seu pavimento térreo uma série de lojas e comércios que dispunham serviços e produtos que atendiam a demanda dos moradores da região, um outro motivo para essa

configuração arquitetônica ser adotada é a tentativa de não deixar o bairro que tem em sua maioria edifícios de escritórios se tornar uma cidade fantasma a noite.

A configuração do empreendimento situado no início da Avenida Tancredo Neves foi desenvolvida dentro de um planejamento mercadológico que estabelecia, de maneira equilibrada, a demanda existente quando iniciaram os estudos – no ano de 2002 – e a demanda projetada para a data de sua inauguração em 2010. (SÁ; MOTA; 2011, p.40).

Segundo o arquiteto Francisco Mota dentre as questões consideradas no momento da concepção do conceito foi a inauguração do Salvador Shopping, prevista para acontecer cinco anos depois do início dos estudos do Mundo Plaza, em 2007, e de autoria do mesmo escritório de arquitetura, considerações acerca da violência urbana também estiveram na pauta da discussão.

Relativo a proposta arquitetônica da edificação, o conceito de multiuso no intuito de propor praticidade na vida urbana e sobretudo otimização de tempo, é explorado pela vertente que conceitua, vida, trabalho e consumo em um único lugar.

Essa forma se projeta no espaço como uma torre residencial é composta por 28 pavimentos, totalizando 256 unidades residenciais, com a configuração de sala/quarto, sala/dois quartos e *loft* todos com varanda, a torre empresarial composta por 34 pavimentos, totalizando 704 salas, entre 29,45 e 834.40m² com *lay out* flexível adiciona-se a isso mais cinco pavimentos de garagem. Para uma informação mais ampla observemos a ficha técnica constante no Quadro 11.

Quadro 11 - Ficha técnica do Edifício Mundo Plaza em Salvador

Nome do Empreendimento	Mundo Plaza
Conceito	<i>Mixed Use</i>
Data da Inauguração	2010
Área do terreno m ²	6359
Tipologia	Complexo Multiuso
Número de Torres	2
Número de Pavimentos	28 pav. na torre residencial, 34 pav na torre comercial e street mall com 66 lojas
Número de unidades residenciais	254
Área das unidades residenciais	44,52 m ² a 107,60 m ²
Número de unidades comerciais	704 salas e 66 lojas
Área das unidades comerciais	29,45 m ² a 834,40 m ²
Projeto	André Sá e Francisco Mota
Construtora/Incorporadora	Odebrecht

Nome do Empreendimento	Mundo Plaza
Tipo do Empreendimento	Vida/trabalho/lazer/compras
Valor médio p/ aquisição da área residencial m ²	R\$ 7.151,00
Valor médio p/ aquisição da área comercial m ²	R\$ 10.000,00
Valor médio p/aluguel da área residencial m ²	R\$ 41,00
Endereço	Av. Tancredo Neves, 620, Caminho das Árvores

Fonte: Construtora Odebrecht, disponível em: <https://www.odebrecht.com>. Acesso em: 31 out. 2017.

Após o lançamento do primeiro empreendimento multiuso, se iniciou um processo de lançamento de vários edifícios com o mesmo padrão ou proposta similar na área da Av. Tancredo Neves, como é possível observar na Figura 51, que em volume maior na cor azul está o Salvador Shopping, rodeado por retângulos amarelos localizando os respectivos empreendimentos construídos no seu entorno.

Figura 51 - Localização do Salvador Shopping destacado em azul e empreendimentos multiusos na cor amarela na Av. Tancredo Neves em Salvador



Fonte: Google Earth.

Nota: Produção da autora desta dissertação (2018).

A partir da implantação do Edifício Mundo Plaza em 2006, a área da Av. Tancredo Neves, foi modificando gradativamente sua configuração espacial relevante, com acréscimo ao seu conjunto arquitetônico pré-existente a construção de diversas edificações com conceitos inovadores e gabarito diferenciado, como se pode verificar nos apêndices A,B,C,D,E,F,G,H e I constantes desta pesquisa, verificou-se que a difusão dos complexos multiuso na área estudada se deu de forma muito rápida, sendo o ano de 2012 como o de maior destaque na entrega dessa conformação arquitetônica, executados por um grupo seletivo do mercado imobiliário, conforme se pode observar no Quadro 12.

Quadro 12 - Empreendimentos construídos na Av. Tancredo Neves, entre 2010 e 2016

Nome do Empreendimento	Ano entrega	Empresa Construtora
Mundo Plaza	2010	Odebrecht Realizações
<i>Boulevard Side</i>	2012	Odebrecht Realizações
<i>Salvador Shopping Businnes</i>	2012	Cyrela & Andrade Mendonça
Mandarim	2012	Cyrela Brasil Realty
<i>Salvador Office & Pool</i>	2012	Catabas Empreendimentos
<i>Salvador Businnes Flat</i>	2013	Catabas Empreendimentos
<i>Liz Corporate</i>	2013	Liz Construções
<i>CEO Salvador Shopping</i>	2015	Cyrela & Andrade Mendonça
<i>Salvador Prime</i>	2015	Syene Empreendimentos
Mondial	2016	Helbor Incorporações
<i>Syene Corporate</i>	2016	Syene Empreendimentos

Fonte: Websites das construtoras e incorporadoras citadas no quadro. Acesso em: 12 jul. 2017.

Nota: Produção da autora desta dissertação (2018).

A construção destes empreendimentos revela a forte ação do mercado imobiliário no reforço da centralidade, como afirmam Andrade e Brandão (2009):

Estes agentes também produzem centralidades atraindo fluxos com destino a empreendimentos de grande porte. Nesse sentido, ao final da primeira década do século XXI, há uma clara tendência em Salvador da concentração destes equipamentos junto ao novo centro linear que envolve as avenidas Antônio Carlos Magalhães, a Tancredo Neves e, como clara área de expansão, a Avenida Luís Viana Filho (Paralela). (ANDRADE; BRANDÃO, 2009, p.118).

Assim a ideia de concentrar residência, trabalho, serviços e entretenimento tornou-se uma tendência na área, dando origem a diversas construções sucessivas de empreendimentos com modalidade similar. Nesse sentido, observemos o Quadro 13 descreve as principais informações dos empreendimentos multiuso que unem as funções moradia e trabalho, ou moradia e serviços.

Quadro 13 - Empreendimentos multiuso com funções residência, trabalho e serviços

Nome do empreendimento	Nº de torres	Nº pavimentos residenciais	Nº unidades residenciais	Área das unidades residenciais	Valor médio da área residencial m ²
MUNDO PLAZA	2	28	254	De 44,52 m ² a 107,60 m ²	R\$ 7.151,00
BOULEVARD SIDE	2	28	380	De 28 a 94 m ²	R\$ 5.098,00
MONDIAL SALVADOR	2	44	561	De 44,02m ² a 120 m ² .	R\$ 5.811,00
SALVADOR PRIME	4	28	1026	De 51 a 86m ²	R\$ 5.832,00
SALVADOR BUSINNES E FLAT	1	30	156	D e 25 a 50m ²	R\$ 7.941,00
MANDARIM SALVADOR SHOPPING	1	36	398	De 43 à 133m ²	R\$ 6.618, 58

Fonte: Websites das imobiliárias Vivareal, Zapimóveis e Imovelweb. Acesso em: 12 jul. 2018.

Nota: Produção da autora desta dissertação (2018).

5.4 ANALISE TÉCNICA ESPACIAL DOS EMPREENDIMENTOS MULTIUSO DA AV. TANCREDO NEVES

Avaliando os diversos pontos acerca dos empreendimentos com conceito multiuso, é possível afirmar que entre outras coisas a velocidade do crescimento demográfico nas grandes metrópoles, faz com que nossas cidades se multipliquem como aglomerados com milhões de habitantes, não permitindo a realização de projetos estruturantes que atendam à demanda crescente, isso vale especialmente no que concerne à mobilidade urbana, cujo sistema de transporte público é em sua maioria caótico, fazendo com que a utilização do automóvel seja crescente.

Dessa forma a possibilidade de deslocar-se para o trabalho sem o uso do automóvel ou com uma redução desse uso, além de ter à disposição um leque de serviços e facilidades, como academia, padarias, supermercados, lojas caminhando apenas alguns metros faz com que estes consumidores encontrem justificativas fundamentadas para explicar sua preferência pelo empreendimento.

Nesse contexto, enquanto os projetos de infraestrutura, que exigem tempo de planejamento e execução, não atendendo a demanda na velocidade que esta requer o mercado imobiliário investe na proposta do conceito multiuso que ataca especialmente esse ponto frágil da mobilidade na cidade, dessa forma a mobilidade passou a ser vendida como parte indissociável do empreendimento, graças a sua localização, itens como custo mais elevado e dimensões menores não são pontos relevantes que desestimule os usuários e/ou consumidores desses imóveis que oferecem a praticidade da mobilidade.

A dispensa do desgaste do trânsito, as facilidades dos serviços oferecidos, a ainda a blindagem dos perigos da vida urbana, promovem uma homogeneidade que, sobretudo evita as diferenças sociais, o que logicamente evidencia uma urbanização seletiva, cara e egocêntrica, baseada na produção de lugares cêntricos e fechados que passam a ser objetos de desejo de um público exclusivo que tenha poder aquisitivo de consumo compatível com o espaço urbano que o cerca.

5.4.1 Dimensões, serviços e valores das unidades residenciais dos complexos multiuso

Uma questão interessante a descrever, é relativo as dimensões internas dos imóveis multiuso, com o passar do tempo as áreas internas correspondentes a habitação foram diminuindo, além do sistema capitalista desejar sempre a obtenção de lucros com menor valor de investimento, questões como a dinâmica da sociedade, a falta de espaço nas grandes cidades, a reconfiguração das famílias e sua organização tiveram forte peso para determinar na legislação os padrões mínimos de habitação .

No caso do imóvel multiuso essa situação ainda fica mais evidente, pois os espaços internos das unidades parecem ter sofrido um processo de encolhimento, como forma de compensar essa diminuição do espaço, e para que esse fato não deprecie o valor de comercialização do imóvel, são apresentadas ao possível adquirente soluções para organizar os espaços internos e tornar possível e prática sua habitabilidade.

De acordo com ampla pesquisa feita através das principais imobiliárias¹⁸ de Salvador, através de seus websites, grande parte dos apartamentos de 1 dormitório que foram construídos na década de 1970, variava suas dimensões entre 55m² e 70m², até o ano 2000 os projetos para essa unidades imobiliárias tinham área aproximada entre 50m² e 65m² a partir desse período passaram a ser construídos unidades entre 49m² e 55m², já as unidades residenciais dos complexos multiuso de 1 dormitório tem sua área máxima de 50m², conforme demonstrado no Quadro 14.

