UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA - UFBA
ESCOLA POLITÉCNICA - EPUFBA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA AMBIENTAL E URBANA

CARLOS MACHADO

PLANEJAMENTO DA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRE NO ESPAÇO TURÍSTICO URBANO: UMA ANÁLISE NO CENTRO HISTÓRICO DO PELOURINHO

Salvador
2008

Livros Grátis

http://www.livrosgratis.com.br

Milhares de livros grátis para download.

CARLOS MACHADO

PLANEJAMENTO DA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRE NO ESPAÇO TURÍSTICO URBANO: UMA ANÁLISE NO CENTRO HISTÓRICO DO PELOURINHO

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia Ambiental e Urbana, Stricto-sensu, nível mestrado, da Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Engenharia Ambiental e Urbana.
Área de concentração: Transporte e Meio Ambiente.

Orientador: Prof. Wellington Correia de Figueiredo, PhD.

Salvador
2008

Por me dotar da capacidade de agir com ética, respeito, confiança e
honestidade, em dias de egoísmo e competição desleal,
ainda vislumbro um futuro mais justo para o meu país,
à minha mãe Lúcia, dedico este trabalho.

AGRADECIMENTOS

Muito especiais...

À minha mãe Lúcia, pelo incentivo e apoio moral, além de sua companhia nas horas de maior dificuldade pelas quais temos passado nesta última década. Pela convivência, por vezes tempestiva, mas de valor inestimável. Por me dar o prazer de tê-la como companhia nos melhores anos da minha vida.

Aos amigos-irmãos que a vida me deu: Alexandre e Guillermo, sempre presentes nas horas de alegria e de tristeza, palavras doces ou salgadas, em momentos certos de cuidado e atenção. Pelo incentivo, apoio, compreensão, preocupação... momentos inesquecíveis ao longo desta caminhada.

Ao meu Professor Orientador Wellington Correia de Figueiredo que, de maneira prática e objetiva, conduziu a elaboração deste trabalho da maneira mais tranqüila e proveitosa possível, sempre atencioso e preocupado.

Ao Professor Artur Caldas Brandão, do Departamento de Transportes, Professor Juan Pedro Moreno Delgado e em especial à Professora Ilce Marília Dantas Pinto de Freitas, pela sua prestatividade e disposição aos esclarecimentos e acompanhamento na rota do trabalho, e aos demais funcionários deste Departamento, em especial à Alice, do MEAU e Carla, do Departamento de Transportes, pelas informações e atenção.

Este trabalho não seria realizado sem o apoio logístico e moral dos meus amigos de trabalho Regis Sant'ana, Juan, Eslan Quintella e Carla sempre presentes nos momentos em que mais precisei de ajuda para essa missão ou para momentos de descontração.

Machado, Carlos.

Planejamento da circulação de pedestre no espaço turístico urbano: Uma análise no centro histórico do pelourinho. – 2008
154f.

Orientador: Wellington Correia de Figueiredo.
Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal da Bahia – Escola Politécnica.

1. Pelourinho. 2. Modo de transporte 3.Pedestre. 3.Atividade turística.
I. Figueiredo, Wellington Correia. II. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal da Bahia – Escola Politécnica. III. Título.

RESUMO

Caminhar é o modo de transporte mais utilizado por pessoas em áreas urbanas. No entanto, o espaço turístico urbano, normalmente inadequado para a utilização do pedestre local torna-se por muitas vezes incapaz de atender as exigências mínimas do pedestre turista, gerando desconforto e vulnerabilidade à atividade turística, considerada a segunda maior economia do mundo, ocasionando prejuízos, impactos negativos ao desenvolvimento urbano e na qualidade da manutenção da infra-estrutura urbana.

Este trabalho trata-se de uma investigação quanto à oferta de acessibilidade e mobilidade sustentável que é disponibilizada na Cidade do Salvador, especificamente na região histórica da cidade, o Pelourinho, na qual se conclui com um elevado número de insatisfações, reflexo do mau gerenciamento e planejamento da acessibilidade e mobilidade sustentável para o turista na região mais significativa da cidade de Salvador e principal cartão postal da Bahia que em dezembro de 1985, a região que foi declarada como Patrimônio Cultural da Humanidade, UNESCO. As más condições ofertadas para o deslocamento a pé do turista neste centro histórico, e em locais predominantemente turísticos em cidades brasileiras, dificultam a acessibilidade e a mobilidade a pé dos que precisam caminhar para realizarem suas atividades turísticas e até mesmo na obtenção de informações. A atividade turística que não consegue se auto-sustentar, ocasiona prejuízos para a cidade como um todo, pela insatisfação dos seus visitantes. Existem soluções práticas, bem definidas e capazes de melhorar o desempenho do potencial da caminhada em áreas urbanas atraindo a atividade turística para a utilização rotineira deste modo de transporte, que é o mais indicado para a região de estudo, que precisa apenas de gerenciamento e

aplicabilidade de medidas corretivas no uso do espaço do pedestre, além de revitalização dos passeios.

PALAVRAS-CHAVE: Acessibilidade, turismo, pedestre.

ABSTRACT

Walking is the most widely used mode of transport for people in urban areas. However, the space tourist town, usually inappropriate to use the pedestrian is often unable to meet the minimum requirements of local and tourist pedestrian, causing discomfort and vulnerability to tourist activity, considered the second largest economy in the world, causing damage and negative impacts on the urban development and the quality of maintenance of urban infrastructure.

This work is a research on the accessibility and availability of sustainable mobility that is available in the city of Salvador, specifically in the historic city, the Pelourinho, which concludes with a large number of dissatisfactions, reflection of bad management and planning of sustainable mobility and accessibility for tourists in the region more significant of Salvador and Bahia main postcard. In December 1985, the region that houses the Pelourinho was declared a Cultural Heritage Site by UNESCO. The poor conditions offered to the displacement of pedestrians, mostly tourists, in the historic center, and tour in places predominantly in Brazilian cities, hamper the accessibility and mobility of tourists who need to go to achieve their visits, tours and even in obtaining information. The tourist activity that can not be self-sustaining causes damage to the city as a whole, the dissatisfaction of their visitors. There are practical solutions, clearly defined and capable of improving the performance of the potential of walking in urban areas attracting the tourist activity for the routine use of this mode of transport, which is

the most suitable for the study region, which needs only management and applicability of corrective measures in the use of the pedestrian area, in addition to revitalizing the walks.

KEYWORDS: Accessibility, touring, pedestrian.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 01	Mapa Turístico - Farol da Barra	23
Figura 02	Largo do Pelourinho	33
Figura 03	Palácio Rio Branco	34
Figura 04	Elevador Hidráulico da Conceição	41
Figura 05	Elevador Lacerda	43
Figura 06	Elevador Lacerda	44
Figura 07	Linhas de Bonde	47
Figura 08	Elevador do Taboão	48
Figura 09	Plano Inclinado Gonçalves	50
Figura 10	Charriot do Plano Inclinado Pilar	51
Figura 11	Plano Inclinado Pilar	52
Figura 12	Plano Inclinado Pilar	53
Figura 13	Mapa Turístico – Centro Histórico	73
Figura 14	Ladeira da Montanha	75
Figura 15	Rua e Ladeira do Taboão	78

Figura 16	Igrejas Localizadas no Centro Histórico	79
Figura 17	Praça da Sé	80
Figura 18	Bairro do Carmo	82
Figura 19	Fluxograma de Origem e Destino	94
Figura 20	Elemento do Mobiliário Instalado na Calçada Gerando Obstáculo para Pedestre.	109
Figura 21	Calçada com largura, inclinação e pavimento proporcionando risco ao tráfego de pedestre.	109
Figura 22	Buraco na calçada prejudica e torna perigoso o deslocamento de pedestres.	109
Figura 23	Acesso a igreja apenas por escada dificulta o acesso de pessoas idosas ou portadoras de deficiência física.	109
Figura 24	Calçada com pavimento e hidrômetro danificados causando risco de acidente e impedindo o transito do público.	110
Figura 25	Pavimento na base da rampa danificada dificultando a utilização de usuário de cadeira de rodas.	110
Figura 26	Locação inadequada de mobiliário urbano prejudica a circulação de pedestres.	110
Figura 27	Degrau na calçada cria obstáculo para pedestres idosos, cadeirantes ou portadores de deficiência visual.	110
Figura 28	Idoso circulando entre mercadoria de comerciantes instaladas na calçada.	111
Figura 29	Calçada sendo utilizada como depósito de material bloqueando o espaço para circulação da calç	111
Figura 30	Acesso a estabelecimento público apenas por degraus.	112
Figura 31	Produtos expostos externamente a estabelecimento comercial.	112
Figura 32	Elementos do mobiliário urbano impedindo a circulação pela calçada.	112
Figura 33	Acesso principal apenas por escada dificulta o acesso de pessoas idosas ou portadoras de deficiência física.	112

Figura 34	Elemento de drenagem pública sem gradil de proteção põe em risco o trânsito de pedestre.	113
Figura 35	Calçada com pavimento e hidrômetro danificados causando risco de acidente e impedindo o transito do público.	113
Figura 36	Acesso principal a Igreja apenas por intermédio de escadas.	114
Figura 37	Acesso principal a hotel apenas por intermédio de escadas.	114
Figura 38	Elementos decorativos do mobiliário urbano impedem a circulação de pedestres.	114
Figura 39	Gradil com espaçamento entre barras proporcionando risco a circulação de pedestres.	114
Figura 40	Acesso a ônibus apenas por degraus impede o usuário de cadeira de rodas entrar.	115
Figura 41	Caixa eletrônico sem indicação de acesso para deficientes visuais e entrada principal por escadas.	115
Figura 42	Acesso a estacionamento não atende a pessoas portadoras de deficiência de locomoção.	115
Figura 43	Informação de meio de transporte apenas visual.	115
Figura 44	Telefone público inadequado para pessoas de baixa estatura.	116
Figura 45	Informações turísticas apenas por meio visual, o que impede a compreensão por portadores de deficiência visual.	116
Figura 46	Balcão muito alto ignorando a possibilidade de atendimento a usuário de cadeira de rodas ou pessoa de baixa estatura.	117
Figura 47	Lixeira posicionada de forma indevida, impedindo a passagem de pedestres e o acesso aos táxis.	117
Figura 48	Construção de acesso a estacionamento apenas por escadas.	117
Figura 49	Mobiliário de estabelecimento comercial e placa informativa instalada na via pública.	117
Figura 50	Placa instalada de tal forma que impede a utilização da calçada pelos pedestres.	118
Figura 51	Mercadorias expostas à venda sobre calçada extrapolando o espaço interno do estabelecimento comercial.	118

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Principais meios de hospedagens dos turistas (%)	89
Gráfico 2	Principais meios de transportes dos turistas (%)	89
Gráfico 3	Utilização de agências de viagens por turistas	90
Gráfico 4	Participação relativa das viagens aéreas nacionais	91
Gráfico 5	Saldo de viagens internacionais	92
Gráfico 6	Participação percentual do turismo no transporte	94
Gráfico 7	Perspectiva de fluxo global de turistas nacionais	97
Gráfico 8	Perspectiva de fluxo global de turistas estrangeiros	98
Gráfico 9	Ocupação dos entrevistados	131
Gráfico 10	Sexo dos entrevistados	131
Gráfico 11	Escolaridade dos entrevistados	131
Gráfico 12	Origem dos entrevistados	131
Gráfico13	Faixa etária dos entrevistados	132
Gráfico 14	Principais Reclamações dos Turistas	135

Gráfico 15	Sugestões dos Turistas	137
Gráfico 16	Conhecimento dos Turistas sobre o Centro Histórico	142

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Fluxo Global de Turistas Nacionais	68
Tabela 2	Fluxo Global de Turistas Estrangeiros	69
Tabela 3	Metas do Turismo Baiano	70
Tabela 4	Metas do Turismo Baiano	71
Tabela 5	Participação intra-regional do turismo no Brasil do grupo consolidado, em números de turistas (em %)	88
Tabela 6	Participação intra-regional do turismo no Brasil do grupo em formação, em números de turistas (em %)	88
Tabela 7	Consumo de turismo em função da renda	90
Tabela 8	Gasto médio das viagens familiares por classe de renda	91
Tabela 9	Fluxo de turistas estrangeiros em salvador	92
Tabela 10	Fluxo de turistas nacionais em salvador	93
Tabela 11	Perspectiva de fluxo turístico	96
Tabela 12	Características dos entrevistados	129
Tabela 13	Principais reclamações do turista	135

Tabela 14 Sugestões dos turistas 136

Tabela 15 Conhecimento do turista sobre o Centro Histórico 141

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 Continentes emissores de turistas 87

Mapa 2 Principais cidades visitadas por turistas internacionais (%) 95

Mapa 3 Pontos notáveis na área de estudo 120

Mapa 4 Inserção da área de estudo na cidade 122

Mapa 5 Sistemas Viários e Sistemas Componentes 124

Mapa 6 Roteiro para Conhecimento da Área de Estudo 130

Mapa 7 Sugestão para Implantar Mapas Informativos para Turistas 138

Mapa 8 Solução de Acessibilidade e Mobilidade na Área 146

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO 17

1.1 Os Principais Problemas do Transporte Urbano 21

2 HISTÓRICO GERAL DA FORMAÇÃO DA CIDADE DO SALVADOR 21

2.1 Ocupação Territorial 23

2.2 Cidade Baixa 27

2.2.1 A Construção do Porto 27

2.2.2 Principais Edifícios 29

2.3 O Pelourinho e sua Importância Histórica e Patrimonial 31

2.3.1 A Ocupação do Pelourinho no Século XVI 34

2.3.2 A Ocupação do Pelourinho no Século XVII 35

2.3.3 A Ocupação do Pelourinho no Século XVIII 36

2.3.4 A Ocupação do Pelourinho no Século XIX 37

2.3.5 A Ocupação do Pelourinho no Século XX 38

2.4 A Evolução dos Transportes Urbanos em Salvador 39

2.4.1 O Elevador Hidráulico da Conceição 39

2.4.2 As linhas de Bonde 45

2.4.3 O Elevador do Taboão 47

2.4.4 O Plano Inclinado Gonçalves 48

2.4.5 O Plano Inclinado Pilar 50

3 OBJETIVO GERAL 53

4 OBJETIVOS ESPECÍFICOS 53

5 REFERENCIAL TEÓRICO 54

5.1 Reflexões Teóricas: planejamento, turismo e espaço urbano 54

5.2 Turismo e Turismo Urbano 54

5.3 Espaço Urbano e Espaço Turístico Urbano 55

5.4 Elemento do Espaço Turístico Urbano 56

5.5 Planejamento Urbano como Instrumento de Organização Espacial e a Integração com o Planejamento Turístico 56

5.6 Metodologia 57

5.7 Acessibilidade no Espaço Urbano 58

5.8 Mobilidade no Espaço Urbano 59

5.9 Restrições a Acessibilidade e Mobilidade 60

5.10 Desenho Universal 62

5.11 A Produção e Reabilitação da Acessibilidade de uma Cidade 64

6 TURISMO 65

6.1 Turismo Mundial 65

6.2 Espaço Turístico, urbano e seus Elementos 72

6.2.1 O Pelourinho como “Bairro” e suas “Bordas/limites” 72

6.2.2 Elementos do Espaço Turístico do Pelourinho 74

6.2.2.1 Ladeiras 74

6.2.2.2 Igrejas – Catolicismo 78

6.2.2.3 Praças 79

6.2.2.4 Bairros 81

6.2.2.5 Ruas 82

6.2.3 Pelourinho, Turismo, Identidade e Consumo Cultural 84

6.3 O Planejamento Turístico e o Planejamento Urbano 85

6.3.1 O Plano Diretor do Pelourinho – PLANDIP 85

7 PERFIL DO TURISMO MUNDIAL E NACIONAL 86

7.1 Perfil do Turismo em Geral 86

7.2 Perfil do Turismo no Brasil 87

7.3 Perfil do Turismo em Salvador 92

8 ACESSIBILIDADE EM CENTROS HISTÓRICOS URBANOS 101

8.1 Classificação da Acessibilidade 103

8.2 Acessibilidade a Todos os Serviços e Ambientes 104

8.3 Acessibilidade e Necessidades Especiais 109

8.4 Barreiras na Acessibilidade ao Centro Histórico 111

9 ÁREA DE ESTUDO 120

9.1 Descrição da Área 121

9.2 Diretrizes para Área de Estudo 127

9.3 Programas/Projetos para a Área 129

10 A PROBLEMÁTICA 130

10.1 Pesquisa 130

10.2 Descrição dos Procedimentos 131

10.3 Apresentação dos Resultados 136

10.3.1 Problemas Identificados 136

10.4 Sugestões 138

10.5 Comentários 141

10.6 Análise dos Principais Resultados da Pesquisa 142

11 DIFICULDADES ENCONTRADAS 145

12 CONCLUSÃO 145

13 REFERÊNCIAS 149

14 ANEXO 153

1. INTRODUÇÃO

Há quarenta anos começaram as preocupações com as conseqüências geradas pela degradação ambiental e se firmou o conceito de impacto ambiental. O problema ambiental gerado como reação da guerra do Vietnã alertou os Estados Unidos e o mundo sobre os efeitos nocivos causados ao meio ambiente, criando àquele país medidas de proteção ambiental, que se fizeram repercutir em muitos países. No Brasil, em 1986, através de resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA definiu-se: "o impacto ambiental é qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causadas por qualquer forma de matéria ou energia, resultante das atividades humanas, que afetam: 1- a saúde, a segurança, o bem estar da população; 2- as atividades sociais e econômicas; 3- a biota, as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente; 4- a qualidade dos recursos ambientais" (FRANCO, 2000).

A partir da industrialização nas cidades brasileiras intensificou-se a complexidade entre os variados sistemas e redes de conexões envolvendo pessoas, meios de comunicação, transporte, e demais conectividades para o funcionamento das cidades às megalópoles, que passavam a representar locais de contraste, desigualdades sociais e econômicas. O processo histórico de formação, urbanização e desenvolvimento das cidades brasileiras imprimiu ao homem a necessidade de desenvolver em sua cidade a infra-estrutura e serviços que suprisse a demanda no atendimento a milhares ou milhões de pessoas ao mesmo tempo, dando origem às questões multidisciplinares que envolvem as áreas urbanas. Todavia, será estudado um dos principais desafios que as grandes cidades enfrentam atualmente, que é a organização do sistema de transporte urbano e a integração multimodal, principalmente para o pedestre, na área histórica de Salvador/BA, o Pelourinho.

O principal fundamento desse estudo é de que maneira os transportes influenciam o desenvolvimento urbano e de que forma o modo de transporte a pé está sendo preservado na área histórica da cidade de Salvador, o Pelourinho. Será analisado, particularmente, o transporte vertical, os ascensores, e de que maneira eles se integram com os outros modos de transportes locais, considerando alguns fatores relevantes, como: atendimento ao deslocamento da população que utiliza a área com percursos pendulares, quanto à acessibilidade por transportes motorizados e mobilidade a pé, e interferem na qualidade sócio-econômica da população que utiliza ou mora na região.

Deve-se destacar que, neste trabalho, busca-se apresentar o espaço urbano e as questões urbanas, econômicas e sociais que envolvem o sistema de transporte visando obter o conhecimento dos processos que determinam à reprodução do espaço.

O principal objetivo desse trabalho é a análise do Gerenciamento da Mobilidade no Pelourinho, Salvador / BA e seu grande potencial turístico, de atração e geração de viagens; o estudo do uso do solo foi feito in loco e utilizado para caracterizar a atual importância da área para a cidade, na qual beneficia aos grupos interessados em freqüentar e buscar serviços específicos da área, seja o turista ou o próprio soteropolitano, considerando, inclusive, como é deslocar-se na área sob a condição de ser portador de necessidade especial. Existe o interesse nesse estudo de explorar todas as informações colhidas em bases de informações dos setores censitários da CONDER e a identificação feita em cada zona de tráfego, feito assim o cruzamento de informações, possibilitando um conteúdo de informações final em tabelas para análise específica de dados em cada situação.

A diversidade e complexidade dos assuntos abordados nos levam a crer na necessidade de muitas informações a serem checadas e conflitadas garantindo assim o maior número possível de dados reais. Esgotados esses dados, ficarão lacunas a serem geradas perguntas das quais serão extraídas respostas através de questionário aplicado em campo na própria área em estudo.

Com base em informações adquiridas de viagens no pico da manhã tendo a origem e o destino definido de zona a zona, tornou-se prioridade o entendimento dos fluxos gerados e os principais potenciais de geração e atração desse fluxo. Com uma breve visita para reconhecimento da área ficou clara a preocupação com a acessibilidade e mobilidade em uma área potencial deficiente de infra-estrutura de transporte.

A problemática do transporte mundial, principalmente nos países emergentes, se caracteriza pela falta de investimento em transporte público coletivo e, em atitude de falta de compromisso com o meio ambiente, de incentivo à aquisição de automóveis individuais, fato que ocasiona congestionamento na malha viária das médias e grandes cidades, ocorrendo, como opção emergencial para minimizar o caos, intervenções pontuais que, apenas, transferem o problema, ou a ampliação da malha viária como forma mais indicada de solucionar o problema. Enquanto o investimento nos transportes públicos coletivos é descartado ou negligenciado.

Áreas centrais urbanas mais antigas acabam perdendo lugar para novos centros, por falta de investimento, e mudança de fluxo da população, desviando-se por dificuldade de acesso e mobilidade nos centros tradicionais antigos. A adoção de medidas que apenas não beneficiem o transporte automotivo gera impactos positivos e transporte sustentável como benefício populacional, contribuindo para a melhoria da mobilidade urbana.

Dessa forma, países desenvolvidos estão adotando uma estratégia de planejamento de transportes orientada para a demanda, com base ou medidas de gerenciamento da demanda de transporte (travel demand management – TDM) e do gerenciamento da mobilidade (Mobility Management – MM), como, por exemplo: países da União Européia e Estados Unidos da América. A abordagem clássica do Gerenciamento da Mobilidade (Mobility Management) vem dos Estados Unidos, década de 50, após Segunda Guerra Mundial, cujo objetivo foi incentivar a demanda com a oferta de infra-estrutura do transporte.

Observando o incentivo do automóvel particular como principal modo de transporte, negligenciando os problemas socioeconômicos e ambientais que poderiam ser ocasionados. Assim, criou-se o "Urban Transportation Planning System - UTPS", constituindo o modelo de planejamento dos transportes.

No Brasil, apesar do modelo utilizado no planejamento dos transportes das grandes cidades serem o mesmo, não foi considerada a condicionante diferença sócio-econômica, onde apontam uma complexidade muito maior em resolução do problema, necessitando avaliar com direta proporcionalidade os investimentos no desenvolvimento de modelos que atendam essa desigualdade de parâmetros. Na falta de interesses políticos aliados à indevida importância na estratégia dos transportes, ocasionam na realidade da carência que sofrem os usuários dos transportes, agravando ainda mais a situação da mobilidade de pedestres na maioria dos grandes centros urbanos brasileiros.

Na cidade do Salvador, os problemas relacionados ao transporte público são solucionados de maneira pontual, contribuindo para que o sistema continue ineficiente em nível de gestão de política pública, que apenas possui a opção de intervir no sistema de transporte rodoviário urbano. Já que a expansão da cidade não incluiu o sistema ferroviário para todos e o metrô ainda está em período de construção, mas sabe-se que haverá a integração deste na linha 2 (de Calçada a Mussurunga) com o trem de subúrbio, ampliando as possibilidades de otimização na mobilidade da população e dos turistas. A malha rodoviária encontra-se insuficiente para atender a demanda de veículos, falta de forma clara o planejamento voltado para o transporte que priorize o pedestre e melhore a mobilidade aos diversos equipamentos importantes da cidade, geradores de viagens, os PGV's - Pólos

Geradores de Viagens, como: shopping centers, universidades, escolas, supermercados, prédios administrativos, hospitais, centros históricos, estádios de futebol, cinemas, teatros, condomínios residenciais, dentre outros.

Percebe-se uma intenção de realizar uma integração entre os sistemas de transportes coletivos públicos de Salvador, porém o atraso nas obras do metrô traz limitações a essa integração, ainda que a longo prazo a implantação deste modo de transporte venha refletir na mobilidade da área de estudo, já que o desejo é a acessibilidade e a mobilidade a ser conseguida não apenas por quem tem uma melhor condição sócio-econômica, desfavorecendo o princípio da sustentabilidade, que contempla à prudência ecológica, eficiência econômica e justiça social. A falta de investimentos no setor de transportes, ausência de informação pública, ineficiência da integração da acessibilidade, inoperância do transporte público coletivo barato e utilização do automóvel particular ou táxi, ocasionam numa diminuição no número potencial de turistas, que poderiam usufruir mais da área histórica de Salvador. A mobilidade urbana no centro histórico e turístico na cidade de Salvador constitui o tema que norteia a presente pesquisa.

