

ESTUDO SOBRE O BAIRRO DE BROTAS, SEU SISTEMA VIÁRIO E DE TRANSPORTE COLETIVO

Sérgio Henrique Fonseca de Araújo Costa

RESUMO

O presente artigo irá analisar o bairro de Brotas localizado em Salvador e os subdistritos pertencentes a ele do ponto de vista dos transportes. Os pontos abordados no texto são direcionados para as questões de crescimento do bairro dentro da cidade, partindo do final do século XIX, porém também explanando a respeito do mesmo desde a sua fundação no final do século XVIII. Interessam também as características de habitação e estrutura topográfica em algumas áreas importantes do bairro em questão e o desenvolvimento e funcionamento seu sistema viário e de transporte coletivo.

Palavras-chave: Salvador, Brotas, transporte coletivo, sistema viário

ABSTRACT

This article will analyze the neighborhood of Brotas in Salvador and the sub belonging to him in terms of transport. The points covered in the text are devoted to their growth issues in the neighborhood within the city, starting from the late nineteenth century, but also explaining about the same since its founding in the late eighteenth century. Of interest are also the characteristics of housing and topographic structure in some important areas of the neighborhood in question and the development and operation of its road system and public transportation.

Keywords: Salvador, Brotas, mass transit, road system

INTRODUÇÃO

Este estudo pretende mostrar a configuração do bairro de Brotas e suas partes componentes, bem como exibir as características do seu sistema viário e suas principais vias de acessos a outros bairros da capital baiana.

O mesmo visa também expor características do terreno e de ocupação do solo das áreas que abrangem este que é um dos maiores e mais importantes e sub-distritos da cidade de Salvador, dando maior atenção a relação transporte urbano e uso do solo.

Este estudo também faz relações do modo como o urbanismo foi utilizado em Salvador do ponto de vista do objeto de estudo (bairro de Brotas) e a sua formação do ponto de vista histórico. Expondo a duas vertentes essenciais do planejamento urbano: a técnica, responsável pela ordem do fluxo do meio físico e social da cidade e salubridade, e a estética, que se direciona para a beleza e o bem ver da cidade, tendo essas vertentes analisadas sob o olhar do morador e observador do bairro.

HISTÓRIA E CRESCIMENTO DO BAIRRO DE BROTAS

Brotas tem aproximadamente 231 anos de fundado, é um dos bairros mais antigos de Salvador. Foi criado em 1718 pelo decreto do então arcebispo de Salvador, D. Sebastião Monteiro da Vide, “Em meados do século XIII, a direção centro-leste da cidade de Salvador correspondia aos sub-distritos de Santana (atual Baixa dos Sapateiros), Nazaré e o grande sub-distrito de Brotas”. (VASCONCELOS, 2006)

Neste período, um dos bairros que detinham maior destaque na cidade como um dos maiores sub-distritos de Salvador, é o bairro de Grotas, antes conhecido como Nossa Senhora das Grotas e hoje chamado Brotas, “o falar popular é que transformou de Grotas em Brotas”. (TEIXEIRA, 2008)

No século XIX, segundo Vasconcelos, “Na freguesia de Brotas havia chácaras e grandes propriedades”. (VASCONCELOS, 2006). Observando o que foi dito anteriormente fica claro que Brotas surgiu, assim como muitos bairros de Salvador a partir de loteamentos de chácaras e propriedades.

Segundo Vasconcelos a partir de estudos “‘A estrada de Brotas começa a ser melhorada em 1847’ (MAGALHÃES, 1848), facilitando o acesso local”. (VASCONCELOS, 2006). Partindo desta afirmação pode-se supor que o desenvolvimento das vias de acesso ao bairro teve início neste ano.

No final deste período é perceptível a importância do desenvolvimento da freguesia de Brotas analisando a seguinte afirmação:

“(...) o desenvolvimento da freguesia de Brotas, com a principal via de cumeada (atual avenida Dom João VI), passando por ‘Acu’ (Acupe), indo até a igreja de Brotas e a Cruz da Redenção. Desta área partiam duas vias, uma em direção ao Rio Vermelho (sul), pela atual rua Valdemar Falcão, e outra em direção ao leste” A partir do Dique, pela atual ladeira dos Galés, uma via se encaminhava para a Quinta das Beatas (Cosme de Farias) e outra para o Matatu, ainda registrando a ‘Casa da Pólvora [sic]”. (VASCONCELOS, 2006)

Baseando-se nesta citação é notável a importância da posição e extensão estratégicas da freguesia de Brotas dentro da cidade, tomando como base a mobilidade e o transporte coletivo que começava a se inserir na capital baiana.

TRANSPORTE COLETIVO EM SALVADOR E NO BAIRRO DE BROTAS

A história do transporte e do sistema viário em Salvador tem início em meados de 1845, por meio de Lei Municipal, quando foi concedido o privilégio de estabelecer companhias de ônibus ou gôndolas (espécie de diligências puxadas por quatro animais).

Pedro de Almeida Vasconcelos confirma o surgimento das primeiras empresas de transportes urbanos na época, através dos estudos de Stiel “em 1851 as duas primeiras linhas de diligência foram implantadas por R. Ariani” (STIEL, 1984:352)

Em 1869 teve início a construção da linha de bondes sobre trilhos, entre o bairro da Piedade e a Vitória, na Cidade Alta.

Na década de 1940, juntamente com o crescimento da indústria em Salvador, houve a implantação de bondes elétricos, o primeiro sistema de transportes urbanos modernos da cidade, e acabou por causar forte impacto.

Atualmente o transporte urbano coletivo de Salvador é administrado pelo setor privado e fiscalizado pelo estado, contudo a frota é precária, com veículos em péssimo estado de conservação, com problemas em horários e etc.

Segundo Zorzo (2011), “O sistema de transporte se relaciona com o uso do solo, ou seja com a localização das atividades”.

