

# A REESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO INTRA-URBANO: A AVENIDA LUÍS VIANA FILHO (AV. PARALELA) EM SALVADOR-BA

Marcelo Amorim Correia<sup>1</sup>  
UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA  
R. Arquimedes Gonçalves, 98, Apt. 801 – Nazaré – CEP: 40050-300  
Salvador-Bahia-Brasil  
[correiacelo@yahoo.com.br](mailto:correiacelo@yahoo.com.br)

“El espacio no es un *objeto científico* descarriado por la ideología o por la política; siempre ha sido político y estratégico. Si bien dicho espacio tiene un aspecto neutro, indiferente con respecto al contenido, por tanto ‘puramente’ formal, abstraído de una abstracción racional, es precisamente porque ya está ocupado, acondicionado, porque ya es objeto de estrategias antiguas, de las que no siempre se consigue encontrar las huellas.”

LEFEBVRE (1976: 46)

## 1. INTRODUÇÃO

O presente artigo se propõe a uma reflexão sobre a reestruturação da Avenida Luis Viana Filho, localizada na Cidade do Salvador, como resultado da análise de dados empíricos, obtidos a partir de levantamento bibliográfico nos diferentes órgãos governamentais e também da pesquisa de campo. Parte-se da necessidade de refletir sobre a (re)produção do espaço urbano numa escala *intra-urbano*<sup>2</sup>. Utilizamos como ponto de partida a análise do planejamento e da gestão na cidade, todavia, a preocupação primordial era entender o movimento intrínseco ao processo de (re) produção.

Essa breve discussão não teve um caráter de responder ou elucidar os problemas decorrentes do Brasil urbano; a macrocefalia, característica comum aos

---

<sup>1</sup> Mestrando em Geografia pela UFBA, Graduado em Geografia pela UCSAL, Especialista em Metodologia do Ensino Superior pelo CEPOM, coordenador e professor do Curso de Licenciatura em Geografia das Faculdades Jorge Amado (FJA), professor do Curso de Pedagogia da Faculdade Social da Bahia (FSBA) e coordenador e professor do Colégio Antônio Vieira (CAV).

<sup>2</sup> Essa escala de análise nesse trabalho tem uma identidade clara: trata-se de uma apreensão onde podem ser sistematizados um conjunto de elementos (o plano urbano, a densidade de população, as habitações, os imóveis de uso comercial, a produção, a circulação, a moradia, o equipamento de serviços e as características sócio-profissionais) relevantes para a análise com maior profundidade do espaço urbano através de uma relação entre a vida cotidiana e a cidade. Sobre o assunto, ver Santos (1989), Villaça (1998) e Cavalcanti (1998).

países subdesenvolvidos, nem tampouco, discutir todas as prerrogativas sobre essa temática, pois conforme Maricato (2001: 49 - 50)

Não nos esqueçamos de que as respostas a esses problemas não são encontráveis em qualquer esquina e muito menos em Harvard (que, aliás, tem se interessado por muitos desses assuntos, na expectativa de conquistar, talvez, um nicho de mercado), ou no MIT, instituições muito respeitadas na academia e no meio profissional brasileiros. Essas respostas não constituíram propostas implementadas no Primeiro Mundo porque lá não existe esse tipo de desafio, decorrente de um processo de urbanização avassalador e recente. Mesmo no Brasil, esses problemas nunca foram muito estudados e, menos ainda, enfrentados, com poucas exceções caracterizadas pela ação setorial.

O estudo do processo de (re)produção do espaço *intra-urbano* demanda uma sobreposição entre os diferentes agentes, - os proprietários dos meios de produção externos e internos - os promotores imobiliários, os proprietários fundiários, o Estado e os grupos sociais excluídos que regem a (re)produção geral da sociedade, como salienta CORRÊA (2004). Nesse processo, o espaço torna-se palco e objeto de disputas entre esses agentes que criam estratégias e ações concretas, contribuindo no fazer e desfazer a cidade.

Estas (re)produções espaciais são um mosaico de interesses, altamente territorializados e cuja expressão física, quando se faz através de planos urbanísticos, impostos muitas das vezes exclusivamente pela esfera governamental, são tidos como modelos perfeitos de ordenação de cidades, sem contradições. Nesse sentido, pensar o espaço intra-urbano como resultado de um plano pode ser um equívoco, pois a cidade nos remete ao vislumbamento do conturbado, contraditório, cenário de tensões, diversidades e disputas.

