

ESPAÇOS LIVRES DE SALVADOR: PROBLEMÁTICAS E POTENCIALIDADES NA PAISAGEM DA AVENIDA JURACY MAGALHÃES JÚNIOR

SALVADOR'S OPEN SPACES: PROBLEMATICS AND POTENTIALITIES AT THE LANDSCAPE OF JURACY MAGALHÃES JÚNIOR AVENUE

Tadeu Barradas Badaró
Aline de Figueirôa Silva

RESUMO

No atual contexto de ampliação do sistema viário para implantação do BRT (*Bus Rapid Transit*) em Salvador e seu potencial de impacto, sobretudo nas avenidas de vale da cidade, esse texto propõe identificar, tipificar e analisar os espaços livres existentes na paisagem da Avenida Juracy Magalhães Júnior, onde está em fase de construção o trecho 2 do sistema. O artigo fundamenta-se em estudos sobre espaços livres em cidades brasileiras, considerando conceitos, funções e tipologias; bases cartográficas; imagens de satélite para o cálculo das áreas dos espaços estudados e sua espacialização; confecção de sectogramas para sua quantificação; visitas de campo para observação e realização de registros fotográficos; além de consultas a legislações e indicadores socioeconômicos. Foi, ainda, realizado um mapeamento de artigos publicados na revista *Paisagem e Ambiente* entre 1986 e 2021 que abordam a cidade de Salvador, indicando a lacuna de estudos referentes ao tema do artigo. Nas conclusões são apontadas problemáticas e potencialidades referentes aos espaços livres estudados, levando em conta sua configuração, distribuição ou concentração, bem como carências e demandas dos bairros nos quais estão localizados.

Palavras-chave: Espaços livres. Paisagem. Avenidas de Vale. Sistema BRT. Salvador.

ABSTRACT

Considering the current enlargement of the road network for implementing a BRT system in Salvador, and its potential impacts, mainly on the city's valley avenues, this article seeks to identify, typify, and analyze existing open spaces at the landscape of Juracy Magalhães Júnior Avenue, where phase two of the system is currently being built. This article is based on researches on open spaces in Brazilian cities, focusing on concepts, functions, and typologies; cartographic bases; satellite images for calculating the studied spaces areas and shapes; the production of graphs for data visualization on the quantities found; field visits for observation and photographic records; besides consulting legislation and socioeconomic indicators. The authors also conducted a survey of articles published in the journal *Paisagem e Ambiente* between 1986 and 2021 regarding the city of Salvador, which showed a research gap on this article's theme. In the conclusions, the authors point out problematics and potentialities relative to the open spaces studied, taking into consideration their configuration, distribution or concentration, as well as the shortages and demands of the neighborhoods where they are located.

Keywords: Open spaces. Landscape. Valley avenues. BRT system. Salvador.



<https://doi.org/10.11606/issn.2359-5361.paam.2022.197882>

Paisag. Ambiente: Ensaios, São Paulo, v. 33, n. 49, 2022.

I. INTRODUÇÃO

Um dos traços marcantes do sítio natural onde se originou e cresceu a cidade de Salvador é seu relevo profundamente acidentado, caracterizado pela notável presença de vales e cumeadas que, modelados pela ação humana ao longo do tempo, vieram a configurar uma paisagem urbana singular. Foi essa morfologia que possibilitou a fundação da cidade, em 1549, em dois níveis topográficos: a Cidade Alta, a 70m acima do nível do mar, concentrando moradias, igrejas e conventos e a administração colonial, e a Cidade Baixa, reunindo as atividades comerciais e portuárias que conectavam Salvador ao recôncavo baiano e à metrópole portuguesa, enquanto principal porto do Atlântico Sul (Figura 1). A Oeste, a ocupação era limitada pela Baía de Todos os Santos e, a Leste, pelo Vale do Rio das Tripas, considerado o “primeiro vale a ser ocupado” na cidade por volta de 1835 (SANTOS, 1959, p. 56), onde foi construída a Rua da Vala, atual Avenida José Joaquim Seabra.

A partir da década de 1960, como parte do Plano Mário Leal Ferreira, desenvolvido durante a década de 1940 pelo Escritório do Plano de Ur-

banismo da Cidade do Salvador (EPUCS), deu-se o processo de ocupação dos vales da cidade por avenidas que fariam o papel de conectar, sobretudo para usuários de veículos automotores, os bairros que tradicionalmente localizavam-se nas cumeadas.

Esse processo viria a ser reforçado na década seguinte a partir da construção de novas avenidas de vale, que, dessa vez, seguiriam o fluxo de expansão da cidade em direção ao Complexo Petroquímico de Camaçari (Copec), a Norte, e ao Centro Industrial de Aratu (CIA). A partir dos anos 1970, impulsionaram a expansão urbana a abertura da Avenida Luiz Viana (conhecida como Avenida Paralela, em razão de seu traçado grosso modo paralelo à orla oceânica); a criação do Centro Administrativo da Bahia (CAB), reunindo órgãos públicos estaduais; a mudança do terminal rodoviário para a região do Iguatemi; e, ainda, a construção do Shopping Iguatemi, atual Shopping da Bahia. A nova frente de ocupação e a transferência das atividades tradicionais da área central repercutiram diretamente no esvaziamento do núcleo urbano histórico e na consolidação de um modelo de urbanização rodoviária pautado no deslocamento por automóveis.

2



Figura 1 – Panorama de Salvador com detalhe dos dois níveis que estruturam a cidade vistos a partir da Baía de Todos os Santos.
Fonte: Panorama de Salathé (c. 1822).

Mais recentemente, o metrô de Salvador, após anos de atraso das primeiras ações para sua implantação ainda no final dos anos 1990, também se estruturou em elevados sobre o traçado das vias de vale, como a Avenida Paralela e a Avenida Mário Leal Ferreira (conhecida como Avenida Bonocô). Assim, na atual conjuntura de ampliação dos sistemas de transportes na cidade, como o metrô e o BRT, as avenidas de vale vêm se tornando novamente o centro das atenções, tanto por parte da administração pública, que nelas vem implementando grandes obras de infraestrutura, quanto da sociedade civil¹, em resposta a essas intervenções.

Anunciado pela Prefeitura Municipal de Salvador em março de 2017 e com obras iniciadas um ano depois, em março de 2018, o sistema BRT se caracteriza por um corredor viário exclusivo para o tráfego de ônibus ligando a região dos bairros da Pituba e Itaipara – sobretudo nas imediações do Shopping da Bahia – nova centralidade econômica e comercial da cidade – à estação da Lapa, no centro de Salvador, através das avenidas de vale Antônio Carlos Magalhães (Avenida ACM), Juracy Magalhães Júnior e Vasco da Gama. Para acomodar tal estrutura, o projeto do BRT prevê intervenções de grande porte que incluem a construção de uma série de viadutos e estações de ônibus, além do alargamento de vias existentes. Dividido em três trechos que se conectam, o sistema BRT está sendo executado em etapas distintas (Figuras 2 e 3).

Entregue em dezembro de 2020 para o tráfego de automóveis, com 2,9km de extensão, o trecho 1 do sistema faz a ligação entre o Shopping da Bahia e o Parque da Cidade Joventino Silva (Figura 3). Em 2021 a obra prosseguiu contemplando intervenções paisagísticas em seu entorno, bem como estações de passageiros. A implantação do sistema levou à construção de viadutos, com potencial de modificação da própria leitura da geografia formada por vales e cumeadas, tão característicos da paisagem de Salvador (Figura 4).

O trecho 2 do sistema, focado no presente estudo, tem cerca de 5,5km de extensão entre o Parque da Cidade Joventino Silva e a estação da Lapa (Figura 3). As obras iniciaram-se em 2021, conforme anunciado pela Prefeitura de Salvador e encontram-se atualmente em curso ao longo da Avenida

Juracy Magalhães Júnior. Considerando as modificações urbanas decorrentes da implantação do primeiro trecho, a expectativa é que a construção do segundo trecho provoque, na paisagem da referida avenida, impactos significativos, como a redução de espaços livres, a supressão de vegetação e a construção de novos viadutos. Neste trecho, o projeto prevê equipamentos de porte semelhante aos do trecho inicial, repercutindo na oferta e na configuração de espaços livres.

O trecho 3 do BRT segue a extensão da Avenida Antônio Carlos Magalhães não coberta no trecho 1 – do Parque da Cidade Joventino Silva até aproximadamente o Posto dos Namorados, entre os bairros da Pituba e do Itaipara – e teve suas obras iniciadas em fevereiro de 2021, e entregues em setembro de 2022 (Figura 3).

Frente a essa problemática de ampliação do sistema viário e da rede de transportes urbanos em Salvador, em particular da implantação do BRT e seus potenciais impactos sobre a paisagem, o presente artigo propõe identificar, tipificar e analisar os espaços livres existentes na região afetada pelo novo sistema. O texto adota, então, como recorte, um trecho da cidade correspondente à Avenida Juracy Magalhães Júnior, entre o Parque da Cidade e seu cruzamento com a Avenida Luísa, bem como o entorno imediato, por ser o local onde está sendo implantada a extensão inicial do trecho 2 do sistema BRT. A extensão total da área de estudo é de aproximadamente 544.000m² (54,4ha) (Figura 3) e leva em consideração a área da avenida propriamente dita, edificações lindeiras, massas arbóreas, praças, ruas e espaços adjacentes que são diretamente relacionados ao futuro corredor do BRT.

O presente trabalho fundamenta-se em estudos sobre espaços livres em cidades brasileiras, considerando conceitos, funções e tipologias; bases cartográficas e imagens de satélites (Google Earth Pro) para a obtenção das áreas dos espaços livres mapeados e sua espacialização; confecção de sectogramas para sua quantificação; visitas de campo para observação e registros fotográficos; além de consultas a legislações e indicadores socioeconômicos referentes à área estudada. Foi ainda realizado um mapeamento de artigos publicados na revista *Paisagem e Ambiente* entre 1986 e 2021²

1 No ano de 2018, entre os meses de abril e junho, em resposta ao início da derrubada das árvores nas avenidas Juracy Magalhães Júnior e Antônio Carlos Magalhães, ocorreu uma série de protestos contra a implementação do BRT. No mesmo ano, no mês de maio, em audiência pública no Ministério Público da Bahia, representantes de grupos ambientalistas, movimentos sociais e da Ordem dos Advogados do Brasil na Bahia (OAB-BA) acusaram as consequências ambientais e a falta de estudos e documentação por parte do poder público para a execução da obra.

2 Foi realizada uma pesquisa em todas as edições da revista *Paisagem e Ambiente* entre 1986 e 2021 (números 1 ao 48), disponíveis on-line (<https://www.revistas.usp.br/paam>), buscando mapear estudos que enfocassem a cidade de Salvador em particular. Foram identificados, ao todo, apenas sete textos que tratam do mapeamento de espaços verdes; rios urbanos; construção, requalificação, apropriação, usos e funções de espaços livres como praças e parques; e projetos paisagísticos contemporâneos, abordando bairros litorâneos ou bairros periféricos da cidade. Não há, entre esses trabalhos, qualquer

4

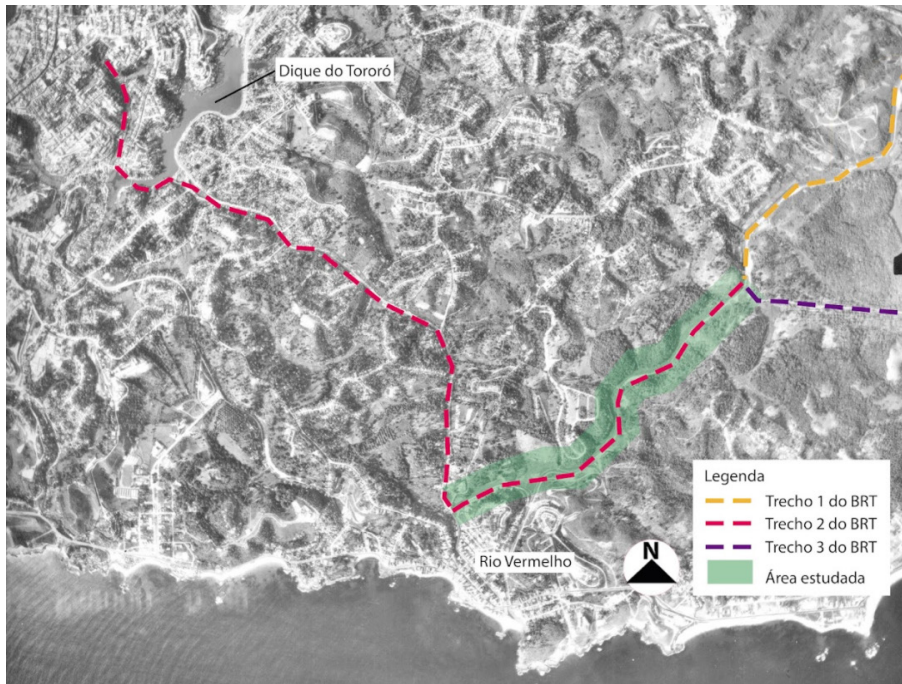


Figura 2 – Mapa indicando a área estudada, porém antes da construção da Avenida Juracy Magalhães Júnior, e a localização dos trechos do BRT.
Fonte: Produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2022, sobre imagem da Conder, década de 1950.