Pode-se questionar sobre os principais problemas de mobilidade urbana, pretendendo-se observar o turista como principal elemento de análise. Uma vez que notoriamente o acesso é extremamente precário, devido a sua elevada altitude com relevo acidentado, ruas estreitas e traçado orgânico, aliado ao revestimento de suas vias e calçadas ser em pedra natural e não oferecer superfície lisa com uniformidade construtiva. Segundo Smith (1955), a cidade sob colonização portuguesa tende a uma característica medieval portuguesa com traçado orgânico obedecendo a um planejamento urbano de função natural, diferenciando-se das cidades cuja planta esteja referenciada em tabuleiro de xadrez ou traçado linear longitudinal. As cidades colonizadas pelos portugueses distanciam-se da concepção da cidade como ser vivo funcional e intelectualmente ativo. Para Smith (1955), as cidades de traçado urbano orgânico possuíam as mesmas características: ruas tortuosas e bairros congestionados, diferentes das cidades levantadas pelos franceses, ingleses, holandeses, espanhóis e belgas no Ultramar que obedecem, na maioria dos casos, aos sistemas em xadrez: radiocêntricos e lineares, com domínio do sistema retangular. Como melhor aproveitar a possibilidade de ganho econômico no desenvolvimento turístico, tendo como característica principal o baixo custo de investimento?

Diante dos fatores que restringem a mobilidade urbana no Pelourinho, na Cidade Alta, em Salvador-BA, são analisados os aspectos favoráveis e desfavoráveis à implementação do gerenciamento da mobilidade urbana nessa área.

1.1OS PRINCIPAIS PROBLEMAS DO TRANSPORTE URBANO

É comum que os centros urbanos das grandes cidades apresentem problemas de tráfego e congestionamentos, gerando desafios ao poder público. Independentemente do tipo de política pública utilizada pelo sistema. A velocidade nas grandes cidades vem diminuindo cada vez mais. Em Londres, por exemplo, a velocidade média diminuiu de 20,7 km/h para 17,6 km/h no período de 1972 a 1990, atingindo aproximadamente 16 km/h, em horários de pico (TOLLY, 1995).

Em países emergentes como o Brasil, os problemas aumentaram quando analisamos aspectos sociais, econômicos, falta de planejamento e uso do solo ordenado. Contudo, temos a acessibilidade limitada e deficiente dos veículos, principalmente os de uso da maioria da população, os ônibus. Essa disponibilidade de transporte de baixíssima qualidade, aliado às grandes distâncias de concentração da maioria da população, que se reside em grandes números e fora dos centros urbanos, acaba dependendo unicamente do transporte público coletivo, sendo muito desgastante fisicamente para os usuários deste modo de transporte.

O principal usuário desse tipo de sistema de transporte público fica mais vulnerável aos acidentes, onde se encontram a maioria dos índices de acidentes de trânsito, porque são a causa da falta de controle sobre a velocidade e volume do tráfego. A falta de planejamento e investimento nos transportes aumenta o número de congestionamentos gerando a necessidade de investimento em infra-estrutura viária.

Dessa forma, o aumento da demanda de veículos e novamente a necessidade de reinvestimento em infra-estrutura, como única solução, impede a diminuição do problema, onde esse simplesmente focado e planejado em transporte público diminuiria o custo da operação, tendo preços mais acessíveis à população. Mesmo gerando novas rodovias, e sendo mais rápidas e mais longas, acaba aumentado o seu uso e o índice de propriedade do automóvel particular, gerando mais tráfego.

2. HISTÓRIA GERAL DA FORMAÇÃO DA CIDADE DO SALVADOR

A cidade do Salvador foi fundada em 1549 por Tomé de Souza, e teve como propósito a implantação estratégica de uma fortaleza capaz de sediar o Centro Administrativo Colonial e garantir o domínio português sobre as terras do Novo Mundo. Até 1763, ela foi capital brasileira e maior cidade do Império Português, planejada seguindo tendências da Era

Medieval. Embora seus fundadores fossem renascentistas. Salvador foi construída com ruas tortuosas e íngremes, a fim de dificultar o ataque de invasores e marcar a Nova Terra com as características do seu colonizador, Portugal, assim como foi feito em outros locais colonizados pelo Império Português.

Todos os grandes centros urbanos brasileiros desenvolveram-se balizados pelos ciclos sócio-econômicos e políticos. No estado da Bahia, a economia açucareira do Recôncavo, funcionou como principal fonte de recursos financeiros voltados para o acelerado crescimento da Cidade de Salvador, que retrata em seus núcleos urbanísticos e arquitetônicos, civil, religioso e militar, a figura do progresso da sociedade colonial. Durante este período, devido sua riqueza, Salvador se destaca como porto exportador de açúcar, e como porto de entrada de mercadorias européias e de escravos africanos.

Como núcleo inicial, Salvador se divide em Cidade Alta e Cidade Baixa, que em seguida se estende em dois eixos na direção norte e sul, seguindo a tradição urbanística portuguesa, tendo como origem a influência grega, romana, medieval cristã e islâmica. É a partir dessa formação que surge a implantação de conventos e fortificações. Da Velha Metrópole brasileira destaca-se a região do Pelourinho, localizado entre o Terreiro de Jesus e o Carmo, em conjunto com as ruas e outras adjacências circunvizinhas que se integram, apesar de a maioria das pessoas visualizarem o Pelourinho como sendo apenas a área compreendida pela Praça José de Alencar. O desenvolvimento do transporte fez a cidade se expandir, a partir das cumeadas. Assim os dois lados da península foram urbanizados: Baía de Todos os Santos e Orla Atlântica.

A cultura Soteropolitana é única devido à importância da presença negra em suas terras desde a época colonial. A religião mais preservada é a afro-brasileira com uma culinária rica, baseada no uso do óleo de dendê, do leite de coco, de condimentos fortes e também componentes como legumes, peixes e frutos de mar. Tem como literatura regional e mais preservada um expoente principal: Jorge Amado.

O patrimônio histórico de Salvador formou-se pela valorização dos seus sítios naturais, históricos e culturais através da preservação e da revitalização do seu Centro Histórico, palco da aristocracia colonizadora, montando assim um grandioso acervo artístico-cultural do período colonial, tombado pelo IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – dando a Salvador o potencial de cidade turística, recebendo todos os anos visitantes de todas as partes do mundo.

2.1 OCUPAÇÃO TERRITÓRIAL

Desembarcando onde hoje se localiza a praia do Porto da Barra, um dos principais pontos turísticos de Salvador, há aproximadamente 459 anos, em 29 de março de 1549, pisava em território baiano a esquadra conduzida por Tomé de Souza, que junto a ele vinham com o objetivo de fundar a Cidade do Salvador. O surgimento de Salvador já se deu com todos os propósitos de tornar-se sede do governo, local onde seriam tomadas as decisões administrativas e políticas durante o processo de exploração e colonização territorial. Logo a Capital do Império Português na América não passou por um processo evolutivo lento em que um limitado grupo de indivíduos caracteriza uma área com o título de povoado, passando a categoria de vila e por fim ao nível de cidade.

FIGURA 01 – MAPA TURÍSTICO - FAROL DA BARRA
FONTE: EMTURSA

Junto com Tomé de Souza – Governador e Capitão da capitania – vieram participar da fundação de Salvador aproximadamente mil tripulantes, sendo estes soldados, sacerdotes, marinheiros, voluntários e degredados. Junto a esse grupo, veio também à tripulação de

Gramatão Tales, que viera ser o mensageiro encarregado de manter Portugal informado sobre os acontecimentos decorridos durante o processo de fundação da Cidade assim como do que havia sido desenvolvido por Diogo (....) – Caramuru – durante os primeiros processos ocupacionais.

A primeira área de tentativa de colonização pelos portugueses foi o sul da península. Com o propósito de procurar um local seguro para a fundação da Cidade Primogênita, Tomé de Souza junto com seu grupo sobe pela área onde hoje se encontra a Ladeira da Barra. Os planos desenvolvidos em Portugal seguindo influência do sistema de defesa medieval foram implantados aqui pelo "mestre de risco e pedraria" Luis Dias, construindo uma grande fortaleza que atendia diretamente aos interesses defensivos, mas deixavam a desejar no planejamento habitacional e no deslocamento dentro da cidade. O principal objetivo era garantir a segurança militar da nova Capital, das naus que atracassem na Baia de Todos os Santos ou que estivessem de passagem seguindo as rotas marítimas que levavam ao Oriente, ou pelo Cabo da Boa Esperança ou pela rota do Pacífico.

O desenvolvimento da cidade foi condicionado pela escolha de sítio, que partiu de uma ótica defensiva, tanto dos ataques pelo mar de piratas e nações inimigas quanto do ataque por terra de tribos indígenas revoltadas com a ocupação portuguesa. No alto de uma escarpa, a partir daí que surge o termo Cidade Alta e Cidade Baixa, em uma área entre a Rua da Misericórdia e a Praça Castro Alves, define-se o local mais apropriado para a fundação da nova cidade e capital do Brasil, valorizada pela presença de água em abundancia, bons ares e excelente campo visual para a Baia de Todos os Santos. Dificultando a ligação com o porto, qualquer invasor que tentasse um ataque terrestre teria que superar o Rio das Tripas e as altas ladeiras até chegar à área de ocupação, sendo assim facilmente percebido e combatido pela defesa local.

A parte alta, escolhida levando em consideração as questões defensivas, foi protegida inicialmente por uma cerca de pau a pique e posteriormente cercada por muros de taipa. Nessas duas extremidades, Norte e Sul estabelecidos, criam-se duas portas para permitir e ter controle de entrada e saída de moradores e mercadorias.

Na parte Sul da fortificação foi construído a Porta de Santa Luzia, onde atualmente a Praça Castro Alves encontra-se com a Rua Chile. A partir desse ponto, a proteção da face Oeste da fortaleza era promovida pela própria escarpa natural, atualmente desaparecida com os muros do próprio largo e as ladeiras da Montanha e da Conceição. O território a Leste uma escarpa de menor dimensão, ou uma barroca de pequeno porte, o que deu origem ao nome do bairro da Barroquinha, em conjunto com o Rio das Tripas, no qual foram cultivadas as Hortas

do São Bento, e serviu como escoador sanitário dos dejetos do primeiro matadouro instalado na cidade, o que deu origem ao nome do curso de água. Ao Norte a cidade se limitava a Porta de Santa Catarina, localizada entre a atual Praça Municipal e a Rua da Misericórdia, junto da esquina com a Ladeira da Praça.

À medida que a cidade se desenvolvia demograficamente, seus limites foram se deslocando, e no final do século XVI, a Porta de Santa Luzia deslocou-se ao Sul até as proximidades do convento dos Padres Beneditinos, atual Ladeira de São Bento, e devido à nova localização teve seu nome modificado para Porta de São Bento.

Já o limite Norte da cidade avançou em direção ao Palácio Arquiepiscopal, chegando às circunvizinhanças da Ladeira do Pelourinho, onde podem ser vistos ainda escombros da antiga muralha, e por fixar-se próxima a Capela dos Padres Carmelitas, hoje em dia o Hotel Pousada do Carmo, o novo acesso que substituiu o da Porta de Santa Catarina foi batizado como Porta do Carmo.

Dentre as construções iniciais da Nova Cidade destacam-se os seguintes edifícios públicos: Igreja da Sé, Igreja da Ajuda, Casa do Governador, Câmara Municipal, Palácio do Bispo, Colégio dos Meninos de Jesus e a Santa Casa de Misericórdia.

O primeiro mapa conhecido de Salvador foi elaborado por Theodoro Sampaio em 1512 que cobre o centro da Cidade Alta, da Atual Praça Castro Alves (Sul) até a Praça Municipal (Norte), cuja distancia é de 400 metros e largura máxima de 250 metros no sentido Leste-Oeste.

A cidade tinha um traçado aproximadamente ortogonal adaptado ao terreno, era murada e controlada por duas portas já citadas acima, dispunha de três baluartes em direção a baia e três outros voltados para o interior. Fora do muro, encontrava-se o Prédio do Hospital, no caminho para o Colégio dos Jesuítas, em direção Norte. A cidade era protegida a Oeste, pela escarpa, e ao Norte, Leste e Sul, pela ‘’ribanceira’’, ou seja, vertentes do vale do Rio das Tripas.

Em 1587 foi publicada a primeira descrição geral da cidade por Gabriel Soares:

‘’Está no meio dessa cidade uma honesta praça, em que se correm touros..., na qual estão da banda do Sul umas nobres casas, em que se agasalham os governadores, e da banda do Norte tem as casas de negócio da Fazenda, alfândega e armazém; e da parte do Leste tem a Casa da Câmera, cadeia e outras casas de moradores... E o Pelourinho no meio dela, a qual da banda do poente, esta desabafada uma grande vista sobre o mar; onde estão assentadas algumas peças de artilharia grossa. ’’

Dessa praça principal desciam dois caminhos, em direção a Cidade Baixa e a partir da praça, em direção ao Norte, tem uma famosa rua de moradores até a Sé. No cabo está a Casa da Misericórdia e o hospital. Além da Sé, em direção ao norte, aparece outra rua muito larga, também ocupada com lojas e mercadores na qual leva a um grande terreiro, cercado por nobres casas, aonde se representavam às festas de cavalos. Em direção ao Sul, tinha outra rua muito famosa de mercadores, povoada por moradores que em seu topo, encontra-se a Igreja da Ajuda.

As notícias de prosperidade na Metrópole portuguesa do Novo Mundo chegaram rapidamente a Europa, despertando o interesse estrangeiro pelas riquezas da terra, como: ouro, prata, pau-brasil, açúcar e outras especiarias. Os constantes ataques, na tentativa de apoderar-se do território, desenvolviam-se cada vez mais potentes e organizados, sendo que o período de intensa movimentação começou em 1604, durante o governo de Diogo Botelho (1602-1608).

Apesar da organização defensiva estratégica organizada no século XVI, que até então não havia sido utilizada, esta situação perdurou durante os primeiros 15 anos do século XVII. Porém, a Carta Régia redigida em 24 de outubro de 1616, solicitou reforço militar para assegurar a proteção da Porta de Santa Catarina com dois bombardeiros e um ajudante. Em 9 de maio de 1624, um ataque holandês consegue domínio sobre a cidade se Salvador. Os carmelitas solicitaram sesmarias na Cidade Baixa para instalar seu guindaste após a expulsão dos holandeses em 1626, local do atual Plano Inclinado Pilar. Em 27 de abril de 1630, foram iniciados os serviços de restauração das Portas do Carmo a mando do Senado da Câmara.

Com o propósito de concluir as obras de restauração das Portas do Carmo, em 27 de agosto de 1635, a Câmara definiu após reuniam em sessão extraordinária que o capital recolhido através do pagamento dos impostos sobre o comércio de cachaça seria revertido para tal finalidade. Seguindo essa tendência, de agregar poderio militar e expansão demográfica, o mecanismo defensivo da Bahia expande-se por novos territórios através dos incentivos financeiros, ganhando amplitude ao longo do litoral, indo da Casa da Torre ao Morro de São Paulo.

Durante o século XVIII, ouve uma investida no aprimoramento urbano da cidade, e a partir do ano de 1746, o Senado da Câmara tornou oficial o alinhamento das ruas, uma vez que as vias públicas eram constituídas de estreitas ruelas tortuosas, com as paredes das edificações obstruindo a circulação, assemelhando-se a malha urbana com um labirinto de esbeltos e escuros becos e travessas. Começava então uma evolução do planejamento urbano

de Salvador, que migrava de um modelo Medieval para as margens de um modelo Renascentista.

Devido o desenvolvimento econômico da Bahia, foi construído durante o século XVIII o Maciel, que se dividia em duas ruas principais – Maciel de Cima e Maciel de Baixo – que com o passar dos anos abrangeu toda a zona localizada entre o Terreiro de Jesus e o Largo do Pelourinho. Nesse conjunto urbano residia a elite cultural de Salvador tendo como destaque de endereço dos senhores de engenho, servidores públicos e militar – a aristocracia baiana – a Rua das Portas do Carmo.

A zona compreendida entre a Praça do Pelourinho e a Rua do Taboão, por se tratar de uma região sujeita aos problemas causados pelo modelo urbano até então adotado em Salvador, também necessitou sofrer ampliação e alinhamento das ruas favorecendo a circulação e a segurança. Manteve-se no espaço localizado próximo da Igreja do Rosário dos Pretos uma guarda oficial para garantir a ordem no bairro e em 1781 determinou-se a edificação do "Quartel do Rei às Portas do Carmo" – para a corporação da guarda que ocupava um domicílio de locação naquelas adjacências.

Durante a segunda metade do século XIX, houve uma desocupação do Pelourinho devido à migração dos moradores para os jovens bairros que emergiam na zona sul da cidade. As propriedades do Pelourinho eram vendidas ou alugadas por seus donos, e estes se mudavam para as novas construções que passavam a oferecer novos atrativos, além da modernidade às necessidades instituídas pela acelerada urbanização, onde os sistemas de iluminação, saneamento básico e policiamento eram oferecidos em melhor qualidade em relação aos métodos até então utilizados na conformação urbana neocolonial do Pelourinho.

As antigas casas residenciais foram abrindo espaço para estabelecimentos comerciais, começando pelo Taboão que servia de conexão entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa, destacou-se também o enorme interesse dos profissionais de medicina em abrirem seus consultórios na região do Pelourinho. A sede do Museu da Cidade e a agência do Banco do Estado da Bahia foram instaladas ao sul do Largo do Pelourinho.

No final do século XIX, a sociedade brasileira via-se conturbada com os movimentos abolicionistas que ameaçavam desestruturar o sistema de trabalho adotado no Brasil desde o seu descobrimento. Em Salvador, a Abolição de Escravatura em 13 de maio de 1888, determinou o desmoronamento da economia rural e uma metamorfose social que passou a ser totalmente proletariado. Com essas transformações a área do Pelourinho passou a modificar seu retrato, com uma intensa desvalorização social e econômica. Os moradores se viram obrigados a mudar-se, uma vez que as velhas residências não atendiam mais as suas

necessidades, transformando esse bairro num espaço para a população de uma renda inferior, cujo poder aquisitivo supria apenas aos seus custos fixos e tinham a necessidade de fixar residência próxima ao local de trabalho.

A Primeira Guerra Mundial (1914 – 1918) causa efeito negativo na economia de Salvador, onde os conflitos europeus acarretam um aumento no custo de vida da sociedade soteropolitana e redução dos salários. Surge então um processo imigratório na cidade de povos vindos da Espanha, Arábia e Síria, que passaram a se instalar nas áreas das Portas do Carmo, Pelourinho e Taboão.

2.2 CIDADE BAIXA

2.2.1 CONSTRUÇÃO DO PORTO

O porto de Salvador, em meados do século XVIII, apesar do aumento do comércio, era o mesmo do período colonial. O Bairro da Praia era uma estreita faixa no pé da montanha e não ia além da Rua Portugal. Nessa parte do porto existia uma série de pequenos trapiches, a maioria dos armazéns e respectivas marinhas eram de propriedade do governo. Por um lado o comércio, como um todo, reivindicava um porto seguro, capaz de receber navios de grande calado e armazéns espaçosos e por outro lado, os proprietários dos trapiches temiam a perda do privilegio e resistiam a essa idéia.

Em 1816, ocorre a modernização do porto de Salvador que se deve ao 8° Conde dos Arcos e Presidente da Província, D. Marcos de Noronha e Brito. Seu projeto tinha como objetivo a abertura de um canal no istmo de Itapagipe, ligando a Jequitaia ao Porto dos Mastros, atual bairro de Alagados. Esse canal deveria abrigar as embarcações de cabotagem, desafogando o porto da cidade para os maiores calados.

Devido à luta pela independência, as obras foram paralisadas, retornando em 1845 e definitivamente abandonadas em 1847.

Entre 1854 e 1891 surgiram vários projetos de melhoria do porto, entre eles, o projeto de João Gonçalves Ferreira, que propôs a expansão do Bairro Comercial até o Forte de São Marcelo através de aterros e criação de cais, que abrigavam os navios, projeto esse, considerado visionário.

Em 1869, foi facilitada a modernização dos portos e concedida a autorização aos irmãos Manoel J. Ferreira e Francisco I. Ferreira para a realização do projeto do pai, João Gonçalves Ferreira. Inexplicavelmente, o governo postergou o inicio das obras até 1872.

Com o aumento da produção de cacau, assumindo a liderança de exportação na Bahia, as novas exigências das embarcações a vapor e o advento da Republica, surge novamente, e agora mais veemente, a necessidade da modernização do porto.

Em 1891, a nova autorização foi concedida a Augusto Candido Herache e Frederico Merci que até 1900 nada fez devido a não aprovação do traçado do quebra mar partindo do arsenal da marinha passando pelo Forte do Mar.

A partir 1905 surge a construção de 195 metros de cais de cabotagem, 1558 metros de cais de 8 a 10 metros de calado, 2 quebra-mares (920 e 110 metros), 14 armazéns de 30000 metros quadrados e uma nova sede para a Capitania dos Portos. Para isso foi obrigado a aterrar e urbanizar uma área de 80 hectares, com a criação de novos quarteirões e a entrega de ruas e calcadas, drenadas e iluminadas eletricamente.

Devido a 1° Grande Guerra (1912 até 1916), as obras do porto entraram em compasso de espera. Somente na década de 30 que o trabalho de melhoramento do porto seria concluído. Em 1913, foram inaugurados 360 metros de cais e 3 armazéns, para onde passou todo o serviço de carga e descarga das mercadorias. O elevador hidráulico funcionava a todo vapor, mobilizando grandes levas de pedestre, assim como o Bonde da Cia. e os trilho econômicos que ligavam a Conceição da Praia à Itapagipe. Em 1911 estava sendo previsto a criação de uma praça no espaço resultante na demolição da Alfândega Velha e de outros edifícios que ocupavam o pátio compreendido entre esta e a nova, atual Mercado Modelo. Somente em 1914 que ocorreu a demolição da Alfândega Velha.

Outra obra prevista no projeto de remodelação do Bairro Comercial foi a Avenida do Arsenal da Marinha. Em 1917 começou um projeto para a abertura de uma avenida que passava em frente ao Mercado Modelo, ligando o Porto à Preguiça. Essa via melhoraria a circulação e resolveria um problema sanitário com a eliminação do lamaçal que ali se formou.

Em 1919, no Bairro Comercial já havia sido incorporado 33 hectares de aterro, 37972 metros quadrados de ruas foram pavimentadas, 438 metros de linha de esgoto, 7 armazéns, 220 metros de cais de 2,20 metros de calado, 888 metros de cais de 8 metros de lamina d'água, 980 metros de cais de saneamento, 300 metros de cais de 10 metros de calado, 10 guindastes a vapor e elétricos e quatro linhas férreas na linha do cais. As áreas aterradas, desnecessárias ao porto, permaneceram desocupadas até 1922. Essas áreas desocupadas foram

vendidas a bancos, seguradoras e escritório de exportação dando origem futuramente, a uma das áreas mais densas e homogêneas da cidade: o setor bancário.

Suas primeiras construções datam da década de 20 até a próxima: Banco Econômico da Bahia (1928), Banco do Brasil (1934), Instituto de Fomento Econômico da Bahia e Cia. de Seguros Aliança da Bahia (1937).

Diante da ampliação do porto e da renovação do Bairro Comercial, ocorre também um programa de construção de novos edifícios públicos, como a Capitania dos Portos e os Correios, e só no inicio da década de 60 que surge uma avenida "beirando" o mar em direção a Barra; a Avenida Contorno.

2.2.2 PRINCIPAIS EDIFICIOS

Hoje, na cidade baixa podem-se encontrar edificações das mais variadas possíveis, desde edificações antigas de tipologia barroca como as atuais com fachadas envidraçadas. As principais edificações antigas são:

- Igreja Nossa Senhora da Conceição da Praia – O terceiro templo erguido no mesmo local em louvor à santa de devoção do fundador da cidade Tomé de Souza foi iniciado em 1736. A construção atual, com fachada de característica neoclássica e interior com decoração inspirada no barroco joanino, teve sua conclusão em 1849. As pedras que compõem a fachada do templo vieram de Lioz, em Portugal. As torres, dispostas em diagonal, conferem uma monumentalidade original ao templo. O teto da nave, obra prima de José Joaquim da Rocha, mostra uma pintura ilusionista feita entre 1772 e 1773.