Quadro 14 - Dados sintéticos das dimensões dos empreendimentos construídos na Av. Tancredo Neves, entre 2010 e 2016

¹⁸ Relativo as dimensões dos imóveis residenciais, no período de julho de 2016 a autora realizou pesquisa sobre as dimensões dos imóveis ofertados em venda nas seguintes imobiliárias: Vivareal; Zapimóveis e Imovelweb.

Nome do empreendimento	Conceito/Tipologia	Nº pavimentos do edifício	Nº unidades residenciais	Área das unidades residenciais 1/4
MUNDO PLAZA	<i>Mixed Use</i> /Complexo multiuso	28	254	44,52 m ²
BOULEVARD SIDE	<i>Mixed Use</i> /Complexo multiuso	28	380	28 m ²
MONDIAL SALVADOR	<i>Home&Office</i> / Complexo multiuso	44	561	44,02m ²
SALVADOR PRIME	<i>Work,home mall e flat</i> / Complexo multiuso	28	1026	48m ²
SALVADOR BUSINNES E FLAT	<i>Flat/hotel e business</i> / Complexo multiuso	30	156	25m ²

Fonte: Websites das construtoras e incorporadoras citadas no quadro. Acesso em: 12 jul. 2017.

Nota: Produção da autora desta dissertação (2018).

Portanto uma das características dos empreendimentos multiuso são as unidades compactas, entretanto é devido dizer que a realidade de viver em apartamentos com dimensões reduzidas, não compõe condições que incomode os novos consumidores dos produtos imobiliários do tipo *home/work*, em virtude de apropriar-se de um mundo específico, individual e controlado em que suas demandas preconizam a proximidade, entre a casa e o trabalho, e os serviços oferecidos, estas são condições aceitáveis para o cidadão cosmopolita da *urbis mixed use*.

Relativo As áreas de uso comuns aos moradores dos empreendimentos multiuso, consiste em uma ampla gama de dependências espaçosas disponíveis para utilização pelo morador.

Esses ambientes contemplam um enorme leque de serviços, como sala de ginástica, espaço gourmet, piscina, sauna, SPA, sala de massagem, hidromassagem, salão de festas com boate, parque infantil, brinquedoteca, fraldário, quadra poliesportiva, quadra de *squash*, sala de meditação, sala de reuniões, etc.

Essa variedade de ambientes gera maiores custos de manutenção do condomínio, à medida que demanda mais profissionais para limpeza, manutenção, organização etc, além de elevar o consumo de água e energia, o que obviamente eleva a entrada de despesas da edificação, mas que não necessariamente eleva o custo da taxa de condomínio, que pelo fato da edificação conter uma grande quantidade de apartamentos, o custo total da taxa condominial se assemelha aos valores praticados em uma edificação residencial padrão de 15 pavimentos, conforme demonstrado no Quadro 15.

Quadro 15 - Comparativo do número de unidades residenciais entre dois empreendimentos multiuso construídos na Av. Tancredo Neves, entre 2010 e 2016 e dois empreendimentos residenciais padrão construídos no Loteamento Aquarius no ano 2000

Nome do empreendimento	Conceito/Tipologia	Nº pavimentos do edifício	Nº unidades residenciais
MUNDO PLAZA	Complexo multiuso	28	254
BOULEVARD SIDE	Complexo multiuso	28	380
EDF. VILA DE NAZARÉ	Residencial padrão	15	60
EDF. PRINCIPE DE MÔNACO	Residencial padrão	15	60

Fonte: Websites das construtoras e incorporadoras citadas no quadro. Acesso em: 12 jul. 2017.

Nota: Produção da autora desta dissertação (2018).

Nesse sentido é possível afirmar que os custos provenientes da manutenção dos ambientes e serviços dos empreendimentos multiuso são maiores que em uma edificação residencial padrão, mas reflete sem grandes diferenciações nas taxas de condomínio aplicadas nesses empreendimentos, pois apresenta um valor médio similar quando comparada a taxas aplicadas em empreendimentos comuns nas proximidades da área.

Apesar dos ambientes espaçosos das áreas comuns, não impactarem no custo monetário da taxa de condomínio, um ponto que não pode deixar de ser pensado é referente a suas dimensões verticais.

Ao observarmos que as alturas destas edificações multiuso equivalem a quase o dobro das edificações dos empreendimentos residenciais padrão, e que a quantidades de unidades residenciais quase quadruplicam, enquanto a projeção do volume da edificação está sobre uma área relativamente pequena para uma densidade muito superior, se faz necessário questionar em que medida isso pode impactar na mobilidade urbana da área, para tanto observemos o Quadro 16.

Quadro 16 - Descrição sintética dos dados de dois empreendimentos multiuso construídos na Av. Tancredo Neves, e dois empreendimentos residenciais padrão construídos no Loteamento Aquarius

Nome do empreendimento	Conceito/Tipologia	Nº pavimentos do edifício	Nº unidades residenciais	Área do terreno(m ²)
MUNDO PLAZA	Complexo multiuso	28	254	6.359*
BOULEVARD SIDE	Complexo multiuso	28	380	10.455*
EDF. VILA DE NAZARÉ	Residencial padrão	15	60	2.393
EDF. PRINCIPE DE MÔNACO	Residencial padrão	15	60	2.600

Fonte: Websites das construtoras e incorporadoras citadas no quadro. Acesso em: 12 jul. 2017.

Notas: *Área correspondente a duas torres, para análise mais precisa considerar 50% dessa área. Produção da autora desta dissertação (2018).

A distribuição espacial da população é medida pela densidade habitacional urbana, esta informação é obtida pelo número de habitantes pela área urbana construída, incluindo lotes, vias, calçadas, e exclui as áreas rurais, lagos, além de grandes áreas de proteção ambiental e parques de maior porte.

Devido às limitações atemporais da pesquisa, relativo a taxa de ocupação das unidades residenciais multiuso da Av. Tancredo Neves, é devido esclarecer que não foi possível a aferição exata desse número, uma vez que nos órgãos responsáveis esse dado não se encontra disponível, entretanto foi realizado uma observação noturna durante os estudos para esta pesquisa em dias e horas alternadas, na tentativa de estimar um percentual próximo da ocupação real.

Com base nessa observação os empreendimentos multiuso tem atualmente uma ocupação estimada de um 40%, considerando que diversas unidades ainda não foram comercializadas e outras ainda não foram entregues ao consumidor final, como é o caso do Edifício Salvador Prime - maior multiuso da área - ainda não foram entregues pela construtora, estando a questão sob processo judicial.

Entretanto Devido ao aumento no gabarito dessas edificações e a redução dos espaços internos das suas unidades residenciais, se torna possível aumentar consideravelmente a quantidade de residências, quanto a essa questão cabe uma reflexão no que concerne a área em m² horizontal que cada edificação ocupa, sobre a área para circulação viária no seu entorno.

Em termos gerais a análise da densidade urbana requer uma aplicação metodológica precisa e delimitada sobre uma superfície urbana, para que o cálculo não seja equivocado, reforçando a necessidade de definição dos conceitos específicos, para a delimitação do objeto mensurado, devido a imprecisão de dados

atuais de ocupação real dos empreendimentos multiuso da Avenida Tancredo Neves, não é possível a obtenção de um dado exato, entretanto cabe a reflexão sobre o tema.

Em uma análise superficial e sintética, apenas para uma estimativa comparativa de como se daria a densidade demográfica da área em caso de 100% de ocupação dos empreendimentos multiuso frente aos empreendimentos padrão, vejamos o Quadro 17, que descreve essa possibilidade.

Quadro 17 - Estimativa de ocupação de dois empreendimentos multiuso construídos na Av. Tancredo Neves, e dois empreendimentos residenciais padrão construídos no Loteamento Aquarius

Nome do empreendimento	Conceito/Tipologia	Nº unidades residenciais	Nº de pessoas por unidade residencial	Total de pessoas por empreendimento
MUNDO PLAZA	Complexo multiuso	254	2	508
BOULEVARD SIDE	Complexo multiuso	380	2	760
EDF. VILA DE NAZARÉ	Residencial padrão	60	4	240
EDF. PRINCIPE DE MÔNACO	Residencial padrão	60	4	240

Fonte: Cálculo feito com base nos dados das construtoras dos empreendimentos Acesso em: 12 jul. 2017.

Nota: Produção da autora desta dissertação (2018).

Como é possível verificar no Quadro 17 apesar dos empreendimentos multiuso, serem propostos para um público composto de indivíduos solteiros ou pequenas famílias, a estimativa da densidade populacional para estes edifícios, sobrepõem o número de habitantes quando comparados aos empreendimentos residenciais padrão.

Assim estimativa da projeção de ocupação residencial dos empreendimentos multiuso frente a ocupação dos empreendimentos residenciais padrão se diferencia exorbitantemente, o que significa que em um espaço físico “similar” viverá mais que o dobro de habitantes, revelando uma ocupação demográfica superior.

No que diz respeito a valorização imobiliária em, Salvador, como é possível aferir no Quadro 18, de acordo com os dados do Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE, 2017), que analisa os valores de imóveis em 20 cidades brasileiras, o valor do custo do m² dos imóveis residenciais aumentou desde 2011 quando a fundação iniciou os estudos com base nos imóveis disponíveis para venda em vários sites de imobiliárias e incorporadoras da internet.

Quadro 18 - Média de valores do m² dos imóveis em Salvador, no período de 2011 a 2017

Ano	Valor
2011	R\$ 3.539,00
2012	R\$ 3.935,00
2013	R\$ 4.408,00
2014	R\$ 4.533,00
2015	R\$ 4.667,00
2016	R\$ 4.838,00
2017	R\$ 5.026,00

Fonte: Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE, 2017), disponível em: <http://www.fipe.org.br>. Acesso em: 12 jan. 2018.

Nota: Produção da autora desta dissertação (2018).

Segundo um levantamento global realizado em 54 países pelo Banco de Compensações Internacionais (BIS, 2017), a valorização imobiliária no Brasil foi de 121% nos cinco anos seguintes ao período pós-crise americana de 2008 que teve reflexos na economia do mundo inteiro, entre o ano de 2010 e 2011 o valor dos imóveis subiu 26%, de acordo com o Índice FipeZap, e esse ritmo continuou a crescer nos anos seguintes, e mesmo a partir de 2013, quando a economia apresentou os primeiros sinais de desaquecimento, não houve retrocesso dos preços dos imóveis, apenas uma redução na alta dos valores.

De acordo com os dados de uma pesquisa realizada pela imobiliária Vivareal Imóveis (2018), em maio de 2018 o valor do m² no Bairro de Caminho das Árvores, onde está localizada a área estudada nesta pesquisa, girava em torno de R\$ 5.918,00, e há 2211 unidades residenciais disponíveis para venda no bairro.