O reflexo destas tensões e disputas de poder no espaço é materializado pelo metabolismo urbano<sup>3</sup>, o qual não é apenas produto (mercadoria), mas também, contingente do fenômeno social. Assim, é nas cidades que esse fenômeno tende a influenciar mais fortemente as transformações, tanto no seu espaço social como na organização do seu território.

---

<sup>3</sup> O conceito de urbano foi definido “não como realidade acabada, situada, em relação à realidade atual, de maneira recuada no tempo, mas, ao contrário, como horizonte, como virtualidade iluminadora”. Lefebvre (1999: 28)

Portanto, a análise da (re)produção do espaço torna-se instigante e fundamental, não só por criar possibilidades de apresentar as contradições e antagonismos presentes nesse processo, que vem ao longo do tempo, intermediando esse mosaico de interesses, especialmente no que se refere à realidade soteropolitana, como também, o de verificar as estratégias de intervenção dos diferentes agentes envolvidos que geram novas dinâmicas e cicatrizam no espaço o jogo de interesses e de intervenções econômicas.

O espaço, portanto sendo produto do trabalho social, estabelece a condição de continuidade da sociedade. Com o tempo, este se complexifica e, com as novas condições de comunicabilidade entre os grupos sociais, ultrapassa o local, tornando-se universal.

Nessa perspectiva, a pesquisa torna-se relevante, pois busca avaliar a ação dos diversos agentes na formação da Avenida Paralela, assim como interpretar o impacto da reestruturação dessa avenida na dinâmica sócioespacial, e conseqüentemente na (re)produção espacial dela derivada, isto implica compreender as contradições do próprio desenvolvimento da Cidade do Salvador, a partir da década de 1970 do século XX, que combina vetores de intensa modernização com forte segregação socioespacial<sup>4</sup>.

Além disso, este trabalho pretende contribuir com as discussões que estão sendo feitas nos últimos anos nas diversas áreas das Ciências Sociais, em especial na Geografia, que tem se dedicado entre outras temáticas, discutir sobre a dinâmica de formação e de desenvolvimento das Cidades.

O postulado, que favorece a compreensão do objeto da nossa investigação é a dimensão da cidade ser concebida como uma *obra (valor de uso)*, um espaço de troca (*o produto*), de consumo, de diálogo, de cobiça, de poder, de orgulho e de competitividade, fruto da concepção capitalista, tornando-a um espaço complexo de

---

<sup>4</sup> Os diversos estudiosos sobre a cidade designam segregação espacial o movimento de separação das classes sociais e funções no espaço urbano. (Rolnik, 1998: 40)

multifacetadas, um grande laboratório impregnado de contradições, conforme afirma Lefebvre (2001: 4).

*A própria cidade é uma obra, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos produtos. Com efeito, a obra é valor de uso e o produto é valor de troca.*

Nesta perspectiva, Harvey (1980: 135-136), salienta que o solo e suas benfeitorias no mundo capitalista contemporâneo tornam-se mercadorias, onde o valor de uso e o valor de troca passam a ter um significado especial e que é de fundamental importância atentar para o fato de que o solo e as benfeitorias: “não podem deslocar-se livremente”; “nenhum indivíduo pode dispensar”; “mudam de mãos relativamente com pouca frequência”; “o solo é algo permanente e a probabilidade de vida das benfeitorias é muitas vezes considerável”; “a troca no mercado ocorre em um momento do tempo, mas o uso se estende por um período de tempo” e “têm usos diferentes e numerosos que são mutuamente exclusivos para o usuário”. Nessa lógica, a dialética entre o valor de uso e o valor de troca não se manifesta e nem ocorre numa mesma intensidade e forma nas diferentes escalas da economia urbana.

O homem se apropriando do espaço, transforma-o e passa a dar-lhe um caráter social, este, revelado por uma dialética de espaço/tempo, sendo assim, a construção humana sobre o natural materializa a cidade como um produto histórico-social composta de sistemas de objetos e sistema de ações. Para Santos (2002) esses sistemas conjugados permitem transitar do passado ao futuro, mediante a consideração do presente. Nesta dimensão, a cidade revela a maneira pela qual se dá a produção/reprodução do espaço, ela é a projeção da sociedade sobre o terreno.