- Forte São Marcelo – Inicialmente, chamada de Forte de Santa Maria Del Popolo, esta construção militar é também conhecida como o Forte do Mar. Sua função era impedir o ataque dos corsários às naus ancoradas no porto e a aproximação de armadas com alcance de tiro nos limite da cidade. Erguido sobre um banco de areia afastado da praia, foi iniciado em 1650, pelo Engenheiro Felipe Guiton numa planta aproximadamente circular, com uma grande torre central cercadas de aberturas grandes e estreitas de menor altura (onde eram posicionados os canhões). Como os tiros ricocheteavam na torre, atingindo os artilheiros pelas costas, em 1812 decidiu-se construir um paredão externo mais alto, em forma de anel, com salas em seu interior. Destacando-se no cenário da Cidade Baixa pela sua localização, no meio do mar, e pela singularidade de sua forma, recebeu a denominação de "O Umbigo da Bahia" pelo escritor Jorge Amado.

- Mercado Modelo – O prédio original do Mercado Modelo foi destruído por um incêndio em 1969. A mudança para o prédio da antiga alfândega acontece um ano depois e substituiu o perfil dos serviços oferecidos pelo centro de comércio popular pela exclusiva distribuição de artesanato regional, sendo mantido os bares e restaurantes de comidas típicas edificado em 1861, o prédio apresenta características neoclássicas e uma forma quadrada, que se harmoniza com uma construção circular em estruturas de madeira. Novamente atingido por um incêndio em 1983, o Mercado Modelo teve, durante a reconstrução do prédio da alfândega, a descoberta dos subterrâneos onde estavam expostas fundações de pedra sob o solo rochoso marinho, as quais também estão abertas à visitação. A rampa do Mercado Modelo até pouco tempo atrás, recebia os saveiros que vinham das localidades banhadas pela Baia de Todos os Santos ou seus rios afluentes. Na rampa, eram desembarcados os produtos que abasteciam o antigo Mercado Modelos de frutas, farinha, charque, peixes, mariscos e outros gêneros alimentícios, além de objetos artesanais feitos em barro, como potes, moringas, pratos e panelas confeccionadas nas tradicionais vilas do Recôncavo Baiano.
- Prédio da Associação Comercial – Construído em 1817, sobre as fundações do antigo Forte de São Fernando, este edifício em estilo neoclássico inglês é um símbolo da importância e da organização do comércio da cidade após a independência do Brasil. A praça situada em frente ao prédio foi aberta ao tráfego de veículos, sendo preservada a localização do monumento aos combatentes da batalha do Riachuelo – que ocorreu na Segunda metade do século XIX, no Paraguai.

- Solar do Unhão – Lembrando casas de engenho e quintas portuguesas, este conjunto foi erguido no século XVII e serviu, inicialmente, como residência do Desembargador Pedro de Unhão Castelo Branco. Na parte alta, o edifício principal abrigava as instalações residenciais da família e na parte baixa, as acomodações dos escravos. A fonte, o aqueduto e o chafariz serviam para o abastecimento de água e a Igreja de Nossa Senhora da Conceição, às necessidades religiosas dos moradores. O cais e os galpões construídos no século XIX mostram a adaptação sofrida pelo conjunto para uso comercial como depósito de açúcar, fábrica de rapé e alambique. Todo o interior do Solar foi reformado e, a partir de meados do século XX, o conjunto foi recuperado para abrigar o Museu de Arte Moderna da Bahia e um restaurante típico. A recuperação ambiental do entorno, feita para valorizar o conjunto arquitetônico permitiu ainda a criação de um novo espaço cultural e artístico na cidade, o Parque das Esculturas.

- Museu de Arte Moderna – Com um vasto acervo de telas, gravuras e esculturas de autores baianos, brasileiros e estrangeiros, o museu mostra a diversidade de técnicas e interpretações das artes plásticas durante o século XX. Ambientado no corpo principal do conjunto do Solar do Unhão, o MAM compõe uma harmoniosa combinação do cenário natural da Baia de Todos os Santos com obras de renomados artistas expostas nas salas de exposição. Hoje o museu é um dos espaços culturais mais dinâmicos e freqüentados da cidade.

- Parque das Esculturas – Os espaços do entorno do Solar do Unhão são cenários para a exposição de grandes obras das artes plásticas nacionais. Esculturas de conhecidas personalidades da arte estão distribuídas em meio aos jardins e à praia que beira o solar.

2.3 PELOURINHO E SUA IMPORTÂNCIA HISTÓRICA E PATRIMONIAL

Trata-se de um dos mais importantes núcleos urbanos da arquitetura colonial do Brasil, com edificações datadas dos séculos XVI, XVII e XIX.

Durante a época da escravidão, era o lugar onde os escravos eram castigados. A praça é cercada por várias casas antigas neocolonial, entre elas o casarão da Fundação Jorge Amado e igrejas como a Igreja dos Rosários dos Homens Pretos e Catedral Basílica, dois grandes exemplos da arquitetura da época da colônia. É no Pelourinho também que se encontram as fortalezas que defendiam a cidade. As razões que levaram a escolha do Pelourinho são bastantes claras. É a parte mais alta da cidade, em frente ao porto, perto do comércio e naturalmente fortificada pela grande depressão existente que forma uma muralha, de quase noventa metros de altura, por quinze quilômetros de extensão, o que facilitaria a defesa de qualquer ameaça vinda do mar.

Atualmente a área do Pelourinho tem sofrido transformações e restaurações do antigo centro urbano no sentido de tornar-se uma zona turística. Assim os antigos casarões hoje funcionam como casa de atividades artesanal e comercial dando espaço para hotéis, restaurantes, pousadas, lojas, galerias, etc.

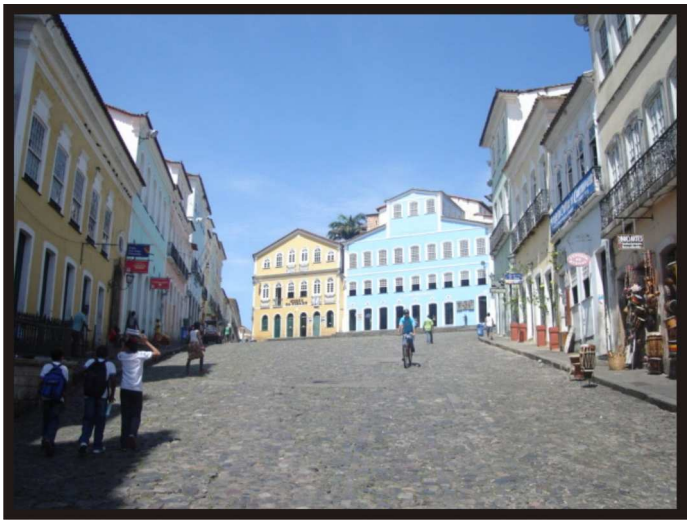


FIGURA 02 – LARGO DO PELOURINHO
FONTE: ARQUIVO PESSOAL

É no Pelourinho que Salvador reúne sua maior riqueza, revelada nos detalhes arquitetônicos, nas igrejas e nas casinhas coloridas, que se dedicam e vivem de turismo. Localizado no centro histórico de Salvador e tombado como Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO (Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura).

Primeira capital do Brasil, 1549, Salvador representa o primeiro exemplar na América. Cidade tipicamente medieval portuguesa, de ruas e ladeiras tortuosas e íngremes, e de súbitas declividades, seu traçado urbanístico copia a Arquitetura Lusitana.

Os descobridores portugueses eram homens do Renascimento, mas como urbanistas pertenciam ainda a Idade Média. No desenvolvimento urbano de Salvador, em vez de utilizarem o modelo renascentista das ruas em xadrez, trazido à América apenas pelos conquistadores franceses, ingleses, holandeses, espanhóis e belgas. Apegaram-se ao modelo medieval adotado nas cidades portuguesas, com ruas estreitas, irregulares e casario contínuo, conjugado, com fachadas construídas diretamente nas calçadas, limitando as larguras destas. Segundo os colonizadores, esse modelo adotado servia para assegurar a defesa, mas na realidade estavam apenas afirmando a sua cultura na nova terra descoberta, assim como fizeram em Madeira, Açores, África, Índia e China.

Na condição de primeira capital da América Portuguesa, Salvador cultivou a mão-de-obra escrava e tiveram os seus pelourinhos várias colunas fixadas em áreas públicas para expor e castigar criminosos. Instalados originalmente em pontos como o Terreiro de Jesus e as atuais Praças: Tomé de Sousa e Castro Alves, como símbolo de autoridade e justiça.

Os ciclos econômicos sociais e políticos foram fatores predominantes no desenvolvimento das grandes cidades brasileiras. Na Bahia o açúcar propiciou o rápido crescimento da Cidade do Salvador, que guarda no traçado de suas ruas, dos seus monumentos de arquitetura religiosa, militar e civil, nítida imagem da faustosa sociedade colonial.

FIGURA 03 - PALÁCIO RIO BRANCO
FONTE: ARQUIVO PESSOAL

Da antiga Metrópole brasileira ressalta a área do Pelourinho, que se situa no coração da cidade, entre o Terreiro de Jesus e o Carmo, além das ruas que ali confluem e outras adjacentes, porém muitos assimilam o Pelourinho de forma incompleta como apenas a Praça José de Alencar.

Íntegro, o Centro Histórico de Salvador, outrora, ponto de convergência da aristocracia e da elite cultural, onde se encontra o acervo de arte mais importante da época colonial, tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

2.3.1 A OCUPAÇÃO DO PELOURINHO NO SÉCULO XVI

Da expansão da fortaleza e povoamento grande e forte mandada construir por D. João III, para sede das possessões lusitanas em terras de Santa Cruz, delimitadas por uma área de 308 metros de comprimento, por 233 metros de largura, resultou as Portas do Carmo, fora do traçado geométrico da primeira cidade de taipa e barro edificada por Tomé de Sousa, primeiro governador geral do Brasil (1549-1553), sob a orientação do mestre de pedrarias, Luís Dias.

A primeira capital da América Portuguesa obedecia aos seguintes limites: norte, Praça de Palácio e início da Rua da Misericórdia; sul, fim da Rua Direita de Palácio (Chile) e começo da Porta de Santa Luzia (Praça Castro Alves). Oeste, a escarpa, quase a pique; leste, o tremendal das hortas de São Bento. Havia, portanto, que cuidar somente das defesas ao norte e ao sul.

Localidade fechada dentro dos seus muros de taipa, Salvador abria-se para o mundo através das portas que possuía, em número de duas: a de Santa Catarina ao norte e a de Santa Luzia ao sul, flanqueadas por baluartes com pontes levadiças sobre os fossos circulantes. Uma paisagem do feudalismo europeu transplantada para os trópicos da América.

As portas do Carmo, vulgarmente levadas ao plural, entre o mar e o rio das tripas à entrada do Maciel, segundo o engenheiro José Antônio Caldas, fechavam o corpo da cidade ao norte.

Padre Manuel Nóbrega, na epístola de 6 de janeiro de 1550, escrita de Porto Seguro, circunscreve o espaço fechado onde nasceu o Pelourinho: entre a cidade e uma Aldeia, perto de um rio, - lugar segundo o parecer de todos os irmãos, muito a propósito e conveniente para se fazer um colégio.

O rio era um braço do Ribeiro que fez o vale conhecido como a Baixa dos Sapateiros, que corria, nessa época, por aqueles terrenos embrejados, ocupados, posteriormente pela Rua do Taboão.

O terceiro governador geral, Mem de Sá (1558-1572), entusiasmado com o aumento da população, estendeu a cidade até as cercas dos jesuítas no alto da atual ladeira do Pelourinho.

No governo de Luís de Brito de Almeida (1572-1578) a cidade crescera a exceder o âmbito da primitiva cerca.

Em 1577 já havia perdido a fisionomia primitiva. Fugira de todo o limite riscado por Luís Dias, aprovado por Tomé de Sousa e ampliado por Mem de Sá. De tal forma desaparecera a área fortificada, que o governador D. Francisco de Sousa (1591-1602) – quando pretendeu restaurar os velhos bastiões, não os pôde encontrar. Dos muros de 1549, “de taipa sem cal, rebocados e caiados”, já não havia vestígios.

Por a cidade ir se estendendo muito por fora dos muros, prolongou-se rumo ao norte até o largo do Pelourinho, onde foi definitivamente localizada a terceira porta da cidade, transferida da atual Praça da Sé. O índio, aos poucos, coagido pelo colonizador, deslocou-se para a zona urbana da cidade.

A cidade do Salvador, uma das mais ricas do mundo, por ser escala do Peru e Nova Espanha e estar cheia de ouro e prata, muito pau brasil, açúcares e outras mercadorias, começava a fortificar-se com construções de pedra e cal, em pontos estratégicos, a cargo de engenheiros peritos na arte militar, para defender-se das tentativas de armadas inimigas.

2.3.2 A OCUPAÇÃO DO PELOURINHO NO SÉCULO XVII

A fama de riqueza da Metrópole lusitana no Novo Mundo despertou a cobiça estrangeira. Investidas constantes, cada qual mais bem organizada, tentava apoderar-se da cidade. O período agudo de inquietação começa em 1604, no governo de Diogo Botelho (1602-1608).

Apesar de sua situação, capaz de dar a cidade defesa eficiente, jamais posta à prova no primeiro século, durante 15 anos não tiveram utilidade guerreira. A carta régia de 24 de outubro de 1616 fixou o destacamento militar para reforçar a guarda da Porta de Santa Catarina com dois bombardeiros e um ajudante.

Nesse século também que existiam os famosos guindastes construídos por jesuítas, carmelitas, beneditinos para poder vencer, de forma inteligente, grandiosa muralha para assim dá acesso à parte superior da cidade, a troco de transportar materiais para construções além de mercadorias a serviço da aristocracia que vivia na porção superior da cidade. Séculos depois esses guindastes serão os meios de transporte vertical a ser usado pela população para unir a cidade baixa da cidade alta.

Nos primeiros momentos de sua história, Salvador viveu momentos dramáticos. Em maio de 1624, os holandeses atacaram a cidade – e menos de 24 horas depois já eram senhores absolutos da cabeça do Brasil que capitularam no ano seguinte; em 1627 ocorreu nova investida dos holandeses. No ano de 1630, o Senado da Câmara mandou restaurar as Portas do Carmo, por cumprir assim ao serviço de Sua Majestade, e ao bem desta cidade. A 27 de agosto de 1635, a Câmara reuniu-se em sessão extraordinária e deliberou que o produto da taxação de liderança da venda da cachaça, chamada “vinho de mel”, fosse empregado na conclusão dos trabalhos das Portas do Carmo. Ainda na década de 30 o conde Mauricio Nassau chegou com tropas destinadas ao assalto da cidade. As forças do último invasor holandês foram expulsas em 1654.

Sugestão oportuna, ditada pelas contingências do crescimento da antiga sede dos primeiros vice-reis do Brasil, predominava justificações de ordem militar e demográfica.

O sistema de defesa da Bahia ganha nova dimensão: amplia-se ao longo da costa, da Casa de Torre ao Morro de São Paulo.

2.3.3 A OCUPAÇÃO DO PELOURINHO NO SÉCULO XVIII

As vias públicas não passavam de ruelas em que, de momento, se topa com as paredes salientes de um edifício que parece levantado de propósito para obstruir o caminho, formando um labirinto de becos, travessas e cantos estreitos e escuros. A partir de 1746, o Senado da Câmara oficializou o alinhamento das ruas.

O Maciel foi construído, em sua maior parte no século XVIII, em conseqüência do desenvolvimento econômico da Bahia. Compreendia duas ruas principais, Maciel de Cima e Maciel de Baixo. Com o correr dos anos a denominação de Maciel estendeu-se por mais oito ruas, que ocupam toda área situada entre o Terreiro de Jesus e o largo do Pelourinho. Com a Rua das Portas do Carmo constituía zona residencial da aristocracia, morada dos senhores de engenho, servidores públicos e militares. Nesse conjunto concentrava-se a elite cultural da capital baiana.

Era uma necessidade a ampliação da Praça do Pelourinho até a Rua do Taboão para dar passagem franca ao trânsito público, aformaseando, paralelamente, aquela parte da cidade que era fúnebre e perigosa. Conservou-se no sítio, localizado no correr da Igreja do Rosário dos Pretos, uma guarda oficial com vinte soldados, tal como acontecia no tempo de Caldas, para manter a ordem no bairro.

Em 1781, determinou-se a construção do “Quartel do Rei as Portas do Carmo”, - para o corpo da guarda que ocupava uma casa de aluguel naquelas imediações. Foi também nesse século que a cidade tornou-se palco de diversos movimentos pela independência nacional; houve levantes armados, que foram sufocados pelas forças imperiais.

A expansão da lavoura canavieira no recôncavo teve reflexos no desenvolvimento da cidade, que experimentou forte surto de crescimento até meados do século. Nesse período, foram construídos palácios e solares, conventos e igrejas que ampliaram os limites da cidade em direção ao alto das colinas.

Em 1763 a capital do Brasil foi transferida para o Rio de Janeiro e teve início uma fase de queda gradativa do ritmo de crescimento de Salvador.

2.3.4 A OCUPAÇÃO DO PELOURINHO NO SÉCULO XIX

Do começo do século XIX a rua foi deixando de ser o escoadouro das águas servidas dos sobrados, por onde o pé calçado de burguês tinha de andar com jeito senão se emporcalhava todo, para ganhar em dignidade e em importância social. De noite, foi deixando de ser o corredor escuro que os particulares atravessavam com um escravo à frente, iluminando o caminho com lanternas artesanais.

Ao sul do largo do Pelourinho, construíram-se as casas onde funciona a agência do Banco do Estado da Bahia e a sede do Museu da Cidade.

Entre 1808 e 1821, as cidades se transformam. Têm insistentes motivos de sedução das populações rurais. As casas renovam-se, generaliza-se o hábito de transportar-se o senhor de engenho do solar do campo para o da cidade na estação invernosa, os governos melhoram a topografia, a higiene, o policiamento, a iluminação dos centros urbanos.

A desocupação da área do Pelourinho, por seus membros primitivos, data do terceiro quartel do século. Os proprietários dos imóveis arrendavam ou vendiam a comerciante, transferindo-se para os novos bairros que se formavam na zona sul da cidade – cujas construções se adequavam melhor as necessidade criadas pela crescente urbanização.

A jovem agremiação, fundada a 7 de setembro de 1869, quando a luta pela escravidão abalava a estrutura conservadora do Império de norte a sul, desfraldava a bandeira da libertação dos escravos e ateava a chama das idéias abolicionistas.

O comércio, pouco a pouco, foi tomando conta das residências antigas. Começou pelo Taboão, ponto de ligação entre a Cidade Baixa e a Cidade Alta. Na parte baixa uma estreita planície litorânea e na parte alta, localizada no platô que se ergue em escarpa abrupta, a sessenta metros do porto. A cidade Baixa é o núcleo das atividades portuárias e comerciais, sobretudo do setor atacadista. Na cidade Alta os bairros residenciais contornam o centro histórico, que se caracteriza pelo comercio varejista. Esta área da cidade foi a que mais se modernizou e onde se localizam os prédios da administração pública, embora se conservem os casarões, sobrados, igrejas e palácios característicos da cidade antiga. Os dois níveis estão ligados pelo Elevador Lacerda, um marco da cidade, em funcionamento desde 1873, pelo Plano Inclinado de Gonçalves, além do Plano Inclinado do Pilar que fazem o transporte da população entre essas “duas cidades”.

Na década de 1880, o Pelourinho tornou-se um dos centros preferidos pela classe médica, para residência e consultórios. É nesse século também que evolui o transporte urbano de Salvador. Linhas de Bonde circulavam a cidade interligando o Pelourinho a novos bairros.

2.3.5 A OCUPAÇÃO DO PELOURINHO NO SÉCULO XX

As transformações sociais iniciadas nos fins do século XIX converteram o Pelourinho em área proletário, a partir da década de 30, asfixiada por formigueiros humanos. Toda redondeza sofreu o impacto violento que se processou com a queda da economia rural, desmoronada após a abolição da escravatura, a 13 de maio de 1888.

As casas não satisfazem mais às necessidades da era que se iniciara. Os padrões arquitetônicos tornavam-se obsoletos. Toda a zona desvalorizava-se social e economicamente. Impunha a saída dos moradores abastados ao tempo em que exercia poder de atração sobre grupos que ali chegavam cujos pequenos ganhos limitavam suas despesas, e tinha grande importância à localização da residência, próximo ao local do trabalho.

O operariado, em conseqüência do conflito europeu (1914-1918), passa a sofrer os efeitos "de um contínuo aumento de custos de vida e de salários baixos".

Na segunda década, a maior concentração de espanhóis, árabes e sírios, de varias procedências chegadas à Bahia, incidia nas Portas do Carmo, Pelourinho e Taboão.

Na área do Pelourinho, lado esquerdo está o comércio do Taboão que começa na Cidade Baixa, em frente ao elevador do mesmo nome e se une ao da Baixa dos Sapateiros. O comércio do Pelourinho é variado: bares, casa de pasto, barbearias, quitandas, encanadores, marcenarias, ferro velho, sapateiros e depósitos.

O Pelourinho é um capítulo à parte da visita a Salvador, antes ponto de prostituição, venda de drogas e violência, o local atualmente reúne restaurantes com o melhor sabor da culinária baiana, artesanato, arquitetura barroca, religião, centros culturais e o legitimo batuque do Olodum.

2.4 EVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES URNBANOS DE SALVADOR

2.4.1.ELEVADOR HIDRÁULICO DA CONCEIÇAO

Em 1864, Thomas Wilson e Alexandre Messeder obtiveram a permissão para construírem sobre a encosta ocidental da montanha, linhas de cominação entre os dois planos da cidade (Alta e Baixa), para transporte de cargas e passageiros, devido à dificuldade de transporte de cargas e mercadorias existente na época.

O problema de comunicação entre a zona baixa da cidade, área de concentração de comércio, e o alto das colinas, onde se localizavam os bairros residenciais e funcionavam os

órgãos de ordem provincial, afligia a população em 1864. Até a construção do elevador, as pessoas tinham de transitar da cidade baixa para a cidade alta, ou subindo as ladeiras a pé, ou alugavam, na parte baixa da ladeira da Misericórdia, um cavalo que pela quantia de 80 reis conduzia o transporte até a Praça do Palácio. A partir de maio de 1869 surge a primeira linha de bonde a tração animal, rodando sobre linhas de ferro. Com esse privilégio para a construção de linha de combinação entre a cidade alta e a cidade baixa, seria possível partir para a construção de um elevador hidráulico que deveria vencer o desnível entre as duas partes de Salvador.

O baiano Antônio de Lacerda, com muita audácia e determinação, foi insuperável na articulação de desníveis urbano, provando e destacando sua capacidade inventiva, mesmo numa época marcada pela ação de inventores em todo o mundo por uma verdadeira revolução no sistema de transporte urbano coletivo.

Antônio Lacerda construiu um elevador que vencia o desnível de aproximadamente 70 metros de altitude entre a Cidade Baixa e a Cidade Alta de Salvador, voltado para o mar, ligando os dois níveis da cidade. Tornou-se marco de identificação da cidade do Salvador. Em 1868, com a compra dos direitos de construir sobre a encosta ocidental desta cidade, linhas de comunicação entre a cidade alta e a baixa, para transporte de cargas e passageiros, que o governo havia concedido a Thomas F. Wilson e Alexandre Messeder, que a Firma Antônio Lacerda & Cia. realizou.

Naquele período, o arquiteto Marcos Paraguaçu observou através de estudos realizados sobre planos urbanísticos de Salvador, que a implantação do transporte para circulação vertical não seria conduzida por brasileiros se não fosse à insistência de Lacerda na compra dos direitos concedidos pelo Governo Provincial da Thomas F. Wilson e Alexandre Messeder.

Com o feito, Lacerda poderia realizar o seu plano, que visava não apenas comunicar os dois planos da cidade, a cidade alta e a cidade baixa, mas permitir, que as pessoas que utilizassem o elevador hidráulico, tivessem o conforto de pegar um bonde da Praça do Palácio e, se dirigissem comodamente instalados as suas residências, nos elegantes bairros do Campo Grande, Vitória, Canela, Graça, Barra e Rio Vermelho, que iam se formando, devido à urbanização. Alem de ligar os dois níveis da cidade, o plano de Lacerda objetivava articular a integração desses novos bairros com o centro do poder e com as áreas do Comércio, onde trabalhava a maioria dos seus moradores. Sua estratégia era a ligação do Bomfim até a Alfândega, com a transposição da encosta pelo elevador hidráulico até a Praça do Palácio, e dessa até a Vitória, e prolongando-se até o Rio Vermelho, integrando assim a área norte e sul da Cidade.