Sendo assim, as áreas com maior população deveriam receber maior quantidade de veículos de transporte coletivo, no caso de Salvador ônibus. Pois há maior demanda, entretanto não é o que realmente acontece, com base nos dados expostos por Branco (2011), apenas na faixa atlântica prevê para o ano 2013 em Salvador uma produção de renda de 74%, sem considerar a Região Administrativa da Pituba que abriga cerca de 5% da população.

Dentro de Brotas o transporte coletivo também carrega esses problemas em áreas habitadas por pessoas mais humildes como Engenho Velho de Brotas e Cosme de Farias. Em uma reportagem do jornalista Vítor Carmezim do jornal *A TARDE*, que diz que apesar da boa localização, do comércio variado e a aparência tranqüila do bairro do Luís Anselmo, há problemas com o transporte coletivo, dentre os citados estão a má qualidade dos pontos de ônibus e a quantidade insuficiente de ônibus para atender a demanda do bairro, apenas duas linhas rodam no bairro.

Fazendo uso da observação em um estudo de caso percebe-se que: em horários de “pico” há problemas como atraso dos ônibus, engarrafamentos e veículos lotados para as pessoas que pegam transportes coletivos na região do Iguatemi que sobem a Ladeira Cruz da Redenção para chegar ao núcleo central de Brotas.

Segundo (BRANCO, 2011) debruçando-se em estudos da PMS a respeito do futuro do transporte urbano e concentração de maior demanda na capital baiana com base nos dados de produção de renda nas RA's (Regiões Administrativas).

“Estudos da Prefeitura Municipal de Salvador (PDDU/2004) para o ano 2013 fundamentaram que 34,66% da renda produzida no município/cidade estarão concentrados na Região Administrativa Pituba (RA), que abriga cerca de 5% da população. Se considerarmos todas as demais RA's ao longo da faixa atlântica, a concentração desta renda atingirá espantosamente 74%, evidenciando onde a pobreza está territorializada e, conseqüentemente, dependente do transporte público. A população com poder aquisitivo elevado que deverá apropriar esta renda é da ordem de 24,5%. Daí que os restantes 26% do total da renda serão distribuídos com a maioria, ou seja, nos 75,5% da população”.(BRANCO, 2011)

SUBDISTRITOS DO BAIRRO

NÚCLEO CENTRAL ATÉ O FIM DE LINHA

A parte central de Brotas abrange o Acupe, Daniel Lisboa, Avenida Dom João VI e Campinas de Brotas. A região do Acupe de Brotas destaca-se pela diversidade social da população do subdistrito. Ainda na região do Acupe de Brotas, edifícios de luxo contrastam dividindo o espaço ao longo da rua principal, a Clião Arouca (conhecida como Ladeira do Acupe) e suas transversais com residências mais humildes.



Figura 01 – Delimitação do Acupe de Brotas

O Acupe de Brotas detém saída para, talvez, a mais importante via dentro do sub-distrito de Brotas, a Av. Dom João VI. O território do bairro também se estende até a Av. Vale do Ogunjá e a Av. Vasco da Gama, importante via de ligação entre Brotas e os outros bairros da cidade.

Há duas localidades de destaque na região do Acupe: o Buraco da Gia, que faz fronteira com a Avenida Vasco da Gama e o Hospital Geral do Estado e a Ladeira Padre Eloy, caracterizada como uma ladeira bastante íngreme, e que dá acesso ao Vale do Ogunjá. Dentre as edificações importantes no Acupe, há duas igrejas: a de Nossa Senhora de Fátima do Acupe e a Primeira Igreja Batista Regular da Bahia.

Ao sair do Acupe pela Avenida Dom João VI, encontra-se o sub-distrito de Daniel Lisboa com moradias de classe média, que está acima da Avenida Mario Leal Ferreira,

popularmente conhecida como Avenida Bonocô, e é a principal via de Vale do bairro de Brotas.

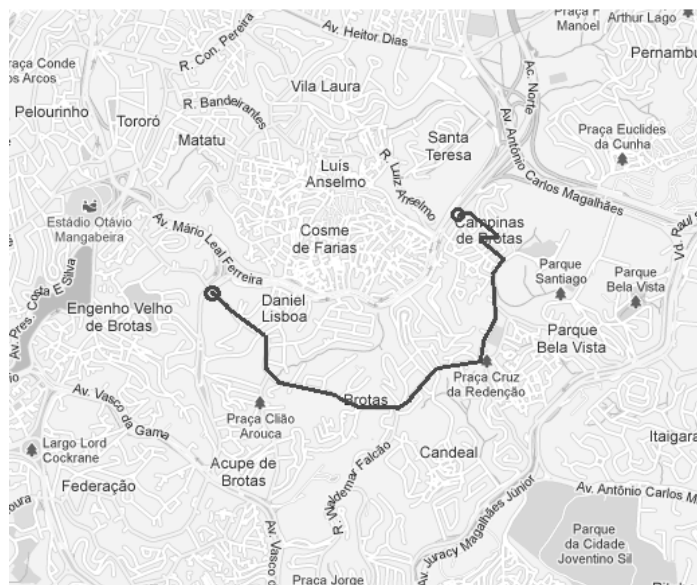


Figura 02 – Trecho da Av. D. João VI

A Avenida Dom João VI é o principal logradouro de Brotas, em toda sua extensão pode-se ver uma área de comércio intenso e variado, nela encontramos também a Igreja de Nossa Senhora de Brotas, além de ser a via de cumeada de maior destaque do bairro de Brotas. Desde 1987 já carregava grande importância para o bairro como mostra matéria do jornal *Tribuna da Bahia*, 1987. p. 4. Imagem da matéria em anexo.

A Avenida Dom João VI começa na Boa Vista e termina na área conhecida como Campinas de Brotas. Em Campinas de Brotas encontramos dois cemitérios de Salvador: o Jardim da Saudade e o Cemitério de Brotas. A extensão da Avenida Dom João VI é demonstrada pela linha vermelha no mapa abaixo.