Conforme já mencionado diversas vezes ao longo desta pesquisa, o fator tempo e a comodidade de serviços, são as grandes vantagens apresentadas como atributos para fascinar o consumidor e justificar as transações comerciais dos empreendimentos multiuso, entretanto a lógica e a praticidade na solução para o problema de locomoção individual dentro das cidades, tem um preço a ser pago, e no que concerne aos valores para aquisição dos imóveis dos complexos multiuso, esses benefícios tem uma contrapartida monetária.

Para Villaça (1999) a estruturação interna do espaço urbano se processa sob o domínio de forças que representam os interesses de consumo das camadas de mais alta renda. Tal estruturação se dá sob ação do conflito de classes em torno das vantagens e desvantagens do espaço urbano; o benefício ou recurso fundamental que se disputa é o tempo de deslocamento, assim a luta de classes, pelo domínio

das condições de deslocamento espacial, consiste na força determinante da estruturação do espaço intraurbano.

A relação do comportamento do indivíduo com o espaço urbano geográfico está diretamente ligada ao tempo gasto em deslocamentos, pois em função do aumento populacional das grandes metrópoles, os consumidores do espaço desejam que seus deslocamentos sejam mínimos e em menos tempo, incluindo a supressão das suas necessidades de consumo, à medida que fazem expedições de compras com objetivo único, comprar todos os produtos na localização mais próxima que o ofereça (LOSCH, 1954).

Portanto a estruturação do espaço intraurbano constitui-se a partir do poder de atuação das camadas de alta renda que procuram trazer para perto de si além de outras coisas, o comércio, neste sentido o valor agregado ao imóvel, pelas questões ligadas ao consumo, a otimização do tempo e a comodidade dos serviços, custam ao cliente dos empreendimentos multiuso um mínimo de 15% mais caro¹⁹, se comparados a outros imóveis que não dispõe de tantos serviços e que estão a pouco mais de 800 metros da referida avenida no Loteamento Aquarius, como é possível observar no Quadro 19.

Quadro 19 - Descrição sintética dos valores para aquisição de dois empreendimentos multiuso construídos na Av. Tancredo Neves, e dois empreendimentos residenciais padrão construídos no Loteamento Aquarius

Nome do empreendimento	Conceito/Tipologia	Média de valor para aquisição por m²	Média de valor para aluguel por m²
MUNDO PLAZA	Complexo multiuso	R\$ 7.151,00	R\$ 41,00
BOULEVARD SIDE	Complexo multiuso	R\$ 5.714,00	R\$ 46,29
EDF. VILA DE NAZARÉ	Residencial padrão	R\$ 4.778,00	R\$ 31,11
EDF. PRINCIPE DE MÔNACO	Residencial padrão	R\$ 4.900,00	R\$ 32,00

Fonte: Website das imobiliárias Vivareal, Imovelweb e Zapimóveis. Acesso em: 12 jul. 2017.

Nota: Produção da autora desta dissertação (2018).

Ainda de acordo com o Quadro 19, relativo aos valores dos imóveis disponíveis para aluguel, ocorre um processo semelhante, pois observa-se que os valores em m², praticados pelos proprietários de unidades nos empreendimentos multiuso, estão em média 25% mais caros que aqueles praticados pelos proprietários dos empreendimentos residenciais padrão.

¹⁹ Os valores estão com base em pesquisa realizada nos websites das imobiliárias Vivareal, Imovelweb e Zapimóveis, no mês de julho de 2018.

O que nos remete as ideias contidas dentro da teoria da localização do economista alemão Johann Heinrich von Thünen, onde eliminando os motivos casuais, todo tipo de localização está relacionado com a possibilidade de gerar um benefício econômico. Similar a esse pensamento recordemos a Losch (1954) que defende que devidos a complexidade das questões relacionadas ao espaço urbano, encontrar a localização adequada se torna essencial para uma vida de sucesso, também para um empreendimento de sucesso e para um assentamento.

Em uma comparação superficial é possível afirmar que o valor para aluguel de um imóvel de um dormitório na Av. Tancredo Neves, se aproxima do valor para aluguel de um imóvel de dois dormitórios.

Entretanto essa diferença de valor não parece ser algo que desestimule os clientes e usuários dos imóveis multiuso, de acordo com as informações coletadas nas entrevistas realizadas para esta pesquisa a praticidade nos deslocamentos compensam o custo maior, além é claro de que seus orçamentos com as despesas com automóveis caem substancialmente, à medida que é diária a redução do uso do automóvel e conseqüentemente do consumo de gasolina.

Um ponto que é importante salientar, diz respeito a mobilidades dos usuários destes empreendimentos, em função de sua localização privilegiada alguns dos usuários desses imóveis, não visualizam o carro com um bem indispensável a vida urbana, justificam que fazem quase tudo caminhando e que diante da necessidade de um deslocamento maior utilizam os serviços de taxi ou uber.

Neste caso é reduzido do seu orçamento além de despesas com combustível, itens como seguro e o Imposto Sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), e manutenção do veículo, uma vez que não possuem automóvel, entretanto ainda não foi possível medir com eficácia essa informação pois o número de entrevistas realizadas não corresponde ao percentual necessário para a transformação em dados.

5.5 ANÁLISE TÉCNICA ESPACIAL DO URBANISMO NA ÁREA DOS EMPREENDIMENTOS MULTIUSO DA AVENIDA TANCREDO NEVES

O conceito multiuso, é apresentado ao mercado com uma solução arquitetônica e urbanística que procura reunir em um único empreendimento múltiplas funções em uma área classificada como importante centro de negócios das cidades, as edificações exigem uma combinação de espaços e tipos de ocorrência que precisam dialogar com o espaço urbano a sua volta, para evitar ou desencadear problemas inclusive no seu ponto mais favorável, a mobilidade.

Pressupõe-se que nesses locais devem ser pensados diversos itens, tais como garagens, docas de descarga, circulação de pedestres, a infraestrutura disponível do próprio espaço urbano e dos estabelecimentos residenciais e comerciais, resultando em uma série de interferências exigidas pelo próprio urbanismo que se intenciona praticar.

As soluções na estrutura viária agregadas ao entorno da Av. Tancredo Neves, durante a implantação do Salvador Shopping atendem parcialmente a demanda local, entretanto há algumas questões que ainda requerem atenção, a exemplo disso é o comércio informal distribuído por diversos pontos da área, especialmente próximo as passarelas de pedestres, a desordem espacial se apresenta como algo que ainda urge por uma organização.

Essa questão pode ser considerada com ponto frágil da estrutura da área da Avenida Tancredo Neves, devido fluxo de pessoas que circulam diariamente, nesse sentido, o comércio informal desordenado se torna um entrave para a livre circulação, em função da quantidade e desordem de pequenas barracas, carros e ambulantes comercializando itens dos gêneros alimentícios e produtos importados, ocupa todo o passeio, como é possível observar na Figura 52.

Figura 52 - Fotografia do comércio informal no entorno da Av. Tancredo Neves



Fonte: Jornal A TARDE, disponível em <http://atarde.uol.com.br>. Acesso em: 15 jun. 2018.

A solicitação por um ordenamento efetivo é uma solicitação antiga da Associação dos Empresários da Av. Tancredo Neves (AETN), a região tem, segundo dados da AETN (2018), cerca de nove mil unidades imobiliárias, seis mil salas comerciais e mil apartamentos residenciais, o valor pago anualmente de Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU), gira em torno de aproximadamente R\$ 30 milhões por ano.

Esporadicamente são realizadas algumas intervenções pela Prefeitura Municipal de Salvador (PMS), entretanto não suprem a necessidade de um ordenamento mais abrangente por se tratar de intervenções pontuais, como ações de fiscalização, que não se configuram como solução definitiva, até o momento o órgão público não manifesta proposta efetiva de intervenção que suprima a demanda de infraestrutura necessária para o atendimento não apenas do ordenamento espacial, mas também do atendimento as necessidades de trabalhadores e usuários da área.

Essa questão da desordem espacial causada pelo comércio informal do gênero alimentício, se dá em virtude de que a infraestrutura existente não supre a demanda por estabelecimentos adequados para refeições dos trabalhadores da região que não fazem parte do consumidor do *shopping*, pois não podem pagar por uma refeição pelo custo de uma refeição no centro comercial, uma vez que a média

salarial praticada na categoria é pouco mais de um salário mínimo, dentre esses profissionais estão incluídos, os auxiliares administrativos, secretárias, atendentes, vendedores, office boy, porteiros, auxiliares de limpeza, etc.

Outro fato negativo na estrutura urbana da Avenida é a passagem do Rio Camaragibe que como é possível observar nas Figuras 53 e 54, na área entre o Salvador Shopping e os inúmeros prédios de escritórios e residências, em realidade atualmente a condição do rio é de esgoto, deixando a área em condições de insalubridade uma vez que atrai uma enorme quantidade de ratos e mosquitos, sem relatar o odor que em determinadas épocas incomoda bastante aos moradores, usuários e transeuntes da região.

Figuras 53 e 54 - Fotografias do Rio Camaragibe na condição de esgoto



Fonte: Produção da autora desta dissertação (2018).

CONCLUSÃO

Avaliar a produção do espaço, se apresenta como um desafio para qualquer pesquisador, são inúmeras as variáveis constantes na transformação do espaço urbano e portanto requerem imparcialidade, o que por sua vez solicita bom senso na análise para evitar tendências mercantilistas, socialistas ou políticas na escrita, por isso é necessário reafirmar que durante os estudos para o desenvolvimento deste trabalho a pesquisadora analisa as transformações do espaço, como arquiteta e urbanista, perpassando pelas estratégias econômicas, norteando-se pelas questões técnicas, interpretando a legislação do uso do solo, e observando os processos sociais, entendendo entretanto que estas não são as únicas condições para contextualizar o urbanismo, o ser urbano e sua urbanidade.

Nesse sentido a análise da produção do espaço urbano exige uma serie de conhecimentos e ponderações para uma avaliação eficaz, direta e imparcial, pois o solo urbano é ao mesmo tempo produto e produção materializada ao longo do tempo por diversos processos sociais e ações dos agentes modeladores do espaço, entre eles o poder público, o capital imobiliário, os consumidores e usuários desse espaço.

Observando o contexto de como as transformações do espaço urbano é capaz de criar tendências e novas formas de viver, é possível afirmar que esse o capital imobiliário incentiva o consumo apropriando-se de ferramentas estratégicas com mensagens subliminares que conduzem os desejos de uma sociedade.

