

## Centro Administrativo da Bahia: Implicações sociourbanas na cidade de Salvador

Michelle Conceição Marcelino de Azevedo  
chellemarcelino@gmail.com

### Resumo

*Salvador, importante capital brasileira, passou por transformações sociourbanas significativas, sobretudo a partir da década de 1970. A construção do CAB objetivava além da centralização administrativa, funcionar como um pólo de atração de pessoas e investimentos para aquela área, no que obteve sucesso. Para entender essa transformação, cabe retomar as principais mudanças ocorridas na cidade para então analisar as implicações sociourbanas que acometeram Salvador a partir da implantação do Centro Administrativo do seu Estado.*

**Palavras-chave:** CAB, transformações sociourbanas, rede urbana, centralidades.

### 1. INTRODUÇÃO

Partindo-se do pressuposto que o bom entendimento do macro permite e ao mesmo facilita a compreensão do micro, principia-se a análise do tema de uma escala maior, a da própria Salvador, para uma escala menor, a implantação do CAB e suas implicações.

Assim, para uma boa compreensão das implicações imediatas e mais evidentes do ponto de vista sociourbano que acometeram Salvador a partir da implantação do Centro Administrativo da Bahia (CAB), é fundamental compreender, inicialmente, as principais transformações urbanas e também sociais que se sucederam na cidade a partir da década de 1970, período este em que o CAB foi construído e inaugurado.

## 2. A DINÂMICA INTRAURBANA DE SALVADOR

### 2.1 Década de 1970 e seguintes

Salvador, primeira capital do Brasil, passou por significativas transformações espaciais e urbanas especialmente após a segunda metade do século XX. Estas, como consequência, alteraram muitas de suas funções internas. A abertura de novas avenidas e interligações diminuiu as distâncias, ampliou o comércio, criou novas centralidades e novas áreas residenciais.

Durante anos, as atividades comercial e bancária predominaram na área do Comércio localizada na cidade baixa e nas áreas da Rua Chile e Avenida sete de setembro, centro tradicional de Salvador. A atividade administrativa, por sua vez, era concentrada na então praça municipal onde funcionavam os principais órgãos estatais. A partir do início dos anos de 1970, as avenidas de vale foram construídas e progressivamente alteraram este cenário na medida em que prédios empresariais e *shopping centers* nasciam em meio a uma nova área que se chamaria Iguatemi.

Paulatinamente, os vales foram sendo ocupados e todos os caminhos que levavam ao anunciado progresso econômico da cidade conduziam-se para este novo vetor em detrimento do centro histórico e da cidade baixa.

A criação da Avenida Luis Vianna Filho, despontou como novo vetor de expansão da cidade e a construção de um novo centro administrativo lateralmente a esta avenida deslocou os órgãos político-administrativos do centro para a região da Paralela. A cidade começava a ser redesenhada.

Como forma de compreender a intensidade das mudanças sóciourbanas iniciadas na década de 1970 e seguintes, vale uma breve retrospectiva histórica da cidade de Salvador.

### 2.2 Salvador ontem e hoje

A capital baiana foi a primeira cidade brasileira e também a primeira capital do então Brasil colônia. Ao longo de três séculos de colonização, Salvador serviu como centro urbano primordial para o comércio português.

O desenho do espaço físico da cidade se configurou especialmente de modo a prover a defesa da colônia. Neste sentido nos aponta Andrade (2009, pg.32):

O desenvolvimento da cidade, como se verá mais adiante, foi fortemente influenciado pela escolha do sítio urbano, que obedeceu a uma lógica defensiva: como era comum ao urbanismo português de então, Salvador foi edificada sobre uma escarpa, em acrópole, opondo-se ao porto, localizado na parte baixa, o que produziu uma primeira dualidade: Cidade alta e Cidade baixa.

Enquanto na cidade alta prédios públicos propiciaram a reunião das funções administrativas e políticas, na cidade baixa, especialmente em função de estar às margens do oceano, foram construídas edificações relativas às atividades comercial e portuária.

Durante os séculos que se seguiriam, notadamente os séculos XVII e XVIII, Salvador se consolidou como mais expressivo núcleo comercial da região do Atlântico sul. Isto porque, o ciclo canavieiro e a lavoura fumageira do Recôncavo baiano alcançaram grande desenvolvimento. O porto marítimo de Salvador servia como porta de saída de produtos regionais, especialmente fumo e açúcar e porta de entrada de especiarias e produtos europeus.