O objetivo de Lacerda era construir um elevador que seria não só apenas o mais alto do mundo, mas também o primeiro a ser usado para o transporte público, em espaço aberto. Nesse seu projeto investiu todos seus bens inclusive a herança que lhe coube, após a morte de seu pai. Além de empréstimos e todo o seu potencial humano e sua capacidade criativa, ao concluir esse desafiador projeto, estava empobrecido, mas extremamente realizado.

O elevador hidráulico da Conceição tinha cerda de 63 metros de altura, 11 metros a mais do que o mais famoso elevador até então existente, instalado no prédio da Biblioteca Publica de Londres. O túnel horizontal, aberto na rocha matriz, depois de haver sido cortada a prumo, na direção da rua da alfândega na cidade baixa, media 23,5 metros de comprimento. As máquinas e aparelhos foram importados da Inglaterra, adotou-se um sistema de máquina a vapor, utilizadas para injetar água no mecanismo que levava as duas cabines. Cada cabine poderia suportar até 20 pessoas e exigia 1 minuto para transportar os passageiros de um plano ao outro.

O movimento de subida e descida das cabines era feito por correntes de ferro, que pesavam 1,5 toneladas e eram capazes de suportar 5 toneladas. Quando desciam, eram mergulhadas em tanques que continham óleo de baleia, no caso pouco provável das correntes se partirem os freios seriam automaticamente acionados. As cabines eram iluminadas por duas grandes velas de cera.

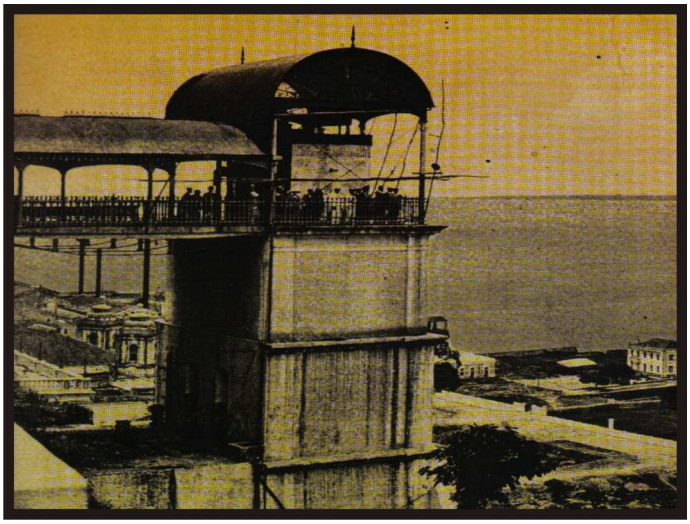


FIGURA 04 – ELEVADOR HIDRÁULICO DA CONCEIÇÃO
FONTE: JORNAL ATARDE

Nesse projeto, Lacerda previa através da rocha viva, a passagem da máquina de elevar inglesa abrindo nela um túnel vertical, da Praça do Palácio ao comércio, e outro horizontal ao nível da rua, na cidade baixa, para dar saída aos passageiros. Aqueles que se dirigiam da

cidade baixa para a cidade alta teriam que usar os túneis de maneira oposta. Juntas, as duas partes da escavação, horizontal e vertical, tinham a forma de um ‘’L’’.

Segundo Waldir Freitas Oliveira as cabines eram movimentadas por força hidráulicas, sustentada na base por uma peça em espiral que se enclavinham sobrepor a si mesmo, impulsionando as cabines com aparência de um grande parafuso, razão pela qual o povo estendeu a aparência desta peça ao conjunto do elevador, por muito tempo chamado de ‘’parafuso’’.

Em 17 de Outubro de 1869, teve início as obras que foram acompanhadas pelo fiscal da inspetoria de obras públicas da época: Jácome Martins Baggi. A perfuração horizontal na cidade baixa formaria um túnel que daria acesso aos elevadores. Na Praça do Palácio, as escavações começaram nos fundos da Casa de Relação e, aparentemente no local antes ocupado pelo guindaste da praça. Esse guindaste transportava mercadoria do cais, na cidade baixa, para a alfândega, primitivamente situada na Praça do Palácio. Foi possivelmente o primeiro guindaste a ser erguido, servindo à construção e ao abastecimento da própria cidade. Seu mecanismo era composto por duas grandes rodas a tambor, que tem um eixo em comum, sobre o qual são colocados os fardos de mercadorias que sobem pela força dos negros que, caminhando sobre as rodas viram o cabo sobre o guindaste. No ano de 1610, já havia registro de funcionamento do mesmo.

A trepidação das escavações perpendiculares, feita a partir da Praça do Palácio, abalou os alicerces da Casa de Relação, que teve que ser demolida. Na Rua da Alfândega, na parte baixa da cidade, a fim de permitir a construção da entrada para o elevador, foi comprado e em seguida demolido um prédio pertencente à Santa Casa de Misericórdia.

Quando inaugurou antecipadamente com seus operários, Lacerda desabafou e denunciou a propaganda negativa que faziam do seu trabalho. Lacerda usou o ferro somente na decoração da fachada do elevador voltada para a Praça do Palácio devido o metal ser símbolo da modernidade, lembrando um mirante em estilo Art. Nouveau.

O extraordinário impacto desse transporte vertical na vida da cidade se deve ao desempenho além do esperado na condução de passageiros. No dia de sua inauguração, 8 de Dezembro de 1872, o elevador trabalhou até as 10 horas da noite, transportando 6.087 passageiros, dos quais 2.000 gratuitos, sendo o rendimento das passagens dos demais doado ao Asilo de Expostos da Santa Casa da Misericórdia. Quatro anos depois de inaugurado, o elevador hidráulico da Conceição ainda não havia recuperado o capital investido.

Em 1896, por interferência do Instituto Geográfico Histórico, o elevador deixa de ser chamado Elevador Hidráulico da Conceição e passa a ser chamado Elevador Lacerda em homenagem ao seu criador: Antônio Lacerda.

Em 1906, o Elevador Lacerda foi iluminado e recebeu dois novos ascensores elétricos, mas só no governo de J.J. Seabra, em 1915, seria eletrificado por completo. Em 1930, já pertencendo ao grupo Guinle e controlado por uma de suas empresas, a Companhia de Energia Elétrica da Bahia, ele foi totalmente remodelado, sendo construído duas novas cabines externas, passadiços e dois prédios, um na parte alta e outro na parte baixa, assumindo as características atuais. Nesse processo a arquitetura da fachada de acesso pela cidade alta, basicamente eclética, foi substituída por outra de concreto armado e linhas futurísticas, e a torre neo-gótica foi camuflada pelo concreto armado pré-moldado. A inauguração do novo elevador aconteceu em 1931.

FIGURA 05 – ELEVADOR LACERDA
FONTE: JORNAL ATARDE

No inicio da década de 80, houve uma revisão na estrutura de concreto do elevador Lacerda, já em 1997 foi feita uma revisão em todo o maquinário elétrico e eletro-eletrônico.

Em 2006, o elevador Lacera, foi tombado pelo IPHAN depois da manifestação conjunta da Congregação da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia (UFBA) e do Docomomo (*Document and Conservation of the Modern Movement).* O Conselho Consultivo do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, reunido dia 7 de dezembro, em Santos (SP), aprovou o pedido de tombamento do Elevador Lacerda**.** A requisição de tombamento foi encaminhada pela Congregação da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia (UFBA) e pelo Docomomo – *Document and Conservation of*

the Modern Movement, organização sem fins lucrativos que subsidia a documentação e conservação das manifestações do movimento moderno em arquitetura.

O membro do Conselho Consultivo, o Arquiteto Paulo Ormindo de Azevedo, encarregado de dar parecer sobre o tombamento, avaliou que a medida era muito importante por muitas razões: "Primeiro, por se tratar de um artefato mecânico, utilitário, que com os anos se transformou no principal ícone de uma cidade, não pela eleição de intelectuais, mas do povo. Segundo, por sintetizar mais que qualquer outro episódio urbano, a cidade de dois andares. Terceiro, por se tratar de um monumento jovem, contemporâneo, sem ranço de coisa velha. Quarto, por ser uma afirmação corajosa do homem sobre a natureza."

FIGURA 06 – ELEVADOR LACERDA
FONTE: GOOGLE EARTH

Atualmente, o elevador mais famoso da Bahia chega a transportar 900 mil passageiros por mês ou, em média, 28 mil pessoas por dia ao custo de cinco centavos de real por passageiro, num percurso de trinta segundos de duração.

O Elevador Lacerda tem sido um marco da modernização desde a sua criação, pela estética, estrutura, funcionabilidade e pela tecnologia. Inovou com sua arquitetura em ferro art-nouveau, e representou o avanço da técnica de deslocamento vertical, expressando sua singularidade e particularidade de uma Salvador moderna. Com a nova imagem arquitetônica modernista em concreto armado pré-fabricado dos anos 30, incorporou-se à Praça seabrina, acentuando-se em quanto de atração. A partir das modernas concepções de preservação de bens históricos, foi acentuando o seu mérito histórico e artístico.

Com o passar do tempo, o Elevador Lacerda passou a ser apreciado como patrimônio de consumo turístico interno e externo, cuja função social, estava destinada ao transporte popular, não mais da elite. A massa populacional, que compreende os segmentos sociais de baixa renda, os donos de casas de negócio e funcionários e os turistas, sendo que, com o surgimento dos veículos automotores particulares, a elite passa a utilizar-se desses para sua locomoção. Isso tudo demonstrou uma modernização em tecnologia e o atraso na democratização do espaço público.

O mérito histórico do Elevador Lacerda paralelamente ao da cidade cresceu, na medida em que se tornou um dos testemunhos mais expressivos de épocas marcantes, valorizando pelas novas tendências do mercado turístico que o transformou num "cartão postal". O Elevador Lacerda é a representação sólida de uma história e cultura, que pelo seu valor artístico, cultural ou monumental, é capaz de identificar Salvador, ou seja, o potencial de criar uma imagem da cidade.

A função social do Elevador Lacerda era considerada por alguns historiadores e pelas gestões Governamentais como de movimento intenso nos primeiros anos de sua existência em Salvador, por ser um equipamento único na ligação entre a cidade alta e baixa e pelo caráter de novidade. As vantagens locacionais do Elevador Lacerda permitiram que este atendesse à demanda de passageiros, mantida em patamares mais ou menos estáveis.

O processo de centralização de atividades econômicas e administrativas e de uso, ocorrida no centro antigo da cidade de Salvador a partir da década de setenta do século XIX, passando pelo período seabrino, repercutiu sensivelmente sobre a função social dos equipamentos urbanos, principalmente sobre o Elevador Lacerda, marco do modernismo. Mas a decadência da Praça Tomé de Sousa, atual Praça Municipal – iniciada na década de setenta do século XX e a sua transformação gradativa em estacionamento para dar suporte à demanda dos automóveis particulares, somou-se a decadência do Elevador Lacerda enquanto modo de transporte articulador, com repercussões sensíveis sobre a freqüência e a utilização e, conseqüentemente, a mudança do "perfil dos consumidores" da área central. A identidade central da cidade começou a ser ameaçada, e assim a sua imagem começou a perder seu significado, deslocando-se para novas áreas como para a região do Iguatemi.

Com isso, no processo de reformulação do espaço para atender as novas tendências culturais, sociais e políticas, os elementos urbanos de valor monumental, como os ascensores públicos: os Elevadores Lacerda e Taboão, os Planos Inclinados Gonçalves e Pilar, e o mais novo e moderno, o Liberdade/Calçada, foram entregues ao descaso pela perda da

potencialidade funcional, provocada pelo próprio processo de modernização e expansão física da cidade.

2.4.2 AS LINHAS DE BONDE

Em paralelo com a construção do elevador hidráulico, as linhas de bonde de Transportes Urbanos, iam sendo instaladas para ligar a Praça do Palácio ao distante bairro da Barra e, depois ao Rio Vermelho. A primeira etapa desse projeto previa a ligação do Palácio ao elegante bairro da Vitória.

Antônio Lacerda com seu projeto previa a ligação da Praça do Palácio com a zona sul da cidade até a Barra, percorrendo trechos difíceis. A linha prioritária iniciava-se na Praça do Palácio, descia até o largo do Teatro e subia pela rua de baixo de São Bento (rua que passou a se chamar, a partir de 1881, Carlos Gomes), passava pela Piedade chegando ao Campo Grande passando pela Vitória até o Largo da Graça. No dia 18 de Dezembro de 1869, os moradores da Vitória puderam deslocar-se até o Largo da Piedade sobre os trilhos dos bondes da Companhia de Transportes Urbanos, menos de um mês depois do assentamento dos primeiros trilhos no Largo da Vitória, em 4 de Novembro de 1869. Calculou-se que a partir dessa data uma media de 400 pessoas foram conduzidas, diariamente, da área mais nobre da cidade para a Praça da Piedade, e vice-versa.

O segundo trecho ligaria o Largo da Graça ao bairro da Barra, chegando ao Porto da Barra através da íngreme ladeira, que seria vencida por meio de um curioso plano inclinado. Nesse ponto os passageiros saltariam do bonde e passariam para um pequeno charriot ajustado a uma rampa, que, deslizando sobre trilhos, descia o trecho mais íngreme do percurso, conduzindo os passageiros até o terreno ao nível do mar. Em seguida, prosseguiam a viagem em outro veículo de tração animal.

O terceiro trecho ligava o Porto da Barra ao Arrabalde das Quintas da Barra (hoje, Farol da Barra). O quarto trecho partiria do Campo Grande e, passando pela fazenda Garcia, até atingir o atual Largo da Mariquita no Rio Vermelho.

Esse projeto tinha como principal objetivo, permitir que os altos comerciantes nacionais e estrangeiros ao chegar à Cidade Alta através do Elevador Hidráulico da Conceição fossem em direção às suas residências comodamente. Os veículos a serem adotados tinham cerca de 20 lugares e corriam suavemente sobre os trilhos puxados por dois animais.

FIGURA 07 – LINHAS DE BONDE
FONTE: JORNAL ATARDE

O coronel Antônio Francisco Brandão, auto-comerciante e acionista da "Veículos Econômicos", foi escolhido para criar a Companhia Carris Elétrico da Bahia, a primeira na província e segunda no Brasil a inaugurar a eletricidade nos transportes urbanos. Com o advento da energia elétrica, a tração animal passou a ser considerada antiquada, diante das infinitas possibilidades do novo sistema. Os burros, por serem mais resistentes que os cavalos, haviam se tornado uma fonte de despesa insustentável para as companhias de transporte, o que se agravou, no fim do período, com epidemias arrasadoras como a do Mormo, que abalou a saúde financeira das companhias, já enfraquecida pela violenta crise do fim do século, com a morte de grande quantidade de animais.

2.4.3 ELEVADOR DO TABOÃO

Em 1886, 13 anos depois de inaugurado o Elevador Hidráulico da Conceição, a companhia Transportes Urbanos decidiu realizar mais uma obra de vulto na encosta de Salvador. Seria um novo elevador, com estrutura e mecanismo semelhantes aos do construído entre a Praça do Palácio e a Rua da Alfândega, no Comércio. Desta vez, a máquina hidráulica ligaria os dois planos da cidade, na altura da Ladeira do Taboão, continuação da Baixa dos Sapateiros. A localização não poderia ser melhor. A Ladeira do Taboão era uma das mais antigas de Salvador e também uma das sete comunicações entre os dois andares da cidade. A instalação de um elevador no local sem dúvida beneficiaria, além de membros da alta classe, aos comerciantes grandes e pequenos que, com maior facilidade, trariam suas mercadorias para parte alta da cidade, aliviando um pouco o sofrimento dos animais e carroceiros que, com

o pesar das cargas, subiam a tão íngreme ladeira. Vira a ser também um empreendimento muito útil para grande número de pessoas de menor renda e prestígio social que por ali transitavam diariamente.

Com a identificação da atividade comercial a primeira versão do projeto incluiu dois amplos elevadores de carga, com cerca de 5,6 metros de comprimento e 3,6 metros de altura. Cada um deles poderia transportar uma carroça plenamente carregada, incluindo os animais que a puxavam. O plano também previa dois elevadores para passageiros. Na primeira etapa da obra, seria construído apenas um elevador para carga e outro para passageiros.

FIGURA 08 - ELEVADOR DO TABOÃO
FONTE: JORNAL ATARDE

Uma diferença fundamental que distinguia este projeto do Elevador Hidráulico da Conceição era que o Elevador do Taboão foi todo feito de ferro. O sistema de construção de sua torre, com 28 metros de altura, foi comparado ao da Torre Eiffel, de Paris.

Ao invés dos dois anos previstos devido às mudanças radicais que ocorreram na Bahia, como no Brasil, a exemplo da abolição e da Guerra de Canudos, a obra do Elevador do Taboão levou 5 anos para ser concluída. Em janeiro de 1896 as autoridades estaduais, municipais e religiosas inauguraram oficialmente o Elevador do Taboão. Exposto a maresia, a estrutura do Elevador do Taboão ficou vulnerável a corrosão, tornando muito dispendiosa a sua manutenção. Foi desativado em 1959 já nas mãos do poder público. Sua revitalização foi promessa de campanha do prefeito João Henrique, em 2004.

Até hoje ainda encontramos as ruínas do Elevador do Taboão. As cabines não existem mais. Porém, permanecem o gradeado de ferro e a fachada, na parte baixa, onde se lê em alto-relevo Elevador do Taboão.

2.4.4 PLANO INCLINADO GONÇALVES

O Plano Inclinado Gonçalves – PIG, inicialmente chamada de Plano Inclinado Isabel, primeiro guindaste da Bahia, foi construído pelos Jesuítas em fins do século XVI, que foi uma inovação revolucionária que muito contribuiu para o progresso. O guindaste transportava cargas, não apenas para suprir às necessidades da companhia de Jesus e do colégio que fundou. Outros moradores pagavam uma pequena importância pelo serviço. Devido à preferência que mereceu da sociedade, o engenhoso meio de transporte tornou-se uma boa fonte de renda para a companhia de Jesus. Popularizou-se até o ponto que passou a ser conhecido como Guindaste dos Padres. Hoje, este é o nome de uma das ruas que dão acesso ao Plano Inclinado Gonçalves, que foi implantado atrás da antiga Igreja do Colégio dos Jesuítas, hoje a Cadetral, local do primitivo Guindaste dos Padres. Projetado por João Ramos de Queiroz e dirigido pelo comendador Manoel Francisco Gonçalves, fazia parte do ramal do comércio.

Com a planta aprovada e contrato assinado entre governo e o Engenheiro Ramos de Queiroz em 7 de fevereiro de 1887, a inauguração estava prevista para o dia 1 de julho do mesmo ano. No então, entre esta primeira etapa (1887) e a inauguração oficial (1889), o cônsul da Inglaterra, em Salvador, G. A. Stevens, registra o desastre ocorrido. Inicialmente, ele aplaude a abertura ao público (1888) da nova linha circular de bondes em conexão com o Plano Inclinado, na parte mais central da cidade baixa ou comercial, e conduzindo a uma área densamente povoada da cidade alta e seus subúrbios. Em seguida comenta que o Plano despencou nos primeiros dias de funcionamento e matou algumas pessoas. Ele foi reconstruído com melhores máquinas e um sistema bem aprimorados de freios da Inglaterra, sendo reaberto em 1889.

No projeto viário da Circular, a construção do Plano Inclinado Isabel era de fundamental importância. Ao mesmo tempo em que atendia a crescente demanda da população estabelecia forte concorrência com o Elevador Hidráulico da Conceição.

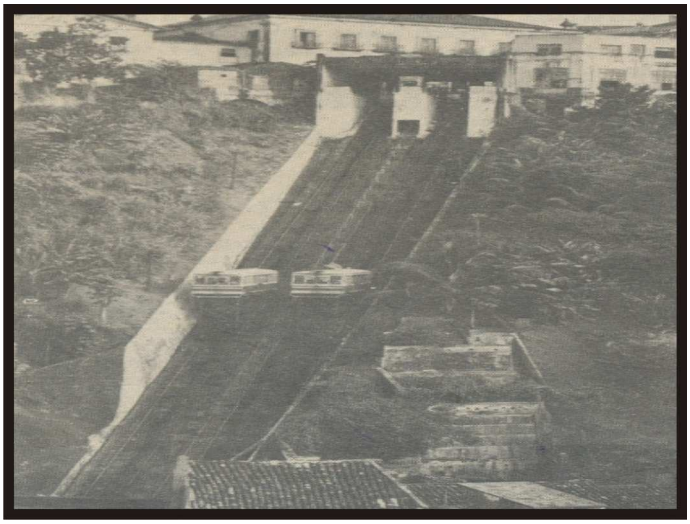


FIGURA 09 - PLANO INCLINADO GONÇALVES
FONTE: JORNAL ATARDE

O Plano Inclinado Isabel teria uma extensão de 150 metros, inclinação de 32°, largura inicial de 6,5 metros e terminal de 12 metros. Seria uma linha dupla de trilhos com 2 metros de bitola.

Por ocasião do 6º aniversário do Plano Inclinado, o diretor da companhia Circular, o comendador Manoel Francisco Gonçalves – que com seu nome substituiu o da Princesa Isabel – publicou no Diário de Notícias em 24 de dezembro de 1895.

O PIG teve grande importância na revitalização do Centro Histórico e do bairro do Comércio de Salvador, facilitando a acessibilidade Cidade Baixa/Cidade Alta com conforto, dignidade e estética, induziu a administração municipal a reformá-lo, reinaugurando-o em 11 de março de 1998. O novo agenciamento espacial retomou inteligentemente os elementos básicos que o caracterizaram ao longo das décadas.

Atualmente o PIG transporta uma média mensal de 203.500 passageiros e arrecada em média por mês R$ 10.176,00 (dez mil cento e setenta e seis reais), com uma tarifa de R$ 0, 05, realizando em média 200 viagens/dia.

2.4.5 PLANO INCLINADO PILAR

O Plano Inclinado Pilar foi construído pelo engenheiro Júlio Brandão a pedido do comerciante Antônio Araújo Porto, funcionando inicialmente de forma funicular. Interligava o próspero bairro do Pilar aos bairros do Santo Antônio além do Carmo, dos Perdões e do Barbalho. Em 1698 os Beneditinos teriam comprado o Guindaste da Praia, situado no local hoje chamado Preguiça, praia onde se chamava um trapiche, no porto de Baltazar Ferraz. O

Guindaste dos Terésios teria sido construído pelos Carmelitos além do Carmo que precisavam transportar matéria de construção do convento de Santa Tereza. Este Guindaste ia da Praia das Pedreiras até as obras do convento. Depois, serviu como transporte público. Para tanto, os Terésios abriam a rua ate o guindaste para ser assim mais útil ao povo e melhor serventia dele.

Já na República, em 1895, o engenheiro Fortunato Fausto Galo, que até então servia a linha Circular, requereu a intendência municipal uma concessão para naquele lugar, construir um plano inclinado. A proposta foi imediatamente contestada pela Companhia de Transportes Urbanos, que para isso recorreu ao privilégio concedido pelo governo de 1864, e adquirido por Antônio de Lacerda em 1868, segundo o qual nenhuma construção poderia ser feita na encosta da montanha dentro do limite de 200 braças (440 metros) e de comunicação por ela construída. A concessão seria válida durante 25 anos, a partir da inauguração da primeira linha de transportes urbanos na encosta, o Elevador Hidráulico da Conceição (1873), mas, seguidamente contestado, vigorou até 1898. Foi observado no plano inclinado, cujo contrato estabeleceu em uma de suas cláusulas que a nova construção deveria ficar a mais de 200 braças do Elevador do Taboão.

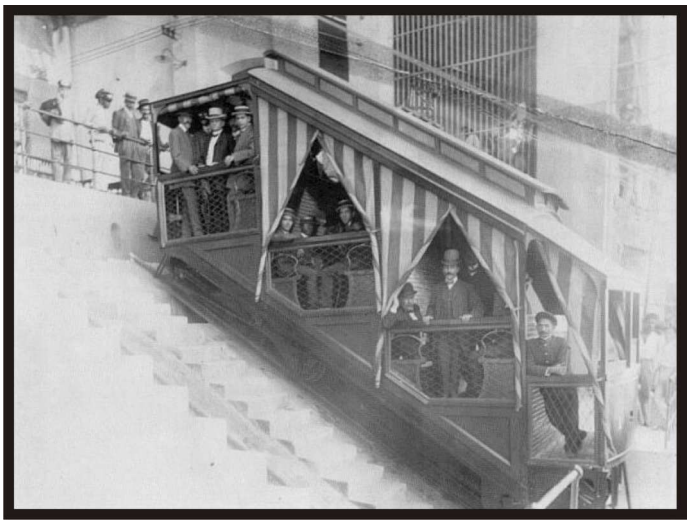


FIGURA 10 - CHARRIOT DO PLANO INCLINADO PILAR
FONTE: www.gw3-al.com.br

Uma nova companhia, a Plano Inclinado Funicular da Bahia, foi criada especialmente para este empreendimento. A construção havia sido paralisada devido à falta de recursos para mandar vir de Hamburgo, Alemanha, o mecanismo do plano inclinado e a pessoa responsável pela sua instalação. Com isso foi proposta a mudança nos estatutos da companhia, sendo mudado inclusive o nome da empresa de Plano Inclinado Funicular da Bahia para Plano Inclinado do Pilar.