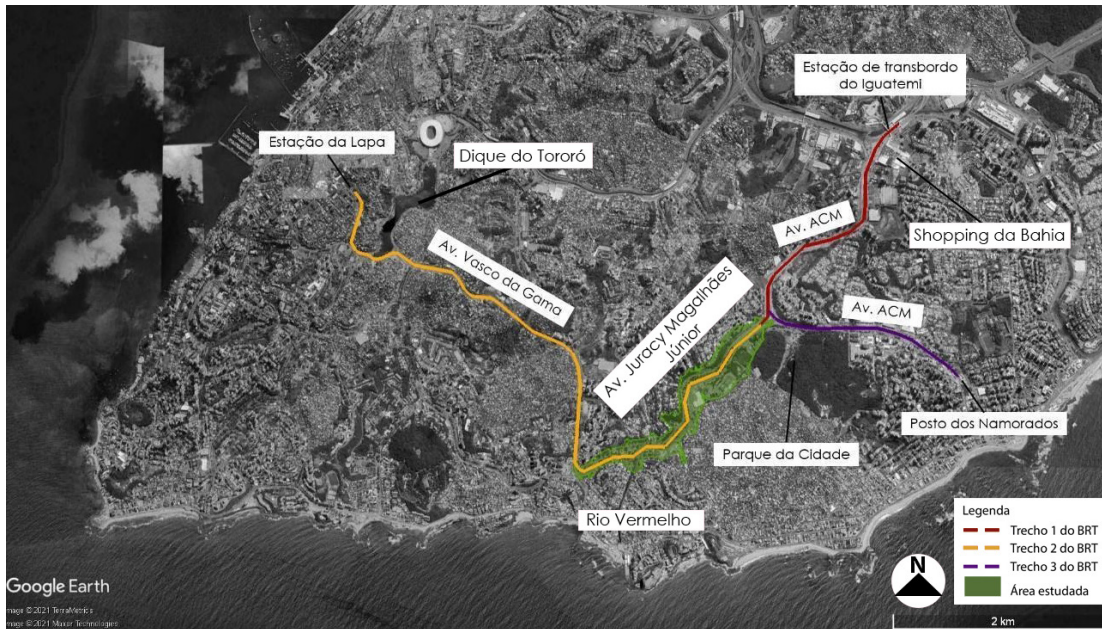


Figura 3 – Mapa indicando a área estudada e a localização dos trechos do BRT.
Fonte: Mapa produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021, sobre imagem de satélite.
Fonte: Produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021, sobre imagem de satélite. Fonte da imagem base: Google Earth Pro V 7.3.4.8573. Salvador. 12° 59 'S, 38° 29 'O, altitude do ponto de visão 10km. Terrametrics 2021.



Figura 4 – Imagens comparativas entre o início, em fevereiro de 2020, e após, em outubro de 2020, a construção do viaduto para o BRT na Avenida Antônio Carlos Magalhães. Fotos: Tadeu Barradas Badaró, 2020.

que abordam a cidade de Salvador, o que apontou a lacuna de estudos referentes aos temas aqui tratados.

Conceitualmente, parte-se da já clássica compreensão de espaço livre apresentada por Miranda Magnoli (2006), também revisitada por vários autores e estudos. Segundo Magnoli (2006, p. 179), espaço livre pode ser definido como “todo espaço não ocupado por um volume edificado” ou “livre de edificação” ao qual geralmente se acoplam funções que definem sua classificação. Em diálogo com essa definição, o texto adota, ainda, como referencial a conceituação de Sá Carneiro e Mesquita (2000), que compreendem os espaços livres como:

[...] áreas parcialmente edificadas com nula ou mínima proporção de elementos construtivos e/ou de vegetação [...] ou com presença efetiva de vegetação [...] com funções primordiais de

estudo que trate, especificamente, da conceituação e tipificação dos espaços livres de Salvador de modo mais abrangente, tampouco da área analisada no presente artigo.

circulação, recreação, composição paisagística e de equilíbrio ambiental, além de tornarem viável a distribuição e execução dos serviços públicos em geral (SÁ CARNEIRO; MESQUITA, 2000, p. 24).

Desse modo, o artigo expõe, inicialmente, uma caracterização da área analisada antes do início das obras em curso, considerando seus aspectos físicos, dados históricos, ocupação do solo e o perfil socioeconômico da população residente nos bairros adjacentes à Avenida Juracy Magalhães Júnior.

Em seguida, apresenta a análise dos espaços livres identificados, tomando por base conceitos e tipologias definidas na literatura, em particular em pesquisa sobre o Recife (SÁ CARNEIRO; MESQUITA, 2000), apropriadas por estudo referente à cidade de Vitória (MENDONÇA, 2015), rebatidas e adaptadas ao caráter da paisagem urbana de Salvador, tendo como referência o livro do geógrafo Milton Santos (1959) sobre o centro da cidade,

além de alguns apontamentos de Magnoli (2006) e Bartalini (1986) sobre o tema. À luz de tais referenciais, bem como dos dados coletados em campo, mapas e gráficos, os espaços livres localizados no entorno da Avenida Juracy Magalhães Júnior – sendo ela própria um espaço aberto linear – são abordados e discutidos segundo quatro categorias: espaços livres de circulação; espaços livres de recreação; espaços livres de equilíbrio ambiental; e espaços livres potenciais.

A definição da tipologia dos espaços livres identificados levou em conta as principais funções que desempenham, sua configuração, presença ou predominância de cobertura vegetal, existência de equipamentos e as características do sítio físico de Salvador. Deve-se, contudo, ressaltar que, como expõe Bartalini (1986, p. 49), as funções e os valores das áreas verdes e dos espaços livres no meio urbano não são excludentes, de modo que sua separação e categorização se dão “por conveniência de exposição e por permitirem [...] estudos mais aprofundados e intervenções objetivas”. Nesta mesma direção aponta Magnoli (2006, p. 179), ao afirmar que a classificação dos espaços livres “é tarefa bastante complexa, já que não se auto-selecionam por funções”.

6

Por fim, nas conclusões, a partir da caracterização da tipologia de espaços livres identificados na paisagem da Avenida Juracy Magalhães Júnior – antes das atuais obras para implantação do trecho 2 do sistema BRT –, são apontadas problemáticas e potencialidades referentes à sua configuração, distribuição ou concentração, bem como carências e demandas relativamente aos bairros adjacentes e ao perfil socioeconômico de suas populações, sobretudo considerando-se aspectos como lazer, fruição e mobilidade a pé.

2. CARACTERIZAÇÃO DA AVENIDA JURACY MAGALHÃES: ASPECTOS FÍSICOS E PERFIL SOCIOECONÔMICO

A inauguração da Avenida Juracy Magalhães Júnior data do ano de 1975, no contexto de expansão da cidade de Salvador em direção ao complexo industrial de Aratu e ao polo petroquímico de Camaçari, em continuidade ao planejamento viário estabelecido pelo EPUCS na década de 1940.

Nesse contexto, o entorno da Avenida Juracy Magalhães Júnior, que até então era conhecido como Chapada do Rio Vermelho e ocupado por

residências e uma população de baixa renda, daria lugar a uma larga via cuja função seria a de conectar por automóvel os bairros centrais instalados nas cumeadas e o novo eixo de crescimento da cidade em torno da Avenida Paralela.

O traçado da Avenida Juracy Magalhães Júnior é resultado da geografia do entorno – vale do Rio Camarajipe – e de eventuais processos de contenção e aterros (Figura 2). Na década de 1970, o rio, que anteriormente corria no vale até desembocar no Largo da Mariquita, teve seu fluxo desviado para o vale do Rio Pernambués, passando a desembocar no Jardim de Alah, restando até os dias atuais seu leito como canal de drenagem (SANTOS et al, 2010).

Em termos de ocupação atual, o entorno da avenida é majoritariamente caracterizado pela presença de edifícios de uso comercial e serviços e, pontualmente, pelo uso institucional. Como equipamentos de grande porte destacam-se o Mercado do Rio Vermelho (antigo Centro de Abastecimento da Bahia [Ceasa]), o Hospital Aliança, a sede da Empresa Baiana de Águas e Saneamento (Embasa) e a creche Hora da Criança (Figura 5).

A infraestrutura para circulação no entorno da avenida é, em maior escala, dedicada ao trânsito de veículos automotores. Em ambos os sentidos, a via possui três faixas de rolamento, chegando a quatro faixas nas proximidades dos retornos, e velocidade máxima de 70km/h (Figura 6). As calçadas são estreitas, com aproximadamente 2m em suas maiores larguras, localizadas apenas na parte externa de cada sentido da avenida (Figura 6). Não há, portanto, uma estrutura adequada aos pedestres ao longo do leito do canal, exceto pontualmente, como uma ponte que o atravessa na área de acesso ao Vale das Pedrinhas.

Embora a ocupação do entorno imediato da avenida seja predominantemente comercial, a via é diretamente conectada a bairros de ocupação majoritariamente residencial, como Brotas – especificamente as localidades do Horto Florestal (recentemente reconhecido como bairro), Cidade Jardim e Candeal, Rio Vermelho, Vale das Pedrinhas e Chapada do Rio Vermelho.

Por sua vez, a análise do perfil socioeconômico da população aponta a existência de uma disparidade considerável entre os diversos bairros no entorno da avenida. De acordo com o Painel de informações de dados socioeconômicos do município de Salvador por bairros e prefeituras-bairro

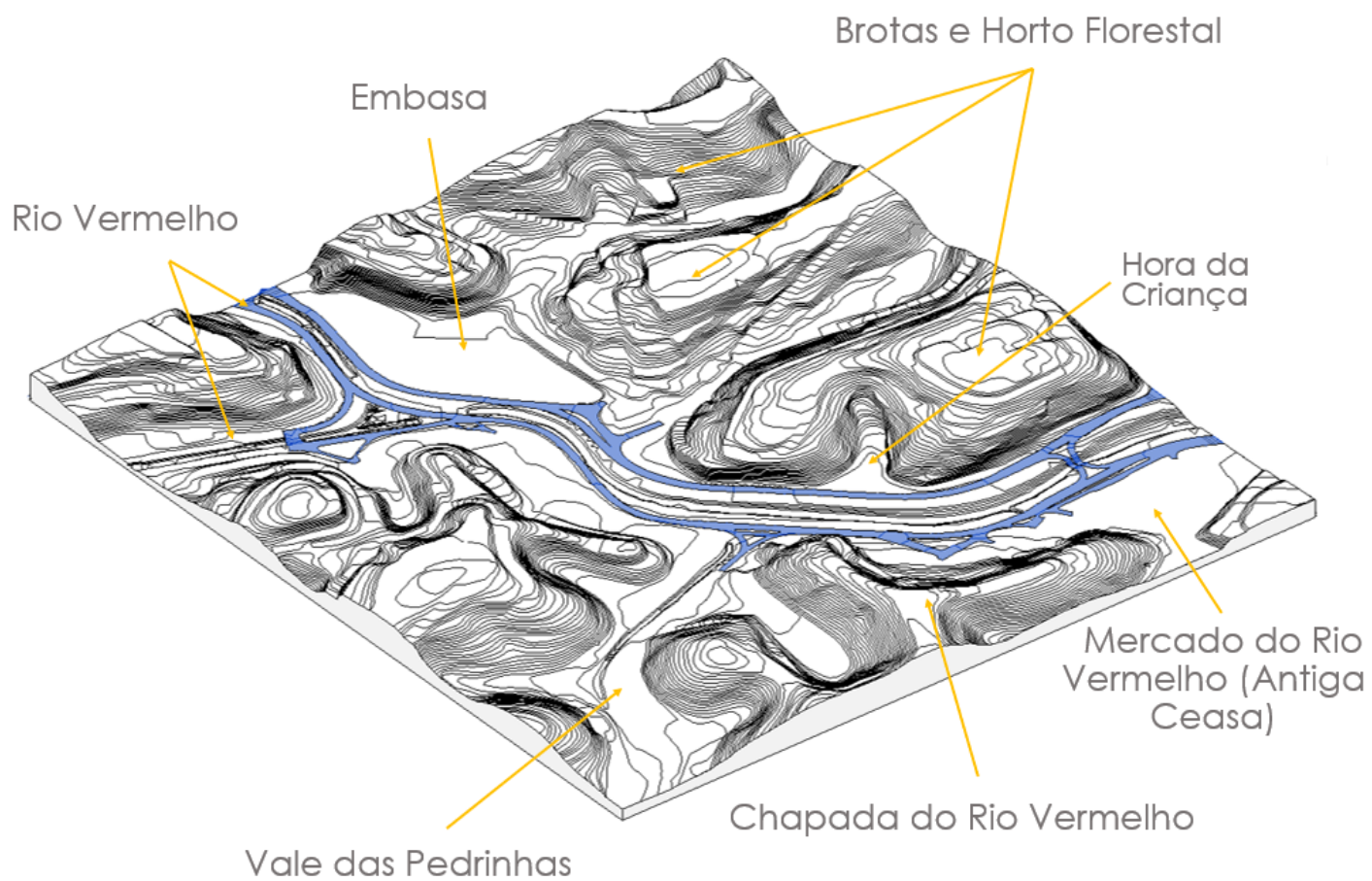


Figura 5 – Modelo digital da topografia da Avenida Juracy Magalhães Júnior (destacada em azul) e os principais equipamentos adjacentes.
 Fonte: Produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021.