Além disto, durante longo período, foi o porto mais expressivo no tráfico de negros escravos trazidos da África e que, comprados, seguiam com seus donos para as lavouras.

A dinâmica da cidade nesta época centrava-se fundamentalmente no comércio dos produtos que vinham da lavoura em direção ao porto. Na região portuária, e no entorno que ficava entre a montanha e o mar, residências, casas de negócios, costureiras, quitandeiras, casas de câmbio e moeda, hospedarias atendiam aos mercadores locais e aos que chegavam diariamente em seus barcos e navios. Nos anos que se seguiram, melhorias em termos de nivelamento e calçamento foram acontecendo como bem pontua Consuelo Novais (2005):

À proporção que o comércio foi se desenvolvendo, novos moradores passaram a construir suas casas na encosta da montanha. [...] Essas terras foram usadas no alargamento da cidade baixa. Mais tarde, o melhoramento de acessos à cidade alta – com o nivelamento e calçamento das ladeiras da Conceição, Preguiça, Misericórdia, Pilar, Taboão e outras que, como a Rua Nova da Montanha, foram sendo construídas – contribuiu

para a aceleração do processo de aterramento da chamada zona comercial.

Este período de expansão e embelezamento citadino ficou conhecido como Idade do Ouro e perdurou até a primeira metade do século XVIII. A partir da segunda metade deste, a união de diversos fatores culminou num período de declínio e decadência.

A transferência da capital do país para a cidade do Rio de Janeiro reduziu a importância política de Salvador no cenário nacional. Aliado a este episódio, fatores como a intensa concorrência caribenha na produção açucareira e o novo ciclo de expansão cafeeira no sudeste prejudicaram, agora economicamente, o crescimento da cidade. Já em fins do século XIX a abolição de escravatura põe termo à escravidão findando o rentável tráfico negreiro antes comum no porto de Salvador.

O século XIX e, especialmente a primeira metade do século XX foi um período no qual ocorreram relevantes traços de desenvolvimento urbano especialmente no sistema de iluminação pública, no sistema de transporte sobre trilhos e no transporte vertical. Vide Consuelo Novais (2005, pg. 183):

Em seu belo e longo discurso, Lacerda falou-lhes de seu plano: "Há muitos anos eu havia reconhecido a necessidade de adotar-se nesta Capital um meio fácil de transporte até a Barra, com rápida e cômoda comunicação entre a parte alta e baixa da cidade [...]". Assim resumiu o seu plano de articular o elevador com as linhas de bondes – as duas faces da Companhia de Transportes Urbanos que se desenvolveram ao mesmo tempo.

Não obstante tais modernidades e o extraordinário impacto do novo transporte vertical no dia a dia da cidade, o período citado sobressaiu-se muito mais pela situação de profunda estagnação econômica. Esta, só começa a melhorar na segunda metade do século XX, sobretudo, devido à instalação de indústrias, e, adiante, às modernizações da década de 1970 e seguintes.

Em nível nacional a criação em 1964 do Banco Nacional de Habitação (BNH) atuando na área de construção civil fomentou considerável expansão residencial urbana. A extração e o refino de óleo pela Petrobrás no Recôncavo (1954) e a criação do Centro Industrial de Aratu (1967) permitiu a formação de novo eixo industrial. Aliado a isto, no início dos anos de 1970, destacou-se nacionalmente a criação das regiões metropolitanas

o que orientou novos vetores expansionistas nas diversas capitais brasileiras, não diferindo em Salvador. O Complexo Petroquímico de Camaçari (1978) atraiu cada vez mais indústrias nacionais e internacionais e, o fluxo de trabalhadores que deslocavam-se diariamente para Salvador, não só consolidou rotas viárias importante como ajudou na solidificação de bairros de classe média e média-alta, a exemplo da Pituba e do Itaigara intensificando um novo desenho social.

A nova realidade urbana e industrial de Salvador se refletiu na ampliação de seu tecido urbano e num caminho de recuperação econômica. Uma nova dinâmica sociourbana nasce e se consolida.

### **2.3 Fim do século XX: a cidade se transforma**

No início da década de 1970 foram iniciadas obras para construção da Avenida Luis Vianna Filho e a construção do Centro Administrativo da Bahia. Ambas as construções promoveram impactos significativos na cidade.