É nessa perspectiva que este trabalho se insere. Nele buscamos analisar as implicações socioespaciais da reestruturação do espaço da Av. Paralela na terceira maior Cidade do Brasil, a Cidade do Salvador, localizada no Estado da Bahia na região Nordeste, a partir da década de 1970 do século XX. (FIG. 1)

## DELIMITAÇÃO ESPACIAL

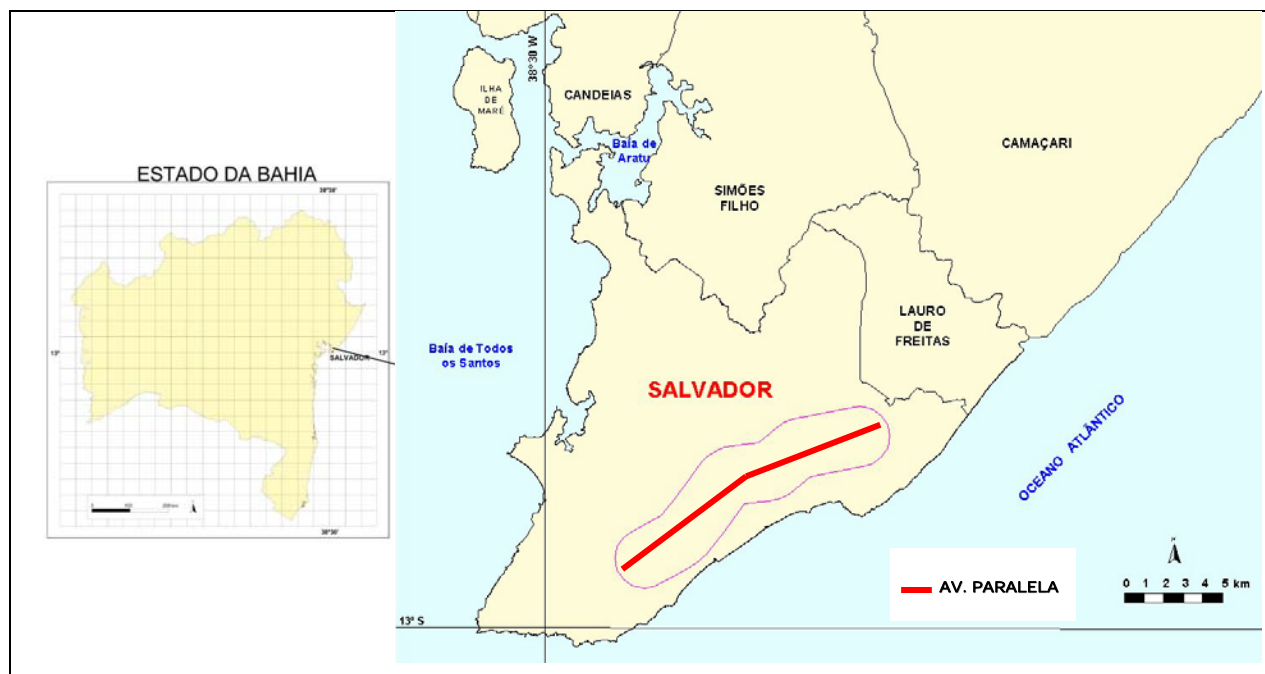


FIG. 1  
FONTE: CONDER, 2002  
ELABORAÇÃO: CORREIA, MARCELO A. 2005

## 2. O PLANEJAMENTO E A GESTÃO URBANA

As preocupações com o planejamento<sup>5</sup> urbano, não é uma temática recente. Acredita-se que remota a 3500 a.C. Desde os primórdios a civilização humana se preocupa em desenhar e planejar as cidades. A exemplo das teorias e idéias desenvolvidas por Hippodamus<sup>6</sup>, considerado por muitos historiadores como o pai do planejamento urbano.

Dessa época até meados do século XX, de acordo com as mais diversas literaturas sobre o assunto, o planejamento urbano esteve muito ligado ao *desenho das cidades*, isto é, eminentemente técnico, sem muita ou nenhuma preocupação com as

<sup>5</sup> Nesse trabalho entendemos o planejamento como processo contínuo de prever e controlar o desenvolvimento da urbe.

<sup>6</sup> Desenvolveu teorias e idéias sobre o uso ideal da terra e da localização de ruas e edifícios nas cidades de Miletus e Piraeus.

necessidades efetivas das populações que ali residiriam. Planejar era sinônimo de embelezar a cidade, estava diretamente ligado ao ordenamento físico.

Essa concepção pode ser bem retratada dentre outros tantos momentos da história da evolução urbana, com as idéias proferidas na Feira Mundial de Chicago, em 1893, nos Estados Unidos, marca inicial da *City Beautiful* (Bela Cidade) <sup>7</sup>, pelas propostas das *Cidades-Jardins*, criadas por Howard (1899), como também, as propostas desenvolvidas por Le Corbusier, considerado o pai da arquitetura moderna, entre 1947 e 1953, a *Cidade radiosa (Cité Radieuse)*<sup>8</sup>, com o projeto do plano-piloto da cidade de Brasília, considerado como um exemplo do urbanismo moderno<sup>9</sup>.