8

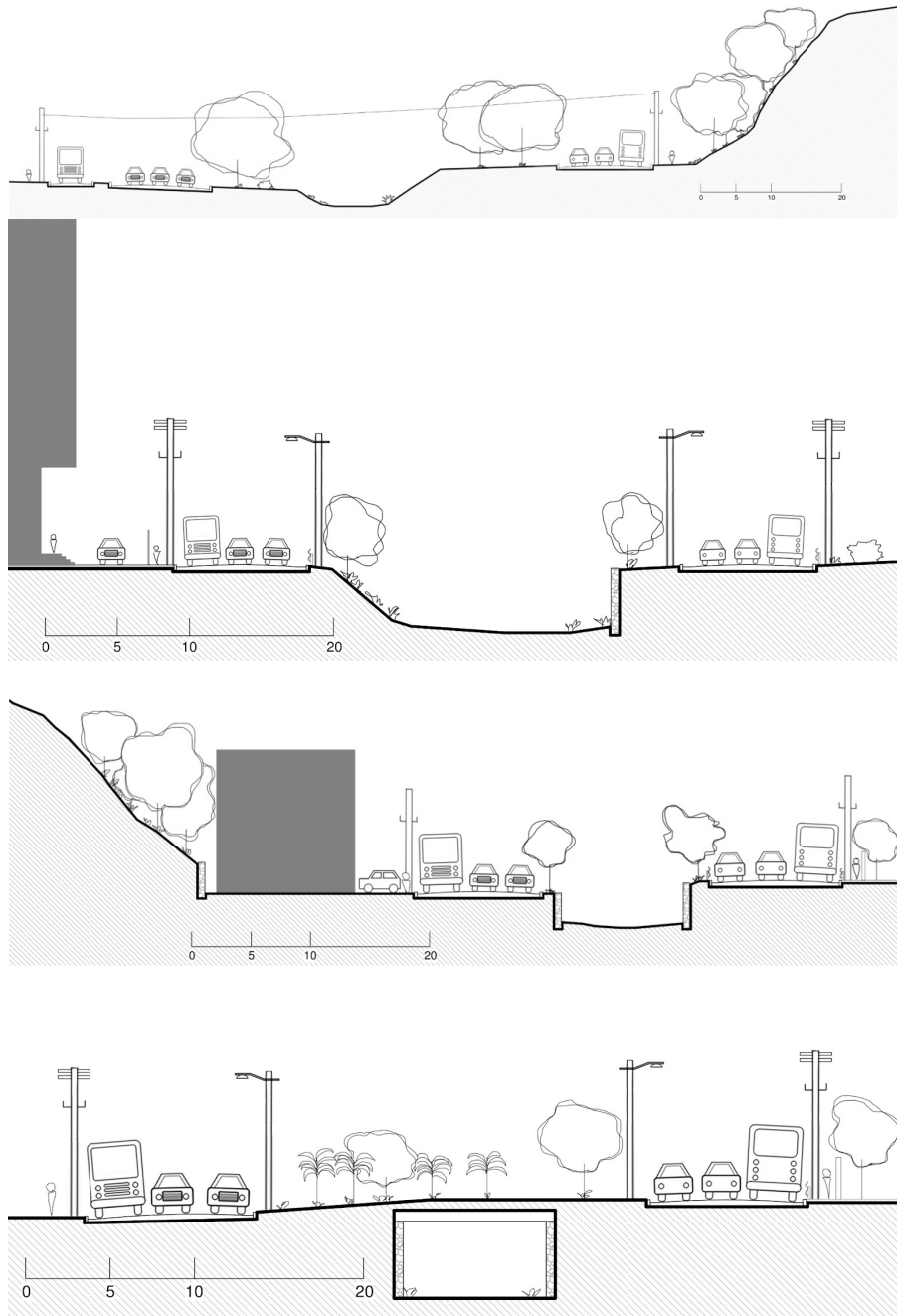


Figura 6 – Cortes esquemáticos da Avenida Juracy Magalhães Júnior em quatro pontos distintos: em frente à Ceasa; em frente ao edifício do Sesi-Fieb; em frente à entrada do Rio Vermelho; em frente à Embasa.
Fonte: Produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021.

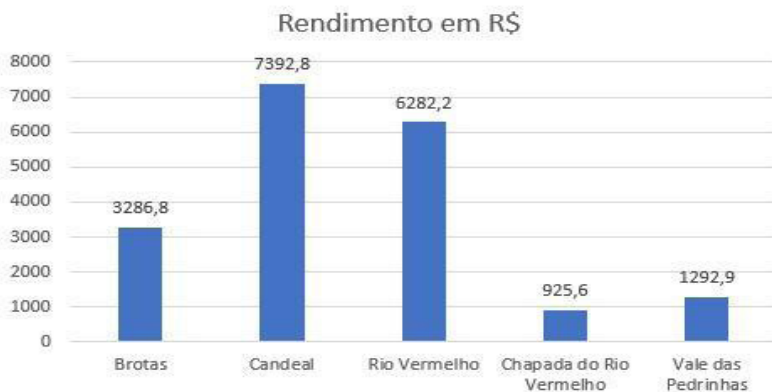


Gráfico 1 – Renda média mensal (em R\$) da população dos bairros adjacentes à Avenida Juracy Magalhães Júnior.
Fonte: Elaborado por Tadeu Barradas Badaró, em 2021, sobre dados da Conder (BAHIA, 2016).

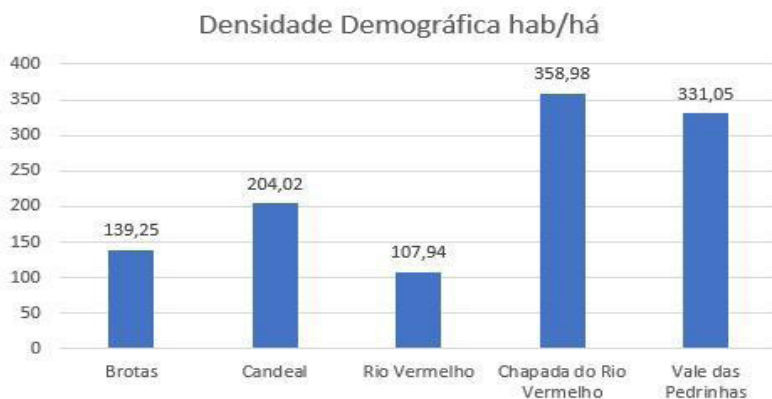


Gráfico 2 – Densidade demográfica (em hab/ha) dos bairros adjacentes à Avenida Juracy Magalhães Júnior.
Fonte: Elaborado por Tadeu Barradas Badaró, em 2021, sobre dados da Conder (BAHIA, 2016).

(BAHIA, 2016)³, os rendimentos nominais médios mensais de um responsável por domicílio na Chapada do Rio Vermelho e no Vale das Pedrinhas são respectivamente R\$925,60 e R\$1.292,90 (Gráfico 1). Em Brotas⁴, no Rio Vermelho e no Candeal, o mesmo dado corresponde respectivamente a R\$3.286,80; R\$6.282,20; e R\$7.392,80 (BAHIA, 2016) (Gráfico 1).

Enquanto na Chapada do Rio Vermelho e no Vale das Pedrinhas os valores de densidade demográfica em 2010 eram respectivamente 358,98 hab/ha e 331,05 hab/ha, em Brotas, no Rio Vermelho e no Candeal, esses valores eram 139,25 hab/ha; 107,94 hab/ha; e 204,02 hab/ha (BAHIA, 2016), embora haja maior concentração de edifícios de apartamentos neste segundo grupo em relação ao primeiro, onde predominam casas térreas e sobrados (Gráfico 2).

Ainda sobre a caracterização socioeconômica da população do entorno, os dados apontam um perfil etário semelhante em todos os bairros do recorte analisado, com um percentual maior do que 50% de pessoas entre 20 e 49 anos (Gráfico 3). Por outro lado, uma diferença maior aparece no perfil étnico dessas populações. Enquanto os bairros do Candeal e Rio Vermelho apresentam uma população formada majoritariamente por pessoas brancas (41,2% e 43,51% respectivamente), as populações dos bairros de Brotas, Vale das Pedrinhas e Chapada do Rio Vermelho são compostas, em sua maioria, por pessoas pardas (50,38%, 49,21% e 50,02% respectivamente) (BAHIA, 2016) (Gráfico 4). Nesses três últimos bairros observa-se que a população de Brotas é composta por 27,62% de brancos e 20,61% de pretos; no Vale das Pedrinhas e na Chapada do Rio Vermelho, a segunda maior parcela da população é de pessoas pretas (35,55% e 39,59% respectivamente), seguida de pessoas brancas (13,5% e 8,55% respectivamente) (BAHIA, 2016) (Gráfico 4).

3 Os dados aqui apresentados foram obtidos no **Painel de informações de dados socioeconômicos do município de Salvador por bairros e prefeituras-bairros**, de 2016, mas se referem a indicadores de anos anteriores.

4 Segundo a classificação adotada pelo referido painel, o bairro de Brotas inclui a área conhecida como Horto Florestal, de elevado perfil socioeconômico e que, conforme a Lei Municipal nº 9.278/2017 (que dispõe sobre a delimitação e denominação dos bairros do Município de Salvador e dá outras providências), constituía uma "localidade" (SALVADOR, 2017). Contudo, o Horto Florestal foi transformado em bairro pelo decreto municipal nº 32.791 de 1º de setembro de 2020. Desse modo, os dados aqui apresentados para o bairro de Brotas, com base nesse painel, não fazem distinção entre ele e o Horto Florestal, cujos dados enfatizariam ainda mais a diferenciação da realidade socioeconômica existente entre ambos os lados da avenida, caso esses bairros fossem analisados separadamente.