O fim do núcleo central do bairro de Brotas encontra-se no pé da Ladeira da Cruz da Redenção, ligando Brotas com a Avenida Antônio Carlos Magalhães.

O início da transformação de Brotas em um bairro comercial acabou gerando uma matéria em 1977 no jornal *A TARDE*, p.12. Imagem da matéria em anexo.

LUÍS ANSELMO



Figura 04 – Delimitação da Vila Laura

Segundo observou Mendonça (2006) em seu artigo sobre a Vila Laura:

“os loteamentos Vila Laura e Três Marias representam dois momentos de parcelamento dos 50,12 hectares da Chácara Vila Laura, iniciado em 1964, com uma primeira aprovação municipal em Março de 1971 para o Loteamento Vila Laura, que ocupa 26,51 hectares na parcela Leste da gleba. Estes dados mostram como o Bairro de Brotas foi sendo dividido ao longo do tempo. A Vila Laura é um tipo de ocupação segundo projeto paisagístico e loteamento de um padrão que buscava atender a classe média”. (MENDONÇA, 2006)

Mendonça (2006) também observou que uma característica da Vila Laura é seu sistema viário projetado para fácil movimentação de veículos.

A urbanização correspondente ao loteamento Três Marias introduziu maior vascularidade à Vila Laura, com um sistema viário projetado para o estacionamento e circulação de veículos, inclusive ônibus. O “Vila Verde” apresenta passeios com largura maior que os 1,60 m do restante do loteamento, medida adotada no “Vila Laura”, na década de 1960. (MENDONÇA, 2006)

CANDEAL / CIDADE JARDIM

O bairro do Candéal pode ser dividido em duas partes: o Candéal Pequeno, habitado por moradores de baixo poder aquisitivo, e o Candéal Grande, onde se encontram edifícios de classe média.

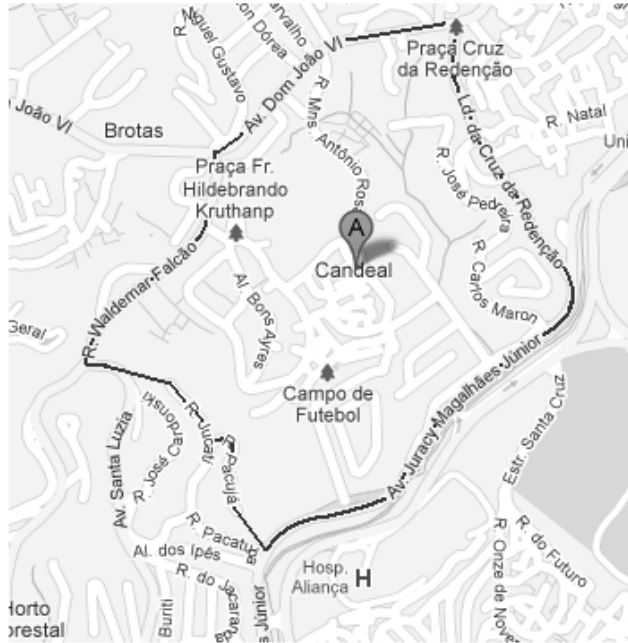


Figura 05 – Delimitação do Candeal

O Candeal Pequeno ganhou visão nacionalmente através de intervenções feitas pelo músico Carlinhos Brown, trazendo ensaios do bloco Timbalada e projetos sociais como a Escola de Música Pracatum e o projeto Rebocado.

Ao contrário do Candeal, um bairro simples, o bairro Cidade Jardim é um bairro recente caracterizado por prédios de classe média e alta.

CASTRO NEVES / GALÉS / PITANGUEIRAS

A Ladeira dos Galés servia como passagem dos escravos acorrentados para os casarões nobres do bairro de Pitangueiras, ela se localizada próxima ao Dique do Tororó e ao Estádio da Fonte Nova. A Ladeira dos Galés abriga o Hospital do Exército e dá acesso também à Rua Djalma Dutra.

As mudanças na Ladeira dos Galés provocadas pelo crescimento do comércio no bairro vêm sendo observadas desde a segunda metade do século XX, como expõe a matéria do jornal *Tribuna da Bahia* de 21.07.1987. Imagem da matéria em anexo.

COSME DE FARIAS

Inicialmente o bairro fazia parte de uma fazenda de propriedade da família Saldanha, e depois passou a se chamar Quinta das Beatas. Segundo um *blog* que fala sobre a história do bairro de Brotas, este bairro chamava-se assim porque uma freira católica era proprietária de grande parte das terras.

Em 1951, após falecimento das beatas, a fazenda onde se originou o bairro foi incluída no patrimônio da igreja católica.

Em 1968, o bairro passou a se chamar Cosme de Farias depois que o major, defensor das causas dos desfavorecidos, passou a residir no local.



Figura 06 – Delimitação do Cosme de Farias

Cosme de Farias está situado entre o núcleo central de Brotas, Bonocô e Vila Laura, é um bairro de concentração de moradias populares e é um dos mais populosos de Salvador.

Segundo a Fundação Gregório de Mattos através do site na *internet* do programa “Salvador Cultura Todo Dia”, “pode ser dividido em sete comunidades: Alto do Cruzeiro, Alto Formoso, Baixa da Paz, Baixa da Silva, Baixa do Sossego, Baixa do Tubo e Campo Velho”.

ENGENHO VELHO DE BROTAS



Figura 07 – Delimitação do Engenho Velho de Brotas

Sub-distrito de Brotas que faz fronteira com a Avenida Vasco da Gama, o Vale do Ogunjá e o Dique do Tororó. Situado no largo do bairro há um antigo sobrado onde o poeta Castro Alves passou sua infância, este mesmo sobrado serviu por mais de cem anos como sede do Hospital Psiquiátrico Juliano Moreira, o sobrado também foi sede da Prefeitura Municipal de Salvador (PMS) entre 1983 e 1985. Atualmente funciona nele a Secretaria Municipal de Educação e ao seu redor, no raio que abrange o Teatro Solar Boa Vista e o Centro de Saúde Mental Professor Aristides Novis, pertence ao Parque Solar Boa Vista.