Sem data precisa, o Plano Pilar foi inaugurado no segundo semestre de 1897. A difícil conjuntura, agravada pelo trauma político-social provocado pela Guerra de Canudos (1894-1897), provavelmente contribuiu para que não se desse maior dimensão à cerimônia de inauguração do novo meio de transporte, que tanto serviu a cidade.

Conforme informado inicialmente, o Plano Inclinado do Pilar foi adquirido pela Circular no ano de 1909. Com a saída na cidade Alta no local identificado pela Cruz da Pascoal, funcionou sem interrupções, melhorando seu desempenho depois de haver sido eletrificada em 16 de julho de 1910, como referido, com maquinário importado da Inglaterra, e só passou a inclinado em 1930. As situações de crise decorrente da primeira Guerra Mundial e outros fatores fizeram com que seus serviços fossem interrompidos com certa freqüência. Em 1984 foi desativado por causa da gradativa deterioração do bairro do Pilar e do Centro Histórico.

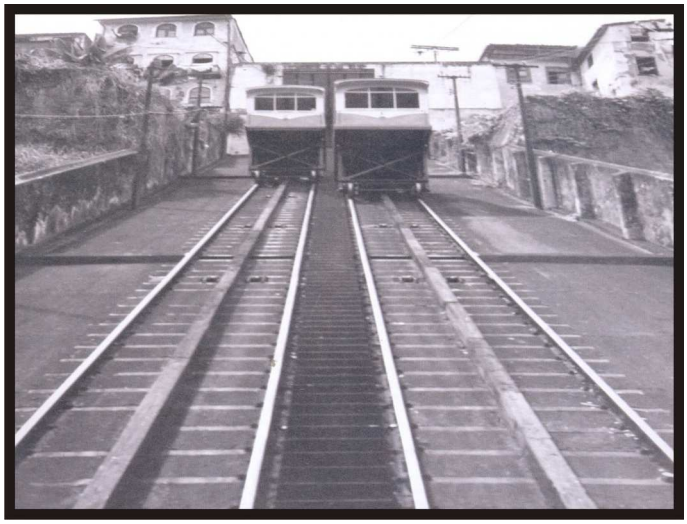


FIGURA 11 - PLANO INCLINADO PILAR
FONTE: JORNAL ATARDE

Após 22 anos de abandono, o plano foi entregue totalmente modernizado pela Prefeitura à população em 2006, durante as comemorações do aniversário de Salvador. As obras de recuperação foram garantidas pela parceria com a Torre Empreendimentos e a Sociedade Ecoar, com o equipamento sendo administrado pela Superintendência de Transporte Público (STP). Todos os equipamentos foram reformados com material de última geração. As antigas cabines foram trocadas por duas novas, em liga de ferro com alumínio e programadas para funcionar com sistema eletrônico, comandadas por uma cabine central. Cada cabine tem capacidade para transportar 20 pessoas. Os motores também foram trocados por novos de maior potência.

A entrada do plano foi modernizada com guarda-corpo em alumínio para dar mais segurança, os trilhos e dormentes foram substituídos, as escadas recuperadas e o prédio passaram por uma reforma completa que recuperou as instalações elétrica e hidráulica.

Vale destacar que as instalações dispõem de condições de acessibilidade para pessoas portadoras de necessidades especiais, com a implantação de um elevador e sanitários próprios, na estação da Rua do Pilar.

Hoje, o plano pilar encontra-se desativado devido à falta de manutenção do governo e por problemas técnicos.

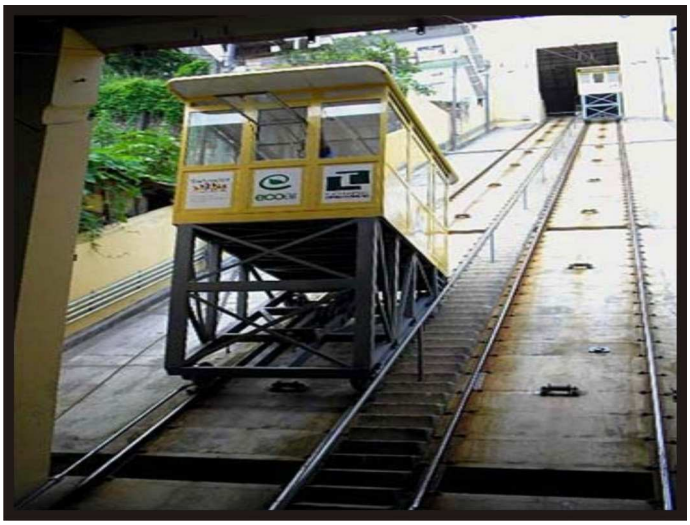


FIGURA 12 - PLANO INCLINADO PILAR
FONTE: GOOGLE EARTH

3.0 OBJETIVO GERAL

O principal objetivo desse trabalho é a análise do Gerenciamento da Mobilidade no Pelourinho, Salvador / BA e seu grande potencial turístico, de atração e geração de viagens.

4.0 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Caracterizar os grupos de pedestres e expor suas facilidades/dificuldades referentes à mobilidade e acessibilidade no local de estudo.
- Apontar os benefícios gerados pela instalação de ascensores como modo de transporte coletivo, para o comércio e a população, em relação às questões que envolvem a acessibilidade e a mobilidade urbana.

- Investigar a influência do Elevador Lacerda, Plano Inclinado Gonçalves, Plano Inclinado Pilar, na dinâmica urbana, comercial e turística de Salvador, assim como no seu entorno, estudando a interação entre os diversos modos de deslocamento do sistema de transporte existente no ato de circulação dos pedestres.

5.0 REFERENCIAL TEÓRICO

Quando se criou um espaço produtivo dentro de uma cidade, a este se denominou espaço turístico, enquanto que o espaço urbano constitui de um atrativo secundário, ou seja, suporte para o turismo. Sendo assim, fica evidenciado que existirão planejamentos indissociáveis para o espaço turístico e o espaço urbano.

O centro da cidade de Salvador é de fundamental importância histórica, política, econômica e cultural, não somente um local para coleta de dados ou analises. Nessa presente pesquisa é possível analisar de forma geral a ação turística no centro histórico do Pelourinho, notando-se sempre os ascensores existentes e principais referencia turística.

Primeiramente a pesquisa foi baseada na análise e reflexão das bases históricas do Pelourinho, fundamentada através de acervos bibliográficos, matérias de jornais, artigos técnicos, dissertações de mestrado e teses de doutorado. Em segunda instância foi desenvolvido um trabalho de visita e pesquisa de campo, norteando toda a área do Pelourinho. Por fim foram analisadas as inter-relações entre o planejamento urbano e turístico, visando sempre um comparativo que serviu para traçar as diretrizes do estudo para o espaço turístico.

5.1 REFLEXÕES TEÓRICAS: PLANEJAMENTO, TURISMO E ESPAÇO URBANO.

Para dar início as tais reflexões é imprescindível considerar toda complexidade do fenômeno que é o turismo, suas relações sociais e espaciais se são capazes de contribuir para o processo de (re)produção do espaço. A base para este estudo está no conceito para turismo e turismo urbano, elemento do espaço turístico, planejamento urbano e planejamento turístico.

5.2 TURISMO E TURISMO URBANO

A realidade espontânea quando observada as diferentes áreas de conhecimento origina-se o turismo, segundo Mclntosh (apud BENI, 2002) define turismo como ciência e atribui à atividade com a conotação qualitativa quanto à satisfação das necessidades e desejo dos turistas. Já de acordo com Boullón (2002) não se pode atribuir ao turismo o conceito de ciência, uma vez que as idéias que fundamentam a atividade turística são ainda desconectadas.

Dentre uma variedade de aspectos explícitos associado ao turismo, notam-se algumas tendências para definir essa atividade: a econômica, a técnica e a holística.

A economia movimentada pela atividade turística é, sem duvidas, maior influência nos centros históricos e urbanos. O turismo envolve, entretanto, a prestação de serviços que o caracteriza como uma atividade terciária, não permitindo conceituá-lo como indústria, uma vez que no turismo, a matéria-prima, no caso os atrativos turísticos, não são processados, ou seja, na indústria a matéria prima obtém-se de recursos naturais e no turismo é fornecida pelos atrativos.

O turismo urbano é sim uma atividade turística. Tomando por base o que ressalta Cruz (2001), o turismo em ambientes urbanos representa a quase totalidade do fluxo turístico mundial. Nos centros urbanos sempre existirá uma atratividade turística por tudo que a cidade representa, das obras de arte da sociedade, dos lugares, do ir e vir e do modo geral de acontecer tudo.

Gerenciar o turismo urbano remete inevitavelmente, a busca pela compreensão dos processos de reestruturação e valorização do espaço urbano, com os desafios de uma economia globalizada e competitiva.

5.3 ESPAÇO URBANO E ESPAÇO TURÍSTICO URBANO

Define-se cidade como sendo a forma, a materialização de determinadas relações sociais. Já o espaço urbano é o conteúdo, e a materialização no espaço das próprias relações sociais. Não se pode fazer uma separação absoluta entre espaço urbano e cidade.

Nesse sentido,

> "... urbano é mais que um modo de produzir, é também um modo de consumir, pensar, sentir; enfim é um modo de vida." (CARLOS, 1994, p. 84).

Pensar o espaço como um conjunto de objetos e de relações, implica ressaltar os estudos de Milton Santos referentes à temática em questão, onde o autor coloca que:

> "O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário..." (SANTOS, 2002, p. 63).

Os diferentes usos da terra (comerciais, de serviço, industriais, residenciais, de lazer, etc.) é que irá constituir o espaço urbano. No ponto de vista espacial, o turismo é um grande consumidor do espaço, responsável também pela produção e transformação do mesmo.

> "O espaço turístico é conseqüência da presença de distribuição territorial dos atrativos turísticos que, não devemos esquecer, são a matéria-prima do turismo. Este elemento do patrimônio turístico, mais o empreendimento e a infra-estrutura turística, são suficientes para definir o espaço turístico de qualquer país." Boullón (2002, p. 79),
>
> .

5.4 ELEMENTO DO ESPAÇO TURÍSTICO URBANO

Os elementos existentes no espaço turístico serão aqueles que compõem a imagem da cidade, de tal forma que trabalha com o conceito de "legitimidade" do ambiente urbano. Para Lynch (1997), existem cinco elementos da cidade que podem ser percebidos pelos seus usuários: os caminhos, os pontos nodais, os bairros, os limites e os marcos. Adaptando estes elementos ao turismo, Boullón (2002) aponta-os como: logradouros, marcos, bairros, setores, bordas e roteiros.

Logradouro de Boullón (2002) ou caminhos e pontos nodais de Lynch (1997), tratam-se de espaços abertos ou cobertos de uso público, onde os moradores da cidade assim como o turista podem transitar livremente.

Os marcos abordados nos elementos tato de Lynch (1997) quanto os de Boullón (2002) é considerado o elemento visível a partir de muitos outros lugares, portanto, a localização é crucial. São também objetos, artefatos urbanos ou edifícios que, pela dimensão ou qualidade de sua forma, destacam-se do resto e servem como ponto de referência.

Os bairros são, para Lynch (1997), espaços de uma cidade com uma extensão bidimensional e para Boullón (2002) são secções da cidade relativamente grandes nos quais os turistas podem entrar e se deslocar.

Os limites para Lynch (1997) correspondem às bordas apontadas por Boullón (2002). Trata-se de elementos lineares que marcam o limite entre as duas partes de uma cidade. Uma borda é um elemento fronteiriço que separa bairros diferentes, quebra uma continuidade de um espaço homogêneo.

Os roteiros apontados por Boullón (2002), as vias de circulação selecionadas para o trânsito turístico, tendo em vista seu deslocamento para visitas os atrativos turísticos.

5.5 PLANEJAMENTO URBANO COMO INSTRUMENTO DE ORGANIZAÇÃO ESPACIAL E SUA INTEGRAÇÃO COM O PLANEJAMENTO TURISTICO

Souza (2002, p. 46) procura diferenciar planejamento e gestão "[...] planejamento é a preparação para a gestão futura, buscando evitar ou minimizar problemas e ampliar margens de manobra, e a gestão é a efetivação, ao menos em parte [...] das condições que o planejamento feito no passado ajudou a construir". Portanto, estes conceitos, ainda que distintos, são complementares.

O planejamento urbano é uma ferramenta para a promoção do desenvolvimento sócio-espacial, que, segundo Souza (2002, p. 61), pode ser percebido pela melhoria da qualidade de vida e pelo aumento da justiça social no meio urbano. Tradicionalmente, o planejamento urbano vem se utilizando de dois instrumentos fundamentais: os Planos Diretores e os Zoneamentos.

Ruschmann (2001, p. 84) acredita que o planejamento do turismo "constitui o instrumento fundamental na determinação e seleção das prioridades para a evolução harmoniosa da atividade, determinando suas dimensões ideais, para que, a partir daí, passa-se estimular, regular ou restringir sua evolução".

O planejamento da atividade turística se mostra como em poderoso instrumento de fomento ao desenvolvimento socioeconômico de uma comunidade.

Os resultados do processo de planejamento irão depender do contorno econômico, social, político e administrativo, relativo ao conjunto de ações de intervenção sobre uma dada situação ou realidade. O planejamento constitui, portanto, uma forma de aproximação de uma realidade existente a uma realidade desejada, devendo servir como instrumento para satisfação das necessidades humanas e sociais, e promover, o desenvolvimento local. O planejamento urbano, portanto, deve ser abrangente e integrado, sendo o planejamento turístico apenas uma de suas facetas.

5.6 METODOLOGIA

As reflexões teóricas apresentadas em torno das definições de planejamento, turismo e espaço urbano, bem como as articulações existentes entre eles, servem agora para

aproximação da pesquisa à realidade. Para tanto, foi definido a área do centro histórico da cidade de Salvador, o Pelourinho, como objeto de análise.

> Tombado pela UNESCO como Patrimônio da Humanidade, o Centro Histórico de Salvador possui milhares de casarões dos séculos XVI, XVII, e XVIII. Divide-se em três áreas principais: a Praça Municipal ao Largo de São Francisco, Pelourinho e Largo do Carmo, finalizando com o Largo de Santo Antônio Além do Carmo. (Fonte: EMTURSA)

> Entre os seus atrativos, merecem destaque as praças Municipal e da Sé, o Elevador Lacerda, a Câmara Municipal, o Paço Municipal, o Palácio Rio Branco, a Santa Casa e Igreja da Misericórdia, o Palácio Arquiepiscopado, a Catedral Basílica, o Terreiro de Jesus, o Largo do Cruzeiro de São Francisco, o Pelourinho com suas igrejas, lojas e praças, e por fim, o Largo do Carmo onde estão o Forte de Santo Antônio e o grande conjunto religioso formado pela Igreja e Convento de Nossa Senhora do Carmo e pela Igreja da Ordem Terceira do Carmo. (EMTURSA)

A relevância desta área estudada deve-se também ao seu uso intensivo e ao fato desta ser núcleo de suporte urbano. Ali se concentra as atividades econômicas, sobretudo as do setor terciário como o comércio e os serviços, e também transportes verticais que possibilitam sua ligação com outros bairros da cidade. Estes fatores provocam na área central, um movimento de fluxo tanto de moradores, como também de turistas, que será definido como mobilidade.

A área do Pelourinho tem seus “limites” bem demarcados, porém, não tão conhecidas sendo de qualquer forma possível percorrer a pé, uma vez que o trânsito de veículos ficou restrito a somente veículos de pequeno porte e de cunho turístico.

Por meio dessas pesquisas bibliográficas, documentais e empíricas, buscou-se, primeiramente, identificar os diferentes elementos desta área urbana e, num segundo momento, de que forma estes elementos são trabalhados no planejamento urbano e no planejamento turístico. Como uma análise do universo dos “logradouros”, “marcos”, “setores”, e “roteiros” da área central tornar-se-ia por demasiadamente exaustiva, optou-se por limitar-se apenas aos bens tombados, ou seja, aqueles que estão sobre proteção.

5.7 ACESSIBILIDADE NO ESPACO URBANO

"Falar de acessibilidade em termos gerais é garantir a possibilidade do acesso, da aproximação, da utilização e do manuseio de qualquer ambiente ou objeto. Reportar este conceito às pessoas portadoras de necessidades especiais também está ligado ao fator deslocamento e aproximação do objeto ou local desejado. Indica a condição favorável de um determinado veículo condutor que, neste caso, é o próprio indivíduo, dentro de suas capacidades individuais de se movimentar, locomover e atingir o destino planejado". (Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, Caderno 2 – Construindo a cidade acessível).

Assim, no nosso estudo de acessibilidade e mobilidade no Pelourinho podemos conceituar acessibilidade como a capacidade do indivíduo de interagir de forma cômoda e segura com todos os meios físicos e serviços oferecidos dentro do ambiente histórico em análise de forma integral, atendendo as necessidades especiais de cada turista, independente das suas características físicas, sociais ou culturais.

Segundo a NBR 9050 (2004) utilizada no desenvolvimento de projetos direcionados a eliminação de bloqueios referentes à acessibilidade possui a seguinte definição: "Possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos".

"A facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar, com autonomia, os destinos desejados na cidade." (ANTEPROJETO DE LEI, DE 6 JULHO DE 2006, Art. 4º, Inciso X)

Vê-se assim que a acessibilidade não está relacionada apenas com o processo de deslocamento do indivíduo no ambiente urbano e suas edificações arquitetônicas, mas também com a possibilidade do mesmo de utilizar os objetos presentes no espaço no qual está inserido e interpretar as informações difundidas no local.

5.8 MOBILIDADE NO ESPAÇO URBANO

Segundo Vasconcelos (1996), a mobilidade no espaço urbano está relacionada com a habilidade de movimentar-se, em decorrência de condições físicas e econômicas. E quanto ao crescimento das cidades, as expansões urbanas, do período Pós Segunda Guerra Mundial, adota-se um planejamento urbano com vias expressas, onde as distâncias passam a ser desafios a serem desbravados.

> "A mobilidade passa a ser, mais acintosamente, um atributo associado às pessoas e aos bens materiais, corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas." (VASCONCELOS, 1996).

Com relação à mobilidade, podemos entender como a possibilidade de locomover-se de um determinado ponto a outro ponto de desejo dentro do espaço urbano. Neste estudo se identificarão as dificuldades do turista em se deslocar até o Pelourinho, quando fazem a integração com os ascensores e, em especial, durante o passeio pelas ruas estreitas, tortuosas com piso irregular do centro histórico.

Segundo a Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana, "Sobre a Mobilidade deve-se entender que ela é essencial para o crescimento ordenado das cidades." A visão da cidade como um organismo vivo remete à necessidade de se atender aos anseios de seus usuários. Um dos pontos primordiais é a possibilidade de locomoção.

"Desde o deslocamento de suas residências até o local de trabalho ou no simples ato de buscar um lazer em algum equipamento público, os indivíduos que compõem a sociedade se movimentam na cidade."

A mobilidade é uma característica dos indivíduos e dos agentes econômicos no tempo em que procuram garantir a locomoção necessária levando-se em consideração as dimensões do espaço urbano e do enredamento dos serviços produzidos nele. Na mobilidade urbana produzida pelo turismo as pessoas podem ser definidas como pedestres, ciclistas, usuários de transporte coletivo ou motoristas.

Pode-se confirmar essa definição no parágrafo extraído do Anteprojeto de lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades, de 2005 que conceitua o seguinte:

> "E um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infra-estrutura (vias, calçadas, etc.) que possibilitam esse ir e vir cotidiano. (...) É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade. (...)".

5.9 RESTRIÇÕES A ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE

Algumas pessoas em função da idade, porte físico ou estado de saúde requerem necessidades especiais para se deslocarem e utilizarem o espaço urbano. Além destes

indivíduos que apresentam alguma necessidade especial, há uma abundância volumosa de pessoas que também passam por dificuldades na acessibilidade e na mobilidade urbana pelo fato de o sítio de uso comum não ter sido construído adequavelmente, permitindo o seu uso.

Segundo a NBR 9050 (2004) "Pessoa com mobilidade reduzida é aquela que, temporária ou permanentemente, tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo. Entende-se por pessoa com mobilidade reduzida, a pessoa portadora de necessidades especiais, idosa, obesa, gestante, entre outros".

Já o Decreto Federal nº. 5.296/04, publicado em 02 de dezembro de 2004 no Diário Oficial foram regulamentadas Leis Federais que incentivaram e apoiaram o desenvolvimento de mecanismos para tornar a cidade mais acessível.

"Pessoa com mobilidade reduzida é aquela que, não se enquadrando no conceito de pessoa portadora de deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção." (Decreto Federal nº. 5.296/04, Art. 5º, Inciso II).

Neste Decreto há cinco grupos de pessoas com deficiência, com as seguintes definições:

> Deficiência física: Alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções.
>
> Deficiência auditiva: Perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas freqüências de 500Hz, 1.000Hz, 2.000Hz e 3.000Hz.
>
> Deficiência visual: Cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60º; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores.
>
> Deficiência Mental: Funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como: 1. Comunicação; 2. Cuidado pessoal; 3. Habilidades sociais; 4. Utilização dos recursos da comunidade; 5. Saúde e segurança; 6. Habilidades acadêmicas; 7. Lazer; e 8. Trabalho.

> Deficiência múltipla: Associação de duas ou mais deficiências. (Definições de deficiência conforme Decreto Federal nº 5.296/04, art. 5º, Inciso I.).

Os diferentes tipos de necessidades especiais podem derivar diversos tipos de desvantagens que empeçam o exercício da acessibilidade, restringindo o sujeito portador de necessidades especiais a depender sempre da ajuda de outra pessoa. Essas desvantagens podem ser fracionadas em quatro modalidades: ocupacional, na orientação, na independência física e na mobilidade.

> "É chamada de desvantagem ocupacional quando a limitação na mobilidade criar situações que impeçam ou dificultem a equiparação de oportunidades para que as pessoas com mobilidade reduzida se ocupem de espaços (ou até cargos) oferecidos a quem não tem nenhuma dificuldade de movimentação.
>
> Desvantagem na orientação acontece quando o ambiente cria situações por si só ou através de seus elementos componentes que impeçam ou dificultem a percepção da informação ou orientação necessária para a utilização deste espaço com segurança e autonomia.
>
> A desvantagem na independência física acontecerá quando a limitação dificultar ou impedir o indivíduo de exercer suas ações com liberdade e segurança, obrigando-o a sempre necessitar de ajuda para a movimentação física.
>
> Por fim, a desvantagem na mobilidade que acaba por resumir todas as outras situações, pois deflagra a situação em que não acontece a equiparação nas oportunidades entre todos os indivíduos que utilizam aquele espaço, estando à pessoa de alguma forma impedida de exercer alguma ação ou movimento, seja no deslocamento ou no manuseio de algum objeto". (Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, Caderno 2 – Construindo a Cidade Acessível).

É necessária assim a intervenção do governo no desenvolvimento de políticas públicas que favoreçam a implantação de mecanismos que promovam a acessibilidade na mobilidade dentro das cidades. Entretanto é essencial contemplar-se projetos que atendam as necessidades da população em geral, garantindo a qualidade de vida das pessoas portadora de necessidades especiais, dificuldade de locomoção ou que não apresentem nenhuma necessidade especial, implantando-se assim o conceito de Desenho Universal em todos os sítios urbanos e arquitetônicos.

5.10 DESENHO UNIVERSAL

Desenho Universal é aquele que visa atender a maior gama de variações possíveis das características antropométricas e sensoriais da população. (ABNT NBR 9050, 2004).

Segundo a referida definição pela ABNT, tem-se a idéia de que o Desenho Universal visa atender a cada necessidade especifica de forma individual. Pelo Artigo 8º da Constituição Federal, podemos notar como o seu objetivo é muito mais abrangente.

Desenho Universal é a concepção de espaços, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade. (Decreto Federal nº 5.296/04, Art. 8º, Inciso IX).

Temos ainda segundo Steinfeld (1994) a apresentação dos princípios básicos do Desenho Universal, mostrando que o mesmo não atende apenas aos portadores de necessidades especiais e sim a inúmeras diferenças existentes entre as pessoas, evitando a construção de ambientes e produtos especiais para pessoas com deficiência especificamente, garantindo a todos o acesso a serviços, produtos e ambientes.