Percentual da população por idade

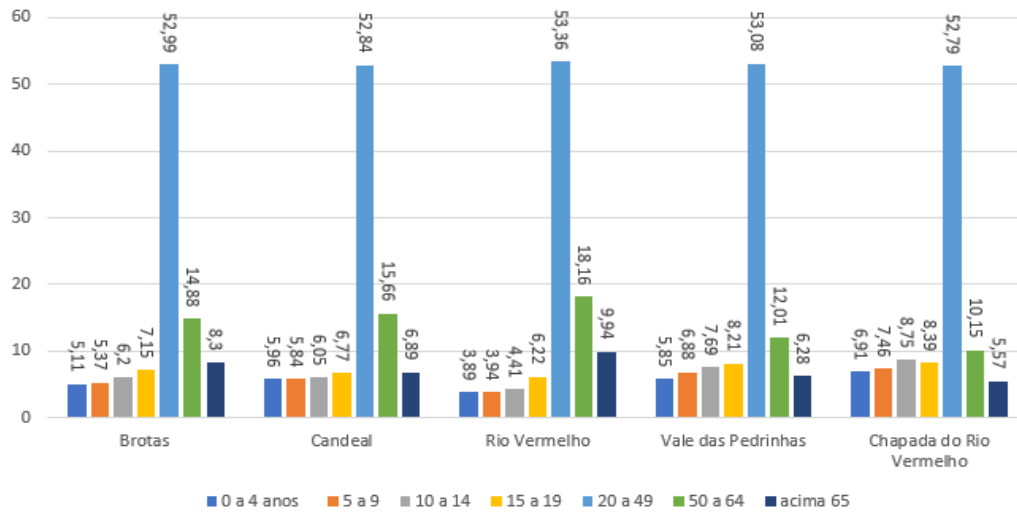


Gráfico 3 – Perfil etário da população (em porcentagem) dos bairros adjacentes à Avenida Juracy Magalhães Júnior. Fonte: Produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021, sobre dados da Conder (BAHIA, 2016).

10

Percentual da população por raça

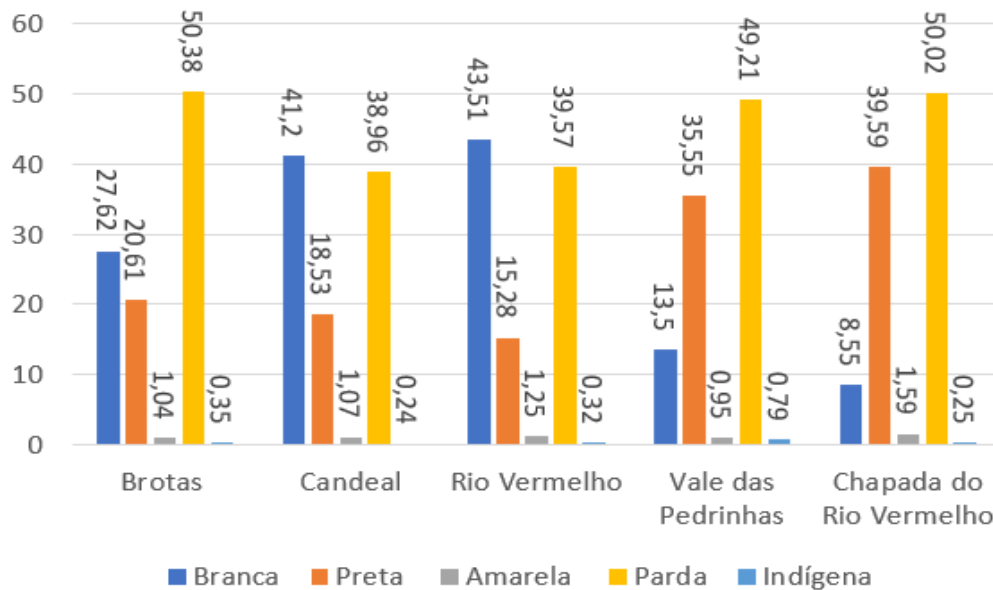


Gráfico 4 – Perfil étnico-racial (em porcentagem) da população dos bairros adjacentes à Avenida Juracy Magalhães Júnior. Fonte: Produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021, sobre dados da Conder (BAHIA, 2016).

Proporção de área verde sobre área total de cada bairro

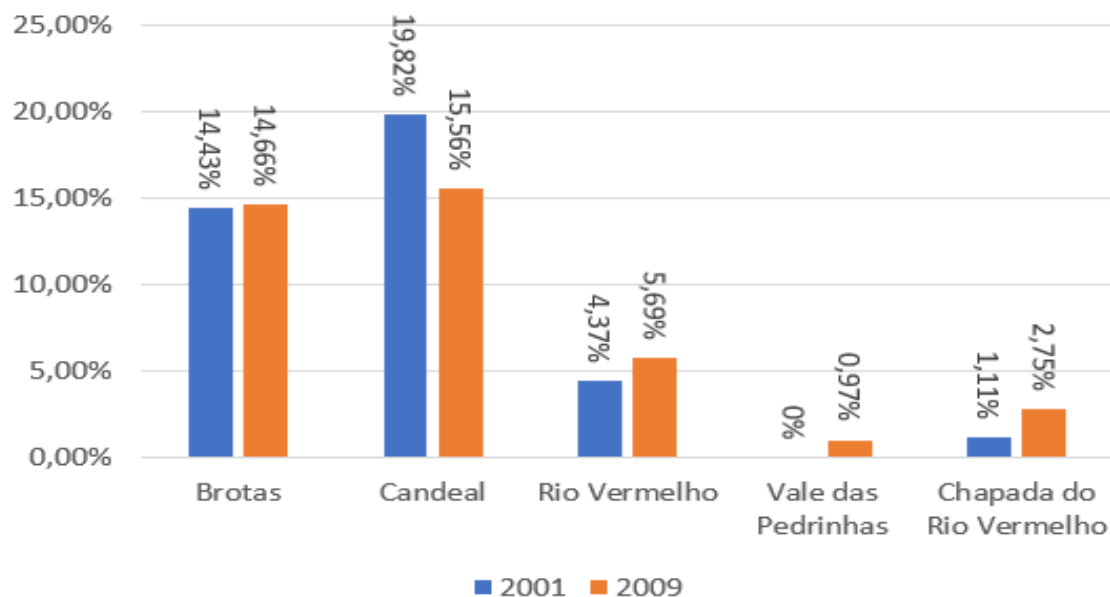


Gráfico 5 – Percentual de área verde sobre a área total dos bairros adjacentes à Avenida Juracy Magalhães Júnior.
Fonte: Produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021, sobre dados da Conder (BAHIA, 2016).

Outro indicador importante diz respeito à oferta de área verde comparativamente à população de cada um dos bairros do entorno da área estudada. Os dados disponíveis (BAHIA, 2016) apontam uma disparidade considerável quanto ao recobrimento vegetal entre os bairros anteriormente observados como menos densos e com melhores indicadores socioeconômicos (Brotas, Candeal e Rio Vermelho) e os bairros mais densos e com piores indicadores socioeconômicos (Vale das Pedrinhas e Chapada do Rio Vermelho). Brotas apresentava um índice de cobertura vegetal de 10,53m²/hab (14,66%), o Candeal de 7,62m²/hab (15,56%) e o Rio Vermelho de 5,27m²/hab (5,69%), enquanto o Vale das Pedrinhas possuía então 0,29m²/hab (0,97%) e a Chapada do Rio Vermelho 0,77m²/hab (2,75%)⁵ (BAHIA, 2016) (Gráficos 5 e 6). Constatam-se uma diferença de 36 vezes mais área verde por habitante (m²/hab) comparando-se Brotas

(maior índice) com o Vale das Pedrinhas (menor índice) e uma diferença de 16 vezes mais entre o Candeal (maior percentual) e o Vale das Pedrinhas (menor percentual).

É relevante, ainda, a diferença tanto no percentual de área verde quanto no índice de cobertura vegetal nos bairros entre os anos de 2001 e 2009. Em termos de percentual de área verde sobre a área total, o único bairro que apresentou decréscimo foi o Candeal (4,26% menor em 2009 do que em 2001), porém continuando como o bairro com maior percentual. A Chapada do Rio Vermelho apresentou o maior acréscimo (1,64%), seguida do Rio Vermelho (1,32%) e do Vale das Pedrinhas (0,97%), e, por fim, de Brotas (0,26%). Em relação ao índice de cobertura vegetal (área em m²/hab.), porém, além do Candeal, Brotas também apresentou decréscimo (de 4,31 e 0,43 respectivamente), indicando que o crescimento percentual de área verde não acompanhou o crescimento populacional desse último bairro

⁵ Os percentuais referem-se à proporção de recobrimento vegetal em relação à área de cada bairro.

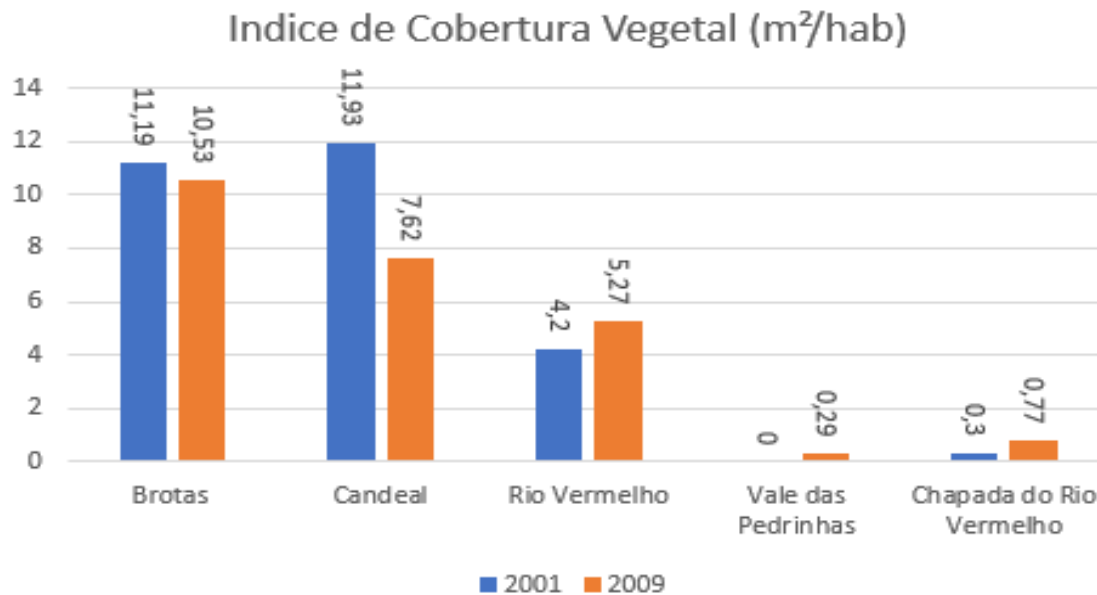


Gráfico 6 – Índice de cobertura vegetal (m²/hab) dos bairros adjacentes à Avenida Juracy Magalhães Júnior.
 Fonte: Produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021, sobre dados da Conder (BAHIA, 2016).

12

(Gráfico 6). Rio Vermelho, Vale das Pedrinhas e Chapada do Rio Vermelho apresentaram acréscimos no índice de cobertura vegetal de 1,07m²/hab, 0,97m²/hab e 0,47m²/hab respectivamente (Gráfico 6).

Ao se considerar os dados socioeconômicos e de recobrimento vegetal apresentados com relação à localização geográfica dos bairros vizinhos à Avenida Juracy Magalhães Júnior, percebe-se que a avenida estabelece uma clivagem socioespacial das populações em ambos os lados – com melhores indicadores de renda, alfabetização e densidade à esquerda e piores indicadores à direita, no sentido Centro-Iguatemi –, à exceção do bairro do Rio Vermelho, que, contudo, conta com faixa de praia na orla atlântica e concentração de bares, restaurantes e espaços de lazer, diferentemente das demais localidades aqui consideradas. A repercussão desses dados na análise dos espaços livres presentes no entorno da via será discutida adiante.

3. ESPAÇOS LIVRES NA PAISAGEM DA AVENIDA JURACY MAGALHÃES JÚNIOR

Conforme inicialmente introduzido, os espaços livres mapeados dividem-se em quatro categorias – espaços livres de circulação; espaços livres de recreação; espaços livres de equilíbrio ambiental; e espaços livres potenciais –, abrangendo espaços públicos e privados.