Foi no Engenho Velho de Brotas onde nasceu Manoel dos Reis Machado, o Mestre Bimba, criador da Capoeira Regional.

HORTO FLORESTAL

O Horto Florestal é, segundo a Fundação Gregório de Mattos, “hoje o bairro mais sofisticado de Salvador”. Está localizado numa área privilegiada e cercado de natureza por todos os lados. Ele se localiza entre o Acupe e o Candeal, acima do Rio Vermelho. Suas principais vias de acesso são a Avenida Dom João VI e as avenidas Juracy Magalhães e Vasco da Gama.

O bairro se caracteriza por suas moradias luxuosas: casarões e edifícios de luxo que se distribui pelas suas principais ruas Waldemar Falcão e Avenida Santa Luzia, e transversais.

MATATU

Bairro que começa logo depois da parte alta dos Galés, na rua das Pitangueiras, indo em direção ao bairro de Luís Anselmo, o Matatu se localiza em um dos grandes morros que formam a área de Brotas, com vias de acesso à Sete Portas, Rótula do Abacaxi e avenidas Barros Reis e Bonocô. O bairro é dividido em parte alta – onde se encontra moradias de classe média – e o Vale do Matatu, com concentração de habitações de classe baixa.

OCUPAÇÃO DO SOLO E DENSIDADE POPULACIONAL

Segundo estudo feito pela PMS (Prefeitura Municipal de Salvador) a respeito do uso e ocupação do solo do município de Salvador. A capital baiana é composta de diversas tipologias de ocupação do solo, sendo que o sub-distrito de Brotas, por causa de sua grande extensão e variedade populacional, uma das áreas com maior multiplicidade de tipologias de ocupação do solo.

Ocupação Predominantemente Vertical I

Padrão caracterizado pela predominância de edifícios com cinco ou mais pavimentos, voltados para o uso residencial, comercial e de serviços, ou misto. Corresponde às áreas residenciais de ocupação vertical mais antiga (em geral anteriores à década de 1970) e às áreas comerciais centrais, cuja ocupação foi baseada em coeficientes de aproveitamento e índices de ocupação do solo em geral bastante elevados, de acordo com a legislação urbanística da época.(SEHAM - COPI. Caderno Cadernos da Cidade – Uso e Ocupação do Solo, junho/2009, v. 01, p. 19).

IMAGEM PADRÃO	CARACTERÍSTICAS DA OCUPAÇÃO	SITUAÇÕES TIPO
	<p>OCUPAÇÃO PREDOMINANTEMENTE VERTICAL I (Ocupação Vertical Multiresidencial de Médio/ Alto Padrão e/ou Comercial e Serviços)</p> <p>Média/ alta densidade de ocupação do solo;</p> <p>Tipologia predominante: edifícios com mais de 4 pav./ Arruamento regular;</p> <p>Lote médio < 2500 m²; > 1000 m²</p>	<p>Graça</p> <p>Centro</p> <p><u>Loteamento Cidadela</u></p> <p>Pituba</p> <p>Barra (trechos)</p>

Figura 08 – Ocupação Predominantemente Vertical I

Ocupação Predominantemente Horizontal I

Assentamento residencial de população de renda alta, caracterizado pelo parcelamento formal do solo e pela predominância de lotes ocupados por edificações uniresidenciais (casas) de alto padrão construtivo. (SEDHAM - COPI. Caderno Cadernos da Cidade – Uso e Ocupação do Solo, junho/2009, v. 01, p. 18).


	<p>OCUPAÇÃO PREDOMINANTEMENTE HORIZONTAL I (Ocupação Predominantemente Uniresidencial de Alto Padrão)</p> <p>Baixa/ média densidade de ocupação do solo (máximo 50% do lote);</p> <p>Tipologias predominantes: casas/ arruamento regular</p> <p>Lote médio: > 350 m²; < 5000 m²;</p>	<p>Itaigara</p> <p>Caminho das Árvores</p> <p>Costa Verde</p> <p>Patamares</p> <p><u>Horto Florestal</u></p>
---	--	--

Figura 09 – Ocupação Predominantemente Horizontal I

Ocupação Predominantemente Horizontal III

Assentamento residencial de população de renda média e baixa em estágio avançado de adensamento construtivo (horizontal e vertical). Caracteriza-se pela predominância de edificações com dois ou mais pavimentos e altos índices de ocupação do solo. Essa tipologia evolui até um nível de saturação determinado pela própria escassez de espaço e pelas limitações da técnica construtiva

empregada nas edificações. (SEDHAM - COPI. **Caderno Cadernos da Cidade – Uso e Ocupação do Solo**, junho/2009, v. 01, p. 18).


	<p>OCUPAÇÃO PREDOMINANTEMENTE HORIZONTAL III (Ocupação Predominantemente Residencial de Padrão Popular – Adensamento Avançado)</p> <p>Alta densidade de ocupação do solo (mais de 80% do lote);</p> <p>Tipologia predominante: casas e pequenos edifícios (< 4 pav.) / arruamento regular ou espontâneo ;</p> <p>Lote médio < 150 m²</p>	<p>Nordeste de Amaralina <u>Cosme de Farias</u> Pernambués São Caetano Massaranduba Liberdade</p>
---	--	--

Figura 10 – Ocupação Predominantemente Horizontal III

Ocupação Predominantemente Horizontal V

*Forma mista de assentamento caracterizada por grande diversidade de tipologias residenciais e também de outros usos. As situações formais, tanto de parcelamento quanto de edificação, são predominantes. Geralmente é bastante significativa a incidência de transformações de usos e de processos de verticalização. Por convenção, nesta categoria também foram enquadradas as formas antigas de ocupação do solo (sítios históricos) que se baseiam em padrões urbanísticos e edifícios já em desuso. (SEDHAM - COPI. **Caderno Cadernos da Cidade – Uso e Ocupação do Solo**, junho/2009, v. 01, p. 18).*