No que tange o fluxo de pessoas nesta década, a criação do Pólo Petroquímico de Camaçari e a ampliação do Porto de Aratu no município de Candeias ampliaram a articulação destas e de demais cidades da Região Metropolitana como Simões Filho, com Salvador devido, entre outros fatores, ao fluxo moradia-trabalho com o conseqüente nascimento de novos bairros e residências e devido à nova estrutura viária surgida através da implantação de ligações importantes como as estradas CIA-Aeroporto, a Via Parafuso, o Acesso Norte e a duplicação da BR-324 até o CIA.

Na esfera municipal merece forte destaque a implantação do sistema das avenidas de vale, como destaca Ceab IV e Scheinowitz em (Vasconcelos, 2001, pg. 346):

O governo municipal realizou, com o apoio do Estado, a implantação de um sistema de vias rápidas, as avenidas de vale, inspiradas no EPUCS, sendo a primeira datada de 1949, mas a implantação de um sistema articulado só foi realizado na década de 1970, com a disponibilidade de recursos, e com a decisão de modernizar a cidade. A passagem do Prefeito Antônio Carlos Magalhães a Governador do Estado, facilitou a continuidade dos trabalhos. Foram implantadas as seguintes avenidas: Vale do Bonocô (1970), Contorno (1970), Suburbana (1971), Vale do Canela (1974), a segunda pista da Vasco da Gama (1974), a Magalhães Neto (1974), Paralela (1974), Vale dos Barris (1975), Antônio Carlos

Magalhães (1975), Garibaldi (1977), Juracy Magalhães (1978) e Vale do Ogunjá (1978).

Estas avenidas alteraram significativamente a rede urbana da cidade, pois permitiram maior integração, expansão do tecido urbano e modificação de rotas para funções como comércio e serviços.

Na área de entroncamento da Avenida Luis Vianna com o Acesso Norte foi construída uma nova rodoviária intermunicipal e interestadual e, logo em frente, um novo shopping chamado de Iguatemi. Poucos anos depois, um grande hipermercado foi construído a poucos metros do shopping. Estes foram embriões para, nesta localidade, surgir, mais tarde e com muita força, um novo centro urbano o que alterou a estrutura mononuclear da cidade.



Figura 01  
Fonte: [www.classicalbuses.fotopages.com](http://www.classicalbuses.fotopages.com)  
Shopping Iguatemi e Nova Rodoviária

Nesta fase expandiram-se ainda a Orla marítima no espaço compreendido entre Amaralina e Itapuã e a zona do subúrbio ferroviário.

Na década seguinte, a década de 1980, a área do Miolo começa a apontar como maior área de expansão, conforme preceitua Gordilho (2008, pg.115):

Na década de 1980, a área do Miolo, que já começara a ser ocupada ao longo da BR-324, passa a constituir a principal área de expansão, principalmente em decorrência da implantação de inúmeros conjuntos habitacionais através da URBIS, viabilizados por financiamentos do BNH e pela abertura de algumas vias de penetração que ligam a Av. Paralela à

BR-324. Nessa década, tem início, também, a ocupação da Orla Oceânica, além de Itapuã, com novos loteamentos e condomínios.

A estrutura produtiva na Bahia concentrou-se em bens intermediários voltados para o mercado externo. Houve crescimento da indústria petroquímica e também modernização agrícola. Na composição do PIB estadual, destaque para o setor de serviços. Dados relatam crescimento do PIB baiano e Salvador despontando como principal capital nordestina.

Apesar disto, invasões e demais categorias de ocupações informais foram crescendo e se consolidando nesta década. Houve aumento da concentração de renda e o crescimento econômico não foi acompanhado de desenvolvimento social, conceitos, inclusive, bem trabalhados por Marcelo Lopes de Souza, como vemos a seguir (2008, pág.101):

Um *desenvolvimento* urbano autêntico, sem aspas, não se confunde com uma simples expansão do tecido urbano e a crescente complexidade deste, na esteira do *crescimento econômico* e da modernização tecnológica. Ele não é, meramente, um aumento da área urbanizada, e nem mesmo, simplesmente, uma sofisticação ou modernização do espaço urbano, mas, antes e acima de tudo, um desenvolvimento sócio-espacial na e da cidade: vale dizer, a conquista de melhor qualidade de vida para um número crescente de pessoas e de cada vez mais justiça social.

A partir da década de 1990 e seguintes, verificou-se com maior expressão, a consolidação da polinucleação da cidade, como descreve o tópico seguinte.