Estes três últimos grupos apoiam-se na tipologia estabelecida em pesquisas conduzidas por Sá Carneiro e Mesquita (2000) e Mendonça (2015), referentes às cidades do Recife e Vitória, respectivamente. Os espaços livres de circulação, embora reconhecidos por Sá Carneiro e Mesquita (2000), não foram esmiuçados pelas autoras, que enfatizaram a leitura da paisagem do Recife a partir dos espaços de valor recreativo, ambiental e potencial. Considerando-se, todavia, o caráter da área estudada e da paisagem de

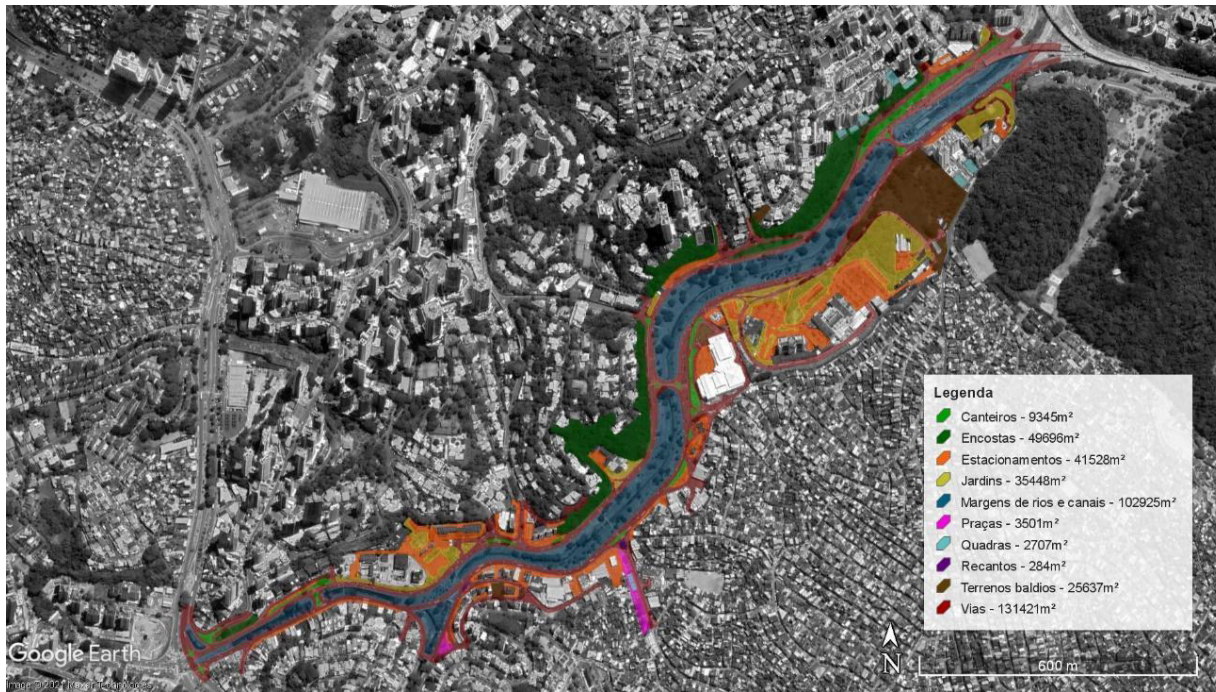


Figura 7 – Mapa dos espaços livres na paisagem da Avenida Juracy Magalhães Júnior.
 Fonte: Mapa produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021, sobre imagem de satélite.
 Fonte: Produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021, sobre imagem Google Earth Pro, 2021.
 Fonte da imagem base: Google Earth Pro V 7.3.4.8573. Salvador (BA), Brasil. 12° 59 'S, 38° 29 'O, altitude do ponto de visão 2,39km. Maxar Technologies 2020.

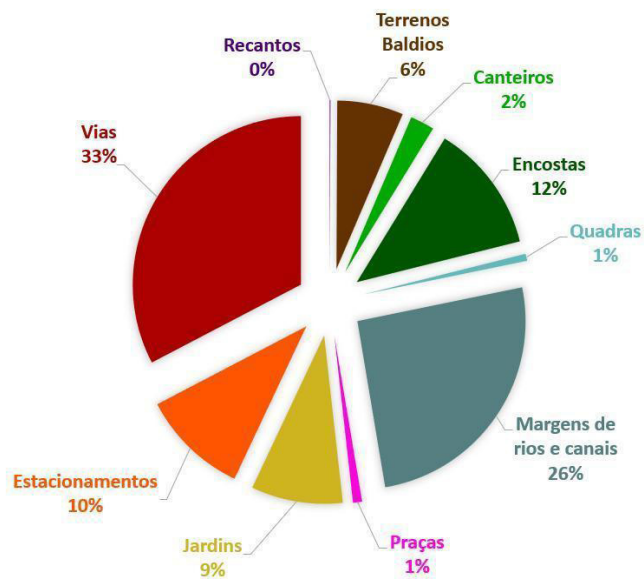


Gráfico 7 – Sectograma referente à proporção de espaços livres por categoria.
 Fonte: Produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021.

Salvador, bem como a problemática colocada em discussão – o entorno de uma grande via de vale por onde passará o trecho 2 do sistema BRT –, foram respectivamente incluídos neste trabalho não só os espaços livres de circulação, mas também as áreas de encostas entre os espaços livres de equilíbrio ambiental⁶.

Analisando-se de uma forma geral o recorte estudado, é possível verificar um percentual bastante elevado de espaços livres sobre sua área total. Somando-se todas as áreas de espaços livres (Figura 7), é obtido um total de 402.452m², que representam 73,9% dos 544.000m² do recorte analisado. Esse alto percentual pode, contudo, ser explicado pela predominância de vias sobre os demais tipos de espaços livres. De acordo com o Gráfico 7, 33% dos espaços livres correspondem a vias (ruas e calçadas), seguidas de 26% de margens de canal. Outro ponto importante a se observar é a ocupação de apenas 1% da área de espaços livres por praças, levando em consideração a existência de bairros residenciais em ambos os lados da avenida e, sobretudo, o índice de densidade demográfica verificado no Vale das Pedrinhas e na Chapada do Rio Vermelho.

3.1. ESPAÇOS LIVRES DE CIRCULAÇÃO

Os espaços livres de circulação, reconhecidos, mas não examinados na pesquisa Espaços livres do Recife (SÁ CARNEIRO; MESQUITA, 2000), incluem ruas, refúgios, viadutos e estacionamentos, entre outros. Nesse sentido, o sistema viário foi subdividido, neste artigo, em ruas para automóveis e calçadas para pedestres, ao passo que os estacionamentos foram incluídos no conjunto de espaços potenciais, por analogia aos terrenos vazios ou baldios, conforme será visto adiante.

A análise revela a existência de 10.924m² (8%) de calçadas e 120.497m² (92%) de ruas, aqui se referindo apenas a seu leito carroçável (Figura 8 e Gráfico 8), o que denota um sistema de circulação majoritariamente domi-

nado por veículos automotores. Além dos dados quantitativos, se observa no local uma infraestrutura precária em relação às condições de caminhabilidade (Figura 9). As calçadas são em grande parte estreitas, chegando, em alguns pontos, a ter menos de 1m de largura, desconectadas, e há poucas travessias para pedestres, bem como trechos consideráveis de muros cegos, portanto, sem abertura para os lotes.

Em toda a extensão da margem do canal não há calçamento, exceto na ponte em frente à entrada do Vale das Pedrinhas, como mencionado, e os postes de iluminação são exclusivamente voltados para a rua. O que se revela com esses dados é um uso do sistema viário dedicado à interligação de bairros distantes, percorríveis por automóvel, além de uma desconexão entre os bairros da vizinhança e, conseqüentemente, a baixa oferta de espaços para a permanência e usufruto pela população local.

3.2. ESPAÇOS LIVRES DE RECREAÇÃO

Os espaços enquadrados nessa categoria seguem a definição adotada pelas autoras Sá Carneiro e Mesquita (2000, p. 28), que conceituam os espaços livres públicos de recreação como aqueles “voltados para o desenvolvimento de atividades recreativas ou lúdicas”, a exemplo de faixas de praia, parques, praças, largos, jardins e quadras polivalentes ou poliesportivas.

Essa conceituação é validada por Mendonça (2015), ao definir os espaços livres de práticas sociais como uma das categorias de análise em relação à cidade de Vitória, porém sem distinção entre públicos e privados. Segundo a autora, os espaços livres de práticas sociais referem-se àqueles “de um modo geral, destinados à recreação, ao lazer e ao esporte”, como praças, parques urbanos, calçadas, faixas de praia, quadras de esportes e mirantes (MENDONÇA, 2015, p. 2078).

Portanto, são considerados espaços livres de recreação aqueles majoritariamente dedicados a práticas recreativas e esportivas, contemplação e permanência, planejados especificamente para essas finalidades, independentemente de seu caráter público ou privado. Neste conjunto não foram incluídas as áreas que oferecem possibilidade de uso recreativo e/ou dispõem de equipamentos incipientes para usufruto público. Os espaços livres que correspondem a esse perfil foram enquadrados na categoria de espaços potenciais, como será explicitado.

⁶ Segundo a Lei Municipal nº 9.148/2016 (que dispõe sobre o Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo do Município de Salvador e dá outras providências), área de encosta é definida como “área de terreno em cujo perímetro se observam declividades iguais ou superiores a 45% (quarenta e cinco por cento)” (SALVADOR, 2016b). Apesar de não terem sido aferidas as declividades dos terrenos da área de estudo, foram incluídos todos aqueles que visualmente apresentam razoável inclinação, sobretudo considerando que faceiam uma via de vale.

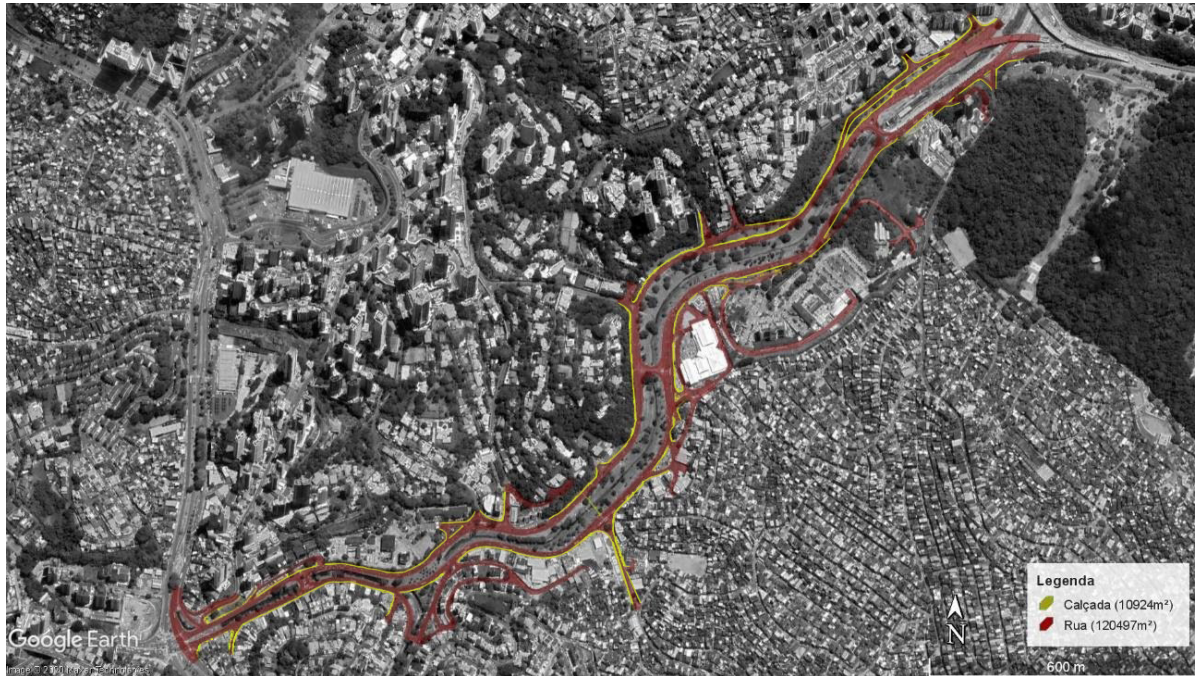


Figura 8 – Mapa dos espaços livres de circulação na paisagem da Avenida Juracy Magalhães Júnior.

Fonte: Mapa produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021, sobre imagem Google Earth Pro, 2021.

Fonte: Produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021, sobre imagem Google Earth Pro, 2021. Fonte da imagem base: Google Earth Pro V 7.3.4.8573. Salvador (BA), Brasil. 12° 59 'S, 38° 29 'O, altitude do ponto de visão 2,39km. Maxar Technologies 2020.

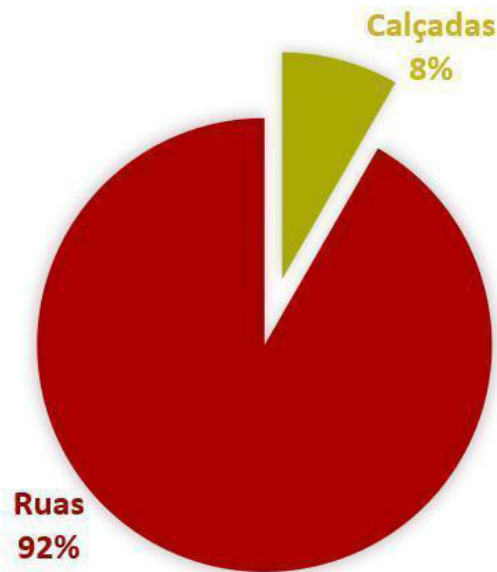


Gráfico 8 – Sectograma referente à proporção de ruas (faixas de rolagem) e calçadas entre os espaços livres de circulação.