	<p>OCUPAÇÃO PREDOMINANTEMENTE HORIZONTAL V (Ocupação Predominantemente Residencial com Comercio e Serviços – Adensamento Estabilizado)</p> <p>Média/ alta densidade de ocupação do solo (entre 50% a 80% do lote);</p> <p>Tipologias predominantes: casas, edifícios, estabelecimentos comerciais / arruamento regular;</p> <p>Lote médio: > 150 m²; < 350 m²;</p>	<p>Bonfim Nazaré Barris <u>Brotas</u> Barbalho Rio Vermelho</p>
---	---	--

Figura 11 – Ocupação Predominantemente Horizontal V

Ocupação Predominantemente Vertical II

Padrão de assentamento residencial caracterizado pela predominância de edifícios de apartamentos com cinco ou mais pavimentos, implantados em grandes lotes. Diferencia-se do padrão Vertical I por corresponder a um tecido

urbano mais recente, estruturado especialmente para o uso multiresidencial e com índices de ocupação do solo menos intensivos. (SEDHAM - COPI. **Caderno Cadernos da Cidade – Uso e Ocupação do Solo**, junho/2009, v. 01, p. 19).

	<p>OCUPAÇÃO PREDOMINANTEMENTE VERTICAL II (Ocupação Vertical Multiresidencial de Alto Padrão)</p> <p>Média/ alta densidade de ocupação do solo;</p> <p>Tipologia predominante: edifícios com mais de 4 pav.)/ Arruamento regular;</p> <p>Lote médio > 2500 m²</p>	<p>Loteamento Cidade Jardim</p> <hr/> <p>Loteamento Vela Branca</p> <p>Alto do Itaigara</p> <hr/> <p>Loteamento Santa Maria do Candéal</p>
---	--	--

Figura 12 - Ocupação Predominantemente Vertical II

Conjunto Habitacional Vertical II

“Grupo de edifícios de apartamentos com cinco pavimentos ou mais organizado na forma de condomínio”. (SEDHAM - COPI. **Caderno Cadernos da Cidade – Uso e Ocupação do Solo**, junho/2009, v. 01, p. 19).


	<p>CONJUNTO HABITACIONAL VERTICAL II (Grupo de Edifícios Multiresidenciais com 5 ou Mais Pavimentos)</p> <p>Média/ alta densidade de ocupação do solo;</p> <p>Tipologia predominante: edifícios com mais de 4 pavimentos/ arruamento regular;</p> <p>Ocupação em condomínio.</p>	<p>Imbuí</p> <p>Parque Júlio Cezar</p> <p>Conjunto João Durval</p> <hr/> <p>Vale das Flores</p> <hr/> <p>Vila Verde (parte)</p> <p>Costa Azul (parte)</p>
---	---	---

Figura 13 – Conjunto Habitacional Vertical II

Grandes Edificações e Complexos Urbanos

Tipologia não residencial, correspondente a edificações de grande porte ou complexos de edificações, podendo se apresentar integrados em concentrações homogêneas ou na forma de unidades relativamente isoladas que se distinguem

da ocupação do entorno. (SEDRAM - COPI. **Caderno Cadernos da Cidade – Uso e Ocupação do Solo**, junho/2009, v. 01, p. 20).

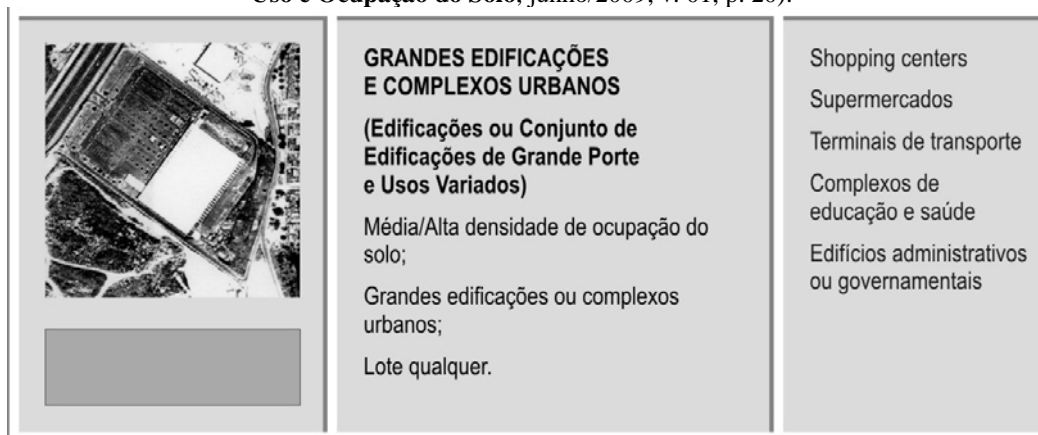


Figura 14 – Grandes Edificações e Complexos Urbanos

Ao observar os quadros acima com os tipos de ocupação existentes nos sub-distritos do bairro de Brotas, retirados do “Cadernos da Cidade – Uso e Ocupação do Solo (volume 01), p. 21; 22; 23; 24; 25”, nota-se que quão maior o poder aquisitivo da população residente na área menor é a densidade populacional. Se comparar a percentagem de densidade no Horto Florestal (máximo de 50% do lote), um bairro de residências de classe média/alta com a do Cosme de Farias (mais de 80% do lote), uma área de habitações simples; esses dados reforçam a teoria explicitada acima.



Figura 15 – Mapa Densidades Populacionais das RAs

Neste mapa é perceptível que Brotas tem menor densidade populacional em relação à Liberdade: 174 hab/ha (menor que a da Liberdade 263 hab/ha).