De acordo com os estudos de Vasconcelos (1999), as preocupações com o planejamento apareceram com os primeiros relatos urbanos, através de publicações de geógrafos, antes mesmo da institucionalização da Geografia como disciplina acadêmica e de outros profissionais. Ao analisarem os problemas urbanos face ao processo de industrialização decorrente a Revolução Industrial, Conrad Malte-Brun (1810) e Humboldt (1811) evidenciaram preocupações com o planejamento urbano, seguidos por Robert Owen (1817), Charles Fourier (1822), Max e Engels (1845: 46) dentre outros.

É a partir dos trabalhos de La Blache e L. Gallois (1927:37), com a publicação da *Géographie universelle*, bem como os trabalhos teóricos de Marcel Arousseau (1921), R. Blanchard (1922), portanto com a afirmação da Geografia Urbana e consolidação da “Escola de Chicago”<sup>10</sup>, e com publicações de sociólogos, arquitetos e historiadores, o planejamento urbano ganha seu auge e seu fortalecimento impregnado de forte carga naturalista e com grande ênfase na morfologia urbana.

---

<sup>7</sup> Durante essa Feira, os planejadores urbanos trouxeram a idéia da cidade ideal. Esta deveria possuir avenidas largas e grandes, além de uma estrutura pública bem estruturada.

<sup>8</sup> Desenvolvida para a cidade Marselha. Fundamenta-se na análise das funções urbanas e acompanhadas por um zoneamento: as funções de habitação, trabalho e lazer são atribuídos a zonas específicas. O imóvel coletivo gigante - blocos de apartamentos e ou escritórios – representa o ideal a ser implantado, com largas avenidas e aumento dos espaços abertos. A cidade de Brasília foi planejada dentro dessa concepção.

<sup>9</sup> Ver Relph (1987) e Harduel (1990), que analisam nos seus trabalhos as principais correntes urbanísticas dos séculos XIX e XX, evidenciando os principais teóricos e suas respectivas características.

<sup>10</sup> Ver Vasconcelos, 1999, p. 146 – 193.

Essa análise sobre o planejamento passa a auferir um propósito mais crítico a partir da década de 1970, quando vários autores, discutem o urbano numa concepção marxista, criticando a concepção da cidade desenvolvida pelo pensamento modernista, a exemplo de Ledrut com *Sociologia Urbana* (1971; 1. ed. Francesa 1968), Lefebvre com as suas obras *O direito à cidade* (2001; 1. ed. Francesa 1968), *Revolução Urbana* (1999; 1. ed. Francesa 1970), *O pensamento marxista e a cidade* (1978; 1. ed. Francesa 1972), Castells com *A questão urbana* (1983; 1. ed. Francesa 1983) e Harvey com *A Justiça social* (1980; 1. ed. Inglesa 1973) dentre outros. Apesar de algumas divergências pontuais em suas análises, proporcionaram uma renovação significativa no debate a cerca do planejamento urbano, e elencaram a *produção social* como o elemento fundamental nos seus estudos.

O aparecimento de fato do planejamento urbano e regional com um alicerce compilado e profissionalizado ocorre no século XX, inicialmente na Europa, quando o Estado necessita manter o controle sobre a cidade industrial, esta, marcada por um conjunto de mudanças quantitativas e qualitativas, que aos poucos contribui para o aumento e redefinição da rede de transporte inter e intra-urbana, assim como, da tecnificação do território para possibilitar uma maior fluidez do espaço e atender a demanda por maior quantidade de produtos em menor tempo, conforme afirma Benevolo (1987).

Nessa perspectiva, a cidade monumento vai se transformando progressivamente na cidade da produção, do consumo e dos fluxos, mas também dos conflitos, e, portanto, na necessidade de se constituir como cidade-vigiada, pois ela será, desde esse período, o lugar de excelência do conflito de interesses do capitalismo industrial.

### **3. A (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO SOTEROPOLITANO**

A Cidade do Salvador foi pensada e planejada em função das necessidades do colonizador, o que não foi diferente de muitas cidades do Novo Mundo. Em contrapartida, de um modo geral as cidades européias foram uma criação do campo e do tempo.