## 2.4 Novas centralidades

O centro antigo ou centro tradicional de Salvador divide-se em cidade baixa e cidade alta, pela própria topografia soteropolitana. Durante muito tempo, as atividades portuárias foram responsáveis pela intensa atividade local no bairro do Comércio na cidade baixa. Contudo, especialmente após a opção do transporte rodoviário através da BR-324 e a construção do porto de Aratu, o porto de Salvador e, conseqüentemente, aquela região sofreram grande declínio.

Outros fatores como a transferência das secretarias municipais para o novo Centro Administrativo ainda na década de 1970, e, nas décadas seguintes, problemas como a falta de estacionamento, dificuldades viárias e a preferência empresarial por se instalar na

região do Iguatemi, levaram à perda de funções e do dinamismo da área. Somente no início dos anos 2000, instituições educacionais privadas de ensino superior começaram a se instalar em prédios antigos, mas de arquitetura preservada na região culminando numa crescente revitalização do bairro do Comércio. Em 2010, pelo menos seis faculdades conhecidas se encontravam instaladas na localidade aumentando com isso o fluxo de pessoas, sobretudo jovens, e permitindo melhora no comércio e nos serviços especialmente com a instalação de restaurantes, cafés e lojas em geral, onde já não se investia há muito.

Na cidade alta, notadamente na região da praça municipal e adjacências – Praça da Sé, Pelourinho, Rua Chile, Avenida Sete de Setembro - o declínio não foi diferente. A também transferência das atividades do governo e a atração empresarial pelo novo centro urbano do Iguatemi favoreceram o desprestígio e a popularização do comércio, sobretudo por comerciantes informais.

O Pelourinho, centro cultural e histórico da cidade de Salvador, permaneceu, por anos, em situação de abandono servindo determinadas áreas, inclusive, como local de prostituição e atividades ilegais. Somente a partir de 1991, ações de recuperação e restauro no Pelourinho e na Praça da Sé, somadas a ações de acessibilidade, policiamento e estímulo ao comércio, viabilizaram o retorno do fluxo comercial, residencial e, sobretudo, turístico para a localidade.

Alguns pontos tratados ao longo da dissertação já permitem compreender os fatores que levaram a região do Iguatemi a se configurar como um novo centro na cidade. A sua localização é um deles. A mesma tornou-se estratégica por permitir articulação através das avenidas de vale com importantes pontos da cidade como o Aeroporto (através da Avenida Paralela), com a orla (por meio das Avenidas Antônio Carlos Magalhães e Magalhães Neto), com o Rio Vermelho, Barra e Dique (pelas Avenidas Juracy Magalhães, Garibaldi e Vasco da Gama) e com o centro tradicional e cidade baixa (através da Avenida Bonocô).

A criação da nova rodoviária intermunicipal e interestadual e onde também funciona uma grande estação para os ônibus coletivos que trafegam dentro da própria cidade intensificou o fluxo de passageiros na área.



O shopping Iguatemi e o hipermercado construído a poucos metros dele, reforçaram a nova centralidade de comércios e serviços. Sobre o Shopping, afirma Andrade (2009, pág.94):

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 – números bastante expressivos para aquele tempo e espaço. Em 2003, com os mesmos três pisos, porém com a ampliação horizontal do espaço construído, contava com 520 lojas, 15 cinemas e um fluxo médio de 100 mil pessoas ao dia com vagas para 4.500 veículos.

Ainda neste mesmo perímetro destaque para a implantação dos prédios do Centro Empresarial Iguatemi e para órgãos públicos como a sede do Detran, o Corpo de Bombeiros e um grande Juizado Cível Especial.

Da centralidade do Iguatemi partem novos eixos relevantes e produtores de outras centralidades na cidade, como relata Vasconcelos (1999, pág.390):

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.

Um destes eixos é o que parte do Iguatemi em direção à Avenida Antônio Carlos Magalhães.

Nesta avenida foi erguido grande número de prédios, sobretudo de cunho empresarial. A partir do início deste século, além de restaurantes com estilo *fast food*, diversas agências bancárias foram dispostas ao longo das duas vias paralelas. Destacase a concentração de população de alta renda.