> Acomodar uma grande gama antropométrica, que significa acomodar pessoas de diferentes padrões ou situações – altos, baixos, em pé, sentados, etc. Acomodar todas as pessoas ou pensar em todos os parâmetros antropométricos é ficar atento a alguns
>
> Llimites de ação e alcance manual ou visual impostos às pessoas que, por exemplo, fazem uso de cadeiras de roda.
>
> Reduzir a quantidade de energia necessária para utilizar os produtos e o meio ambiente. Limitações ou dificuldades no alcance e na locomoção devem também levar a um esforço adicional ou a um cansaço físico se o ambiente não estiver adequado a determinadas necessidades especiais das pessoas. Quando um idoso busca realizar determinadas atividades, o espaço por ele percorrido revelará a incidência do fator distância na sua utilização do espaço e nos objetos que deseja alcançar. Com o planejamento concebido segundo o desenho universal, esta energia e distância serão reduzidas e os espaços, com todos os seus elementos, bem utilizados e aproveitados por ele.
>
> Tornar o ambiente e os produtos mais compreensíveis. Para portadores de problemas especiais como os cegos, pessoas que enxergam pouco ou de visão subnormal pode ser muito difícil localizar obstáculos presentes nas ruas ou se situar em espaços muito amplos. Tornar o ambiente e os produtos mais compreensíveis para essas pessoas significa projetar para todos segundo o desenho universal.

> Pensar em produtos e ambientes como sistemas, que se constituam em peças intercambiáveis ou apresentem a possibilidade de acrescentar características para o atendimento às pessoas que tem necessidades especiais. (Steinfeld, 1994).

5.11 A PRODUÇÃO E REABILITAÇÃO DA ACESSIBILIDADE DE UMA CIDADE

O município é composto por uma área urbana e uma área rural. A parcela urbana é a parte conhecida como cidade. É nela que acontecem as relações mais intensas e significativas entre as pessoas, é o local onde ocorrem as trocas e os contatos sociais mais importantes.

Uma das mais importantes características de uma cidade é a comodidade da moradia está relativamente perto das principais condições básicas de sobrevivência, como saneamento, emprego e saúde, e principalmente, as formas e condições de se unirem todas estas funções através da circulação das pessoas. Mas devido a grande aglomeração de pessoas nas cidades implicando em um crescimento desordenado, na má utilização do solo, viver nas cidades tornou-se um grande desafio para muitos e um grande transtorno para outros.

A circulação não se pode limitar-se ao uso do espaço das ruas e espaços públicos, pois há a necessidade de entendimento que as edificações e demais elementos que compõem a cidade, como o mobiliário urbano, por exemplo, são de grande importância para a comodidade pública e o bom desenvolvimento das atividades realizadas pela população.

> "O componente territorial supõe, de um lado, uma instrumentação do território capaz de atribuir a todos os habitantes aqueles bens de serviços indispensáveis, não importa onde esteja a pessoa; e de outro lado, uma adequada gestão do território, pela qual a distribuição geral dos bens e serviços públicos seja assegurada". (SANTOS, 2002).

Em vista disso, pode-se classificar a acessibilidade e mobilidade, como um das principais e mais importantes setores da infra-estrutura dentro do contexto urbano, pois é através destes que todo indivíduo portador ou não de limitações de locomoção, terá sua autonomia de interatividade com todos os meios e ambientes da sociedade.

"A acessibilidade é a possibilidade de acesso a um lugar. A acessibilidade (...) influencia fortemente sobre o nível dos valores essenciais/fundamentais. (...) A formulação

que mais satisfaz é aquela na qual podemos ponderar as acessibilidades por diferentes tipos de oportunidades (emprego, locais de compra, locais de lazer, etc.)" (CHOAY, 1979).

A acessibilidade é uma característica básica que está diretamente ligada à qualidade, devendo estar sempre que possível pressente em todos os ambientes, promovendo assim melhor qualidade de vida as categorias da população que mais sofrem cotidianamente com as barreiras existentes nas edificações e áreas livres, urbanas ou naturais, principalmente nas áreas de urbanização mais antigas.

As pessoas portadoras de necessidades especiais e idosos sofrem com a existência de obstáculos que dificultam ou até impedem o seu acesso físico, criando assim novas barreiras psicológicas e sociais, gerando assim preconceitos, reduzindo as possibilidades de integração em todos os aspectos desses com a sociedade.

Vários desses obstáculos se concentram ou se localizam com mais freqüência nos sítios históricos urbanos, resultantes de um processo de ocupação do espaço em um momento no qual o conceito e a preocupação de acessibilidade não eram considerados como um fator determinante da qualidade de vida e interação humana com o ambiente.

Diante disso, existe a extrema necessidade de se promover intervenções, com o objetivo de realizar a reabilitação urbana nesses sítios históricos, eliminando assim, sempre que possível as barreiras existentes, sem prejudicar ou descaracterizar o imóvel.

O desafio, portanto é promover o máximo de acessibilidade em bens protegidos, para que se ampliem às possibilidades de conhecimento do patrimônio cultural e conseqüentemente da apreciação e preservação da herança cultural.

6. TURISMO

6.1 TURISMO MUNDIAL

O turismo mundial cresce a uma taxa media de 5% ao ano e representa hoje um negocio superior de U$ 500 bilhões ao ano. Como a expectativa é de que a taxa se eleve ainda mais nos próximos anos, pode-se considerar que o turismo vai se transformar no setor mais importante da economia contemporânea.

Internacionalmente, o turismo tem como origem e centro de setor a Europa, onde se realiza 70% do mercado mundial da atividade, Nos últimos anos, porém, tem sido registrada uma tendência de descentralização, em face de saturação dos points turísticos tradicionais.

Segundo dados da OMT – Organização Mundial do Turismo, o mercado internacional conta atualmente com 420 milhões de turistas, gerando um faturamento de US$ 3.6 milhões e 101 milhões de empregos. Desse volume, a OMT estima que 60% das chegadas/saídas ocorrem por motivo de férias. Na América do Sul, o percentual sobe para 65%.

O nordeste do Brasil foi responsável por 64% do total das vendas da CVC, que corresponde a 246534 pacotes. A preferência pela Bahia foi quase o dobro do movimento conseguido pelo segundo colocado, o Ceará, com 45076 viagens. O terceiro lugar ficou com o Rio Grande do Norte com 39111, seguido de Pernambuco, com 36389, e Alagoas com 29278. Os cinco estados nordestinos citados venderam juntos 233252 viagem o que representa 60,5% do total.

As maiores vendas para a Bahia são nos meses de Janeiro e Julho. Na seqüência vem Abril, Março, Fevereiro, Junho e Maio.

Dados da SEI – Superintendência de Estudo Econômico e Social da Bahia, órgão vinculado à Secretaria Estadual de Planejamento, mostram que a economia da cidade de Salvador é formada de 80% por serviços e comércio atacadista e varejista. Cerca de 10% corresponde á indústria de transformação e, o restante, divide-se em outras atividades. A importância dos setores de serviços e comércio pôde ser demonstrada com o número de estabelecimentos existentes na cidade – 9637 – e pelo faturamento da ordem de R$ 8 bilhões no ano de 2003.

A SEI revela, ainda, que todas as atividades econômicas desenvolvidas na cidade de Salvador – num total de 11020 estabelecimentos – geraram receita de R$ 10 bilhões. Do total, a receita gerada em virtude do turismo ficou na casa dos R$ 483 milhões. Ou seja, a atividade do turismo representa, em media, 5% da receita da cidade de Salvador (dados do ano de 2003).

Em 1996, o fluxo dos meios de hospedagem da cidade registrou um total de 330410 hóspedes, sendo 71553 estrangeiros (21,7%) e 258857 nacionais (78,3%), com a participação do fluxo internacional no segmento hoteleiro, equiparando-se à observada em 1990, quando representava cerca de 21%. Em comparação com 1995, registrou-se uma redução no total de hospedes da hotelaria classificada em Salvador.

Salvador é o segundo maior destino turístico mais procurado do país por estrangeiros, perdendo somente para o Rio de Janeiro. Ela se destaca pelo conjunto de elementos que nenhuma outra cidade do Brasil reúne, em partes iguais como: uma grande beleza natural, praias, conjunto arquitetônico colonial, marcos da história do país e elementos culturais próprios; música, culinária, religião, etc. Em Salvador existe diversão pra todos os gostos e

todos os bolsos, desde um passeio mais tranqüilo no centro histórico, ou um por do sol em suas praias e mirantes naturais, até uma noite badalada de ensaios, com muita música e pessoas bonitas, sem contar com o carnaval.

Na temporada de verão, que compreende o período entre dezembro e março, Salvador atrai 1,8 milhão de turista, cerca de 200 mil deles estrangeiros, que produzem uma receita de U$ 296 milhões.

Para o carnaval, a projeção da Secretaria da Cultura e Turismo (SCT), via Bahiatursa, é de que o estado receba em torno de 900 mil turistas, que gerarão uma receita de U$ 148 milhões. Em Salvador, durante o período carnavalesco, a projeção é de 411 mil visitantes e uma receita de U$ 80 milhões.

Alguns dados são pertinentes para observar em números o fluxo global de turistas nacionais e estrangeiros no Estado da Bahia e na cidade de Salvador. Tomando por base que todo turismo a lazer tem a tendência de visitar o Centro Histórico de Salvador.

Tabela 01

FLUXO GLOBAL DE TURISTAS NACIONAIS
Salvador – 2001 - 2004 (1)

PAÍS	2001 (1)		2002 (1)		2003 (2)		2004 (2)		VAR. %	
RK 2004	Quant.	Part.%	Quant.	Part.%	Quant.	Part.%	Quant.	Part.%	04/01	04/02
Bahia	544.444	33,49	611.002	35,50	494.771	28,00	542.127	29,50	-0,43	9,57
São Paulo	370.188	22,77	366.667	21,31	323.368	18,30	319.763	17,40	-13,62	-1,11
Sergipe	88.573	5,45	94.601	5,50	159.034	9,00	205.825	11,20	132,38	29,42
R. de Janeiro	187.707	11,55	199.062	11,57	178.471	10,10	187.447	10,20	-0,14	5,03
Pernambuco	67.563	4,16	64.521	3,75	118.392	6,70	99.237	5,40	46,88	-16,18
Dist. Federal	60.644	3,73	67.183	3,90	70.682	4,00	80.860	4,40	33,34	14,40
Minas Gerais	71.750	4,41	82.432	4,79	75.983	4,30	79.022	4,30	10,14	4,00
Alagoas	24.067	1,48	23.002	1,34	53.011	3,00	47.781	2,60	98,53	-9,87
Paraná	28.669	1,76	32.697	1,90	30.040	1,70	38.592	2,10	34,61	28,47
Ceará	23.854	1,47	28.483	1,66	42.409	2,40	34.917	1,90	46,38	-17,67
R.G. do Sul	35.952	2,21	36.376	2,11	28.273	1,60	34.917	1,90	-2,88	23,50
Espírito Santo	14.019	0,86	14.298	0,83	38.875	2,20	33.079	1,80	135,96	-14,91
R.G. do Norte	15.376	0,95	19.310	1,12	30.040	1,70	29.404	1,60	91,23	-2,12
Goiás	16.075	0,99	16.524	0,96	33.574	1,90	23.890	1,30	48,62	-28,84
Paraíba	12.774	0,79	14.104	0,82	22.972	1,30	20.215	1,10	58,25	-12,00
Sta. Catarina	12.195	0,75	13.558	0,79	19.437	1,10	14.702	0,80	20,56	-24,36
Pará	8.684	0,53	9.411	0,55	15.903	0,90	9.189	0,50	5,81	-42,22
M. G. do Sul	3.722	0,23	3.078	0,18	5.301	0,30	5.513	0,30	48,12	4,00
Maranhão	5.897	0,36	4.280	0,25	3.534	0,20	5.513	0,30	-6,51	56,00
Piauí	3.899	0,24	4.335	0,25	5.301	0,30	5.513	0,30	41,40	4,00
Tocantins	878	0,05	1.232	0,07			5.513	0,30	527,92	
Mato Grosso	6.484	0,40	4.311	0,25	5.301	0,30	3.675	0,20	-43,32	-30,67
Amazonas	3.723	0,23	6.742	0,39	8.835	0,50	3.675	0,20	-1,28	-58,40
Acre	580	0,04	822	0,05			1.838	0,10	216,85	
Roraima	327	0,02	1.157	0,07			1.838	0,10	461,99	
Rondônia	1.775	0,11	1.200	0,07	3.534	0,20	1.838	0,10	3,53	-48,00
Amapá	437	0,03	607	0,04			1.838	0,10	320,53	
Não especif.	15.384	0,95							-100,00	
TOTAL	**1.625.640**	**100,00**	**1.720.995**	**100,00**	**1.767.042**	**100,00**	**1.837.720**	**100,00**	**13,05**	**4,00**

Fonte: SCT; BAHIATURSA - BOHs / FNRHs / Pesquisas de Turismo Receptivo
NOTA: (1) Fluxo hoteleiro e extra-hoteleiro computando dados da hotelaria e de pesquisas da SCT de 2001 e 2002
(2) Dados preliminares derivados das pesquisas de turismo receptivo da SCT de 2003 e 2004

Tabela 02

FLUXO GLOBAL DE TURISTAS ESTRANGEIROS
Salvador - 2001-2004 (1)

PAÍS RK 2004	2001 (1)		2002 (1)		2003 (2)		2004 (2)		VAR. %	
	Quant.	Part.%	Quant.	Part.%	Quant.	Part.%	Quant.	Part.%	04/01	04/02
Itália	27.500	9,49	33.014	9,63	55.777	13,10	80.591	18,20	193,06	44,49
Portugal	28.485	9,83	33.859	9,87	52.797	12,40	65.979	14,90	131,63	24,97
Espanha	11.823	4,08	26.904	7,85	20.437	4,80	60.222	13,60	409,36	194,67
EUA	42.743	14,75	55.102	16,07	55.777	13,10	46.052	10,40	7,74	-17,44
Argentina	60.332	20,82	18.647	5,44	39.172	9,20	36.753	8,30	-39,08	-6,17
França	25.095	8,66	48.484	14,14	37.469	8,80	21.255	4,80	-15,30	-43,27
Alemanha	25.848	8,92	37.911	11,05	25.547	6,00	19.041	4,30	-26,34	-25,47
Suiça	7.100	2,45	10.816	3,15	11.922	2,80	16.827	3,80	137,00	41,14
Chile	9.853	3,40	11.664	3,40	17.031	4,00	15.498	3,50	57,30	-9,00
Inglaterra	14.257	4,92	17.021	4,96	25.547	6,00	13.284	3,00	-6,82	-48,00
Holanda	3.188	1,10	4.202	1,23	13.625	3,20	10.185	2,30	219,47	-25,25
Áustria	2.666	0,92	3.926	1,14	1.703	0,40	7.971	1,80	198,97	368,03
Uruguai	6.056	2,09	4.449	1,30	8.516	2,00	5.757	1,30	-4,95	-32,40
Canadá	2.028	0,70	2.755	0,80	6.812	1,60	5.757	1,30	183,85	-15,49
Venezuela	927	0,32	1.100	0,32			4.428	1,00	377,68	#DIV/0!
Dinamarca	695	0,24	804	0,23	1.703	0,40	4.428	1,00	537,14	160,02
Suécia	1.101	0,38	1.068	0,31			3.542	0,80	221,75	#DIV/0!
Bélgica	2.666	0,92	5.232	1,53	3.406	0,80	2.214	0,50	-16,95	-35,00
México	1.999	0,69	2.800	0,82	5.109	1,20	2.214	0,50	10,76	-56,66
Polônia	290	0,10	0	0,00	1.703	0,40	2.214	0,50	663,47	30,01
Noruega	840	0,29	1.319	0,38	3.406	0,80	2.214	0,50	163,58	-35,00
Austrália	695	0,24	1.151	0,34	5.109	1,20	2.214	0,50	218,57	-56,66
Paraguai	1.014	0,35	1.132	0,33	1.703	0,40	2.214	0,50	118,35	30,01
Japão	1.942	0,67	3.218	0,94	3.406	0,80	1.328	0,30	-31,59	-61,00
Romênia							1.328	0,30		
Angola					1.703	0,40	1.328	0,30		-22,00
Rep. Tcheca					1.703	0,40	1.328	0,30		-22,00
Turquia							1.328	0,30		
Bolívia			783	0,23	1.703	0,40	1.328	0,30		-22,00
Moçambique							1.328	0,30		
Outros / Não especificado	10.638	3,67	15.579	4,54	22.993	5,40	2.657	0,60	-75,02	-88,44
TOTAL	**289.780**	**100,00**	**342.940**	**100,00**	**425.780**	**100,00**	**442.810**	**100,00**	**52,81**	**4,00**

Fonte: SCT; BAHIATURSA - BOHs / FNRHs / Pesquisas de Turismo Receptivo; EMBRATUR – Anuários
NOTA: (1) Fluxo hoteleiro e extra-hoteleiro computando dados da hotelaria e de pesquisas da SCT e da Embratur de 2001 e 2002
(2) Dados preliminares derivados das pesquisas de turismo receptivo da SCT de 2003 e 2004

Tabela 03

METAS DO TURISMO BAIANO
Bahia - 2001 – 2020

INDICADOR	ALCANÇADO			PROJEÇÃO																
FLUXO GLOBAL (em 1.000 turistas)	2001	2002	2003 (*)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
HIP. FORTE (4 / 5 / 6 / 7 %a.a.)																				
BAHIA	4.136,45	4.427,86	4.708,65	4.897,00	5.092,88	5.347,52	5.614,90	5.895,64	6.190,42	6.499,94	6.889,94	7.303,34	7.741,54	8.206,03	8.698,39	9.307,28	9.958,79	10.655,90	11.401,82	12.199,94
Salvador	1.915,42	2.063,94	2.192,82	2.280,53	2.371,75	2.490,34	2.614,86	2.745,60	2.882,88	3.027,03	3.208,65	3.401,17	3.605,24	3.821,55	4.050,84	4.334,40	4.637,81	4.962,46	5.309,83	5.681,52
Porto Seguro	1.034,11	1.106,97	1.177,16	1.224,25	1.273,22	1.336,88	1.403,72	1.473,91	1.547,61	1.624,99	1.722,49	1.825,83	1.935,38	2.051,51	2.174,60	2.326,82	2.489,70	2.663,98	2.850,45	3.049,99
Ilhéus	248,19	265,67	282,52	293,82	305,57	320,85	336,89	353,74	371,43	390,00	413,40	438,20	464,49	492,36	521,90	558,44	597,53	639,35	684,11	732,00
Morro de São Paulo	103,41	110,70	117,72	122,42	127,32	133,69	140,37	147,39	154,76	162,50	172,25	182,58	193,54	205,15	217,46	232,68	248,97	266,40	285,05	305,00
Valença	62,05	66,42	70,63	73,45	76,39	80,21	84,22	88,43	92,86	97,50	103,35	109,55	116,12	123,09	130,48	139,61	149,38	159,84	171,03	183,00
Lençóis	82,73	88,56	94,17	97,94	101,86	106,95	112,30	117,91	123,81	130,00	137,80	146,07	154,83	164,12	173,97	186,15	199,18	213,12	228,04	244,00
Praia do Forte	72,39	77,49	82,40	85,70	89,13	93,58	98,26	103,17	108,33	113,75	120,57	127,81	135,48	143,61	152,22	162,88	174,28	186,48	199,53	213,50
Sauípe	124,09	132,84	141,26	146,91	152,79	160,43	168,45	176,87	185,71	195,00	206,70	219,10	232,25	246,18	260,95	279,22	298,76	319,68	342,05	366,00
Outros -	494,06	515,29	549,97	571,97	594,85	624,59	655,82	688,61	723,04	759,19	804,74	853,03	904,21	958,46	1.015,97	1.087,09	1.163,18	1.244,61	1.331,73	1.424,95
HIP. MÉDIA (3 / 4 / 5 / 6																				
BAHIA	4.136,45	4.427,86	4.708,65	4.849,91	4.995,41	5.195,22	5.403,03	5.619,15	5.843,92	6.077,68	6.381,56	6.700,64	7.035,67	7.387,45	7.756,83	8.222,24	8.715,57	9.238,50	9.792,81	10.380,38
Salvador	1.915,42	2.063,94	2.192,82	2.258,60	2.326,36	2.419,42	2.516,19	2.616,84	2.721,52	2.830,38	2.971,89	3.120,49	3.276,51	3.440,34	3.612,36	3.829,10	4.058,84	4.302,37	4.560,52	4.834,15
Porto Seguro	1.034,11	1.106,97	1.177,16	1.212,48	1.248,85	1.298,81	1.350,76	1.404,79	1.460,98	1.519,42	1.595,39	1.675,16	1.758,92	1.846,86	1.939,21	2.055,56	2.178,89	2.309,63	2.448,20	2.595,10
Ilhéus	248,19	265,67	282,52	290,99	299,72	311,71	324,18	337,15	350,64	364,66	382,89	402,04	422,14	443,25	465,41	493,33	522,93	554,31	587,57	622,82
Morro de São Paulo	103,41	110,70	117,72	121,25	124,89	129,88	135,08	140,48	146,10	151,94	159,54	167,52	175,89	184,69	193,92	205,56	217,89	230,96	244,82	259,51
Valença	62,05	66,42	70,63	72,75	74,93	77,93	81,05	84,29	87,66	91,17	95,72	100,51	105,54	110,81	116,35	123,33	130,73	138,58	146,89	155,71
Lençóis	82,73	88,56	94,17	97,00	99,91	103,90	108,06	112,38	116,88	121,55	127,63	134,01	140,71	147,75	155,14	164,44	174,31	184,77	195,86	207,61
Praia do Forte	72,39	77,49	82,40	84,87	87,42	90,92	94,55	98,34	102,27	106,36	111,68	117,26	123,12	129,28	135,74	143,89	152,52	161,67	171,37	181,66
Sauípe	124,09	132,84	141,26	145,50	149,86	155,86	162,09	168,57	175,32	182,33	191,45	201,02	211,07	221,62	232,70	246,67	261,47	277,16	293,78	311,41
Outros -	494,06	515,29	549,97	566,47	583,46	606,80	631,07	656,32	682,57	709,87	745,36	782,63	821,76	862,85	905,99	960,35	1.017,98	1.079,05	1.143,80	1.212,42
HIP. FRACA (2 / 3 / 4 / 5																				
BAHIA	4.136,45	4.427,86	4.708,65	4.802,82	4.898,88	5.045,85	5.197,22	5.353,14	5.513,73	5.679,14	5.906,31	6.142,56	6.388,26	6.643,80	6.909,55	7.255,02	7.617,78	7.998,66	8.398,60	8.818,53
Salvador	1.915,42	2.063,94	2.192,82	2.236,68	2.281,41	2.349,85	2.420,35	2.492,96	2.567,75	2.644,78	2.750,57	2.860,59	2.975,02	3.094,02	3.217,78	3.378,67	3.547,60	3.724,98	3.911,23	4.106,79
Porto Seguro	1.034,11	1.106,97	1.177,16	1.200,71	1.224,72	1.261,46	1.299,31	1.338,28	1.378,43	1.419,79	1.476,58	1.535,64	1.597,07	1.660,95	1.727,39	1.813,76	1.904,44	1.999,67	2.099,65	2.204,63
Ilhéus	248,19	265,67	282,52	288,17	293,93	302,75	311,83	321,19	330,82	340,75	354,38	368,55	383,30	398,63	414,57	435,30	457,07	479,92	503,92	529,11
Morro de São Paulo	103,41	110,70	117,72	120,07	122,47	126,15	129,93	133,83	137,84	141,98	147,66	153,56	159,71	166,09	172,74	181,38	190,44	199,97	209,96	220,46
Valença	62,05	66,42	70,63	72,04	73,48	75,69	77,96	80,30	82,71	85,19	88,59	92,14	95,82	99,66	103,64	108,83	114,27	119,98	125,98	132,28
Lençóis	82,73	88,56	94,17	96,06	97,98	100,92	103,94	107,06	110,27	113,58	118,13	122,85	127,77	132,88	138,19	145,10	152,36	159,97	167,97	176,37
Praia do Forte	72,39	77,49	82,40	84,05	85,73	88,30	90,95	93,68	96,49	99,39	103,36	107,49	111,79	116,27	120,92	126,96	133,31	139,98	146,98	154,32
Sauípe	124,09	132,84	141,26	144,08	146,97	151,38	155,92	160,59	165,41	170,37	177,19	184,28	191,65	199,31	207,29	217,65	228,53	239,96	251,96	264,56
Outros -	494,06	515,29	549,97	560,97	572,19	589,35	607,03	625,24	644,00	663,32	689,85	717,45	746,15	775,99	807,03	847,38	889,75	934,24	980,95	1.030,00