Nesse sentido, ratificamos que o espaço geográfico é resultado e produto do processo de (re)produção da vida, portanto, as relações sociais se materializam enquanto relações espaciais, onde suas formas refletem a sociedade e seus conflitos, estes, concretizados nos diferentes espaços da cidade.

Portanto, partiremos do uso do espaço através do vivido<sup>11</sup>, do cotidiano, do lugar, este, sendo a porção do espaço onde a vida se realiza, ganha dimensão real através das relações sociais, cria novos espaços e desencadeia novas relações entre os seus elementos.

[...] o desenvolvimento do processo de reprodução da sociedade produz, concomitante às novas formas de relações sociais, um novo espaço e uma nova relação entre este e a sociedade através das transformações nos modos de apropriação do espaço – pelas mudanças nos usos e sentidos dos espaços públicos, por exemplo. A aceitação das novas condições de existência a partir de uma rotina altamente organizada da vida transforma radicalmente a sociabilidade empobrecendo as relações sociais à medida em que as relações entre as pessoas passam a ser substituídas por relações medidas pela mercadoria. (op cit. p.242).

Para se compreender uma cidade é extremamente relevante revelar as diversas possibilidades de uso(s) sociais do(s) território(s) urbano(s), e o embate político que deles resulta, pois é a sociedade que atribui significados, produz as formas espaciais, e os anima.

Ao se pensar na lógica formal da Cidade do Salvador, fundada em 1549, devemos salientar que desde sempre o movimento social esteve atrelado à sua topografia, isto é, por está situada no cimo, de uma escarpa com altura de 60 metros em relação ao nível do mar, esta oferecia vantagens táticas de guerra, defesa e acessibilidade.

Essa característica será preponderante para que a dinâmica do capital transforme a Cidade do Salvador como uma das mais acessíveis ao comércio além mar (Atlântico Sul), particularmente até final dos anos 90 do século XIX. Dessa forma, o

---

<sup>11</sup> Para Lefèbvre (2000) esse espaço de representação ultrapassa o espaço físico, é o espaço dos habitantes, dos usuários e daqueles que pensam e escrevem sobre as relações que definem suas feições, utilizando simbolicamente seus objetos, impregnados de desejos políticos e econômicos, principalmente nas sociedades que adotam o capitalismo e neo-capitalismo, resultando suas contradições.



capitalismo a difundir-se no mundo da mercadoria, contribuirá para fragmentar o espaço como também desagregar o modo de vida tradicional através da construção de um novo, onde as relações serão mediadas pela mercadoria e pelo mercado, as mudanças ocorridas ao longo desse processo, geralmente não atingem a totalidade, culminado com uma desigual produção socioespacial.

Nessa direção Silveira (1996: 55) salienta

[...] o espaço fragmentado em pedaços separados torna-se mercadoria como outra qualquer e como é objeto de apropriação privada a ser mediada pelo mercado. Têm-se assim, a mercantilização da cidade em pedaços o que, em uma sociedade de classes, implica a construção de uma paisagem desigual e excludente. Desse processo resulta a constante transformação do lugar e a produção do estranhamento do indivíduo em relação à cidade, na sua totalidade e nos diferentes espaços que a constituem.

Ao analisarmos essa premissa percebemos que a lógica formal de se pensar e produzir a cidade passa a priorizar as estratégias capitalistas, o que contribui para a perda da identidade dessa sociedade ao torna-se refém desse modelo. Assim foi e continua sendo (re)produzida a Cidade do Salvador que no atual contexto de reestruturação da sua produção apresenta enormes desafios.

De acordo com os dados divulgados pelo IBGE, a cidade do Salvador possui uma área de 325 quilômetros quadrados e uma população de 2.443.707 habitantes e abriga 184 favelas. Apenas 62% da população têm acesso à rede de esgoto e 600 moradias estão em situação irregular. Vinte e cinco por cento da população economicamente ativa estão desempregados.

A cidade sofreu na década de 70 do século XX, um intenso processo de urbanização associado à industrialização, reflexo da implantação nas três décadas anteriores da PETROBRÁS (Petróleo do Brasil S/A), CIA (Centro Industrial de Aratu) e COPEC (Complexo Petroquímico de Camaçari), que se estendeu durante toda a década de 80-90, contribuindo para que grandes contingentes populacionais se deslocassem do campo, das cidades de médio e pequeno porte e de outros estados, acarretando o fenômeno conhecido como “metropolização da pobreza”, agravando assim os problemas socioambientais.