Fonte: Produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021.



Figura 9 – Calçadas danificadas, estreitas e cercadas por fachadas cegas na Avenida Juracy Magalhães Júnior.
Foto: Tadeu Barradas Badaró, 2020.

Adotou-se a nomenclatura “espaços livres de recreação” também por atenção à densidade histórica do termo. As palavras “recreio” ou “recreação” eram usualmente empregadas em fontes documentais para se referir aos logradouros públicos ajardinados entre o final do século XIX e primeiras décadas do XX destinados ao lazer, como praças, parques e jardins, assim como registram dicionários históricos e contemporâneos (HOUAISS, 2009; SILVA, 1890). A noção de recreio indicava diferentes “modos de divertimento nos jardins, meio de passar o tempo livre, abrangendo atividades contemplativas, relaxantes, físicas, cívicas e educativas” (SILVA, 2016, p. 33). Essa compreensão coaduna-se, ainda, à de autores como Tunnard-Pushkarev (1975) e Marion Clawson (1969), que atribuem aos espaços livres uma função “recreativa”, entendida, segundo este último, “no mais lato sentido do termo, com amplo [conjunto] de atividades específicas” (CLAWSON, 1969 apud MAGNOLI, 2006, p. 179).

Desse modo, na área de estudo, foram pontualmente identificados jardins, praças e quadras polivalentes, que, somados, correspondem a 41.656m² ou 11% do total de espaços livres (Figura 10). Desse quantitativo, 85% são jardins (todos privados), 8% são praças (públicas) e 7% são quadras (em sua maioria privadas) (Gráfico 9), o que reforça a pouca oferta de espaços de convivência para a promoção da qualidade de vida da população do entorno da Avenida Juracy Magalhães Júnior.

A distribuição desses espaços entre públicos e privados está ilustrada na Figura 11 e no Gráfico 10. Em razão da concentração maciça de espaços livres de recreação em propriedades privadas, com 91% da área total (Gráfico 10), sobretudo condomínios residenciais e o Hospital Aliança (Figura 12), fica ainda mais explícita a carência de espaços públicos de fruição e lazer para os moradores da Chapada do Rio Vermelho e Vale das Pedrinhas. Apenas duas quadras polivalentes foram catalogadas em uma das praças mapeadas e consideradas como espaços de uso público (Figura 13). Todos os espaços aqui classificados como jardins são privados.

3.3. ESPAÇOS LIVRES DE EQUILÍBRIO AMBIENTAL

Sá Carneiro e Mesquita (2000, p. 27) e Mendonça (2015, p. 2078) conceituaram espaços livres de “equilíbrio ambiental” como áreas com concentração significativa de massa arbórea, incluindo espaços formalmente reconhecidos pelo poder público como áreas de preservação e, pontualmente, espaços

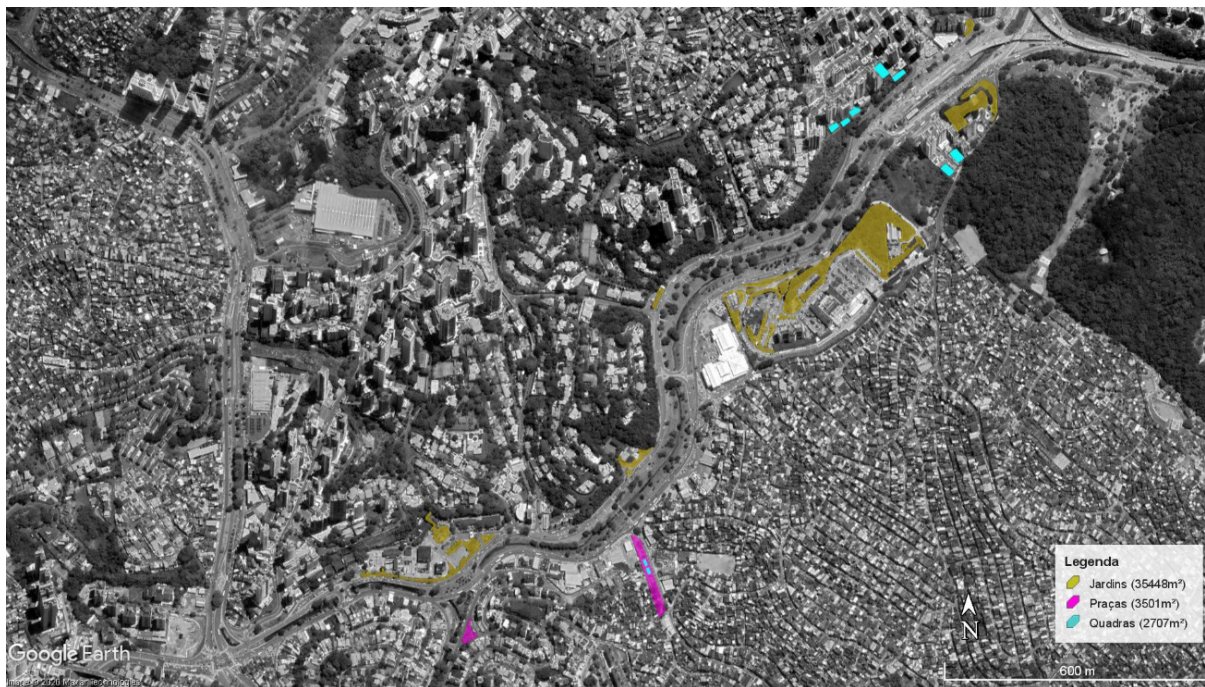


Figura 10 – Mapa de espaços livres de recreação na paisagem da Avenida Juracy Magalhães Júnior.

Fonte: Mapa produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021, sobre imagem de satélite.

Fonte: Produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021, sobre imagem Google Earth Pro, 2021. Fonte da imagem base: Google Earth Pro V 7.3.4.8573. Salvador (BA), Brasil. 12° 59 'S, 38° 29 'O, altitude do ponto de visão 2,39km. Maxar Technologies 2020 .

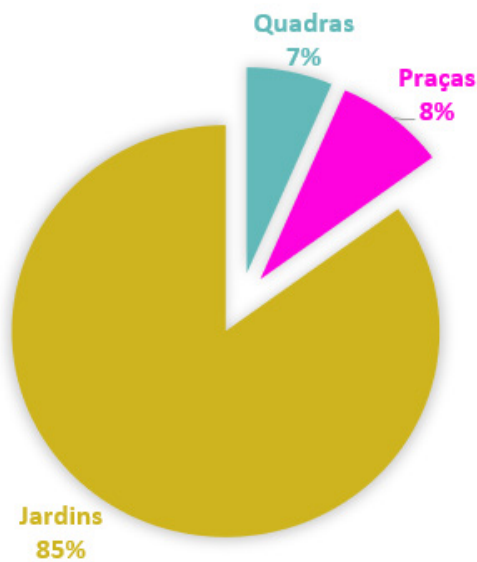


Gráfico 9 – Sectograma referente à proporção de quadras, praças e jardins entre os espaços livres de recreação.

Fonte: Produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021.

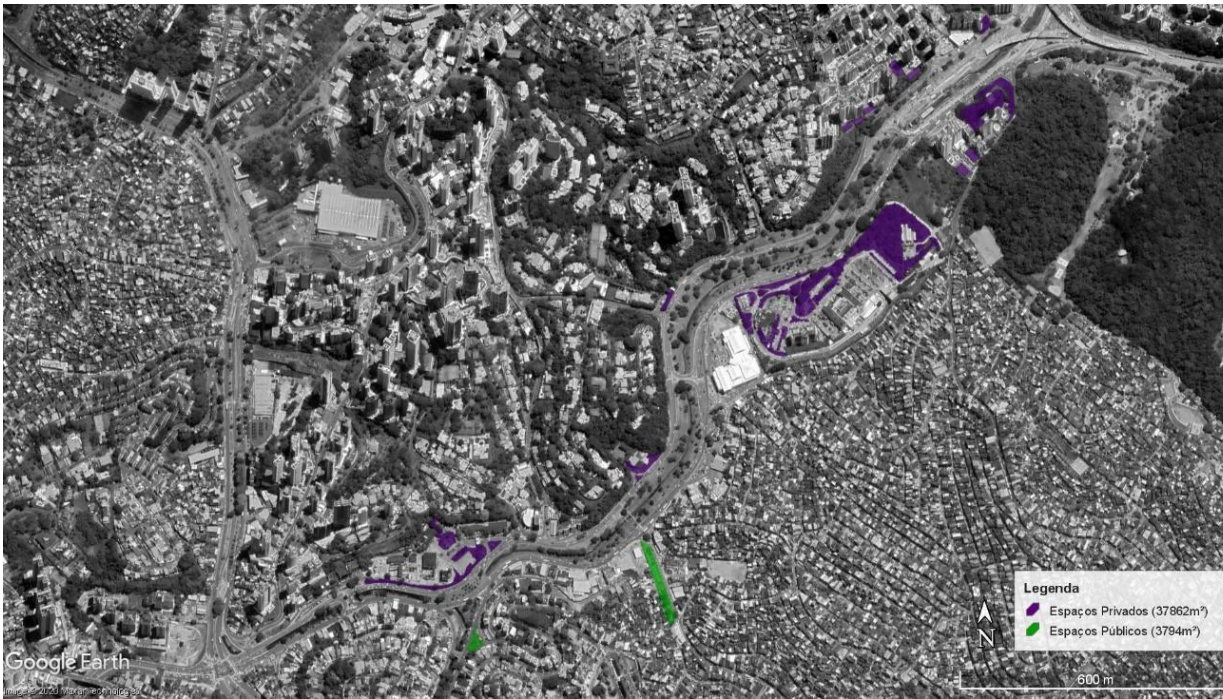


Figura 11 – Mapa de espaços livres de recreação, públicos e privados, na paisagem da Avenida Juracy Magalhães Júnior.
 Fonte: Mapa produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021, sobre imagem de satélite.
 Fonte: Produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021, sobre imagem Google Earth Pro, 2021.
 Fonte da imagem base: Google Earth Pro V 7.3.4.8573. Salvador (BA), Brasil. 12° 59 'S, 38° 29 'O, altitude do ponto de visão 2,39km. Maxar Technologies 2020.

18

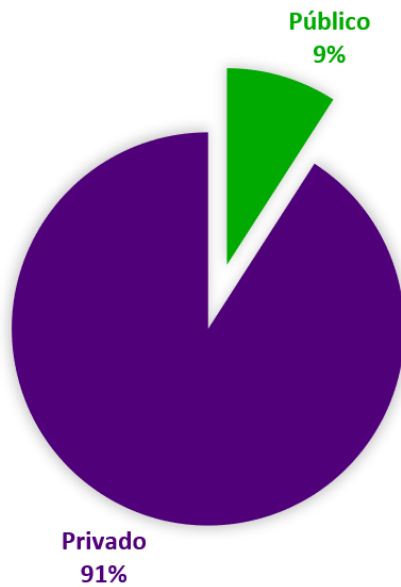


Gráfico 10 – Sectograma referente à proporção de espaços públicos e espaços privados entre os espaços livres de recreação.
 Fonte: Produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021.



Figura 12 – Jardins do Hospital Aliança.
Foto: Tadeu Barradas Badaró, 2020.



Figura 13 – Praça na entrada do Vale das Pedrinhas.
Fonte: Prefeitura de Salvador (2019).

públicos ou privados como campi universitários, cemitérios ou lotes particulares de grande extensão, que, por sua eventual cobertura vegetal, são capazes de assumir essa função de interesse público.

Embora não classificadas como um tipo específico de espaço de valor ambiental em ambos os estudos, as encostas foram mapeadas, quantificadas e enquadradas entre os espaços livres presentes ao longo da Avenida Juracy Magalhães Júnior por serem marcantes na paisagem de Salvador devido à topografia da cidade, especialmente associadas às avenidas de vale.