Outro eixo fundamental e que se configurou ao longo da primeira década dos anos 2000 como centro financeiro e de negócios de Salvador é o que parte do Iguatemi e engloba toda a Avenida Tancredo Neves. Forma de ligação primária do Iguatemi com a Avenida Paralela, liga também a região aos bairros do Costa Azul, Stiep, Caminho das

Árvores e à Orla. Nesta Avenida foram construídos prédios como o da Receita Federal, Petrobrás, além de diversos prédios empresariais dentre os quais se destacam as torres gêmeas, o Salvador *Trade Center*, inaugurado em dezembro de 2001. O empreendimento é formado por duas torres com 22 andares cada. Possui 748 salas, 40 lojas, um centro de convenções, 05 pavimentos de garagem e um heliponto revelando-se um complexo empresarial moderno e na categoria dos grandes centros de negócios.



Figura 02

Avenida Tancredo Neves

Fonte: <http://www.skyscrapercity.com>

Ao longo da avenida estão presentes agências dos principais bancos nacionais e internacionais.

Em 22 de maio de 2007, foi inaugurado na Avenida Tancredo Neves, o maior *shopping center* em área do Norte-Nordeste e o segundo maior do Brasil: o Salvador Shopping. Inicialmente com 263 lojas, em setembro de 2009 ampliou este número para 464 lojas passando a 298 mil metros quadrados de área construída. O shopping possui também ampla unidade de Serviços de Atendimento ao Cidadão (SAC) que funciona como um complexo que oferece variados serviços de órgãos públicos governamentais. Para implantação do mesmo, foram realizadas alterações viárias como a construção de um novo viaduto e de três passarelas sendo uma ligando o shopping ao Hospital Sara

Kubitschek, outra ligando o mesmo à entrada do Caminho das Árvores e a outra sobre a ligação Iguatemi-Paralela.



Shopping Salvador em fase de construção  
Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=386025>



Shopping Salvador após inauguração  
Fonte: <http://www.vocereporter.com>

O surgimento deste shopping intensificou sobremaneira o fluxo de pessoas e de automóveis para esta região. Tendo a modernidade e sofisticação como grandes atrativos, os shoppings mais antigos de Salvador viram-se obrigados a ampliar e melhorar seus serviços a exemplo do Shopping Iguatemi que a partir de 2008 realizou ampliação de seu estacionamento (mais 500 vagas) além de sucessivas reformas em suas praças e alamedas e de novo design para a fachada.

Outro tipo de empreendimento que vem chamando atenção na Avenida Tancredo Neves são projetos de construção de complexos empresariais integrados ao Shopping Salvador. Um deles é o *Salvador Shopping Business* com previsão de entrega para janeiro de 2012. O projeto é composto por duas torres com 400 salas comerciais cada uma. As torres serão interligadas por um prédio de oito andares apenas para estacionamentos (1636 vagas de garagens) e para estrutura de serviços e lazer.

Outro empreendimento de mesma natureza é intitulado CEO (*Chief Executive Officer*) *Salvador Shopping*. Trata-se igualmente de um complexo imobiliário integrado ao Shopping Salvador contendo duas torres de 31 andares cada uma e com previsão de entrega para março de 2013, e que reúne pelo mesmo modo a idéia de permitir aos

empresários estarem localizados no centro das decisões financeiras da cidade podendo usufruir, ao mesmo tempo, de serviços e de lazer como piscina, *fitness*, sala de massagem, centros de beleza e outros.

Tais empreendimentos revelam o ingresso paulatino de Salvador no rol das grandes metrópoles capitalistas. Nestas, a questão territorial está amplamente relacionada ao capitalismo e ao poderio com que o mesmo, sobretudo com a marcante presença das grandes empresas multinacionais, impõe no desenvolvimento local. A perspectiva socioeconômica desenha, cada vez mais, a cidade tendo o território como esteio.

Entendendo o território, pontuamos a análise de Silva e Silva (2006, pág. 33):

O território expressa, em um determinado momento, um complexo e dinâmico conjunto de relações socioeconômicas, culturais e políticas, historicamente desenvolvidas e contextualmente espacializadas, incluindo sua perspectiva ambiental.

Destaque ainda para um terceiro eixo de caráter empresarial ressaltado pelo geógrafo e pesquisador Vasconcelos (1991), e que acabou estruturando o bairro do Itaigara. Trata-se da continuidade da Avenida Antônio Carlos Magalhães, entre o Candeal e a Pituba. Nesta área foram construídos na década de 1980 o *Shopping Itaigara*, o Pituba Parque *Center*, o Tropical *Center* e o Max *Center*. Mais recentemente um hotel de cinco estrelas, o *Shopping Boulevard 161*, além de diversos prédios de escritórios sendo o mais moderno e imponente deles, o Complexo Odontomédico do Itaigara inaugurado em 1999 e que conta com duas torres. Ambas contêm um total de 264 consultórios e 28 mil metros quadrados de área construída.