Desse modo, as condições de existência são facilmente convertidas, causando inquietações nas pessoas, no modo de viver e interagir com o outro e com o espaço urbano.

De maneira geral viver em sociedade preconiza que para que o mundo tenha sentido é necessário fazer parte de um todo, e que o sucesso ou o fracasso do ser é medido pelo aquilo que ele possui, dessa forma condiciona o indivíduo ao consumo inconsciente na busca do seu próprio meio social, que determinará a sua aceitação ou exclusão, desta maneira, o consumo é um processo que faz parte da vida social e é uma função imprescindível da vida biológica, que se dá em toda a história e em toda época.

A forma de viver e deslocar-se na cidade torna-se para o indivíduo um item de identificação pessoal para a inclusão social, sendo seu *habitat* ponto suscetível a

defluência dos agentes de transformação na produção e reprodução do capital através do espaço urbano, onde a intenção do poder público prioriza interesses particulares.

Nesse sentido, a cidade traz, em sua essência urbana, diferenças que se dão de forma clara no espaço, proporcionadas pela atuação dos agentes sociais e agentes capitais, assim os níveis da produção da habitação estabelecidos pela atividade imobiliária são representados na concentração das edificações em áreas que promovem transformação social e espacial ocasionando significativas implicações nos processos de redistribuição espacial da população, onde o uso do espaço urbano é desenhado para uma parcela da população que detém a renda necessária para aferir lucro aos investidores.

De maneira geral, o crescimento demográfico das cidades contemporâneas, entre outras fatores, fez com que estas se tornassem a fábrica do modo de produção e reprodução do capital, esse fato em si provoca não apenas a ocupação, como a transformação do espaço urbano.

No caso da cidade do Salvador -Ba, esse processo ocorreu ao longo de anos, e em função de diversas circunstâncias já citadas ao longo desta pesquisa. A manipulação da legislação por parte do poder público municipal em favor dos interesses de agentes hegemônicos é uma estratégia que remonta sua origem em 1968 quando promulgada a Lei da Reforma Urbana.

Particularmente no caso da área estudada essa manobra se deu através da aprovação do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) 2004/2008 que manipulou a regulação e a regulamentação urbanística em favor do investidores privados do mercado imobiliário, nesse sentido, a análise sobre a verticalização da área revelou o uso de instrumentos jurídicos urbanísticos, como o da Transferência do Direito de Construir (TRANSCON) e da Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC).

Antecedendo a questão da manipulação da legislação urbanística outro fator decisivo para a ocorrência de tal transformação foi a construção de um grande shopping center na área, neste contexto esta pesquisa ratificou que grandes espaços para consumo detém forte poder de atração não apenas para os consumidores de seus produtos, mas especialmente para os consumidores do espaço urbano no seu entorno, tendo a capacidade de criar conteúdos de

urbanidade, que associados a dinâmica urbana e ao fator tempo se materializam em novas formas de viver.

Afirma-se, portanto, que o consumo traz consigo vínculos e relações humanas com o meio, onde as escolhas e as possibilidades determinam uma identificação na sociedade, na medida que o espaço do habitar do cidadão reflete seu status, dentro da sociedade, assim dinâmica espacial é capaz de promover o “sucesso” ou o “fracasso” do indivíduo.

Durante os estudos realizados para este trabalho, constatou-se que na área da Av. Tancredo Neves, foram construídos essencialmente empreendimentos imobiliários multiusos, que se apresentaram no mercado sotropolitano como “inovação” no conceito de viver e trabalhar, estes empreendimentos valeram-se de uma demanda apoiada essencialmente na ideia de otimização do tempo e da mobilidade urbana.

De maneira planejada, o setor imobiliário promoveu uma reelaboração do espaço urbano da região, disseminando o conceito dos empreendimentos multiuso, objetos cada vez mais elaborados que por si só cria novas formas de habitar e de se relacionar com o meio, predetermina uma reprogramação nas relações e interações sociais tanto para aqueles que consomem a facilidade desses “novos produtos imobiliários” quanto para aqueles que vivem de forma passiva as mudanças do espaço urbano.

No sentido da exploração do ideal do imaginário da vida urbana prática, o mercado imobiliário utilizou uma demanda criada pela sua própria expansão, alicerçada na estrutura preexistente da área, sobretudo nos espaços de consumo, a exemplo do Salvador Shopping. Tal estruturação se deu sob associação de ações entre o poder público e o capital privado, que criou em torno do espaço urbano vantagens, benefícios ou recursos fundamentais na disputa do tempo de deslocamentos.

Identificou-se que o mercado imobiliário atual como agente modelador do espaço urbano, determinando seu uso, e seu valor. Toda a reconfiguração foi realizada por um grupo de empresas seletas, o que denota uma hegemonia dos detentores do capital na produção do espaço.

Assim os agentes imobiliários que promoveram a grande transformação espacial da região do Centro Municipal Camaragibe, onde está localizada a Av. Tancredo Neves, tratam-se dos mesmos empresários que contribuíram com seu

capital para o processo de transição da centralidade de Salvador ocorrida de década de 1970. Também, é devido relatar, que o fato de que um determinado empreendimento tenha sido construído por um agente imobiliário específico atribui a este a possibilidade de que se agregue valor monetário a mais, pela condição de status inerente ao nome deste agente.

Nesse sentido é devido relatar a condescendência do poder público no processo da reconfiguração espacial da Avenida Tancredo Neves e seu entorno, a medida que constatou-se a manipulação da legislação para amplo benefício do mercado imobiliário, que valeu-se dos instrumentos legais de TRANSCON e OODC para aumentar o gabarito das edificações, o que conseqüentemente aumenta o número de unidades imobiliárias constantes de uma mesma projeção horizontal no terreno, o que denota claramente a reprodução do capital com o objetivo de aferir mais lucro.

Assim é possível afirmar que desde a Lei da Reforma Urbana em 1968, um grupo hegemônico que compõe o mercado imobiliário na capital baiana, configuram-se como agentes modeladores da cidade, não apenas pela propriedade das terras, mas pela liberdade que detém de construir e reconfigurar o espaço segundo sua vontade, usufruindo de vantagens, préstimos, e apanágios concedidos pelo Estado, fazendo com que o uso do solo urbano seja direcionado para classes de maior renda, denotando o objetivo único do rendimento que a implantação do empreendimento pode agregar.

Portanto, essa pesquisa assegura que o espaço urbano construído pelo capital imobiliário define o consumidor do espaço privado e conduz o consumidor da cidade à medida que incentiva o consumo, não apenas através da implantação de um *shopping center*, que pela sua própria localização privilegiada promove o solo urbano como mercadoria, mas também a medida que incentiva a obtenção dos produtos do seu entorno para criar mais demanda de consumo, utilizando, portanto, um mecanismo eficaz na reprodução do capital e na criação de uma urbanização seletiva.

A constatação desse fato, pode ser verificada com a implantação dos empreendimentos multiuso no entorno do Salvador Shopping, os mesmos oferecem um tipo de blindagem dos perigos da vida urbana, uma homogeneidade que evita as diferenças sociais, as facilidades dos serviços, a praticidade da mobilidade, etc.

Estas questões evidenciam uma urbanização exclusiva e cara, baseada na produção de lugares beneficiados pela infraestrutura preexistente, que passam a ser objetos de desejo de um público restrito que tenha poder de consumo compatível com o espaço urbano, assim os agentes imobiliários privados na capital baiana têm seus rendimentos elevados, sem nenhum custo a mais.

Uma atestação considerável é que as edificações dos empreendimentos multiuso que compõe boa parte do conjunto arquitetônico da Av. Tancredo Neves, variam entre 1 e 4 torres, que vão de 22 e 44 pavimentos, o gera um número de unidades residenciais e comerciais é significativamente maior quando comparado a edificações do seu entorno construídas até a década de 1990, as dimensões das unidades residenciais são notoriamente reduzidas, os apartamentos de um dormitório tem sua área entre 25 e 50m², enquanto as áreas comuns são amplas e diversas, assim como os serviços são inúmeros e variados de cada edificação, mas em qualquer caso com uma gama amplamente maior quando comparado aos residenciais padrão.

Referente a aquisição dos imóveis multiuso, a pesquisa tornou possível a confirmação que a localização privilegiada afere uma condição essencial para a cobrança de um valor minimamente 15% maior no m² praticado na região para aquisição de um imóvel.

No que concerne aos valores para locação dos imóveis multiuso, devido ao privilegio de sua localização o percentual praticado chega a atingir um 25% maior que o aluguel de imóveis de mesma dimensão em áreas muito próximas a Avenida Tancredo Neves.

Outro fato é que para os usuários dos imóveis multiuso, o valor das taxas de condomínio, que poderiam ser maiores em virtude da quantidade de serviços ofertados, são compensadas pela grande quantidade de unidades a mais que estes empreendimentos comportam.

Averiguou-se nas entrevistas feitas a 13 moradores que existe de fato uma diminuição no uso do automóvel para deslocamentos, na medida que grande parte das suas necessidades se encontram próximas do seu local de moradia.

Com a crise econômica muitas empresas do setor imobiliário, foram obrigadas a desacelerar suas operações construtivas pelo fato de ter alto capital investido e paralisado nos imóveis que não foram comercializados, acrescido a isso está a situação dos imóveis que foram vendidos e devolvidos ou retomados pelas

instituições financiadoras (bancos), originando os processos de distratos contratuais conforme explanado no capítulo cinco desta pesquisa.

Atualmente a ocupação aproximada dos imóveis da área estudada não chega a atingir 40% do total de unidades, impossibilitando, portanto, uma estimativa de ocupação demográfica real e a hipótese de suas possíveis consequências.

Diante do exposto, verifica-se que explicar transformações espaciais como a ocorrida na área adotada por esta pesquisa, envolvem um conjunto amplo de fatores a considerar, cercados por uma legião de agentes e objetivos explícitos, tornando-se uma missão com fortes possibilidades de produzir resultados aparentemente inconsistentes, em razão das muitas possibilidades investigativas que margeiam uma infinidade de interpretações ao longo do processo, isso sem mencionar os obstáculos encontrados para o desenvolvimento da pesquisa, especialmente no que concerne as dificuldades de acesso às informações, especialmente as provindas do setor imobiliário, que insisti muitas vezes em mascarar ou ocultar alguns números, por se tratarem de dados estratégicos inerentes a viabilidade de sua comercialização.

Não obstante, diante de tais dificuldades, esta pesquisa constatou a real utilização do solo urbano como mercadoria, que se beneficia da infraestrutura pré ou pós existentes, devidamente planejada em operações associadas e ações realizadas em conjunto entre o poder público e os agentes imobiliários detentores do capital.