Como visto, a cidade de Salvador foi assentada no topo de uma encosta, uma falha geológica ou escarpa de falha (SANTOS, 1959), o que estruturou sua divisão em dois níveis: a Cidade Alta e a Cidade Baixa. Ao analisar o centro da cidade, em particular no capítulo intitulado “Paisagem urbana e a vida do centro da cidade” no livro *O centro da cidade do Salvador*, o geógrafo Milton Santos (1959) incluiu a encosta (escarpa de falha) no que denominou de “espaços vazios” – por oposição e complementaridade aos “espaços construídos”, o que, portanto, fundamenta e justifica a inclusão das encostas nos espaços livres ora estudados.

20

Além da importância das encostas como elementos fundamentais na caracterização da paisagem de Salvador, ainda que o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) (SALVADOR, 2016a) e a Lei de Ocupação e Uso do Solo (Louos) (SALVADOR, 2016b) não considerem formalmente os terrenos de encosta da Avenida Juracy Magalhães Júnior como áreas de preservação ambiental, ambos os instrumentos deixam implícita sua função ambiental.

Na seção II do PDDU, o artigo 22, inciso I, menciona diretamente a preservação e a recomposição de vegetação nas encostas íngremes dos vales como uma das diretrizes para a determinação de “áreas impróprias para ocupação” (SALVADOR, 2016a, p. 14). Os incisos II e VI do Art. 97 do mesmo texto indicam a importância das encostas, apontando o “controle da ocupação” e a “fiscalização do uso do solo” como diretrizes para a drenagem e manejo de águas pluviais urbanas (SALVADOR, 2016a, p. 46). De acordo com a Louos (SALVADOR, 2016b), para estabelecimentos implantados em lotes com encostas de declividade superior a 30% é exigida a garantia de recobrimento vegetal e drenagem permanente (art. 6º, inciso IV). No caso de quaisquer outras atividades que acarretem desmatamento, a garantia de recobrimento vegetal é exigida para os trechos com inclinação

superior a 45°, uma vez que é reconhecida sua função de contenção de taludes. Em instância superior de jurisdição, o Código Florestal determina que 100% das áreas de encosta com inclinação igual ou superior a 45° são consideradas Áreas de Preservação Permanente (APPs) (art. 4º, inciso V) (BRASIL, 2012).

Esta compreensão também encontra respaldo na afirmação de Marion Clawson (1969), que elenca como uma das funções dos espaços livres a de “propiciar proteção ecológica [...], como recarga de água do subsolo, prevenção de inundações, preservação de áreas excepcionais e similares” (CLAWSON, 1969 apud MAGNOLI, 2006, p. 179).

Nesse sentido, com base na leitura da paisagem urbana de Salvador segundo Santos (1959) e nas disposições dos instrumentos legais municipais (PDDU e Louos), ficam respectivamente caracterizados o enquadramento das encostas como espaços livres e sua função ambiental.

Na área de estudo, ocupando 49.696m² (12% dos espaços livres totais), as áreas de encosta aparecem, então, como o terceiro conjunto mais significativo de espaços livres (Figura 14 e Gráfico 11). Além de sua expressiva vegetação ao longo da avenida (Figura 15) exercendo funções ambientais de contenção, apoio ao sistema de drenagem e arrefecimento das temperaturas locais, é fundamental reconhecer o caráter imagético das encostas que caracterizam propriamente a paisagem da Avenida Juracy Magalhães Júnior como uma avenida de vale, remetendo, de algum modo, à memória do Rio Camarajipe que corria na região.

3.4. ESPAÇOS LIVRES POTENCIAIS

Os espaços livres potenciais, por sua vez, abarcam áreas de caráter diverso, mas que têm em comum o fato de não serem formalmente consolidadas em nenhuma das categorias tratadas anteriormente (circulação, recreação e equilíbrio ambiental). Como mencionado por Sá Carneiro e Mesquita (2000, p. 29), os espaços potenciais caracterizam-se pela possibilidade de ocupação futura ou pela disposição temporária de equipamentos de recreação, portanto “servem como indicadores” da carência local de espaços públicos.

As autoras incluem nessa categoria espaços como: recantos – resíduos de espaços não construídos de caráter aprazível –, campos de pelada (prática



Figura 14 – Mapa de espaços livres de equilíbrio ambiental na paisagem da Avenida Juracy Magalhães Júnior.
 Fonte: Mapa produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021, sobre imagem de satélite.

Fonte: Produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021, sobre imagem Google Earth Pro, 2021. Fonte da imagem base: Google Earth Pro V 7.3.4.8573. Salvador (BA), Brasil. 12° 59 'S, 38° 29 'O, altitude do ponto de visão 2,39km. Maxar Technologies 2020.

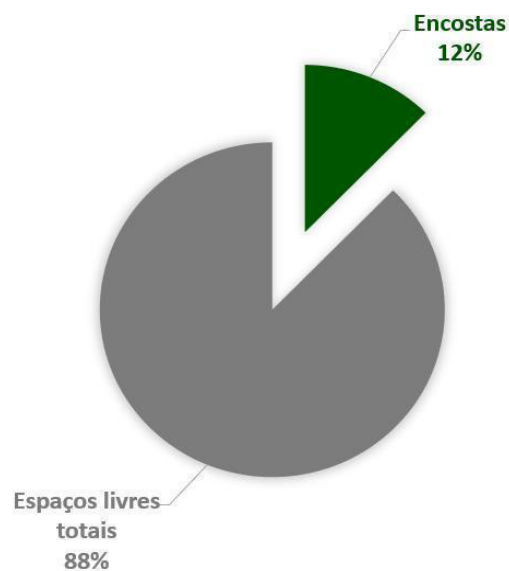


Gráfico 11 – Sectograma referente à proporção de áreas de encostas em relação à soma dos demais espaços livres.

Fonte: Produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021.



Figura 15 – Encosta entre Horto Florestal (Brotas) e a Avenida Juracy Magalhães Júnior marcando a paisagem da avenida de vale.
Foto: Tadeu Barradas Badaró, 2020.

mais conhecida como “baba” em Salvador), espaços potenciais de valor paisagístico ambiental, margens de canais e terrenos vazios. Além desses, foram considerados também os canteiros viários localizados entre as pistas das vias de vale⁷, que ocorrem com frequência em Salvador, por serem áreas permeáveis de dimensões consideráveis e potencial de ajardinamento não aproveitado ou mal aproveitado pelo poder público para a ampliação da oferta de espaços de função ambiental.

Dos espaços potenciais observados nesta análise (Figura 16), constata-se que 102.925m², isto é, 58% (Gráfico 12) correspondem à margem do canal remanescente do Rio Camarajipe. Além do maior somatório total, é nessa categoria em que se encontram as maiores áreas contínuas de espaços livres.

Atualmente, essa faixa, que é contornada pelas pistas de rolamento da avenida, recebe tratamento semelhante ao dos canteiros viários locais. Associando-se, contudo, suas dimensões totais e contínuas à presença do canal e à ocupação residencial da área estudada, é possível apontar que se trata da tipologia com maior potencial para o estabelecimento de espaços livres tanto de recreação, quanto de equilíbrio ambiental.

Aparecem ainda fortemente representadas as áreas dedicadas ao estacionamento de carros. São encontrados tanto estacionamentos públicos, em sua maioria associados às calçadas para pedestres (Figura 17), quanto privados, associados a grandes equipamentos – Ceasa, Hospital Aliança e Embasa.

Contabilizando 23% dos espaços potenciais e 10% de toda a área de espaços livres (Gráficos 7 e 12), os estacionamentos correspondem a frações de espaço livre de dimensões significativas e relativamente pouco fragmentadas, que se somam às faixas de rolagem da avenida como espaços dedicados ao automóvel – nesse caso exclusivamente de uso particular. Percebe-se aqui um potencial de ocupação tanto por estruturas de apoio à circulação de pedestres e ciclistas, no caso dos trechos associados às calçadas, quanto por espaços ajardinados de recreação ou equilíbrio ambiental no caso dos estacionamentos de grandes equipamentos edificados. O terceiro conjunto mais significativo dos espaços livres potenciais é o de terrenos baldios, com 25.637m² ou 14% do total de espaços potenciais (Gráfico 12). Nesse caso, são prováveis terrenos privados desocupados

⁷ Segundo a Lei Municipal nº 9.148/2016, esse tipo de espaço é denominado de canteiro central, isto é, “espaço compreendido entre os bordos internos das pistas de rolamento, com tráfego em sentidos opostos” (SALVADOR, 2016b).

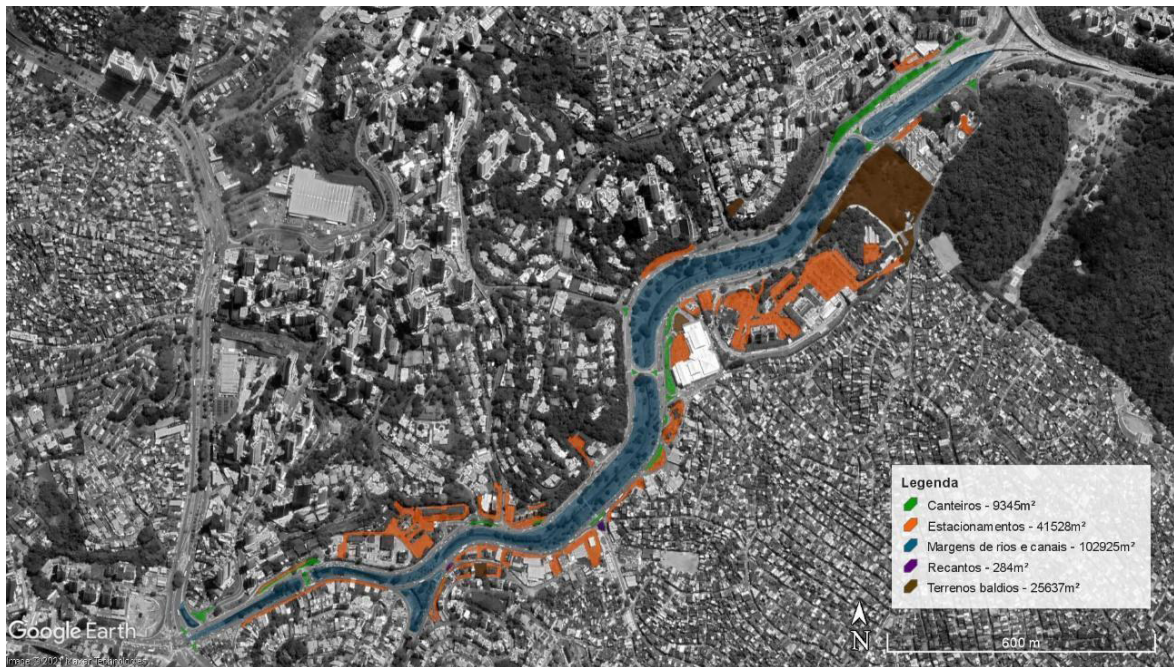


Figura 16 – Mapa de espaços livres potenciais na paisagem da Avenida Juracy Magalhães Júnior.

Fonte: Mapa produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021, sobre imagem Google Earth Pro, em 2021.

Fonte: Produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021, sobre imagem Google Earth Pro, 2021.

Fonte da imagem base: Google Earth Pro V 7.3.4.8573. Salvador (BA), Brasil. 12° 59 'S, 38° 29 'O, altitude do ponto de visão 2,39km. Maxar Technologies 2020.

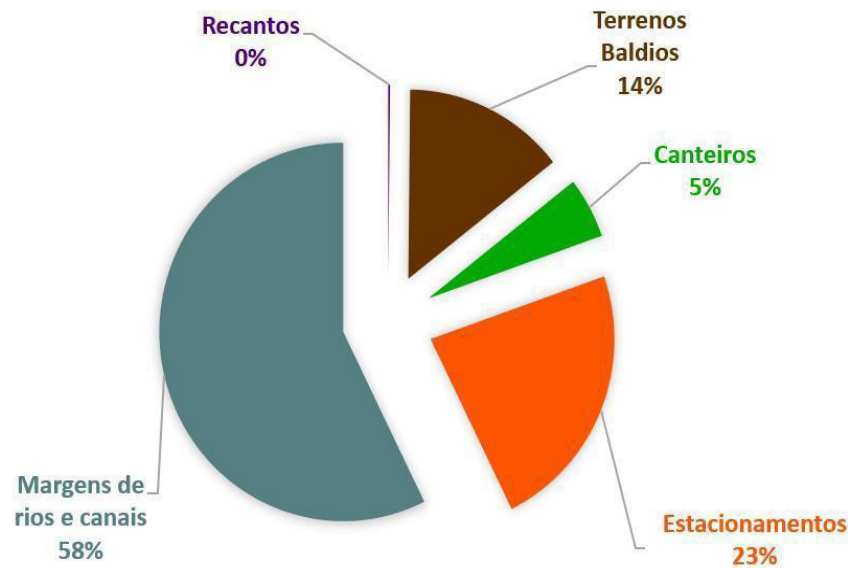


Gráfico 12 – Sectograma referente à proporção de canteiros, estacionamentos, margens de rios e canais, recantos e terrenos baldios entre os espaços livres potenciais.