O entendimento das alterações físicas e dinâmicas da cidade de Salvador e do surgimento de suas novas centralidades conduz, inevitavelmente, a uma avenida de vale que se tornou o principal eixo de expansão da cidade sendo hoje campeã no trânsito de veículos e pessoas e na importância para a rede intraurbana cidadina. Esta importante avenida é intitulada Luis Vianna Filho, porém, mais conhecida como Avenida Paralela.

Esta avenida possui fundamental importância e guarda íntima ligação com o Centro Administrativo do Estado.

### **3. AVENIDA PARALELA**

A Avenida Luis Viana Filho, mais conhecida como Avenida Paralela numa menção ao fato de ser paralela à orla, especificamente a Avenida Otávio Mangabeira, foi construída em 1971, como via alternativa para se chegar ao aeroporto e servir como eixo de expansão da cidade.

A Paralela permitiu além da comunicação com o aeroporto, maior facilidade em acessar o litoral norte por tratar-se de uma via de saída da cidade.

Com 14 km de extensão, a avenida, em poucos anos, sobressaiu-se como o eixo de expansão urbana mais significativo no âmbito do sistema viário de Salvador. A acessibilidade que promoveu permitiu uma forte articulação entre os elementos que estruturam o espaço urbano da cidade, a exemplo da ligação com o Centro Administrativo da Bahia (CAB).

Progressivamente, a Paralela foi se incorporando a área urbana já consolidada e o seu projeto inicial de ser uma via expressa foi perdendo a razão de ser face ao volume de veículos, às residências construídas em suas margens e proximidades, aos muitos semáforos, paradas de ônibus sem via marginal, etc.

Ao longo dos quarenta anos que separam a construção da Avenida dos dias atuais, verificou-se uma paulatina extensão de infraestrutura viária e urbana pelos vazios urbanos presentes ao longo desta área que engloba a avenida e o CAB. Estes vazios foram sendo ocupados por edifícios, empresas como Chesf, Odebrecht etc, instituições de ensino como FTC, Unijorge, Área 01, Unifacs, concessionárias, hipermercados, diversos postos de gasolina, shoppings, parque de exposições, e, mais recentemente, grande número de empreendimentos imobiliários de alto padrão.

O governo contribuiu legalmente para a atual dinâmica de construção do espaço urbano que acomete Salvador na medida em que permitiu a ocupação de áreas verdes da Avenida Paralela por novos empreendimentos imobiliários. Soma-se a este fato a liberação do gabarito na orla atlântica. Tais ações vêm permitindo ampla alteração do espaço urbano por um dos seus principais agentes: o mercado imobiliário.

Os empreendimentos imobiliários de alto padrão construídos e em construção na Avenida Paralela e vias adjacentes como *Alpha ville*, *Green ville* e outros revelam forte tendência à reunião de pessoas de alto poder aquisitivo nesta área. Este fato já previona concentração ainda maior de núcleos de serviços e vendas para este público alvo valorizando ainda mais tal localidade.

Em que pese a inauguração desta importante avenida quase concomitantemente com a do Centro Administrativo, é possível afirmar que ambos estão ligados umbilicalmente e que juntos são relevantes elementos para o contexto urbano da cidade de Salvador.