A implantação de Salvador *shopping*, funcionou como principal indutor das transformações espaciais da área, a permissividade na legislação deu aos investidores a possibilidade de utilização dos instrumentos jurídicos para criar na área da Av. Tancredo Neves a verticalização necessária para o aumento de seus lucros, além destes fatores afirmamos que o conceito de vida, trabalho, consumo e lazer, em um mesmo local, promovido pelos empreendimentos multiuso, é fortemente alicerçado pelas próprias limitações da mobilidade urbana nos grandes centros, associado a processos sociais mais amplos que na contemporaneidade exigem a criação de estratégias para que se obtenha o bem mais caro a todos os cidadãos do espaço urbano, a otimização do fator tempo.

REFERÊNCIAS

- ABRASCE - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE SHOPPING CENTER. [Portal]. Disponível em: <www.abrasce.com.br> Acesso em: 8 ago. 2017.
- _____. **Censo Brasileiro de Shopping Centers**. São Paulo, 2016.
- ABRAMO, A. **Grandes personagens da nossa história**. São Paulo: Abril Cultural, 1969. v.1.
- ABREU, C. **Capítulos de História Colonial**. Rio de Janeiro; Brasília: Civilização Brasileira; Instituto Nacional do Livro, 1976.
- ACCIOLI, de C. e S.; BRAZ AMARAL, I. **Memórias Históricas e políticas da Província da Bahia**. Salvador: Imprensa Oficial do Estado da Bahia, 1919.
- ADAS, M. **Panorama geográfico do Brasil: contradições, impasses e desafios**. 4. ed. São Paulo: Moderna, 2004.
- AETN - ASSOCIAÇÃO DOS EMPRESÁRIOS DA AV. TANCREDO NEVES. . [Portal]. Disponível em: <www.aetn.org.br> Acesso em: 12 jul. 2018.
- ANDRADE, A. B.; BRANDÃO, P. R. B. **Geografia de Salvador**. 2. ed. Salvador: EDUFBA, 2009.
- ANDRADE MENDONÇA. [Portal]. Disponível em: <<http://www.andrademendonca.com/>> Acesso em: 8 ago. 2017.
- ARAÚJO, J. A. Sobre a cidade e o urbano em Henri Léfèbvre. **Revista GEOUSP Espaço e Tempo**, São Paulo, n.31, p. 133 - 142, 2012.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 6023. Informação e documentação: referências - elaboração**. 2. ed. Rio de Janeiro, 2002.
- _____. Comissão de Estudo de Documentação. **NBR 6024: Informação e documentação - Numeração progressiva das seções de um documento escrito - Apresentação**. Rio de Janeiro, c2012.
- _____. **NBR 6027: Informação e documentação - Sumário - Apresentação**. Rio de Janeiro, c2012.
- _____. **NBR 6028: Resumos**. Rio de Janeiro, 2003.
- _____. **NBR 6034: Preparação de índice de publicações**. Rio de Janeiro, 2004.
- _____. **NBR 10520: Informação e documentação: citação em documentos - apresentação**. 2. ed. Rio de Janeiro, 2002.
- _____. **NBR 12225: títulos de lombada**. Rio de Janeiro, 1992.
- _____. **NBR 14724: Informação e documentação - Trabalhos acadêmicos - Apresentação**. 3. ed. Rio de Janeiro, 2011.
- AZEVEDO, P. O. de. **A alfândega e o mercado: memória e restauração**. Salvador: Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia do Estado da Bahia, 1985.
- AZEVEDO, T. de. **Povoamento da cidade de Salvador**. Edição Fac-similar. Salvador: Fundação Pedro Calmon, 2009.
- _____. **Povoamento da Cidade do Salvador**. Salvador: Itapuã, 1969.

BALDAUF, A. Shopping town USA. Victor Gruen, the Cold War, and the shopping mall. **Eurozine** [online], fev. 2008. (Publicado originalmente em alemão em L'Homme v. 17). Disponível em: <http://www.eurozine.com/articles/article_2008-0213-baldauf-en.html>. Acesso em: 12 maio 2016.

BARBOSA, R. **Ditadura e República**. Rio de Janeiro: Guanabara, 1932.

BAUMAN, Z. Globalização: consequências humanas. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.

BAUMAN, Z. **Vida para consumo: a transformação das pessoas em mercadoria**. Rio de Janeiro: Zahar, 2008.

BIS. [Portal]. Disponível em: <www.bis.org.br> Acesso em: 12 jan. 2017.

BOAVENTURA, E. M. **Metodologia da pesquisa: monografia, dissertação e tese**. São Paulo: Atlas, 2007.

BOULEVARD SIDE. [Portal]. Disponível em: <<http://www.boulevardsideempresarial.com.br>> Acesso em: 12 jul. 2018.

BONFIM J. D. **Salvador da Bahia: estudo geográfico do centro histórico e a sua integração sócio-urbana**, 2007.

BON, R. The future of international construction: secular patterns of growth and decline. **Habitat International**, v. 16, n. 3, 1992.

BORGES, Â. M. C. **Região Metropolitana de Salvador na transição econômica: estrutura produtiva e mercado de trabalho: relatório de pesquisa**. Salvador: UCSAL, 2014.

BORGES, Â. M. C.; CARVALHO, I. M. M. de. Segregação e Emprego. In: CARVALHO, I. M. M. de. et al (Org.). **Metrópoles na atualidade brasileira**. Salvador: EDUFBA, 2014.

BOULOS JÚNIOR, A. **História: sociedade & cidadania**. São Paulo: FTD, 2003.

BRANDÃO, M. D. de A. Estrutura Física, organização social e dinâmica do crescimento de Salvador. In: A CIDADE do Salvador. Salvador: Fundação para o Desenvolvimento da Ciência, 1999.

BRANDÃO, M. A.R. Origens da expansão periférica de Salvador. **Planejamento**, Salvador, v. 6, n. 2, 1978.

BRASIL. Secretaria de Assuntos Estratégicos. **A nova classe média brasileira: desafios que representa para a formulação de políticas públicas**. Brasília, 2011.

BRASIL. Presidência da República. Constituição da República Federativa do Brasil. **Diário Oficial da União**, Brasília, 5 out.1998. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 10 jun. 2018.

_____. Lei nº 601 de 18 de setembro de 1850: dispõe sobre as terras devolutas do Império. **Coleção Leis do Brasil**, v.1, p. 303, 1850. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L0601-1850.htm>. Acesso em: 10 jun. 2018.

_____. Decreto-lei nº 58 de 10 de dezembro de 1937. Dispõe sobre o loteamento e a venda de terrenos para pagamento em prestações. **Diário Oficial da União**,

Brasília, 13 dez. 1937. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/De1058.htm. Acesso em: 10 jun. 2018.

_____. Lei nº 10.931 de 02 de agosto de 2004. Dispõe sobre o patrimônio de afetação de incorporações imobiliárias, Letra de Crédito Imobiliário, Cédula de Crédito Imobiliário, Cédula de Crédito Bancário. **Diário Oficial da União**, Brasília, 3 ago. 2004.

Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato20042006/2004/lei/l10.931.htm. Acesso em: 14 jun. 2018.

_____. Lei 4.504 de 30 de novembro de 1964. Dispõe sobre o Estatuto da Terra. **Diário Oficial da União**, Brasília, 30 nov. 1964. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L4504.htm Acesso em: 10 jun. 2018.

_____. Lei nº 10.257 de 10 de junho de 2001. Estatuto da Cidade. **Diário Oficial da União**, Brasília, 11 jul. 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em: 4 maio 2018.

BRUNA, G. C. ; VARGAS, H. C. **A versão brasileira de shopping center e o desenho urbano**: SC Iguatemi (1966) e SC pátio Higienópolis (1999). Paper, FAU-USP, 2004.

BUENO, E. **Brasil**: uma história: cinco séculos de um país em construção. Rio de Janeiro: Leya, 2012.

CAGED - CADASTRO GERAL DE EMPREGADOS E DESEMPREGADOS. [Portal]. Disponível em: www.caged.gov.br/ Acesso em: 6 jan. 2018.

CARDOSO, F. H. **Incentivo do estado e desenvolvimento**: uma análise sobre o crescimento da área da construção civil. Londrina: Departamento de Ciências Sociais. Universidade Estadual de Londrina, 2013.

CARLOS, A. F. A. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011. 157 p.

CARLOS, A. F. A.; VOLOCHKO, D.; ALVAREZ, I. P. **A cidade com negócio**. São Paulo: Contexto, 2015. p.64.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983. (original 1976).

_____. **La ciudad inafomacional**. Madrid: Alianza Editorial, 1995.

_____. **O poder da identidade**. 2. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CAROSO C.; TAVARES F.; PEREIRA C. **Baía de Todos os Santos**: aspectos humanos. Salvador: EDUFUBA, 2011.

CARVALHO, I. M. M. de (Org.). **Como anda Salvador**. 2. ed. Salvador: EDUFBA, 2008.

_____. **Estrutura social e organização social do Território na Região Metropolitana de Salvador**: Relatório de pesquisa. Salvador: [EDUFBA], 2014.

CARVALHO, I. M. M de; PEREIRA, G. C. A cidade como negócio. **EURE: Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales**. Santiago de Chile, v. 39, n. 118, p. 5- 26, 2013.

LIPOVETSKY, G. **A Era do Vazio**. Barueri: Manole, 2005.

CATABAS EMPREENDIMENTOS. [Portal]. Disponível em:
<<http://www.catabas.com.br/>> Acesso em: 12 jul. 2018.

CHOAY, F. **O urbanismo: utopias e realidades**. São Paulo: Perspectiva, 2015.

COELHO FILHO, J. M. et al. Perfil de utilização de medicamentos por idosos em área urbana do Nordeste do Brasil. **Rev. Saúde Pública**, v.38, 2004.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. 4. ed. 6. imp. São Paulo: Ática, 2005.

_____. **Trajetórias geográficas**. 6. ed. São Paulo: Bertrand Brasil, 1997.

_____. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para a discussão. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (Org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011. p. 40-51.

COMISSÃO DO PLANO DA CIDADE DO SALVADOR CONFERÊNCIAS. Semana do Urbanismo, 20-27 de outubro de 1935. Salvador: Cia Editora e Graphica da Bahia, 1935.

CYRELA. [Portal]. Disponível em: <<https://www.cyrela.com.br/ba>> Acesso em: 12 jul. 2018.

ENGELS, F. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. Lisboa: Editorial Presença, 1975. (original de 1845).

FARAH, M. J. et al. **Brain activity underlying mental imagery: An ERP study**. [S.l.]: [s.n.], 1988. (Manuscript submitted for publication).

FAUSTO, B. **História do Brasil**. São Paulo: EDUSP, 2012.