Fonte: SCT; BAHIATURSA (*) Dados de 2003 revisados em dez./2004

Tabela 04

METAS DO TURISMO BAIANO
Bahia - 2001 – 2020

INDICADOR	A L C A N Ç A D O			P R O J E Ç Ã O																
HIP. FORTE (4 / 5 / 6 / 7 %a.a.)																				
FLUXO ESTRANGEIROS	2001	2002	2003 (*)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
HIP. FORTE (4 / 5 / 6 / 7 %a.a.)																				
BAHIA	434,67	514,41	638,67	664,22	690,79	725,32	761,59	799,67	839,65	881,64	934,53	990,61	1.050,04	1.113,05	1.179,83	1.262,42	1.350,79	1.445,34	1.546,51	1.654,77
Salvador	289,78	342,94	425,78	442,81	460,52	483,55	507,73	533,11	559,77	587,76	623,02	660,40	700,03	742,03	786,55	841,61	900,52	963,56	1.031,01	1.103,18
HIP. MÉDIA (3 / 4 / 5 /																				
BAHIA	434,67	514,41	638,67	657,83	677,57	704,67	732,85	762,17	792,66	824,36	865,58	908,86	954,30	1.002,02	1.052,12	1.115,24	1.182,16	1.253,09	1.328,27	1.407,97
Salvador	289,78	342,94	425,78	438,55	451,71	469,78	488,57	508,11	528,44	549,57	577,05	605,91	636,20	668,01	701,41	743,50	788,11	835,39	885,52	938,65
HIP. FRACA (2 / 3 / 4 /																				
BAHIA	434,67	514,41	638,67	651,44	664,47	684,41	704,94	726,09	747,87	770,31	801,12	833,16	866,49	901,15	937,19	984,05	1.033,26	1.084,92	1.139,17	1.196,12
Salvador	289,78	342,94	425,78	434,30	442,98	456,27	469,96	484,06	498,58	513,54	534,08	555,44	577,66	600,77	624,80	656,04	688,84	723,28	759,44	797,42
FLUXO NACIONAIS (em 1.000 turistas)	2001	2002	2003 (*)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
HIP. FORTE (4 / 5 / 6 /																				
BAHIA	3.701.7	3.913,45	4.069,98	4.232,78	4.402,09	4.622,19	4.853,30	5.095,97	5.350,77	5.618,31	5.955,41	6.312,73	6.691,49	7.092,98	7.518,56	8.044,86	8.608,00	9.210,56	9.855,30	10.545,17
Salvador	1.625.6	1.721,00	1.767,04	1.837,72	1.911,23	2.006,79	2.107,13	2.212,49	2.323,11	2.439,27	2.585,62	2.740,76	2.905,21	3.079,52	3.264,29	3.492,79	3.737,29	3.998,90	4.278,82	4.578,34
HIP. MÉDIA (3 / 4 / 5 /																				
BAHIA	3.701.7	3.913,45	4.069,98	4.192,08	4.317,84	4.490,56	4.670,18	4.856,98	5.051,26	5.253,31	5.515,98	5.791,78	6.081,37	6.385,44	6.704,71	7.106,99	7.533,41	7.985,42	8.464,54	8.972,41
Salvador	1.625.6	1.721,00	1.767,04	1.820,05	1.874,65	1.949,64	2.027,62	2.108,73	2.193,08	2.280,80	2.394,84	2.514,58	2.640,31	2.772,33	2.910,95	3.085,60	3.270,74	3.466,98	3.675,00	3.895,50
HIP. FRACA (2 / 3 / 4 / 5 %a.a.)																				
BAHIA	3.701.7	3.913,45	4.069,98	4.151,38	4.234,41	4.361,44	4.492,28	4.627,05	4.765,86	4.908,84	5.105,19	5.309,40	5.521,78	5.742,65	5.972,35	6.270,97	6.584,52	6.913,74	7.259,43	7.622,40
Salvador	1.625.6	1.721,00	1.767,04	1.802,38	1.838,43	1.893,58	1.950,39	2.008,90	2.069,17	2.131,24	2.216,49	2.305,15	2.397,36	2.493,25	2.592,98	2.722,63	2.858,76	3.001,70	3.151,79	3.309,38

Fonte: SCT; BAHIATURSA
(*) Dados de 2003 revisados em dez./2004

6.2 ESPAÇO TURISTICO, URBANO E SEUS ELEMENTOS

A escolha do bairro do Pelourinho não é aleatória. Um dos maiores pólos do turismo na Bahia, tornou-se centro histórico de preservação devido ao seu valor simbólico e representativo da história de salvador, da Bahia e do Brasil. A análise dos elementos do espaço turístico será fundamentada em pesquisas realizadas por Lynch (1997) sobre a Imagem da Cidade e também dos estudos de Boullón (2002) sobre o espaço turístico urbano.

Primeiramente, a análise se concentra nos elementos "bairro" e "bordas/limites", que constituem a área de abrangência desta pesquisa. Num segundo momento a análise se expande para os demais elementos contidos neste "bairro", quais sejam: "logradouros/caminhos/pontos nodais/ marcos/setores e roteiros".

6.2.1 O PELOURINHO COMO "BAIRRO" E SUAS "BORDAS/LIMITES"

Quando fundada, a Cidade de Salvador tinha apenas duas praças e o primeiro bairro, aqui construído, foi o Centro Histórico. O Pelourinho e o Carmo surgiram logo em seguida para completar esse centro, fomentados pela busca de espaço por parte das ordens Religiosas. Com a rápida expansão, os bairros cresceram e muitos deles fundiram-se de maneira que hoje não há em registro de sua quantidade exata. Para fins de gestão territorial, a cidade é hoje dividida em 17 zonas político-administrativas. Contudo, tanto pela riqueza intrínseca como em função dos endereçamentos postais, mantém-se a importância dos bairros de Salvador que nos dão uma noção exata da efervescência e cosmopolitismo da Cidade.

Entre os atrativos de Salvador, merecem destaque as Praças Municipal e da Sé, o Elevador Lacerda, a Câmara Municipal, o Paço Municipal, o Palácio Rio Branco, a Santa Casa e Igreja da Misericórdia, o Palácio Arquiepiscopado, a Catedral Basílica, o Terreiro de Jesus, o Largo do Cruzeiro de São Francisco, o Pelourinho com suas igrejas, lojas e praças, e por fim, o Largo do Carmo onde estão o Forte de Santo Antônio e o grande conjunto religioso formado pela Igreja e Convento de Nossa Senhora do Carmo e pela Igreja da Ordem Terceira do Carmo.

FIGURA 13– MAPA TURÍSTICO – CENTRO HISTÓRICO
FONTE: EMTURSA

O Centro Histórico de Salvador não resume somente ao colorido do Pelourinho. Diferente disso, a área que a determina é muito maior e compreende aos primeiros limites da Cidade fundada por Tomé de Souza, indo da Praça Castra Alves até Santo Antônio Além do Carmo.

Tombado pela UNESCO como Patrimônio da Humanidade, o Centro Histórico de Salvador possui milhares de casarões do século XVI, XVII e XVIII. Divide-se em três áreas principais: a Praça Municipal ao Largo do São Francisco, Pelourinho e Largo do Carmo, finalizando com o largo de Santo Antônio Além do Carmo.

O centro de Salvador é o espaço da Cidade onde se pode melhor perceber os diversos períodos que marcaram sua história. A área do Pelourinho já não desempenha o papel que desempenhou no passado por aspectos citados por Horwood e Boyce (apud CORRÊA, 2002), sendo eles:

a) Uso intensivo do solo: o que caracteriza uma maior concentração de atividades econômicas;
b) Ampla escala vertical: a presença de edifícios distinguíveis (Praça Castro Alves);
c) Limitada escala horizontal: limites de extensão que torna possível de ser percorrido a pé;
d) Limitado crescimento horizontal: mais característicos de alguns bairros residenciais;
e) Concentração diurna de acordo ao horário comercial de trabalho;
f) Foco de transportes intra-urbanos: pontos de convergência do tráfego urbano e de ligação com os demais bairros até por transportes verticais;

g) Área de decisões: ponto focal de gestão do território.

Outro aspecto analisado é sua importância no contexto urbano considerado em sua totalidade. As diferentes fases pelas quais passa o Centro da Cidade são oportunamente destacadas em pesquisas realizadas por Villar, para quem:

> "[...] a cidade começa no centro e evolui a partir do centro. O centro fragmenta-se, expande-se, desdobra-se e, por ultimo, ele se renova, retornando aos seus espaços originais para resgatar a historicidade plasmada nas formas paisagísticas, nas esferas sociais e nos arranjos espaciais" (VILLAR, 2003, p.02).

6.2.2 ELEMENTOS DO ESPAÇO TURÍSTICO DO PELOURINHO

Os elementos com potencial para prática do turismo, e por extensão o lazer, permitem que sejam implementados projetos urbanísticos e turísticos, valorizando o espaço urbano em questão. Utilizando-se o Centro histórico do Pelourinho como objeto de estudo da acessibilidade e mobilidade, analisando os elementos turísticos, principalmente os que circulam e abrangem a maior área do Elevador Lacerda, Plano Inclinado Gonçalves e Plano Inclinado Pilar, não deixando, portanto, de buscar em referências turísticas fatores que levaram a influenciar na pesquisa.

Como uma análise do universo dos "logradouros", "marcos", "setores" e "roteiros" da área central, tornar-se-ia demasiadamente exaustiva, optou-se por limitar-se apenas aos bens tombados, ou seja, aqueles que estão sob proteção. O tombamento é um ato administrativo realizado pelo Poder Público com o objetivo de preservar, por intermédio de aplicação de legislação específica, bens de valor histórico, cultural, arquitetônico, ambiental e também de valor afetivo para a população, impedindo que venham a ser destruídos ou descaracterizados.

6.2.2.1 LADEIRAS

- **Ladeira da Conceição da Praia**

Origina-se o batismo da existência, na parte baixa daquela ladeira, da Igreja de Nossa Senhora da Conceição, que foi a primeira casa de oração em que Tomé de Souza se ocupou.

A exemplo da Sé de Palha, o nome daquele outro templo fora copiado de uma das embarcações do primeiro Governador Geral, referindo-se, neste caso, ao batismo da Nau Capitânea da esquadra do 1º Governador Geral. Quanto à ladeira, em 1584, o caminho que

esta na parte sul (da Praça do Palácio), serventia de N. S. da Conceição, onde está o desembarcadouro geral das mercadorias. É desse modo, um dos mais antigos endereços da Bahia.

- **Ladeira da Misericórdia**

Seu batismo oficial é Rua Padre Nóbrega, embora popularmente nunca tivesse sido conhecido por outro nome que não o de Ladeira da Misericórdia.

Enquanto era topônimo desta ladeira, o nome do Padre Nóbrega parece ter dado origem a um neologismo, que, tendo origem na Bahia, incorporou-se ao uso cotidiano em todo o país embora, pelo menos até agora, ainda não esteja dicionarizado.

Oriunda dos primeiros tempos da colonização e situada no centro histórico, esta via ganhou o nome daquele religioso num período mais recente - por volta dos anos 60 - em que as indicações de endereços eram feitas por setas de madeira afixadas em postes do mesmo material. Registra a versão da filologia (origem das palavras) popular que o tempo, danificando a placa de madeira, apagou parte do nome Nóbrega, do qual restaram apenas as duas últimas sílabas “brega”. Aquela via era uma zona de meretrício ou, como se dizia nos tempos mais antigos, levava aos 'locais do pecado'.

- **Ladeira da Montanha**

Esse batismo resulta da presença de uma ladeira e de uma rua localizadas em uma montanha.

FIGURA 14 – LADEIRA DA MONTANHA
FONTE: EMTURSA

Daí o seu nome de Ladeira da Montanha. Esta é caminho recente, se cronologicamente comparada com as demais. Seu projeto de implantação - com o nome de 'Rua da Montanha' - foi elaborado em 1873, pelo engenheiro Francisco Pereira Aguiar, mas só seriam aprovados cinco anos mais tarde a autorização para construção.

As encostas da ladeira, além do referencial histórico, guardam muito da memória sócio-antropológica da cidade. As famosas 'casas de tolerância' do passado, apesar da triste condição social dos seus moradores, eram recantos da boemia da Velha Bahia. Os casarões que abrigaram as chamadas 'mulheres da vida' em tempos passados foram espaços democráticos já que receberam pessoas que hoje ocupam postos de destaque na sociedade e também marginalizados.

- **Ladeira da Ordem Terceira de São Francisco**

Esta via situa-se ao lado esquerdo da Igreja de São Francisco e, juntamente com o Convento da Ordem, forma um dos complexos monumentais mais importantes de Salvador.

O conjunto origina-se do Convento dos Franciscanos, fundado em Salvador no ano de 1587, mas cujo projeto principal somente seria desenvolvido a partir de 1686, por Frei Vicente das Chagas, e dada por concluída em 1782, quando foram assentados os azulejos.

A fachada da igreja principal está voltada para uma praça muito alongada, onde está localizado o elemento típico das urbanizações franciscanas - o cruzeiro - que dá nome ao local. O Largo do Cruzeiro de São Francisco articula-se com o Terreiro de Jesus formando um dos mais interessantes espaços urbanos de Salvador, delimitado, na sua maior parte, por construções da metade do século passado.

No imóvel de número 8 do Largo do Cruzeiro, uma construção do século XVII atualmente ocupada pela União Espírita da Bahia, nasceu o poeta Gregório de Matos, o Boca do Inferno.

- **Ladeira da Praça**

A praça não tinha nome, pois era a única existente na cidade. A ladeira abria-se ao lado esquerdo da Casa da Câmara e Cadeia.

Como trecho aladeirado também não tinha nome, ficou sendo Ladeira da Praça, um batismo que sobrevive até hoje, mesmo depois de a Praça (hoje Municipal) ter passado por vários batismos.

- **Ladeira da Preguiça**

Depois das ladeiras da Misericórdia e da Conceição, esta foi construída para mais uma opção de acesso de mercadorias do porto para a cidade, mercadorias essas que eram transportadas em carretões puxados a bois e empurrados por escravos que alegavam ser este um trabalho muito pesado e que, por isso, dava preguiça. Daí ter ficado conhecida como Ladeira da Preguiça.

- **Ladeira do Boqueirão**

Denominação que ainda hoje indica a ladeira existente entre as ruas Direita de Santo Antônio e dos Adobes, tem sua origem na Irmandade de Nossa Senhora do Boqueirão, que existiu na Igreja de Santo Antônio Além do Carmo com o nome de Irmandade de Homens Pardos.

Desapareceram a irmandade e a capela, porém do batismo da trincheira ali existente origina-se a denominação que permanece em uso na atualidade. Historicamente sabe-se que, em 1826, a entidade requereu ao Vice-rei Vasco Fernandes César de Menezes licença para construir uma capela nos limites das defesas existentes na Rua Direta de Santo Antônio, em local já então conhecido como Trincheira do Boqueirão. Boqueirão é palavra usada na Bahia para designar "saída larga de um campo, depois de uma estrada estreita", o que se aplica hoje ao local conhecido por esse nome.

- **Ladeira do Taboão**

Quando do encerramento do Rio das Tripas, após a invasão holandesa, foram encontradas embaixo do quintal do Convento de São Francisco grossas vigas enterradas, supôs-se que ali existiria uma ponte ou simplesmente um apanhado de tábuas postas sobre essas vigas. Esse lugar, por tal motivo, ficaria conhecido como Rua do Taboão.

FIGURA 15 – RUA E LADEIRA DO TABOÃO
FONTE: EMTURSA

6.2.2.2 Igrejas – Catolicismo

No Século XIX, o som que mais ecoava pelas ladeiras de Salvador era o som do dobrar dos sinos de suas matrizes. Logo no alvorecer, as igrejas convidavam, através destes sons, seus fiéis para a primeira missa do dia. As horas também soavam pelos sinos que, em dias de festa, acompanhando a atmosfera da cidade, tornavam-se mais ouriçados.

Nesta cidade, que leva o nome do Salvador, concentram-se tantas igrejas que, sejam elas suntuosas ou humildes, tradicionais ou inovadoras, fazem com que o soteropolitano sinta-se mais próximo dos céus e, de fato, abençoado por todos os santos.

Há quem conte que na cidade existam 365 igrejas, uma para cada dia do ano. As igrejas tiveram importante papel na povoação da cidade e na consolidação do Império Português, pois cada uma delas reunia um povoado fazendo assim com que, em 1887, já fossem registradas 79 matrizes.

A igreja de Nossa Senhora da Graça foi construída a mando de Catarina Paraguaçu. A primeira igreja da cidade é a da Ajuda, também conhecida como a Sé de Palha e construída pelos jesuítas. A primeira capela foi a de Nossa Senhora da Conceição, construída por Thomé de Souza, logo quando aportou na Baía de Todos os Santos. A igreja em si foi pré-fabricada em Portugal e importada anos depois.

FIGURA 16 – IGREJAS LOCALIZADAS NO CENTRO HISTÓRICO
FONTE: ARQUIVO PESSOAL

Salvador abriga um grande número de templos católicos. Alguns são verdadeiras obras de arte, construções seculares que carregam traços de diferentes povos e culturas. São exemplos memoráveis a Igreja da Ordem Terceira de São Francisco, único exemplar no Brasil com fachada em pedra lavrada (origem do barroco espanhol); Igreja de Nossa senhora do Rosário dos Pretos, construída pelos negros, possuindo um cemitério de escravos em seu interior; Igreja de N. Sr. do Bonfim, a mais famosa por reverenciar o protetor dos baianos e a Catedral Basílica, sede do Bispo no Estado.

6.2.2.3 Praças

As praças estão entre os mais importantes espaços públicos urbanos, desde os tempos da Colônia. Das ajardinadas e sofisticadas às de comunidades simples, das de simples campo de jogos às de complexo centro poliesportivo, as praças são ponto de convergência para a população, local de lazer, encontros, comércio, eventos políticos, entre outros.

Em Salvador, priorizando o conceito da qualidade de vida, a Prefeitura e a iniciativa privada reuniram esforços para que as praças fossem revitalizadas e multiplicadas. Estes espaços passaram pelo processo de urbanização e paisagismo, sendo transformadas em áreas ajardinadas que além de embelezarem a cidade, propiciam a melhoria da qualidade de vida dos moradores e visitantes, constituindo-se, hoje, em uma boa opção de lazer.

As praças de Salvador são espaços de convivência, presentes em todos os bairros onde é possível ver desde crianças correndo e brincando ao ar livre, aposentados batendo papo e relembrando velhas histórias, pessoas simplesmente passeando, até casais de namorados.

Muitas delas foram palco de grandes acontecimentos históricos da cidade, como a Praça Municipal, da Piedade e da Sé.

- **Praça da Sé**

Local onde, a partir de 1553, foi erguida a velha Sé da Bahia, um dos mais suntuosos templos das Américas na época. Em 1933, a Igreja da Sé Primacial que foi demolida para a implantação do sistema de transporte de bondes da Companhia Linhas Circular de Carris da Bahia, passando a caracterizar-se como principal terminal de transportes urbanos da cidade por longo tempo.

Com o novo projeto foi extinta a sua função de terminal de transportes, tornando-a sua extensão um espaço de convivência e entretenimento ou simplesmente de passagem. Houve ainda, o resgate da memória da Igreja da Sé, concedendo destaque aos monumentos situados em seu entorno.

FIGURA 17 - PRAÇA DA SÉ
FONTE: EMTURSA

São os principais atrativos:

- A evidenciação das fundações da Igreja da Sé, realizada por prospecções arqueológicas;
- No belvedere da Sé, a construção de um centro cultural e de lazer;
- O monumento da "Cruz Caída", de autoria do artista plástico Mário Cravo, rememorando o fato da demolição da Igreja;
- O Memorial das Baianas;

- Iluminação cênica visando destacar e valorizar os elementos de fachada dos monumentos daquele sítio.
- O Monumento a Thomé de Sousa, o fundador da cidade;
- O monumento a D. Pero Fernandes Sardinha, primeiro Bispo do Brasil;
- A fonte cibernética sonorizada.

6.2.2.4 Bairros

Embora a fundação da cidade de Salvador tenha sido planejada pela coroa portuguesa e projetada pelo mestre de obras português Luiz Dias (responsável pelo plano inicial de Salvador), o crescimento da capital, através das décadas, deu-se de forma espontânea. Os muros da cidade fortaleza foram sendo ultrapassados na direção do Carmo e da atual Praça Castro Alves.

Quando fundada, a cidade tinha apenas duas praças e o primeiro bairro, aqui constituído, foi o Centro histórico. O Pelourinho e o Carmo surgiram logo em seguida, fomentados pela busca de espaço por partes das ordens religiosas.

Com a rápida expansão, os bairros cresceram e muitos deles fundiram-se de maneira que hoje não há um registro de sua quantidade exata. Para fins de gestão territorial, a cidade é hoje divida em 17 zonas político-administrativas. Contudo, tanto pela riqueza intrínseca como em função dos endereçamentos postais, mantém-se a importância dos bairros de Salvador que nos dão à noção exata da efervescência e cosmopolitismo da cidade.

- **Carmo**

Batismo extenso e curioso, mas que dá uma idéia exata do crescimento da cidade para além das “Portas do Carmo”, que ficavam na altura do Largo do Pelourinho, sendo conhecidas anteriormente como Portas de Santa Catarina.

Em 1586 chegaram à Bahia os primeiros Carmelitas Descalços, instalando-se no Monte Calvário, fora dos “muros da cidade”. Em 1592, os padres receberam de doações capelinhas e casas no mesmo local onde hoje se encontra a Igreja, o Convento e o Museu do Carmo. Lá pode ser encontrado um grande acervo de peças sacras.

Posteriormente (1594-95), os mesmo doadores (Cristóvão Daltro e esposa) fundam uma capela primitiva, tendo Santo Antônio como orago (santo da invocação que dá o nome a

uma capela ou templo). Esta capela se localizava no extremo norte da cidade, de onde se divisava o porto e grande parte da Baía de Todos os Santos e aonde viria a se localizar a fortaleza também batizada com o nome do santo.

FIGURA 18 – BAIRRO DO CARMO
FONTE: ARQUIVO PESSOAL

6.2.2.5 Ruas

- **Rua Chile – Centro**

Tão antiga quanto à própria cidade de Salvador, fundada em 1549 por Thomé de Souza, a rua que hoje tem nome de Rua Chile já foi chamada de Rua Direita dos Mercadores, Rua Direita das Portas de Santa Luzia e Rua Direita do Palácio.

Em julho de 1902 recebeu o novo nome como homenagem do governo baiano ao país andino o 'Duas América', por ocasião da chegada de uma esquadra da Marinha de Guerra Chilena na costa baiana.

Considerada como a primeira rua da capital baiana, tornou-se o centro comercial de Salvador nas décadas de 40 e 50, sendo o local de convergência das atividades socioculturais e políticas da cidade sendo ”a rua mais elegante e de maior movimento”. Foi sede do primeiro “shopping center” da capital, o Duas Américas. Nos tempos de glória, a Rua Chile atraía políticos, intelectuais e boêmios e casais de namorados que se encontravam nos finais de tarde. A rua também hospeda o Palace Hotel, que já hospedou a família Real Britânica.

- **Rua da Ajuda**

Existe desde os primeiros tempos da construção da cidade. Seu primeiro traçado foi paralelo ao da Rua dos Mercadores - atual Rua Chile - e ligava, também, os dois pontos extremos da cidade que ficavam onde hoje é a Praça Castro Alves.

O nome faz homenagem à padroeira da primeira igreja de Salvador construída pelos jesuítas - Nossa Senhora da Ajuda, que foi também a primeira Sé do Brasil. Ao ser construída uma 'igreja nova' com o objetivo específico de ser a Sé Primacial, a Rua da Misericórdia foi bloqueada no sentido do Colégio dos Jesuítas. Muito tempo depois, este templo foi derrubado e abriu-se um espaço que passou a ser conhecido como a Praça da Sé.

- **Rua da Misericórdia**

O batismo dessa rua se deve à presença ali, desde os primeiros tempos da colonização, da Igreja e Hospital da Santa Casa da Misericórdia.

Fato historicamente comprovado é que a Irmandade e Casa da Misericórdia não existiam na Bahia nos primeiros anos que se seguiram à chegada do primeiro Governador Geral, Tomé de Souza, e já estava construída em 1572, ano do falecimento de terceiro governador geral, Men de Sá.

- **Rua do Taboão**

A origem desse nome é das mais controversas entre os pesquisadores. Alberto Silva, por exemplo, defende para a origem do batismo a grande quantidade de “tábua” existente no alagadiço que havia naquela área.