Tabela 01 – Características das Regiões Administrativas de Salvador (1998)

DISPONIBILIDADE DE ESPAÇO EM SALVADOR – 1998

REGIÕES	ÁREA TERRITORIAL		ÁREA NÃO OCUPADA			ÁREA DISPONÍVEL (VAZIOS)		
	ABS (Ha)	(%) *	ABS (Ha)	(%) **	(%) *	ABS (Ha)	(%) **	(%) *
RA I – Centro	704,22	2,27	97,03	13,78	0,61	5,44	0,77	0,04
RA II – Itapagipe	724,76	2,34	86,07	11,88	0,54	9,94	1,37	0,08
RA III – São Caetano	841,68	2,72	119,90	14,25	0,75	46,67	5,54	0,38
RA IV – Liberdade	695,67	2,25	60,08	8,64	0,38	23,96	3,44	0,20
RA V – Brotas	1.119,80	3,62	216,34	19,32	1,36	92,57	8,27	0,76
RA VI – Barra	519,26	1,68	113,44	21,85	0,71	1,44	0,28	0,01
RA VII – Rio Vermelho	697,70	2,25	61,74	8,85	0,39	22,00	3,15	0,18
RA VIII – Pituba	797,66	2,58	190,07	23,83	1,20	50,44	6,32	0,41
RA IX – Boca do Rio	1.446,59	4,67	710,27	49,10	4,47	96,60	6,68	0,79
RA X-a – Itapuã	4.970,19	16,06	2.196,88	44,20	13,82	1.532,11	30,83	12,55
RA X-b – Ipitanga	3.283,63	10,61	2.968,19	90,39	18,67	2.837,68	86,42	23,25
RA XI – Cabula	998,55	3,23	411,73	41,23	2,59	95,09	9,52	0,78
RA XII – Tancredo Neves	1.551,27	5,01	417,11	26,89	2,62	319,56	20,60	2,62
RA XIII – Pau da Lima	2.388,31	7,72	1.183,44	49,55	7,44	1.163,94	48,73	9,54
RA XIV – Cajazeiras	2.216,89	7,16	1.418,30	63,98	8,92	1.368,78	61,74	11,22
RA XV – Valéria	2.253,00	7,28	1.607,65	71,36	10,11	856,07	38,00	7,01
RA XVI – Subúrbios	2.718,72	8,78	1.054,13	38,77	6,63	693,73	25,52	5,68
TOTAL CONTINENTE	27.927,90	90,22	12.912,34	46,23	81,21	9.216,02	33,00	75,52
RA XVII – Ilhas	3.028,45	9,78	2.987,55	98,65	18,79	2.987,71	98,65	24,48
SALVADOR	30.956,35	100,00	15.899,89	51,36	100,00	12.203,73	39,42	100,00

Fonte: Imagens Aéreas – CONDER/1998. Escala 1/8.000.

* Percentual em relação ao total no Município. ** Percentual em relação ao total da região respectiva.

A partir da tabela acima se vê que a RA V (Região Administrativa V) – Brotas, em relação à RA IV – Liberdade tem maior quantidade de área não ocupada em 1998.

SISTEMA VIÁRIO EM BROTAS

O sistema viário que configura o bairro se estende pelas avenidas Vasco da Gama, Juracy Margalhaes, ACM, Heitor Dias, Cônego Pereira, Pres. Costa e Silva. O bairro é cruzado por importantes avenidas como a Bonocô (Mário Leal Ferreira) e a D. João VI e Valdemar Falcão.

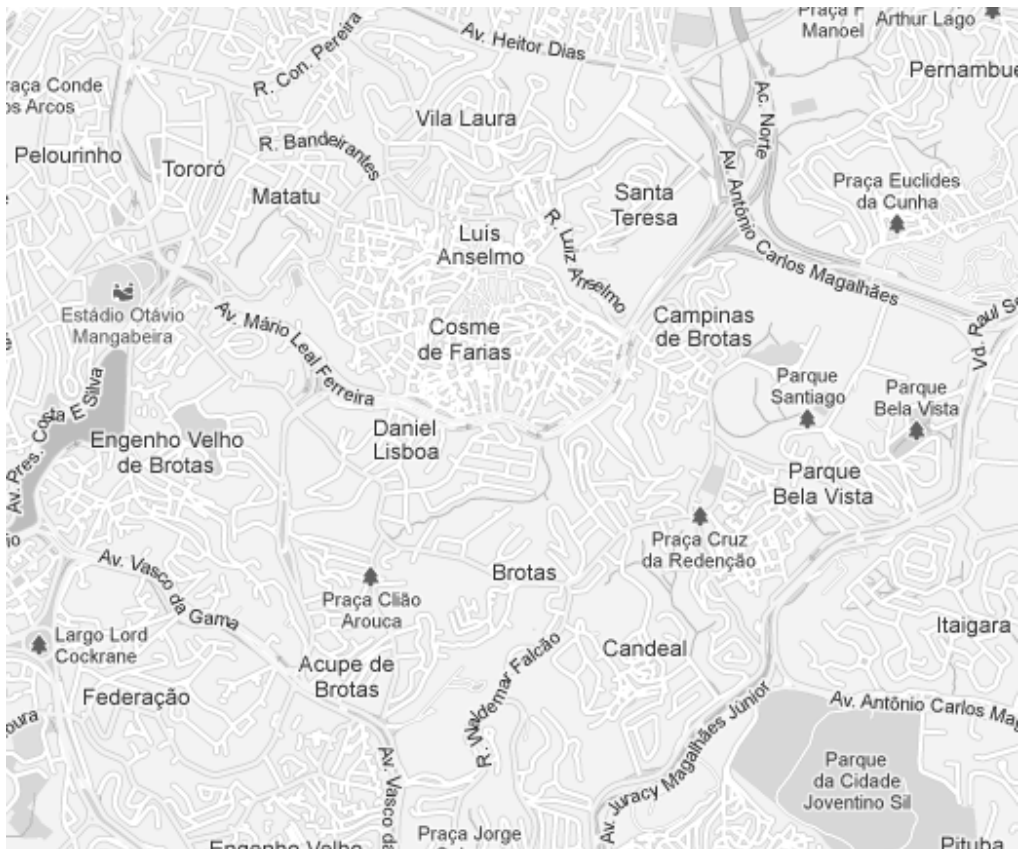


Figura 16 – Mapa viário de Brotas

Conforme se nota na Figura 16, o bairro articula-se com o tecido urbano de Salvador. De modo muito particular se conecta com o centro histórico e com a zona do Iguatemi e Acesso Norte (BR 324). Essa configuração torna o bairro de grande importância para os fluxos urbanos.