FERNANDES, A. ; GOMES, M. A. A. de F. Idealizações urbanas e a construção da Salvador moderna 1850 – 1920. In:_____. (Org.). **Cidade & história: modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX**. Salvador: FAU – Faculdade de Arquitetura da UFBA, 1992. p.55.

FERNANDES, A. et al. O EPUCS e a cidade do Salvador nos anos 40: urbanismo e interesse público. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO- ENANPARQ, 1., 2010, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: ANPARQ, 2010. Disponível em: <<https://www.anparq.org.br/dvd-enanparq/simposios/171/171-615-1-SP.pdf>>. Acesso em: 28 maio 2017.

_____. **Acervo do EPUCS contextos percursos acesso**. Salvador: UFBA, 2014.

_____. Salvador, PDDU 2008: agonia do espaço público. **Terra Magazine- Política**, mar. 2008. Disponível em:
<<http://terramagazine.terra.com.br/interna/0,,OI2705302-EI6578,00.html>>. Acesso em: 5 jan. 2018.

FERNANDES, E. Do código civil ao estatuto da Cidade: algumas notas sobre a trajetória do Direito Urbanístico no Brasil. In: VALENÇA, M. M. (Org.). **Cidade (I)legal**. Rio de Janeiro: Mauad X, 2008.

FERREIRA, A. B. de H. **Aurélio século XXI** : o dicionário da língua portuguesa . Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

FIGUEIREDO, G. **Produção imobiliária da Cidade de Salvador: entre o público e o privado**. Salvador: EDUFBA, 2015.

FIPE - FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS. [Portal]. Disponível em: <www.fipe.org.br> Acesso em: 12 jan. 2018.

FONSECA, F. L. da. **Arquitetura Militar da Cidade do Salvador**. 1971. Tese (Doutorado em Arquitetura)- FAUFBA, Universidade Federal da Bahia - UFBA, Salvador, 1971.

FOUCALT, M. **As palavras e as coisas**: uma arqueologia das ciências humanas. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

FRÚGOLI JÚNIOR, H. **Shopping centers. Espaço, cultura e modernidade nas cidades brasileiras**. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992

FREIRE, G. **Casa grande e senzala**. 51.ed. rev. São Paulo: Global, 2006. (original de 1933).

FREITAG, B. **Teorias da Cidade**. Campinas, SP: Papyrus, 2006.

GARREFA, F. **Arquitetura do comércio varejista em Ribeirão Preto**: a emergência e a expansão dos shoppings centers. 2002. Dissertação (Mestrado)- EESC-USP, São Carlos, 2002.

GOOGLE EARTH. [Portal]. Disponível em: <<https://earth.google.com/web/>> Acesso em: 15 jan. 2018.

GOOGLE MAPS. [Portal]. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps>> Acesso em: 15 jan. 2018.

GORDILHO-SOUZA, A. M. Os desafios do habitar na metrópole atual: privatização seletiva e exclusividade na expansão urbana de Salvador. In: NASCIMENTO, J.; GAMA, H. (Org.). **A urbanização em três tempos**: colônia, república e império. Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, 2011. p. 371-404

_____. **Limites do habitar**: segregação e exclusão na configuração urbana contemporânea de Salvador e perspectivas no final do século XX. 2. ed. Salvador: EDUFBA, 2008.

_____. As Cidades na cidade. In: LUZ, Ana Maria de Carvalho... [et al.]. **Quem faz Salvador**. Salvador: UFBA, 2002.

_____. Favelas, invasões e ocupações coletivas nas grandes cidades brasileiras: (Re) qualificando a questão para Salvador. **Cadernos Metrôpoles**, n. 5, p.63-89, 2001.

_____. **Invasões e intervenções públicas**: uma política de atribuição espacial em Salvador, 1946-1989. 1990. Dissertação (Mestrado)- IPPUR/UFRJ, Rio de Janeiro, 1990.

GRANDE dicionário Larousse cultural da língua portuguesa. São Paulo: Nova Cultural, 1999.

GUIA GEOGRÁFICO. [Portal]. Disponível em: <<http://www.salvador-antiga.com/>> Acesso em: 15 jan. 2018.

GUIDDENS, A. Modernização pós-tradicionista. In: GUIDDENS, A. et al. **Modernização reflexiva**: política, tradição e estética na ordem social moderna. São Paulo: Ed. USP, 1997.

HARVEY, D. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. **Espaço e Debates**, São Paulo, n.39, p. 48-64, 1996.

_____. O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. **Espaço & Debates**, São Paulo, ano 2, n. 6, p. 6-35, 1982.

HARVEY, D. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980. [1973]. p.34-41.

HELBOR. [Portal]. Disponível em: <www.helbor.com.br/> Acesso em: 2 fev. 2018.

HENRIQUE, W. Mercado imobiliário e mercantilização da natureza em Salvador e Região Metropolitana. **Revista Mercator**, Fortaleza, v.10, n. 21, p 63-80, jan/abr. 2011. Disponível em: <<http://www.mercator.ufc.br/index>> Acesso em: 8 maio 2018.

HERSCHMANN, M. M.; PEREIRA, C. A. M. (Org.). **A invenção do Brasil Moderno: medicina, educação e engenharia nos anos 20-30**. Rio de Janeiro: Rocco, 1994.

HIRSCH, J. **Globalizacion, Capital y Estado**. Cidade do México: Universidade Autônoma Metropolitana, 1998.

HOLANDA, S. B. **Raízes do Brasil**. 26. ed. 28. reimpr. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. [Portal]. Disponível em: <www.ibge.gov.br> Acesso em: 8 ago. 2017.

_____. **Censo Demográfico 2010**. Disponível em: <<https://ww2.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010>> Acesso em: 8 ago. 2017.

_____. **Produto Interno Bruto (PIB) - Indústria da Construção Civil. Sistema de Contas Nacionais Trimestrais Referência 2000 (IBGE/SCN 2000 Trim.) - SCN4_PIBICCV4**. Disponível em: <www.ipeadata.gov.br>. Acesso em: 8 ago. 2017.

IMOVELWEB. [Portal]. Disponível em: <www.imovelweb.com.br> Acesso em: 12 jul. 2018.

LACOSTE, Y. **Dicionário de Geografia**. Lisboa: Teorema, 2005.

_____. **O Direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991. (Original de 1968).

_____. **Espacio y política: El derecho a la ciudad, II**. Barcelona: Ediciones Península, 1972.

_____. **Le retour de la dialectique: 12 mots clef pour le monde moderne**. Paris: Messidor/Éditions Sociales, 1986.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2008.

LEITE, R. C. N. **E a Bahia civiliza-se: ideais de civilização e cenas de anticivilidade em um contexto de modernidade urbana em Salvador, 1912-1916**. 1998. Dissertação (Mestrado em História)- Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia - UFBA, Salvador, 1998.

LEMONS, C. B. O shopping center como espaço público na experiência urbana de Belo Horizonte. In: PINTAUDI, S. M.; FRÚGOLI Jr., H. **Shopping centers**. Espaço, cultura e modernidade nas cidades brasileiras. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992.

LESSA, R. **A Invenção Republicana**. Salvador: Topbooks, 1999.

LIZ CONSTRUÇÕES. [Portal]. Disponível em:

<<http://www.lizconstrucoes.com.br/>>/Acesso em: 12 jul. 2018.

LÖSCH, A. **The economics of location**. New Haven: Yale University Press, 1954.

MAIS DE SALVADOR. [Portal]. Disponível em:

<<http://maisdesalvador.blogspot.com.es>> Acesso em: 8 ago. 2017.

MARICATO, E. Metrôpole, legislação e desigualdade. **Estudos Avançados**, São Paulo, v.17, 2003.

_____. **Metrôpole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência**. São Paulo: Hucitec, 1996.

MARICATO, E.; FERREIRA, J. S. W. Operação urbana consorciada: diversificação urbanística participativa ou aprofundamentos da desigualdade? In: OSÓRIO, L. M. (Org.). **Estatuto da cidade e reforma urbana: novas perspectivas para as cidades brasileiras**. Porto Alegre: Sérgio Fabris, 2002.

MARINS, P. Habitação e vizinhança: limites da privacidade no surgimento das metrópoles brasileiras. In: SEVCHENKO, N. **História da vida privada no Brasil**. São Paulo: Cia. Das Letras, 1999. v.3.

MARQUES, F. S. Análise econômica da construção civil. In: TIGRE, P. B., et al. **Setor de construção civil: Segmento de edificações**. Brasília: SENAI-DN, 2005. cap. 1.

MARTIN, C. Ruas. In: SITTE, C. A construção das cidades segundo seus princípios artísticos. Tradução de Ricardo Ferreira Henrique. São Paulo: Ática, 1992. p.187.

MARX, K. **O Capital**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008. v. 6

MARX, K. ; ENGELS, F. **A Ideologia Alemã**. São Paulo: Moraes, 1984. (orig. 1846).

MARX, M. **Nosso chão; do sagrado ao profano**. São Paulo: EDUSP, 1989.

MATEDDI, M. R. **As invasões de Salvador, uma alternativa habitacional**. 1989. Dissertação (Mestrado) Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais. Universidade Federal da Bahia -UFBA, Salvador, 1989.

MATTA, A. E. R. Governadores e interventores da Bahia Republicana: testemunho de transformações das estruturas sociais do Estado. In: _____. **Bahia Republicana: governadores e interventores**. Salvador: UCSAL, 2000. (Coleção IFCH/Coletâneas, n. 1).

MELLO, M. M. **Salvador multiimagética: a imagem do Bairro do Comércio construída através dos cartões-postais (1890-1950)**. 2004. Dissertação (Mestrado)-Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia - UFBA. Salvador: UFBA, 2004.

_____. **Modas, arquiteturas e cidades: interfaces, conexões e interferências**. 2010. Tese (Doutorado)-Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia - UFBA. Salvador, 2010.

MISES, L. V. **Marxismo desmascarado**. Campinas,SP: VIDE Editorial, 2015.

MONDIAL SALVADOR. [Portal]. Disponível em:

<<http://www.helbor.com.br/imoveis/mondialsalvador>> Acesso em: 12 jul. 2018.

MUNDO PLAZA [Portal]. Disponível em: <www.condominiomundoplaza.com.br>

Acesso em: 12 jul. 2018.

NEGRI, S. M. Segregação sócio-espacial: alguns conceitos e análises. **Coletâneas do Nosso Tempo**, ano VII, v.8, n.8, p.129-153, 2008.

NUNES, D.; SERRA, O. **Projeto de Lei do PDDU e Salvador**: uma avaliação.