Nesse contexto, conforme CORREIA (2004), encontra-se a área conhecida como o Miolo da cidade do Salvador, denominação oriunda dos estudos feitos pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano para a cidade (PLANDURB), possui cerca de 115 Km de extensão, está entre a BR 324 e a Avenida Luis Viana Filho, vai da Invasão Saramandaia até o limite Setentrional do Município, é a que mais cresceu desde a década de 70 do século XX até os dias atuais. Esse crescimento foi e esta sendo marcado por um processo de periferização sócioespacial, através da ação dos agentes econômicos como também da população pobre.

*Os agentes econômicos seguem os investimentos realizados na nova área de expansão de Salvador (entre o litoral atlântico e a Av. Paralela), e iniciam a construção de grandes centros comerciais articulados à nova rede viária, acompanhados por uma série de torres de escritórios ... Nesse período, a população pobre também aparece como agente de expansão da cidade, seja através de invasões de terrenos nas áreas possíveis (desde palafitas na baía até nas margens da avenida Paralela), seja através da auto-construção em áreas consolidadas, seja ainda na aquisição de parcelas em loteamentos precários na periferia. (VASCONCELOS, 2000, p. 188)*

A expansão urbana da Cidade do Salvador pode ser analisada através de dois grandes vetores. O primeiro vetor se concentra ao longo da BR-324, voltado para a orla da Baía de Todos os Santos, caracterizado por uma mancha urbana de baixa renda. O segundo vetor localiza-se no entorno da Avenida Paralela, caracterizada por uma mancha urbana de baixa renda voltada para o miolo e de média alta voltada para a orla atlântica, onde se concentra investimento em infra-estrutura em contraposição à orla da Baía de Todos os Santos.

#### **4. A AVENIDA LUÍS VIANA FILHO**

A Avenida Luis Viana Filho, mais conhecida como Avenida Paralela, foi projetada para desafogar o tráfego da orla e facilitar a integração da cidade. Começou a ser construída no final dos anos 60 e início dos anos 70 do século passado, é um exemplo da implantação das “avenidas de vale”, fundamentais para projetos habitacionais e serviços. É um dos vetores mais significativos da expansão territorial de Salvador, como salienta FERNANDES (2004).

*A criação, entre finais de 1960 e começos de 1970, da Avenida Luiz Viana Filho, mais conhecida como Avenida Paralela, situou o Miolo em uma posição estratégica - entre dita Avenida e a BR 324 -, o que contribuiu tanto a acelerar sua ocupação, como para estimular ainda mais a especulação imobiliária na cidade.*

A Avenida Luiz Viana Filho é uma importante via de ligação do sistema viário de Salvador. Tem a função de via de passagem, proporciona o acesso e a articulação com o sistema viário, ligando a região do aeroporto com as demais áreas da cidade. É considerada pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), como um corredor de atividades diversificadas, capaz de induzir o crescimento das áreas adjacentes e articular as novas áreas de expansão com o Centro Tradicional. Sub-Centros e Nucleações de Atividades já consolidadas.

Desde que foi entregue à população soteropolitana, em 1971 com apenas uma pista com uma largura de 10,5m, ela vem sofrendo grandes intervenções. Atualmente possui quatro pistas, uma exclusiva para ônibus, e um grande canteiro central.

De acordo com o *Modelo de uso e ocupação do solo para áreas adjacentes à Avenida Paralela*, elaborado em 1995 pela Prefeitura Municipal do Salvador (PMS), pode-se constatar que a mesma apresenta três trechos distintos:

- 1º - *Pernambués/CAB – apresenta uma ocupação já consolidada através de grandes áreas residenciais e de equipamentos de serviços de grande porte lindeiros à via;*
- 2º - *CAB/Rio Jaguaribe – representa um dos últimos grandes maciços de terra disponível para ocupação, agregando elementos de valor ambiental e paisagístico configurando-se como importante espaço estruturador da cidade;*
- 3º - *Rio Jaguaribe/Primeira Rótula do Aeroporto – apresenta ocupações consolidadas por populações de baixas e médias rendas denominadas respectivamente de Malvinas e Mussurunga.*

A Av. Paralela é sem dúvida um dos vetores mais significativos da expansão espacial na Cidade do Salvador, é a grande responsável pela maior acesso ao Litoral Norte, especialmente para as áreas costeiras. Ao ligar a região do Iguatemi ao

Aeroporto vem contribuindo para a junção não só física como também econômica com o município de Lauro de Freitas, resultando numa verdadeira conurbação.