É perceptível ao observar que bairro do Candeal, assim como a maioria dos bairros de Brotas possui importantes vias de ligação entre Brotas e o resto de Salvador. Essas vias são a Waldemar Falcão, a Av. Dom João VI, a Ladeira da Cruz da Redenção, que liga Brotas ao Itaipara, a Av. Santa Luzia e a Av. Juracy Magalhães Junior.

No mapa também é possível ver que o bairro do Luis Anselmo tem vias que ligam o bairro com o Cosme de Farias, e saindo pela Rua Luiz Anselmo pode-se chegar na Avenida Mario Leal Ferreira (Bonocô).

Algumas vias importantes que fazem fronteiras com o bairro do Luis Anselmo também são a Rua Bandeirantes, que dá acesso tanto à Rua Djalma Dutra como a Rua Cônego Pereira (Largo Dois Leões); uma outra saída direta é a Rua Barros Falcão que também é acesso para a Rua Djalma Dutra e para a Av. Mario Leal Ferreira.

Conforme observou Serpa e Coelho para a Ribeira, Plataforma, São Tomé de Paripe e Pirajá, as periferias de Salvador tem um atendimento irregular de transporte. Esse estudo poderia servir para o caso de Brotas:

“As pesquisas aqui apresentadas mostram, no entanto, que mesmo entre os bairros de urbanização popular há diferenças significativas no atendimento das necessidades de transporte da população. Bairros próximos a grandes estações de transbordo ou que apresentam algum interesse para a atividade turística são mais bem atendidos pelas empresas de ônibus. Há, em alguns casos, diferenças no interior dos bairros quanto à distribuição das paradas e da frota existente, com os trajetos dos ônibus priorizando as áreas de interesse turístico (localizadas na orla marítima) em detrimento das áreas mais interiores e menos valorizadas”. (SERPA, e COELHO, 2001)

Segundo observou Armando Branco em seu estudo sobre o transporte em Salvador, ele cita algumas características do sistema viário e da composição do terreno da cidade.

“Considera-se também o desenho urbanístico deste sítio, com suas vias de cumeadas e de vales, longe de qualquer racionalidade na articulação entre os dois subsistemas viários. Isto ficou muito ao acaso das ocupações, quer aquela programada, de projetos de parcelamento do solo, ou intervenções emergenciais, quanto resultante da ocupação dos segmentos sem acesso ao planejamento desse parcelamento”. (BRANCO, 2011)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como observado durante todo o estudo, o bairro de Brotas tem extensão e localização estratégicas do ponto de vista do transporte e mobilidade com um sistema viário de grande valia para os fluxos cotidianos da cidade, dentre eles os mais importantes são os fluxos de pessoas e capital. Porém é perceptível também que o bairro carrega consigo algumas falhas naturais por conta da geografia da cidade e sua localização, é um bairro com duas das mais importantes vias de cumeada (Av. Dom João VI) e vale (Av. Mario Leal Ferreira) de Salvador.

Após o estudo ficou claro que quão maior a renda per capita de uma área, menor é o número de pessoas residentes nela, como exemplo dentro do grande bairro de Brotas pode-se citar o Horto Florestal que possui maior acumulo de capital, contudo é o menos populoso

perto das outras áreas que abrangem o bairro, por outro lado há o Cosme de Farias com uma das maiores densidades populacionais do bairro.

Branco (2011) tenta indicar uma solução para os problemas de transporte público, mobilidade urbana e o sistema viário de Salvador:

“É ilusório pensar que a redução da circulação de ônibus permitirá melhor fluxo para os automóveis, uma vez que até a Copa outros ‘recém-emplacados’ estarão demandando espaço nas vias, assim como as centralidades de Salvador estarão com maior concentração de usuários e de atividades, já que é este o modelo do Plano Diretor em vigor”. (BRANCO, 2011)

Não adianta retirar parte da frota de ônibus de circulação, pois esta medida agravará os problemas já existentes na relação frota x demanda.

“A solução indicada pelo Sindicato das Empresas de Transportes Públicos em Salvador - Seteps, em debate no CREA-BA é, talvez, a mais sensata, ou seja, decretar feriado escolar e ponto facultativo na administração pública nos dias de jogos. Minimizam-se os deslocamentos para a Fonte Nova”. (BRANCO, 2011)

Já pensando na mobilidade para a Copa do Mundo de 2014, onde Salvador será sede de jogos Branco (2011) salienta a possível medida que será adotada durante os dias de jogos.

REFERÊNCIAS

BRANCO, Armando. **Transporte em Salvador**. 2011

MIRANDA, Silvia. **Como está o Transporte em Salvador? Análise da Qualidade do Sistema Coletivo por Ônibus através da Percepção das Pessoas com Deficiência**. Escola Politécnica, UFBA. Salvador-Ba. 2010

MENDONÇA, Frederico A. R. C. **Espaços Livres de Edificação na Vila Laura, sub-districto de Brotas**. 2006

COELHO, S. S.; SERPA, A. **Transporte Coletivo nas Periferias Metropolitanas: Estudos de Caso em Salvador, Bahia**. Geografia, Rio Claro-SP, v. 26, n. 2, p. 91-126, 2001.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **Salvador. Transformações e Permanências (1549-1999)**. EDITUS, 2006

SEDHAM - COPI. **Caderno Cadernos da Cidade – Uso e Ocupação do Solo**, junho/2009, v. 01.