Disponível em: <http://participasalvador.com.br/2016/02/02/professores-debora-nunes-e-ordep-serra-avaliam-projeto-de-lei-do-pddu-de-salvador/> Acesso em: 18 dez. 2016.

ODEBRECHT REALIZAÇÕES. [Portal]. Disponível em:

<<https://www.orealizacoes.com.br/>> Acesso em: 12 jul. 2018.

OLIVEIRA, M. R. N. **A área do Iguatemi**: o novo centro econômico da cidade do Salvador: uma análise da produção espacial de novas centralidades. 2003.

Dissertação (Mestrado em Geografia)-Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia- UFBA, Salvador, 2003.

_____. A centralidade do Iguatemi. In: NASCIMENTO, J.; GAMA, H. (Org.). **A urbanização de Salvador em três tempos**: Colônia, Império e República.

Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, 2011. v.2.

_____. **A produção de escassez do espaço urbano**: um estudo sobre o boom imobiliário, uso de TRANSCONS e apropriação de mais-valia fundiária urbana em

Salvador-BA (1968-2008). 2013. Tese (Doutorado) - Universidade Federal da Bahia - UFBA, Faculdade de Arquitetura, Salvador, 2013.

OMS – ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. [Portal]. Disponível em:

<<http://www.who.int/eportuguese/countries/bra/pt/>> Acesso em: 18 jan. 2018.

PADILHA, V. **Shopping center**: a catedral das mercadorias e do prazer reificado.

2003. Tese (Doutorado)– Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003.

PARK, R. E. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano.

In: VELHO, O. G. (Org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1976. p. 26-67.

PARK, R. E.; BURGESS, E. W.; MAC KENZIE, R. D. **The city**. Chicago: University of Chicago Press, 1925.

PEGURER, C. **Terras públicas e usos privados, áreas reservadas no**

parcelamento do solo: estudo de caso para o município de Santo André. 2012.

Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo)- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-14062012-162125/>>. Acesso em: 9 jan. 2018

PINHEIRO, E. P. **Europa, França e Bahia**: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador). 2. ed. Salvador: EDUFBA, 2011.

PINTAUDI, S. M. O shopping center no Brasil: condições de surgimento e estratégias de localização. In: PINTAUDI, S. M. ; FRÚGOLI JR. H. (Coord.).

Shopping centers: espaço, cultura e modernidade nas cidades brasileiras. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista (Unesp), 1992.

Pinto de Aguiar, Notas sobre o Enigma Baiano (Salvador, Progresso, 1958)

PMS - PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR. **Lei nº 6.586 de 03 de agosto de 2004.** Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município do Salvador – PDDU 2004. Salvador, 2004. Disponível em: <http://www.educacao.salvador.ba.gov.br/site/documentos/espacovirtual/espacoegislacao/GERAL/LOCAL/lei%20%20n%C2%BA%2065862004%20pddu.pdf>. Acesso em: 21 jan. 2017.

_____. **Lei nº 7.400/2008 de 20 de fevereiro de 2008.** Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município do Salvador – PDDU 2007 e dá outras providências. Salvador, 2008.

PNUD. [Portal]. Disponível em: < www.br.undp.org/ > Acesso em: 18 jan. 2018.

POMBO, R. **História do Brasil.** São Paulo: Egéria, 1999. v. 1

PRADO JÚNIOR, C. **História Econômica do Brasil.** 6. ed. São Paulo: Brasiliense, 1961.

_____. **Formação do Brasil contemporâneo.** 8. ed. São Paulo: Brasiliense, 1965.

PRÉTECEILLE, E. A evolução da segregação social e das desigualdades urbanas: o caso da metrópole parisiense nas últimas décadas. **Caderno CRH: Revista do Centro de Recursos Humanos**, Salvador, n. 36, p.27-48, 2003.

PUJADAS, C. et al. Consumo sostenible ante la crisis global. **Revista de Ciencia Política**, Buenos Aires, n. 8, 2009.

RHEDA, R. **Arca sem Noé:** histórias do Edifício Copan. Rio de Janeiro: Record, 2010.

RIBEIRO, D. **O povo brasileiro:** a formação e o sentido do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

RIBEIRO, E. M. A.; DEBEFFE, C. Poder público municipal e propriedade fundiária urbana. In: FUNDAÇÃO CENTRO DE PESQUISAS E ESTUDOS – CPE. **Habitação e urbanismo em Salvador.** Salvador, 1979. p. 81 -220.

RIBEIRO, L. C. de Q. **Dos cortiços aos condomínios fechados:** as formas de produção de moradia da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; IPPUR/UFRJ: FASE, 1997.

RISÉRIO, A. **Uma história da Cidade da Bahia.** Rio de Janeiro: Versal, 2004.

ROA, Ó. A. A. **A cidade segmentada:** teoria econômica institucional urbana e reconstrução histórico-social da estruturação residencial de uma metrópole latino-americana, Bogotá 1950-2008. 2009. 350 fl. Tese (Doutorado) – IPPUR/ UFRJ, Rio de Janeiro, 2009.

SÁ, A.; MOTA, F. **Um diálogo da arquitetura com a cidade.** São Paulo: VJ, 2009.

_____. **Um diálogo da arquitetura com shopping centers.** São Paulo: VJ, 2016.

SALVADOR. **Disponibilidade de terras:** inventário de loteamentos. Salvador, 1977.

_____. **Lei Orgânica do Município de Salvador/BA.** 2006. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/lei-organica-salvador-ba>>. Acesso em: 21 jan. 2017.

SALVADOR BUSINNES E FLAT. [Portal]. Disponível em:
<<https://www.salvador.businessflat.com.br/pt-br/>> Acesso em: 12 jul. 2018.

SALVADOR, F. V. do. **História do Brasil**. São Paulo; Rio de Janeiro: Weiszflog Irmãos, 1969.

SALVADOR PRIME. [Portal]. Disponível em: <<https://www.salvadorprime.com.br/>> Acesso em: 12 jul. 2018.

SAMPAIO, T. **História da Fundação da Cidade do Salvador**. Bahia, Tipografia Beneditina, 2011. (original 1949).

SÁNCHEZ, J. E. **Espacio, economia y sociedad**. 1. ed. Madrid: Siglo XXI de Madrid; España Editores. S.A., 1991

SANTOS, M. **Por uma geografia nova**. São Paulo: Hucitec; Edusp, 1978.

_____. **O Centro da Cidade do Salvador: estudo de Geografia Urbana**. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Salvador: Edufuba, 2008.

_____. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: EDUSP, 2009.

_____. **Território globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec, 1994.

SCHEINOWITZ, A. S. **O macroplanejamento da aglomeração de Salvador**. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo; EGBA, 1998. (Coleção Apoio, 24).

SEDUR - SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO E URBANISMO. [Portal]. Disponível em: <<http://www.sucom.ba.gov.br/>> Acesso em: 6 jan. 2018.
SEINFRA - SECRETARIA DE INFRA-ESTRUTURA. [Portal]. Disponível em: <<http://www.infraestrutura.ba.gov.br/>> Acesso em: 6 jan. 2018.

SENNA, Francisco. Forte e Farol da Barra uma fortaleza de muitas formas, sempre bela. **Tribuna da Bahia**. Suplemento especial Fortes da Bahia, Salvador. n. 4, p. 4 e 5, 18 abr. 2002.

_____. A cidade do Salvador: uma breve regressão histórica. **Revista da Bahia**, Salvador, n. 2, set. 1997.

SILVA, A. M. L. **Aspectos socioespaciais da cidade de salvador na primeira república**: o governo de J. J. Seabra. 2013. Dissertação (Mestrado)- Programa de Pós-Graduação em Geografia, do Departamento de Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia - UFBA, Salvador, 2013.

SILVA, B.-C. N. et al. **Atlas escolar da Bahia: espaço geo-histórico e cultural**. 2. ed. João Pessoa: Grafeset, 2004.

SILVA, Liliane; NETO, Joaquim e SILVA, Ariadne, **Paisagens Mediadas: olhares sobre a imagem urbana**. Salvador, UNIFACS, 2008, p.19

SIMAS FILHO, Américo. **A propósito de Luís Dias, mestre das obras da cidade do Salvador e decano dos arquitetos brasileiros**. Salvador: Fundação Gregório de Matos, 1998.

SIMAS FILHO, A. (Coord.). **Evolução física de Salvador 1549 a 1800**. Salvador: CEAB; Faculdade de Arquitetura da UFBA; Fundação Gregório de Mattos, 1998.

SINART - SOCIEDADE NACIONAL DE APOIO RODOVIÁRIO E TURÍSTICO. [Portal]. Disponível em: <<http://www.sinart.com.br/>> Acesso em: 6 jan. 2018.

SINDUSCON-BA. **A construção civil na Bahia nos últimos anos**. Salvador: 2011.

SINGER, P. A economia urbana de um ponto de vista estrutural: o caso de Salvador. In: SOUZA, G. A. A.; FARIA, V. (Org.). **Bahia de todos os pobres**. Petrópolis: Vozes, 1980.

_____. **Economia política da urbanização**. 11. ed. São Paulo: Brasiliense, 1987.

SKYSCRAPERCITY. [Portal]. Disponível em: <<https://www.skyscrapercity.com/>> Acesso em: 12 jul. 2018.

SMITH, A. **A riqueza das Nações**. São Paulo: Nova Cultural; Círculo do Livro, 1996.

SPINOLA, N. D. **A trilha perdida: caminho e descaminhos do desenvolvimento baiano no século XX**. Salvador: Editora Unifacs, 2009.

_____. **30 anos de indústria, comércio e turismo na Bahia, 1966/1996**. Salvador: Governo do Estado d Bahia – Secretaria de Indústria e Comércio e Mineração, 1997.

SPÍNOLA, V. **Trajatória da indústria na Bahia: (des) encontro entre as cadeias petroquímicas e automotivas**. Prêmio FIEB de Economia/2009. Salvador: Sistema FIEB, 2009. Disponível em: <http://www.fieb.org.br/premioeconomia/livro_2009.pdf> Acesso em: 20 out. 2010.

SPOSITO, M. P. Algumas reflexões e muitas indagações sobre as relações entre juventude escola no Brasil. In: ABRAMO, H.; BRANCO, P.P.M. (Org.). **Retratos da juventude brasileira: análises de uma pesquisa nacional**. São Paulo: Instituto Cidadania; Fundação Perseu Abramo, 2005.

SYENE EMPREENDIMENTOS. [Portal]. Disponível em: <<http://www.syene.com.br/>>/Acesso em: 12 jul. 2018.

TAVARES, L. H. D. História da Bahia. **Correio da Bahia**. Encarte das edições de domingo, maio 2002.

TAVARES, M. da C. **Da substituição de importações ao Capitalismo financeiro: ensaios sobre economia brasileira**. 4. ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1975.