#### 4. CENTRO ADMINISTRATIVO DA BAHIA

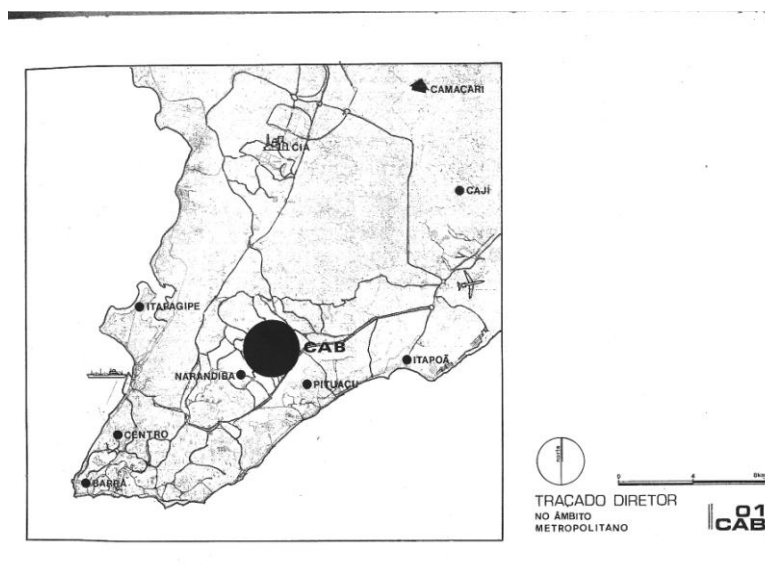
O CAB, construído nas imediações da Avenida, concentrou geograficamente as repartições estaduais e federais situadas na capital. Seu objetivo era exatamente centralizar os serviços da administração pública fora do perímetro urbano intervindo numa expansão urbana de forma ordenada. Neste sentido explica o estudo preliminar da Secretaria de Planejamento (1979, p.11):

A idéia de implantação do Centro Administrativo da Bahia, centralizando os serviços da administração pública fora do perímetro urbano e com força de atração suficiente para provocar o deslocamento de considerável parcela das atividades concentradas no núcleo de Salvador, nasceu da constatação da imperiosa necessidade de se intervir para uma expansão urbana ordenada e disciplinada, corrigindo distorções e preparando a cidade para novas exigências, previsíveis a curto e médio prazos.

A implantação do CAB nas adjacências da Avenida Paralela, numa área que a época era considerada como fora do perímetro urbano ocupado, revelou-se por parte do governo como ato de confiança no crescimento da cidade naquela direção e no surgimento de novos empreendimentos influenciados por este novo pólo. Isto tudo viabilizado pela facilidade viária permitida pela recém construída Avenida Paralela.

É possível avaliar que a transferência dos órgãos governamentais para esta área alterou a dinâmica da cidade já que o centro tradicional perdeu muito de seu fluxo populacional que agora se dirigia, fundamentalmente através da Avenida Paralela até o CAB. Isto, à época, contribuiu para aliviar o tráfego de veículos e diminuir problemas como falta de vagas de estacionamento e demandas de serviços no centro da cidade.

Mapa de localização do Cab. Fonte: SEPLAN, 1979.



#### 4.1 A estrutura do CAB

No que tange a extensão e os tipos de construções dos prédios do CAB, nos relata Vasconcelos (2001, p.392) que:

O Centro Administrativo foi inaugurado em 1972, numa extensa área de 700 hectares (Kertész,1974), e teve como concepção urbanística a especialização funcional, com a construções de prédios de arquitetura modernista (alguns utilizando elementos pré-fabricados), isolados, envoltos por grandes áreas verdes, visando a concentração das atividades administrativas do Estado, como uma réplica reduzida de Brasília, embora a parte habitacional, prevista no entorno, fosse mais limitada.

Inicialmente foram transferidos grande parte dos serviços da esfera do governo estadual seguidos da esfera federal. Estão situados no CAB, atualmente, órgãos como a Secretaria da Fazenda, Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia, Secretaria de Saneamento e Recursos Hídricos, Secretaria da Agricultura, o Tribunal de Contas do Estado, Tribunal de Justiça da Bahia, Secretaria de Educação e Cultura, Procuradoria Geral do Estado, Vice-Governadoria, Assembléia Legislativa do Estado da Bahia, dentre muitos outros.

#### 4.2 O CAB e suas demais utilizações

A partir do final da década de 2000, mais precisamente a partir de 2009, Salvador entrou no circuito das corridas automobilísticas do GP Stock Car. O Cab, com suas

ruas horizontais e planejadas, tem sido o local de realização destas corridas cuja primeira edição ocorreu em 2009 e a edição mais recente aconteceu nos dias 03 e 04 de setembro de 2011.

Imagem do CAB no GP Stock Car, 2011. Fonte: [stockcar.globo.com/index.php/ingressos-gp-bahia/](http://stockcar.globo.com/index.php/ingressos-gp-bahia/)



Tais eventos atraem grande número de pessoas que se interessam pelo esporte e aquecem, nesses períodos, setores como hotelaria e turismo de forma geral, conforme comenta o presidente do sindicato de Hotéis de Salvador ([stockcaremsalvador.com.br](http://stockcaremsalvador.com.br)) :

A realização do 3º GP Bahia, nos dias 3 e 4 de setembro, deve movimentar toda a economia de Salvador. E a chegada de membros da organização, pilotos e equipes, além de fãs de todo o estado, devem aquecer também o setor hoteleiro. É o que prevê Silvio Pessoa, presidente do Sindicato de Hotéis, Restaurantes e Bares de Salvador.