Ao longo do seu trajeto, articula-se com vários bairros da cidade, o que comprova o seu complexo de vias. Entre outros equipamentos, o Centro Administrativo da Bahia (CAB), o Centro de Aperfeiçoamento de Professores, a CHESF, o Setor Militar Urbano, a Coelba, o Parque Metropolitano de Pituaçu, o Parque de Exposições, além de duas estações de transbordo, uma no Iguatemi e outra em Mussurunga.

Nas últimas décadas ao longo da Avenida percebe-se uma expansão de equipamentos de iniciativa privada, a exemplo de Faculdades – Faculdades Jorge Amado (FJA), Faculdade de Tecnologia e Comércio (FTC) e Universidade Católica da Bahia (UCSAL), além de uma verdadeira expansão comercial a exemplos de supermercados, concessionárias, e vários empreendimentos de grande valor de mercado, voltada para abrigar uma urbanização de *status*<sup>12</sup>, o Condomínio Alphaville.

No tocante à expansão urbana percebe-se que a região onde está localizada a Av. Paralela, continua tendo em termos relativos o maior crescimento, caracterizado por áreas residenciais planejadas para as diferentes classes, Mussurunga, Imbui, Condomínio Amazonas, Flamboyants, Alphaville, dentre outros, intermediadas por ocupações informais, a exemplo do Bairro da Paz onde a população luta para sobreviver e resitir numa região de grande valor imobiliário.

Quanto a centro de comércio e serviços, no entorno da Avenida já conta de diversos serviços de abastecimento de gêneros de primeira necessidade, a exemplo de mercados, armazéns e lojas; saúde, com postos, clínicas e hospitais; de educação, com escolas públicas e privadas que atendem os diferentes ciclos, desde o fundamental até o superior; e de lazer, com parques, embora ainda careçam de uma melhor acessibilidade.

---

<sup>12</sup> Para CORRÊA (2003), a urbanização de *status*, ocorre quando um área é servida pelas necessidades básicas materiais e imateriais.

Em breve teremos a inauguração do Salvador Shopping, localizado na confluência das movimentadas avenidas Paralela e Magalhães Neto, previsto para ser inaugurado em abril de 2007, com uma área construída de 153.000m<sup>2</sup>. Também em fase de construção encontra-se o Shopping Paralela, empreendimento previsto para ser entregue no segundo semestre de 2008, localizado em uma região estratégica, nas proximidades do Condomínio Alphaville e das FJA, FTC e da UCSAL e conforme os estudos feitos pelos empreendedores a Capemi e a W. Barreto, sobre a o tráfego na avenida até 2014, o projeto contempla todo o crescimento que essa via terá até lá.

## **5. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Conclui-se que a Avenida Luis Viana Filho, ao longo dessas décadas deixa de ser exclusivamente um eixo de ligação. Ela adquire novas funcionalidades, criando a necessidade de novas intervenções e reestruturação a exemplo de obras de engenharia que tem ampliado suas pistas visando a maior influência do tráfego de veículos, lentificado nos domingos, feriados e horários de grande pico<sup>13</sup>.

Nesse contexto, materializa-se o objeto da discussão, a reestruturação do espaço a partir do concebido dentro do contexto do vivido. A valorização da área tem estimulado a ocupação do solo de maneira desordenada e irregular. Nota-se que o desenvolvimento da área é marcado pelo processo de urbanização ligado aos empreendimentos imobiliários, que evoluíram significativamente na última década, Processo este, marcado pelo elevado número de implantação de loteamentos, faculdades e conjuntos habitacionais, apresentando um adensamento urbano que descaracterizaram o planejado.

A construção da Av. Luiz Viana Filho (Av. Paralela) é parte integrante de um projeto amplo de desenvolvimento territorial para a cidade de Salvador- Bahia, a partir da década de 70, que alterou profundamente o eixo de crescimento da cidade, e criou todo um novo conjunto urbano em diversos sentidos.

---

<sup>13</sup> Segundo uma pesquisa de campo realizada pela Superintendência de Engenharia de Tráfego (SET), no dia 13.03.03, no período das 07:00 às 20:00h, trafegam em torno de 150.000 veículos, enquanto na hora do pico das 07:15 às 08:15 em torno de 14.000.

O impacto da Avenida Paralela na cidade de Salvador, alterou entre outros aspectos, a velocidade de circulação entre o centro dinâmico do Iguatemi e o Aeroporto, incluindo o acesso às rodovias que conduzem ao CIA e Camaçari; o processo de valorização imobiliária tanto das áreas litorâneas do município como o eixo litoral- norte – que inclui a Estrada do Coco e Linha Verde; a grande valorização do espaço, na área ocupada pela avenida e suas adjacentes com diversas formas de ocupação dessas áreas.