TEIXEIRA, C. et al. **A grande Salvador: posse e uso da terra**. Salvador: Governo do Estado da Bahia, Secretaria de Saneamento e Desenvolvimento Urbano. Cia Estadual de Desenvolvimento Urbano (CEDURB), 1978.

VALLADARES, J. **Bêabá da Bahia: guia turístico**. [S.l.]: [s.n.], 2012.

VASCONCELOS, P. de A. **Dois Séculos do pensamento sobre a Cidade**. Salvador: Edufba; Ilhéus: Editus, 2012.

VASCONCELOS, P. de A. **Salvador, transformações e permanências (1549-1999)**. Ilhéus: Editus, 2002.

VELHO, O. G. (Org.). **O fenômeno urbano**. 4. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

VENTURA, R. **Estilo tropical: história cultural e polêmicas literárias no Brasil – 1870- 1914**. São Paulo: Cia. das Letras, 1991.

VERGER, P. **Notícias da Bahia de 1850**. Salvador: Corrupio; F.C.Ba, 1981.

VESPÚCIO, A. **Novo Mundo**: cartas de viagens e descobertas. Porto Alegre: L&PM Editores, 1984

VILLAÇA, F. J. M. Dilemas do Plano Diretor. In: FUNDAÇÃO PREFEITO FARIA LIMA - CEPAM. **O município no século XXI**: cenários e perspectivas. [S. l.], 1999.

VIVA REAL. [Portal]. Disponível em: <www.vivareal.com.br> Acesso em: 12 jul. 2018.

WEBER, M. A dominação não-legítima (tipologia das cidades). In: WEBER, M. **Economia e sociedade**: fundamentos da sociologia compreensiva. Brasília – DF: Editora UnB, 2004. v.2. (original de 1921).

WIRTH, L. **Urbanism as a Way of Life, em Community life and social policy, selected**. Chicago: University of Chicago Press, 1956.

ZAPIMÓVEIS. [Portal]. Disponível em: <www.zapimoveis.com.br> Acesso em: 12 jul. 2018.

APÊNDICE A - Ficha técnica e fotografia do Edifício Mundo Plaza

Ficha Técnica:	
Nome do Empreendimento	MUNDO PLAZA
Conceito	Mixed Use
Data da Inauguração	2010
Área do terreno m ²	6359
Tipologia	Complexo Multiuso
Número de Torres	2
Número de Pavimentos	34/28 e street mall com 66 lojas
Número de unidades residenciais	254
Área das unidades residenciais	44,52 m ² a 107,60 m ²
Número de unidades comerciais	704 salas e 66 lojas
Área das unidades comerciais	29,45 m ² a 834,40 m ²
Projeto	André Sá e Francisco Mota
Construtora/Incorporadora	Odebrecht
Valor médio da área residencial m ²	R\$ 7.151,30
Valor médio da área comercial m ²	R\$ 10.000,00
Endereço	Av. Tancredo Neves, 620, Caminho das Árvores



Fonte: Dados da Construtora Odebrecht Realizações.

Nota: Produção da autora desta dissertação (2018).

APÊNDICE B - Ficha técnica e fotografia do Edifício Boulevard Side

Ficha Técnica:	
Nome do Empreendimento	BOULEVARD SIDE
Conceito	Mixed Use
Data da Inauguração	mai/12
Área do terreno	10455
Tipologia	complexo multiuso
Número de Torres	2
Número de Pavimentos	28/37
Área das Unidades Residenciais	90 a 94 m ²
Área das Unidades Comerciais	29 a 725m ²
Número de unidades Residencial	380 apartamentos/studios
Número de Unidades Comercial	273 salas/conjunto de salas
Construtora/Incorporadora	Odebrecht
Valor médio da área residencial	R\$ 5.098,00
Valor médio da área Comercial m ²	R\$ 7.080,00
Projeto	Jean Gaston, Epaminondas Berbet e Angela Gavazz
Endereço	Rua Ewerton Visco, n° 290, Caminho das Árvores



Fonte: dados da Construtora Odebrecht Realizações.

Nota: Produção da autora desta dissertação (2018).

APÊNDICE C - Ficha técnica e fotografia do Edifício Salvador *Shopping Business*

Ficha Técnica da Edificação	
Nome do Empreendimento	SALVADOR SHOPPING BUSINESS
Conceito	Facilities Office
Data da Inauguração	2012
Área do terreno	10.400 m ²
Tipologia	Comercial
Número de Torres	2
Número de Pavimentos	25
Área das Unidades Comerciais	33 a 334 m ²
Número de Unidades Comercial	800 salas comerciais
Construtora/Incorporadora	Cyrela & Andrade Mendonça
Valor médio da área comercial m ²	R\$ 7.510,00
Projeto	André Sá e Francisco Motta
Endereço	Alameda Salvador, n° 1057, Caminho das Árvores



Fonte: Dados do Consórcio Cyrela & Andrade Mendonça.

Nota: Produção da autora desta dissertação (2018).

APÊNDICE D - Ficha técnica e fotografia do Edifício Mandarin

Ficha Técnica da Edificação	
Nome do Empreendimento	MANDARIM SALVADOR SHOPPING
Conceito	Facilities Home
Data da Inauguração	2012
Tipologia	Apartamentos/Lofts e duplex
Número de Torres	1
Número de Pavimentos	36
Área das Unidades Residenciais	De 43 à 133m ²
Número de unidades Residencial	398
Construtora/Incorporadora	Cyrela Brazil Realty
Tipo do Empreendimento	Residencial
Valor médio da área residencial	R\$ 6618, 58
Projeto	Itamar Berezin
Endereço	Rua Frederico Simões, nº 370 - Caminho das Árvores



Fonte: Dados da Construtora Cyrela Brazil Realty,
 Nota: Produção da autora desta dissertação (2018).

APÊNDICE E - Ficha técnica e fotografia do Edifício Salvador Business & Flat

Ficha Técnica da Edificação	
Nome do Empreendimento	SALVADOR BUSINNES E FLAT
Conceito	Businnes e Flat
Data da Inauguração	2012
Tipologia	Flat/Hotel
Número de Torres	1
Número de Pavimentos	30
Número de unidades Residenciais	156 apartamentos + 4 lojas
Área das Unidades Residenciais	25 a 50m ²
Número de Unidades comerciais	79 salas comerciais
Área das Unidades Comerciais	25 a 3250m ²
Construtora/Incorporadora	Catabas Empreendimentos Imobiliários
Endereço	Rua Alceu Amoroso Lima, nº 440, Caminho das Árvores
Tipo do Empreendimento	Flat e business
Valor médio da área residencial m ²	R\$ 7.597,00
Valor médio da área comercial m ²	R\$ 5.330,68



Fonte: Dados da Construtora Catabas Empreendimentos Imobiliários.

Nota: Produção da autora desta dissertação (2018).

APÊNDICE F - Ficha técnica e fotografia do Edifício Salvador *Office & Pool*

Ficha Técnica da Edificação	
Nome do Empreendimento	SALVADOR OFFICE & POOL
Conceito	Office
Data da Inauguração	2012
Tipologia	Comercial
Número de Torres	1
Número de Pavimentos	22
Número de Unidades Comercial	195 salas e 3 lojas
Área das Unidades Comerciais	salas de 28 a 437m ² e lojas com 130m ²
Construtora/Incorporadora	Catabas Empreendimentos Imobiliários
Endereço	Rua Alceu Amoroso Lima , 172, Caminho das Árvores
Valor médio da área comercial m ²	R\$ 7316,98



Fonte: Dados da Construtora Catabas Empreendimentos Imobiliários.

Nota: Produção da autora desta dissertação (2018).

APÊNDICE G - Ficha técnica e fotografia do Edifício Salvador Prime

Ficha Técnica da Edificação	
Nome do Empreendimento	SALVADOR PRIME
Conceito	Prime Home e Prime Work
Data da Inauguração	2015
Tipologia	Complexo Multiuso
Número de Torres	4
Número de Pavimentos	27/28/ e 29 pavimentos
Número de unidades Residencial	1190 unidades de apartamentos
Área das Unidades Residenciais	De 51 a 72m ²
Número de Unidades Comercial	400 salas e 187 flats
Área das Unidades Comerciais	340 salas, 187 quartos de hotel e street mall com 30 lojas
Projeto	Antonio Caramelo e Eduardo Brandão
Construtora/Incorporadora	COPASA/Syene Empreendimentos
Endereço	Av. Tancredo Neves, nº2227 – Caminho das Árvores
Tipo do Empreendimento	Prime Home e Prime Work
Valor médio da área residencial m ²	R\$ 5.832,00
Valor médio da área comercial m ²	R\$ 5.800,00



Fonte: Dados da Construtora Syene Empreendimentos.

Nota: Produção da autora desta dissertação (2018).

APÊNDICE H - Ficha técnica e fotografia do Edifício CEO Salvador Shopping

Ficha Técnica da Edificação	
Nome do Empreendimento	CEO SALVADOR
Conceito	Business Center
Data da Inauguração	mar/13
Tipologia	Comercial
Número de Torres	2
Número de Pavimentos	31 pavimentos
Número de Unidades Comercial	920
Área das Unidades Comerciais	460 salas por torre
Projeto	André Sá e Francisco Mota
Construtora/Incorporadora	Cyrela, Grupo JCPM, Jotagê Engenharia
Endereço	Av. Tancredo Neves , 2915, Pituba
Valor médio da área comercial m ²	R\$ 5.072,00



Fonte: Dados do Consórcio Cyrela & Andrade Mendonça e Jotagê Eng^a
 Nota: Produção da autora desta dissertação (2018).

APÊNDICE I - Ficha técnica e fotografia do Edifício Mondial

Ficha Técnica da Edificação	
Nome do Empreendimento	MONDIAL SALVADOR
Conceito	<u>Home&Office</u>
Data da Inauguração	<u>jun/16</u>
Área do terreno	4.608,75 m ² .
Área Construída	
Tipologia	Residencial 1,2 e 3 dormitórios, suítes e salas comerciais
Número de Torres	2
Número de Pavimentos	44
Área das Unidades Residenciais	44 m ² a 121 m ² .
Número de unidades Residencial	261 apartamentos
Número de Unidades Comercial	196 salas
Construtora/Incorporadora	<u>Helbor</u>
Valor médio da área residencial	R\$ 5.811,00
Valor médio da área comercial m ²	R\$ 6.630,00
Projeto	<u>Ivan Smarcevisky</u>
Endereço	Rua Alceu Amoroso Lima , 276-A - Caminho das Árvores - Salvador – BA



Fonte: Dados da Construtora Helbor.

Nota: Produção da autora desta dissertação (2018).