Fonte: Produzido por Tadeu Barradas Badaró, em 2021.



Figura 17 – Parcelas ocupadas por estacionamentos para veículos disputam o espaço das calçadas dedicadas aos pedestres no trecho do Rio Vermelho. Foto: Tadeu Barradas Badaró, 2020.

para fins de exploração imobiliária. Por seu caráter privado, a despeito da área identificada, dificilmente cumprirão funções paisagísticas que possam ser aproveitadas para recreação por parte da população.

Mencionados anteriormente, os canteiros viários, com 9.345m², correspondem a 5% dos espaços potenciais e 2% de todos os espaços livres estudados (Gráficos 7 e 12). Esses espaços são fragmentados e estão diretamente associados à configuração da avenida, funcionando como entrepistas e ocupados majoritariamente por vegetação rasteira. O tratamento dos canteiros pelo poder público limita-se à ação de capinação e/ou roçagem como atividade essencial de manutenção.

Em uma escala bem menor, com uma área total de 285m² e não correspondendo sequer a 1% do total de espaços potenciais, estão os recantos. Essa parcela corresponde a dois pequenos espaços, um associado ao canteiro do ponto de ônibus na entrada do Vale das Pedrinhas (Figura 18), ocupado por comércio informal, e outro a uma parada de táxis na saída do Rio Vermelho, que serve de ponto de descanso e lazer para os taxistas. Apesar da

baixa representatividade numérica, essa categoria de espaço livre sinaliza a demanda da comunidade por locais de descanso e permanência.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise da relação entre a tipologia de espaços livres estudada nesse artigo e sua configuração revela a predominância de três tipos: em primeiro lugar, as vias; em segundo, a margem do canal (rio canalizado); e, em terceiro, as encostas. O somatório das áreas desses três conjuntos corresponde a 71% da área de todos os espaços livres identificados na área analisada, o que se reflete tanto na condição geográfica de vale do antigo Rio Camarajipe, quanto nos processos de ocupação dos vales de Salvador por avenidas após a década de 1950.

Com 92% dos espaços de vias dedicados a faixas de rolagem de uso exclusivo por veículos e apenas 8% dedicados a calçadas para pedestres, e mais 10% do total de espaços livres configurando espaços formais de es-



Figura 18 – Ocupação informal por barracas de lanches com toldos e cadeiras do canteiro anterior ao ponto de ônibus na entrada do Vale das Pedrinhas, apontando a demanda da população local por espaços livres de permanência.
Fonte: Google Earth Pro V 7.3.4.8573 (Streetview). Salvador (BA), Brasil. Google 2020.

tacionamento (públicos e privados), fica claro o caráter da paisagem da Avenida Juracy Magalhães Júnior, marcado pela preponderância do automóvel em detrimento de uma possível mobilidade a pé para as populações que ocupam seu entorno. Esse caráter é ainda mais ressaltado pelas más ou apenas razoáveis condições de conservação e qualificação dos espaços formalmente dedicados à ocupação por pedestres - como atestam as calçadas estreitas, sem manutenção e margeadas por grandes extensões de muros cegos - bem como daqueles que poderiam desempenhar funções de fruição e circulação a pé - caso da margem do rio (hoje canalizado), sem calçamento, sem iluminação e quase sem pontos de acesso e cruzamento transversal ao longo de sua extensão.

Esses dados se explicam pelo fato de que a área estudada se trata de uma avenida de grande fluxo, porém, considerando-se a ocupação do entorno, sobretudo dos bairros mais densos e pobres localizados à direita da via no sentido Centro-Iguatemi, percebe-se uma necessidade tanto de melhores condições de mobilidade a pé (longitudinal e transversalmente com

relação à Avenida Juracy Magalhães Júnior), quanto de espaços dedicados à recreação.

Deve-se ressaltar que 100% dos espaços livres correspondentes aos jardins estão localizados em propriedades privadas, assim como a maioria das quadras mapeadas na região. Apenas duas praças, uma delas contendo as únicas duas quadras públicas da área estudada, foram identificadas nesse estudo. Os espaços livres dotados de área verde correspondem às encostas com grandes declividades, o que dificulta ou impossibilita seu aproveitamento para fins de lazer e recreação. Contudo, não é irrelevante destacar a importância das encostas para o equilíbrio ambiental, além de seu caráter identitário como traço marcante da paisagem de Salvador.

Por sua vez, a análise dos espaços potenciais sinaliza que a escassez de espaços livres de recreação poderia ser, em parte, suprida com o devido tratamento paisagístico da margem do canal do antigo Rio Camarajipe, além da reconfiguração dos espaços livres ocupados por estacionamentos.

Para além disso, um olhar sobre a paisagem da Avenida Juracy Magalhães Júnior a partir dos espaços livres revela uma clivagem socioespacial, na medida em que a via divide de um lado (à direita, no sentido Centro-Iguatemi) os bairros com maior densidade demográfica, menor disponibilidade de cobertura vegetal, índices socioeconômicos de renda e escolaridade mais baixos e com maior predominância de pretos e pardos, e, do outro (à esquerda no sentido Centro-Iguatemi), bairros com índices socioeconômicos relativamente altos, baixa densidade demográfica e percentuais de área verde consideravelmente maiores, além de maior parcela de população branca. As más condições de mobilidade a pé, sobretudo transversalmente, são também um reflexo da conformação dessa segregação.

Enquanto a análise dos espaços potenciais indica que parte da carência de espaços livres de recreação e de melhores condições de caminhabilidade poderia ser suprida, ainda que parcialmente, com a devida estruturação paisagística da margem do canal do antigo Rio Camarajipe, além da reconfiguração dos espaços públicos ocupados por estacionamento, como referido, a iminente ocupação da avenida e seu entorno imediato pelas estruturas físicas com obras já iniciadas para o trecho 2 do BRT deverá agravar o quadro atual.

O tamponamento do canal, a ampliação do sistema viário, sobretudo com o alargamento da faixa de rolagem, e a construção de viadutos representam uma diminuição do espaço potencial e uma ampliação do percentual de espaços dedicados ao automóvel. Por consequência, espera-se que as dificuldades de travessia também se agravem. Simultaneamente, é possível que outro importante aspecto imagético da paisagem urbana seja afetado - o leito do antigo rio e, por consequência, a leitura desse trecho da cidade como um vale, contraposto às encostas adjacentes.

Por fim, destaca-se que as análises e considerações aqui formuladas podem, metodologicamente, ser exploradas em outras regiões da cidade, sobretudo ao se abordarem avenidas de vale, de modo a revelar se o cenário esboçado se trata de um paradigma comum a todo o processo de modernização viária da cidade ou de um caso específico, isto é, o da Avenida Juracy Magalhães Júnior e seu entorno.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BAHIA. Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (Conder). **Painel de informações:** dados socioeconômicos do município de Salvador por bairros e prefeituras-bairro 5. ed. Salvador: Conder-Infoms, 2016.
- BARTALINI, Vladimir. Áreas verdes e espaços livres urbanos. **Paisagem e Ambiente**, São Paulo, v. 1/2, p. 49-54, 1986. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/paam/article/view/133974>. Acesso em: 12 ago. 2020. DOI: 10.11606/issn.2359-5361.v0i1-2p49-56.
- BRASIL. **Lei nº 12.651 de 25 de maio de 2012.** Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112651.htm. Acesso em: 24 mar. 2022.
- HOUAISS, Antônio. **Dicionário Houaiss eletrônico da língua portuguesa.** Rio de Janeiro: Objetiva, 2009. 1 CD-ROM.
- MAGNOLI, Miranda Martinelli. Espaço livre: objeto de trabalho. **Paisagem e Ambiente**, São Paulo, n. 21, p. 175-197, 2006. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/paam/article/view/40249/43115>. Acesso em: 20 ago. 2021. DOI: 10.11606/issn.2359-5361.v0i21p175-197.
- MENDONÇA, Eneida Maria Souza. A importância metropolitana do sistema de espaços livres da região de Vitória, ES, Brasil. In: EURO ELECS, 2015, Guimarães. **Anais [...]**. Guimarães: [s. n.] 2015. p. 2075-2084.
- PANORAMA de Salathé, c. 1822. *Cidade-Salvador*, Salvador, 15 nov. 2012. Disponível em: <http://www.cidade-salvador.com/seculo19/salathe-baia.htm>. Acesso em: 27 jun. 2023.
- SÁ CARNEIRO, Ana Rita; MESQUITA, Liana de Barros. **Espaços livres do Recife.** Recife: Prefeitura da Cidade do Recife; UFPE, 2000.
- SALVADOR. **Lei nº 9.069, de 30 de junho de 2016.** Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador (PDDU 2016) e dá outras providências. Salvador: [s. n.], 2016a. Disponível em: https://sedur.salvador.ba.gov.br/images/arquivos_processos/2016/07/LEI-n.-9.069-PDDU-2016.pdf. Acesso em: 24 mar. 2022.
- SALVADOR. **Lei nº 9.148, de 8 de setembro de 2016.** Dispõe sobre o Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo do Município de Salvador e dá outras providências. Salvador: [s. n.], 2016b. Disponível em: https://sedur.salvador.ba.gov.br/images/arquivos_processos/2016/09/NOVALOUSSANCIONADA.pdf. Acesso em: 24 mar. 2022.
- SALVADOR. **Lei nº 9.278, de 20 de setembro de 2017.** Dispõe sobre a delimitação e denominação dos bairros do Município de Salvador, Capital do Estado da Bahia, na forma que indica, e dá outras providências. Disponível em: https://sedur.salvador.ba.gov.br/images/arquivos_processos/2019/02/Lei_9278_2017.pdf. Acesso em: 24 dez. 2021.
- SALVADOR. **Decreto nº 32.791 de 01 de setembro de 2020.** Dispõe sobre a criação e delimitação de bairros no Município Salvador, na forma do art. 7º da Lei n.9.278, de 2017 e dá outras providências. Salvador: [s. n.], 2020. Disponível em: https://sedur.salvador.ba.gov.br/images/arquivos_processos/2020/09/Dec_32791_2020.pdf. Acesso em: 13 mar. 2023.
- SALVADOR, Prefeitura Municipal. **A nova praça do Vale das Pedrinhas tá a coisa mais linda, né não? Depois da requalificação, os moradores ganharam um espaço completíssimo no bairro! Tem academia de saúde, quadras poliesportivas, parque infantil e pista de corrida! Quem já conhece?** Salvador, nov. 2019. Facebook: Prefeitura de Salvador. Disponível em: <https://www.facebook.com/prefsalvador/photos/a.476975768984741/3173257006023257/?type=3>. Acesso em: 27 de junho de 2023.
- SANTOS, Elisabete et al. **O caminho das águas em Salvador:** bacias hidrográficas, bairros e fontes. Salvador: CIAGS-UFBA, 2010.
- SANTOS, Milton. **O centro da cidade do Salvador:** estudo de geografia urbana. Salvador: Publicações da Universidade da Bahia, 1959.

SILVA, Aline de Figueirôa. Entre a implantação e a aclimação: **o cultivo de jardins públicos no Brasil nos séculos XIX e XX**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

SILVA, Antonio de Moraes. **Diccionario da lingua portugueza**. 8. ed. Revista e Melhorada. Rio de Janeiro: Empreza Litteraria Fluminense, 1890, tomo I: A-E.

Tadeu Barradas Badaró

Universidade Federal da Bahia (UFBA), Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

Rua Caetano Moura, 121, Salvador, BA, Brasil, CEP 40210-905

CV: <http://lattes.cnpq.br/8125303034426735>

Orcid: <https://orcid.org/0009-0001-1728-5626>

t.badaro@gmail.com

Aline de Figueirôa Silva

Universidade Federal da Bahia (UFBA), Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

Rua Caetano Moura, 121, Salvador, BA, Brasil, CEP 40210-905

CV: <http://lattes.cnpq.br/2108476931331073>

Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-2445-9169>

aline.figueiroa@ufba.br

Recebido em: 16/05/2022

Aprovado em: 15/05/2023