Verifica-se com isto que o CAB, além de sua função primordial de centralização dos órgãos públicos e de seu objetivo inicial de servir como pólo de atração e vetor de crescimento da cidade naquela direção, revela-se, na atualidade, como palco para eventos esportivos de grande porte contribuindo com a economia e a dinâmica de Salvador.



## 5. CONCLUSÃO

Salvador manteve suas atividades comerciais e administrativas localizadas no centro tradicional por longos anos. A partir da década de 1970, uma série de transformações urbanas, sobretudo viárias, transformou o panorama da capital alterando o fluxo de pessoas bem como de atividades financeiras e administrativas. Estas últimas ocorreram especialmente devido à transferência e concentração dos órgãos administrativos das esferas de poder para uma região mais a norte do município e considerada como um grande vazão urbano até então.

O CAB além de centralização das instâncias administrativas, serviu com um pólo de atração de pessoas e de capitais viabilizado em grande parte pela construção da adjacente Avenida Paralela. A partir de então Salvador deu lugar a um novo desenho urbano e a um novo contexto social.

## 6. REFERÊNCIAS

ANDRADE, Adriano Bittencourt. Geografia de Salvador. 2. ed. Salvador: EDUFBA, 2009.

**CEO Salvador Shopping.** Disponível em:  
<http://www.cyrela.com.br/ba/imovel/comercial/salvador/integrado-ao-salvador-shopping/escritorio/ceo-salvador-shopping> Acesso em 05 ago. 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano.** São Paulo: Ática, 1989.

GORDILHO-SOUZA, Ângela. **Limites do habitar:** segregação e exclusão na configuração urbana contemporânea de Salvador e perspectivas no final do século XX. 2ed. Salvador: EDUFBA, 2008.

INSTITUTO DE URBANISMO E ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL (Bahia). **Projeto CAB:** relatório preliminar. Salvador: IURAM, 1978. 86 p.

MARTINS, Carla; GAUTHIER, Jorge; SOUZA, Bruna Bianca. Avenida Luis Viana Filho: vetor de crescimento da cidade. **Correio da Bahia**, Salvador, 14 jun. 2008 Caderno especial: Paralela em expansão.

**Nossa História.** Disponível em: <http://www.iguatemisalvador.com.br/sobre/nossa-historia/> Acesso em: 01 ago. 2011.

**O empreendimento.** Disponível em:  
[http://www.salvadortradedcenter.com.br/prg\\_tor\\_emp.cfm](http://www.salvadortradedcenter.com.br/prg_tor_emp.cfm) Acesso em: 05 ago. 2011.

**O complexo.** Disponível <http://www.odontomedicoitaigara.med.br/?p=oshopping.php>  
Acesso em: 01 ago. 2011.

**Salvador Shopping Business.** Disponível em:  
<http://www.cyrela.com.br/ba/imovel/comercial/salvador/integrado-ao-salvador-shopping/escritorio/salvador-shopping-business> Acesso em 05 ago. 2011.

**Salvador Shopping investe R\$ 150 milhões e ganha 201 novas lojas.** Disponível em:  
<http://ne10.uol.com.br/canal/cotidiano/economia/noticia/2009/09/08/salvador-shopping-investe-r-150-milhoes-e-ganha-201-novas-lojas-198970.php>  
Acesso em: 05 ago. 2011.

SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX.** Rio de Janeiro: Versal, 2005.

**Setor hoteleiro de Salvador aquecido com a Stock Car.** Disponível em:

<http://www.stockcaremsalvador.com.br/setor-hoteleiro-de-salvador-aquecido-com-a-stock-car/> Acesso em 16 set 2011.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano.** 4ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

SUPERINTENDÊNCIA DE CONSTRUÇÕES ADMINISTRATIVAS DA BAHIA. **Estudos do CAB.** Salvador: SUCAB, 1996. V.1/7.

SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e. **Estudos sobre globalização, território e Bahia.** 2ed. Salvador: UFBA/Mestrado em Geografia/Departamento de Geografia, 2006.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **Salvador: Transformações e Permanências (1549-1999).** Ilhéus: Editus, 2002.