De acordo com os estudos pode-se perceber que ao longo da Avenida há uma tendência de formação de núcleos residenciais, como também, investimentos voltados para o comércio e serviços de um modo geral.

O planejamento urbano não é um mal em si mesmo, necessita ser reestruturado no sentido de uma flexibilização, onde a massa possa de fato ser beneficiada. Portanto, não existe por assim dizer uma carência de leis urbanísticas nem tampouco de competência do Poder Público municipal para elaborá-las ou adaptá-las segundo as conveniências de seus governados, mas de políticas urbanas mais livres e ao mesmo tempo mais firmes no seu intuito de devolver aos cidadãos o direito de fazer sua cidade, mais comprometidas com o bem-estar das pessoas e com a preservação de tudo aquilo que lhes é caro.

O grande desafio dos diferentes agentes que (re)produzem a Avenida Paralela, em especial, o Estado e o Privado é voltar-se para um planejamento que de fato possa amenizar as tensões entre os usuários e os usuários. É de fundamental importância a unidade da diversidade como meio de otimizar as ações do poder público, a valorização da iniciativa privada e a reversão da perspectiva atual de crescimento desordenado desta Avenida que é uma das principais áreas de expansão da Cidade de Salvador.

## **REFERÊNCIAS**

BENEVOLO, Leonardo. **Formação da cidade industrial. In: As origens da urbanística moderna.** Lisboa. Editora Presença, LTDA, 1987. 2ª ed. (ed. orig. 1963).

CAVALCANTI, L. de S. **Geografia, escala e construção de conhecimento.** São Paulo: Papirus, 1998.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Espaço Urbano.** São Paulo: Ática, 2004, 4ª edição, 5ª impressão.

CORREIA, Marcelo A. **Repercussões socioambientais da expansão urbana de Salvador – Ba: um estudo de caso: avenida paralela.** Anais do VI Congresso Brasileiro De Geógrafos – Gioânia/Go – 18 A 23 de Julho de 2004. p. 103.

FERNANDES, Rosali Braga. **Processos recentes de urbanização / segregação em Salvador: o miolo, região popular e estratégica da cidade.** Ciências Sociais (Série documental de Geo Crítica). Universidade de Barcelona. Vol. IX, nº 523, 20 de julho de 2004.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna.** São Paulo: Loyola, 1980.

LEFÈBVRE, Henri. **Espacio y política.** Barcelona: Ed. Península, 1976.

LEFÈBVRE, Henri. **A Revolução Urbana.** Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LEFÈBVRE, Henri. **O direito à cidade.** São Paulo: Ed. Moraes, 2001.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana.** Petrópolis: Rio de Janeiro: Vozes, 2001.

PMS - Prefeitura Municipal do Salvador. Centro de Planejamento Municipal. **Superintendência de Engenharia de Tráfego: Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito.** Salvador, 2000.

PMS - Prefeitura Municipal do Salvador. Centro de Planejamento Municipal. **Gerência de Desenvolvimento Municipal. Modelo de uso e ocupação do solo para áreas adjacentes à Avenida Paralela.** Salvador, 1995.

RELPH, Edward. A invenção do planejamento urbano moderno: 1890-1940. In: RELPH, Edward. **A paisagem urbana moderna.** Lisboa: Edições 70, 1987. p. 51-72.

RELPH, Edward. As paisagens comuns da primeira idade da máquina: 1900-1940. In: RELPH, Edward. **A paisagem urbana moderna.** Lisboa: Edições 70, 1987. p. 73-90.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade.** Brasília: Brasiliense, 1998

SANTOS, Milton. **Metamorfose do espaço habitado.** São Paulo: Hucitec, 1989.

SILVEIRA, R. L. L. **Espaço, lugar e cotidiano:** Mediações na análise da produção do urbano. *Revista Geosul*, v. 11, n. 21/22, p. 49-57, 1 e 2 semestres de 1996.

VASCOCELOS, Pedro de Almeida. **Dois séculos de Pensamento sobre a Cidade.** Ilhéus: Editus, 1999.

VASCONCELOS, Pedro de A. **Salvador: Os agentes de seu desenvolvimento.** In: LAGE, Creuza S. et all (orgs). *Os Lugares do Mundo. A globalização dos lugares.* Salvador: UFBA. Departamento de Geografia, Mestrado em Geografia, 2000. 287p.

VILLAÇA, Flávio. **A crise do planejamento urbano.** São Paulo em perspectiva. São Paulo: Fundação Seade, vol. 9, n. 2, 1998.