Site: <<http://www.culturatododia.salvador.ba.gov.br/index3.php>>

Site: <<http://www.cidteixeira.com.br/site/index.php>>

Site: < <http://www.atarde.com.br/cidades/noticia.jsf?id=910304>>

NOTAS

Figuras 01 – 07; 16. Fonte: Google Maps

Figuras 08 – 15; Tabela 01. Fonte: SEDHAM - COPI. **Caderno Cadernos da Cidade – Uso e Ocupação do Solo**, junho/2009, v. 01.

ANEXO

Brotas: os primeiros passos para ser um bairro comercial

Depois da Barra e outros bairros, Brotas passou a ser considerado o ponto preferido para os comerciantes. Na Avenida D. João VI, muitos estabelecimentos comerciais começam a ser instalados, já existindo atualmente "boutiques", casas de peças, madeireiras, farmácias e mercearias.

Temendo que possa vir acontecer o mesmo que em outros bairros, os moradores estão em alerta, apesar de afirmarem que nenhum problema existe até o momento. Segundo Veraneide Coelho, moradora na D. João VI, 225, a maioria dos engarrafamentos é provocada pelas sinalleiras e imprudência dos motoristas. "Quanto a dificuldades criadas pelos comerciantes, nada tenho a dizer, uma vez que penso diferente e acho ótima a instalação de casas comerciais, evitando constantes idas ao centro da cidade".

NENHUMA RECLAMAÇÃO

Também os proprietários e gerentes das casas comerciais que já atuam no bairro de Brotas são unânimes em afirmar que não receberam qualquer reclamação por parte dos moradores. Arnaldo Lacerda Cunha, gerente da Auto Peças Nossa Senhora de Brotas, declarou:

"Procuramos trabalhar de modo a não incomodar os moradores. Quanto ao problema de engarrafamento provocado por caminhões que trazem mercadorias para a firma, não existe, uma vez que a casa foi construída recuada da rua, permitindo que os carros estacionem no passeio, evitando dessa maneira problemas com o trânsito".

Já Adércio Arcanjo, morador junto à Rua Daniel Lisboa, nas proximidades da Casa América, vê a situação de outro ângulo. "Contra a instalação de casas comerciais aqui no bairro, nada tenho contanto que procedam corretamente, visando ao bem-estar dos moradores. Aqui perto de casa, depois da instalação dessa madeireira, passamos horas de suplício com a buzina dos veículos, pois quando o caminhão vem deixar a mercadoria, enquanto faz a manobra engarrafada o trânsito das duas pistas.

A sua cidade E



Avenida D. João VI

É a maior, mais importante e mais movimentada avenida da área de Brotas. Traçada originalmente como uma artéria residencial, nos últimos dez anos começou a reunir bancos, casas de serviços diversos, escolas, representações de entidades e até um shopping, com cinema. Tudo já funciona na sempre engarrafada avenida que liga a Boa Vista à Cruz da Redenção. A razão da homenagem ao famoso Rei de Portugal é mais do que compreensível. Afinal não só

por ter sido D. João VI um monarca dos mais destacados no país que colonizou o Brasil, como por ter sido justamente Salvador a cidade escolhida para apertar no momento em que teve de deixar seu país ao fugir das tropas napoleônicas. L chegou em grande estilo, assinando, em 1808, no faustoso palácio da Associação Comercial, o tratado de abertura dos portos brasileiros às nações amigas. Se fosse hoje, Salvador estaria, no mínimo, em destaque nas primeiras páginas de todos os jornais do mundo.

Galés perde a sua história e vive hoje um comércio intenso

Pouco observada pelos poderes públicos e pela própria população, a Ladeira dos Galés, geralmente vista como mera via de ligação entre Pitangueiras e a rua Djalma Dutra, guarda uma história secular e ainda preserva, nas casas antigas enfileiradas, sobretudo no lado direito (para quem sobe), sua memória mais recente. Totalmente esquecida pela prefeitura, como se queixam os moradores, aos poucos a ladeira vai perdendo suas características primitivas, com a abertura de firmas e oficinas ocupando os antigos e belos prédios; alguns já em estado precário.

"A rua é histórica", orgulha-se "dona" Maria Augusta, 63 anos, criada no local e até hoje moradora convicta. Ela conta que ouvia dos mais antigos as histórias sobre a rua, cujo nome — diz — veio do fato de ter ali sido o lamínio dos escravos acorrentados para a região de Pitangueiras, onde residiam muitos nobres. O nome da ladeira, segundo ela, veio desse tempo e, há alguns anos, tentaram mudar para "rua Caramuru", mas não **pegou** porque o antigo apelido já estava internalizado na cabeça das pessoas. "O Correio chega aqui com qualquer um dos dois nomes", informou, frisando que gosta muito do lugar.

Ela se recorda do tempo em que os blocos e afoxés desciam a ladeira animando o Carnaval do bairro, lamentando que "agora não tem mais nada". Seu marido,



Oficinas ocupam o espaço dos antigos e belos prédios da Ladeira dos Galés

Ubaldo Gomes Serra, 76, embora morando "a contragosto" há 26 anos na rua, também não se esquece do tempo em que circulavam muitas carroças, movimentando a área, depois tomada pelos ônibus que ali tinham seu fim de linha. Os dois reclamam do intenso barulho dos veículos que ainda transitam ruidosamente pela ladeira e da falta de atenção da prefeitura para com a rua do Caramuru, como é conhecido o beco em que moram.

Mostrando os postes velhos e sem ilu-

minação e o lixo acumulado, eles contam que as terras do trecho pertenciam à família Guimarães, que ali construiu muitas casas para vender ou alugar. As pequenas casas do beco dizem, foram feitas para gente pobre, lavadeiras que estendiam roupas pelo gramado da rua, cujo acesso combina com o clima primitivo e antigo do conjunto de construções dos anos 20, como eles imaginam. As demais casas em estilo antigo, em sua maioria, já não mais pertencem a antigas famílias do local foram vendidas ou alugadas.