O batismo talvez possa mais logicamente ser explicado conhecendo-se o fato de que ao ser feito “o encanamento do Rio das Tripas”, encontram-se no baixio do Quintal de São Francisco, vigas enterradas de cima para baixo, de 25 a 30 palmos. Esses suportes levaram alguns pesquisadores a supor o desaparecimento de uma ponte (ou um taboão) que ali teria existido para a travessia dos passantes, que seguiam com destino aos bairros então situados mais distantes da “povoação grande”.

- **Rua Gregório de Matos – Centro Histórico**

Batizada em homenagem ao poeta, popularizado pelo apelido de Boca do Inferno, nascido na Bahia em 1633. Anteriormente, era nomeado de Maciel de Baixo, ao tempo da fundação da Cidade da Bahia, era conhecido como o "Caminho dos Soldados", por ser através dele que chegavam até a fortificação de Santa Catarina os componentes da guarnição da Porta Norte da Cidade.

6.2.3 PELOURINHO, TURISMO, IDENTIDADE E CONSUMO CULTURAL.

O desenvolvimento turístico no Estado da Bahia, mas ainda em Salvador, sua capital, prever para o final do século um crescimento de 7% ao ano a exemplo do século passado em que no ano de 2000 houve um recebimento de 4.100.000 turistas, gerando uma receita de aproximadamente um bilhão de dólares. Diante de tamanho crescimento no plano turístico da cidade o Governo do Estado da Bahia investe milhões de dólares apenas em divulgação dos seus atrativos turísticos. Num outro dado, o Brasil ocupa o ranking internacional de "paises turísticos" uma modestíssima 47ª posição (dado de 1995), o que sinaliza um imenso potencial a ser conquistado.

A tentativa de recuperar o centro antigo de Salvador com fins turísticos é projeto desde o ano de 1975. Com o processo de modernização e dinamismo das parcelas do centro da cidade proporcionou um grande impacto sobre a estrutura interna da cidade, acarretando um primeiro esvaziamento da área histórica de Salvador.

É evidente que, dentro de um quadro como este, uma cidade com a densidade histórica e a pluralidade cultural de Salvador, e uma área como o Pelourinho, apresentavam um fantástico potencial para o desenvolvimento do turismo. E é por isso que é pensada a primeira intervenção na área. Em 1967 é criada, pelo Governo Estadual, o Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia – IPAC, cuja primeira preocupação foi justamente transformar o Pelourinho e o Centro Antigo de Salvador num centro turístico.

Do inicio dos anos 70 ao inicio dos anos 90 do século XX, sucederam-se aproximadamente 20 planos e projetos para a área.

O maior lastro pelo qual se erguiu esta atual intervenção é inegavelmente aquele fornecido pelo movimento cultural negro que se firmou ao longo desses anos.

Somente em 1985 a área intitulada Centro Histórico de Salvador tornou-se homologado o tombamento, pela UNESCO, do Patrimônio Cultural da Humanidade.

Dentro do perímetro tombado estão arruamentos antigos, conservados no todo ou em parte, as Praças e Largos de origem e as edificações religiosas que testam a exuberância do Barroco, a exemplo a Igreja do Convento de São Francisco, totalmente revestida de telha dourada no seu interior e da frontaria da sua ordem terceira, primorosamente esculpida na mais dócil pedra.

6.3 O PLANEJAMENTO TURISTICO E O PLANEJAMENTO URBANO

O ato de planejar não envolve somente o fato de pensar em cada elemento que compõe o espaço, mas também na articulação destes entre si e com o contexto em que estão inseridos.

Um dos modos mais conceituados e estudados para planejar a cidade é o Plano Diretor Municipal que engloba toda área urbana, podendo ou não existir um Plano Diretor específico como foi o caso do Pelourinho.

6.3.1 O PLANO DIRETOR DO PELOURINHO – PLANDIP

A CONDER, Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador e a Fundação do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia, a FPACBA, trouxeram a público o Plano Diretor do Pelourinho – PLANDIP – ainda no governo do Sr. Roberto Santos. (décadas de 70 e 80)

Por ser um raríssimo conjunto histórico urbano, de excepcional valor cultural e estético no quadro geral da história e do futuro brasileiro, o PLANDIP, foi considerado de suma importância para a Bahia e o Brasil.

O gancho da área, já na década de 1960, segundo o Plano Diretor, era de avançado estado de deterioração dos imóveis, de função predominantemente residencial, com comércio e serviços aliados a esta função; de prostituição; de preços baixos dos imóveis e locação; ausência de serviços básicos à vida da população. Devido a essa degradação do Pelourinho deixou de ser uma área de intima conexão à vida cultural, social e econômica da cidade, assim tratada pelo Plano Diretor.

Sob intervenção do Poder Público, o PANDIP cria um novo quadro na área, com um planejamento de revitalização, restauração e valorização da parte histórica da cidade.

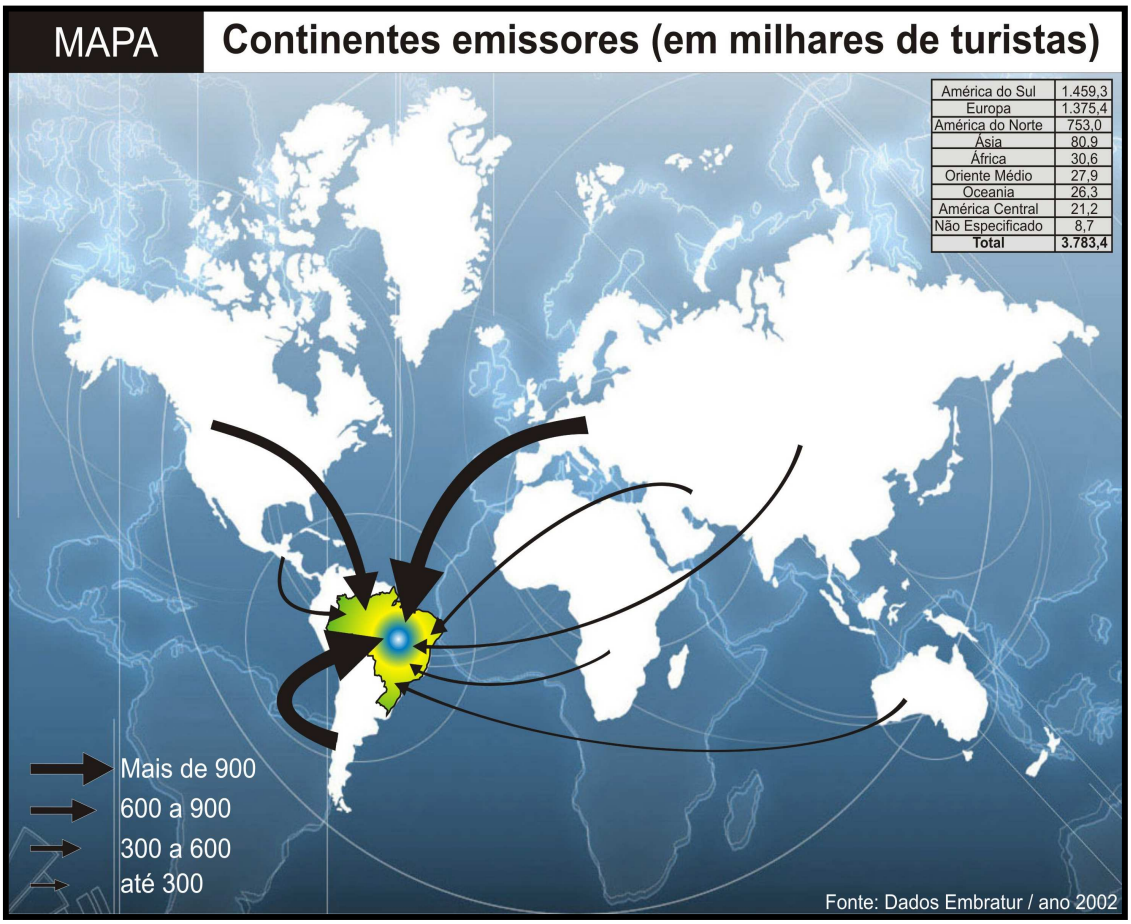
Intensificando o investimento, o Pelourinho se tornará o pólo turístico que possui renda de milhões de dólares anuais e que mostraram em suas ruas, ladeiras, praças, monumentos à cultura que colonizou Salvador, a Bahia e o Brasil.

Para evitar o "irreversível arruinamento", o Plano estabeleceu a necessidade de sua articulação com o Plano de Desenvolvimento Urbano – PLANDURB, também em elaboração na mesma época. Para realizar estas duas ações, o PLANDIP foi dividido em 3 (três) programas, a saber, o Modelo de Ocupação Físico–social; o Modelo Operacional de Recuperação e Restauração Físico-ambiental e Cadastro; e, por fim, o Modelo de Proposições Institucionais. Cada um destes Programas foi subdividido em vários Projetos e etapas.

7. PERFIL DO TURISMO MUNDIAL E NACIONAL

7.1 PERFIL DO TURISMO EM GERAL

Na última década, em decorrência da magnitude do crescimento econômico observado pelas principais potências mundiais, o fluxo de turistas mundiais apresentou resultados surpreendentes. No Brasil o reflexo dessa dinâmica mundial do turismo, com médias de crescimento elevadas. Neste mesmo período, de 1990 a 2002, o país registrou um aumento de chegadas de turistas da ordem de 245%, superando a taxa de crescimento mundial, atingindo um patamar de 3,7 milhões de turistas em 2002, conforme ilustra o mapa a seguir. Em média, estes números representam 0,5% do número total de chegadas mundiais, participação relativamente baixa, visto que, a extensão territorial brasileira, em metros quadrados, representa 6,4% do total do planeta e seu PIB 0,8% da riqueza mundial.



MAPA 01 – CONTINENTES EMISSORES DE TURISTAS
FONTE: Embratur

7.2 PERFIL DO TURISMO NO BRASIL

Agrupam-se os turistas domésticos do Brasil em dois segmentos: o primeiro constituído por viajantes com renda familiar mensal inferior a US$ 1 mil, equivalente à época da pesquisa FIPE/Embratur à R$ 2.760,00 e, o outro segmento, com renda superior a US$ 1 mil. Sendo assim admite-se que o turista no conceito "imaginado" – é aquele indivíduo que viaja e que dispõe de renda familiar mensal superior a US$ 1 mil, ora chamado Grupo Consolidado. Não significando que indivíduos com renda inferior a US$ 1 mil (mercado em formação) não realizem viagens de turismo.

Motivos de viagens para os indivíduos do grupo consolidado norteiam em volta do lazer com 82,1% contra 78,4% do Grupo em Formação (GF). Dentro deste motivo de viagem é notória a predominância da motivação Visita a Amigos e Parentes (VAP) no Grupo em Formação – 38,8% contra 24,1%. Tomando como parâmetro as proporções dos fluxos intra-regionais entre os grupos o em formação é superior ao consolidado com 75,7% contra 63,1%, na média das regiões (MATRIZ 5 E 6).

Matriz Região X Região: Participação intra-regional do turismo no Brasil do Grupo Consolidado, em números de turistas (em %)					
	NORTE	NORDESTE	SUDESTE	SUL	CENTRO OESTE
NORTE	52,7				
NORDESTE		68,4	→	Média: 63,1	
SUDESTE			64,5		
SUL				66,4	
CENTRO OESTE					13,2

TABELA 5 - PARTICIPAÇÃO INTRA-REGIONAL DO TURISMO NO BRASIL DO GRUPO CONSOLIDADO, EM NÚMEROS DE TURISTAS (EM %)

Matriz Região X Região: Participação intra-regional do turismo no Brasil do Grupo em Formação, em números de turistas (em %)					
	NORTE	NORDESTE	SUDESTE	SUL	CENTRO OESTE
NORTE	46,3				
NORDESTE		87,4	→	Média: 75,7	
SUDESTE			76,6		
SUL				82,4	
CENTRO OESTE					44,9

TABELA 6 - PARTICIPAÇÃO INTRA-REGIONAL DO TURISMO NO BRASIL DO GRUPO EM FORMAÇÃO, EM NÚMEROS DE TURISTAS (EM %)

Ainda assim o deslocamento de viagem do Grupo Consolidado (GC) é maior devido à capacidade de gosto maior por razão de maior nível de prazer, e maior permanência média, uso de transportes mais rápidos, seguros e confortáveis, meios de hospedagens com conforto e com recursos. Como indicadores de qualidade, relativo ao aspecto hospedagem o grupo consolidado exige meios mais confortáveis e com mais serviços nas viagens. (GRÁFICO 1) superior ao grupo em formação.

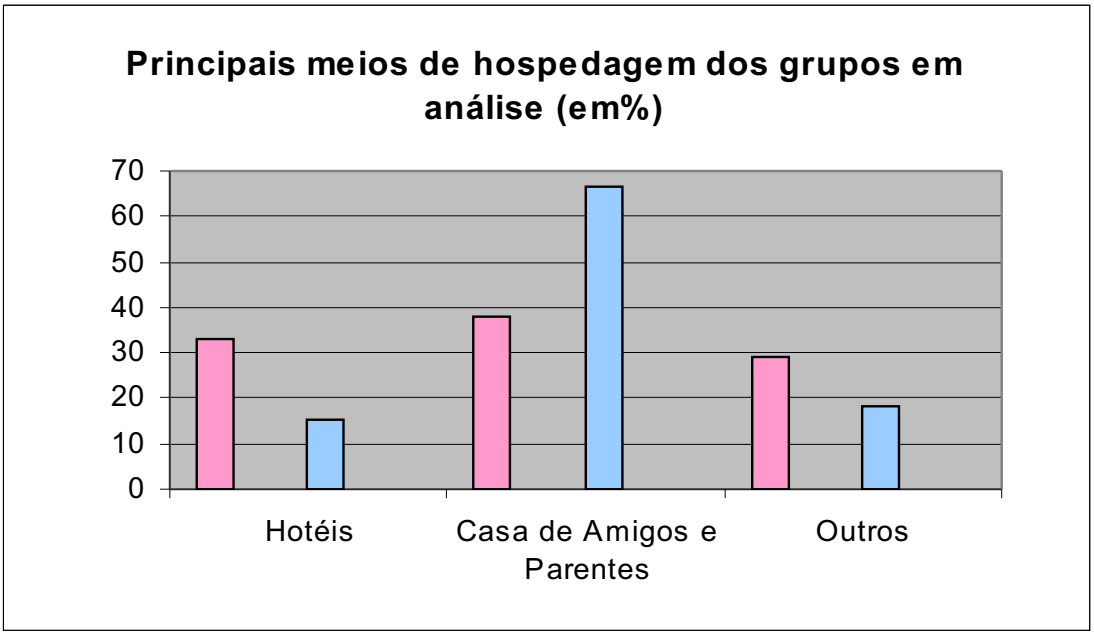


GRÁFICO 1 – PRINCIPAIS MEIOS DE HOSPEDAGENS DOS TURISTAS (%)

De forma análoga às hospedagens, os parâmetros comparativos para os meios de transportes observam-se com a predominância de melhor qualidade nas viagens dos indivíduos do GC (GRÁFICO 2).Considerando as "Viagens Aéreas" como indicador de melhor qualidade, o GC representa 27,9% contra 11,2% de usufruto do serviço. Já para o grupo em formação o principal meio de transporte é o "ônibus de linha", considerada menos qualidade relativa com 34,6% contra 10,0%.

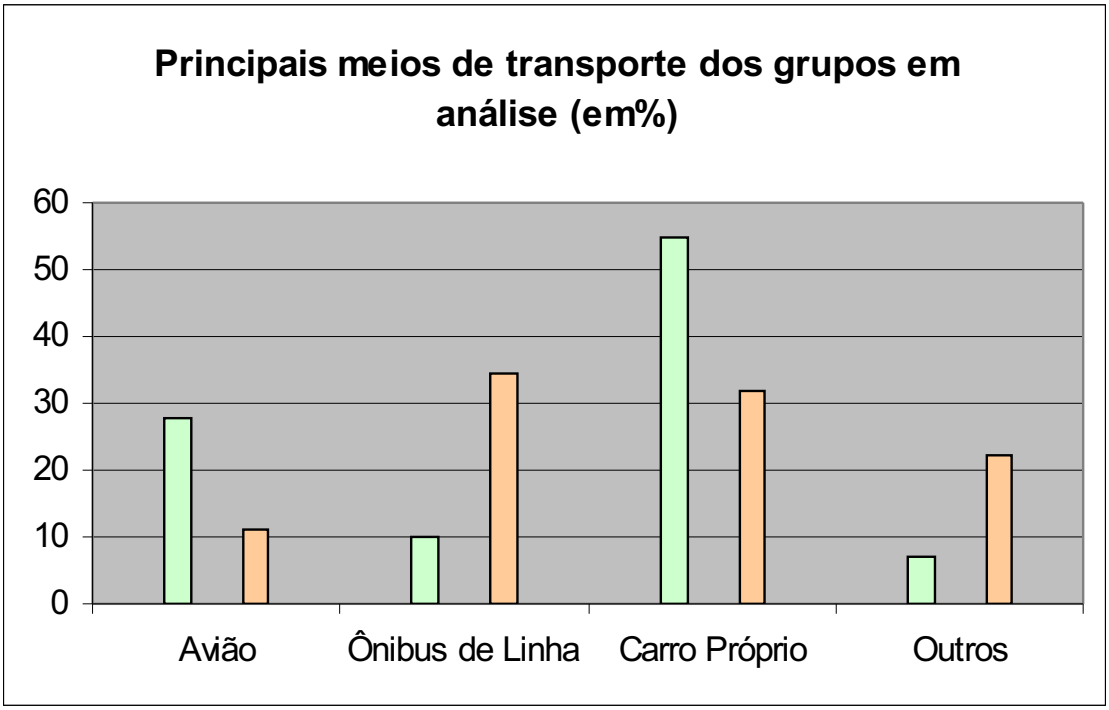


GRÁFICO 2 - PRINCIPAIS MEIOS DE TRANSPORTES DOS TURISTAS (%)

Levando em conta que as Agências de Viagens determinam a melhor qualidade das viagens apresentando e assegurando transporte, hospedagem, receptivos, passeios turísticos, entre outros serviços. Estes serviços fornecidos são esperados os maiores percentuais pelos indivíduos do GC, conforme GRÁFICO 3, apresentando 17% dentro destes serviços contra 7,6% pelo GF. Os principais serviços utilizados pelos indivíduos do grupo consolidado são: hospedagem (93,0%) e transporte (89,4%)

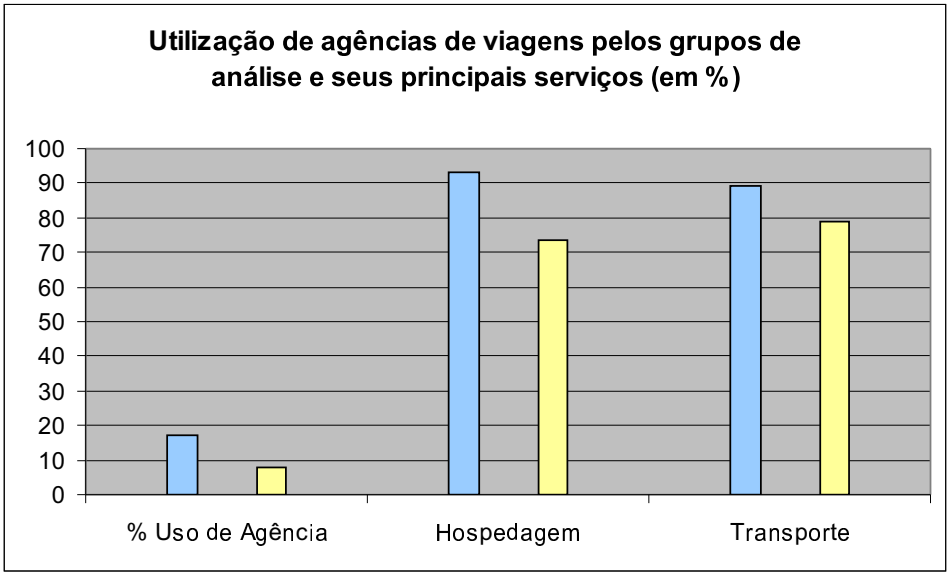


GRÁFICO 3 – UTILIZAÇÃO DE AGÊNCIAS DE VIAGENS POR TURISTAS

Outro fator que iremos utilizar como indicador do turismo é o gasto com viagem. Este indicador, mesmo em termos relativos, cresce com a renda, até pelo menos 20 salários mínimos, conforme TABELA 7. Em termos absolutos, os gastos médios (no valor de R$ 1.847,00) das famílias com renda superior a 15 salários mínimos (SM) (TABELA 8).

Consumo de turismo em função da renda		
Classe de SM	**(%) da População**	**(%) do Gasto**
1	24,8	1,34
2 a 4	52,6	1,57
4 a 6	8,6	1,73
6 a 10	6,3	1,74
10 a 12	1,4	2,3
12 a 16	2,3	2,2
16 a 20	0,4	2,6
Mais de 20	3,6	2,6
Total	**100**	**1,6**
Fonte: Embratur/FIPE		

TABELA 7 – CONSUMO DE TURISMO EM FUNÇÃO DA RENDA

Gasto médio das viagens familiares por classe de renda (em R$)	
Classe de Renda em SM	**Total**
0 a 4	341,58
4 a 15	876,57
Mais de 15	1847,44
Total	709,67
Fonte: Embratur/FIPE	

TABELA 8 – GASTO MÉDIO DAS VIAGENS FAMILIARES POR CLASSE DE RENDA

No início do século XXI o volume de viagens nacionais supera as internacionais, registrado em dezembro de 2003 a participação de 56,7% (GRAFICO 4), superior, portanto, ao mês anterior (53,9%) devido à recuperação proporcional das viagens domesticas neste mês, em relação às viagens ao exterior.

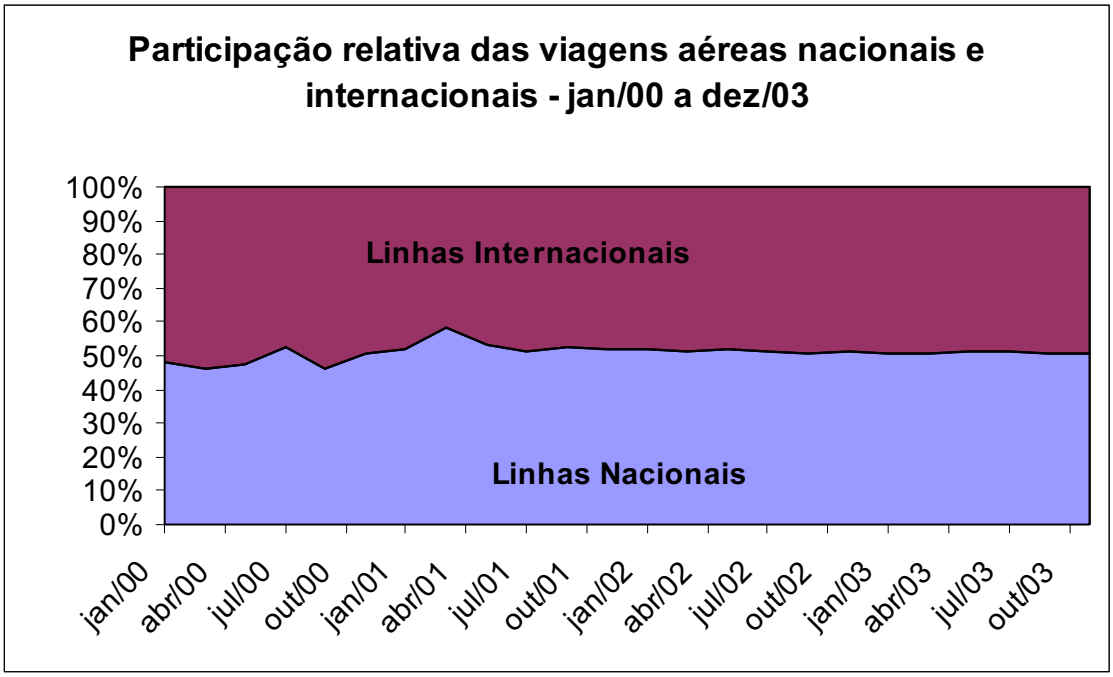


GRÁFICO 4-PARTICIPAÇÃO RELATIVA DAS VIAGENS AÉREAS NACIONAIS

Com uma receita de US$ 278 milhões e despesa de US$ 206 milhões, resultando em um saldo de US$ 72 milhões, o ano de 2003 é o primeiro com saldo positivo da última década (GRÁFICO 5). Estas viagens internacionais de modo acumulado no ano de 2003 registram um saldo positivo de US$ 197,4 milhões o que reflete na ascensão do turismo para os próximos anos com uma expectativa de melhora de serviços, infra-estrutura, entre outros.

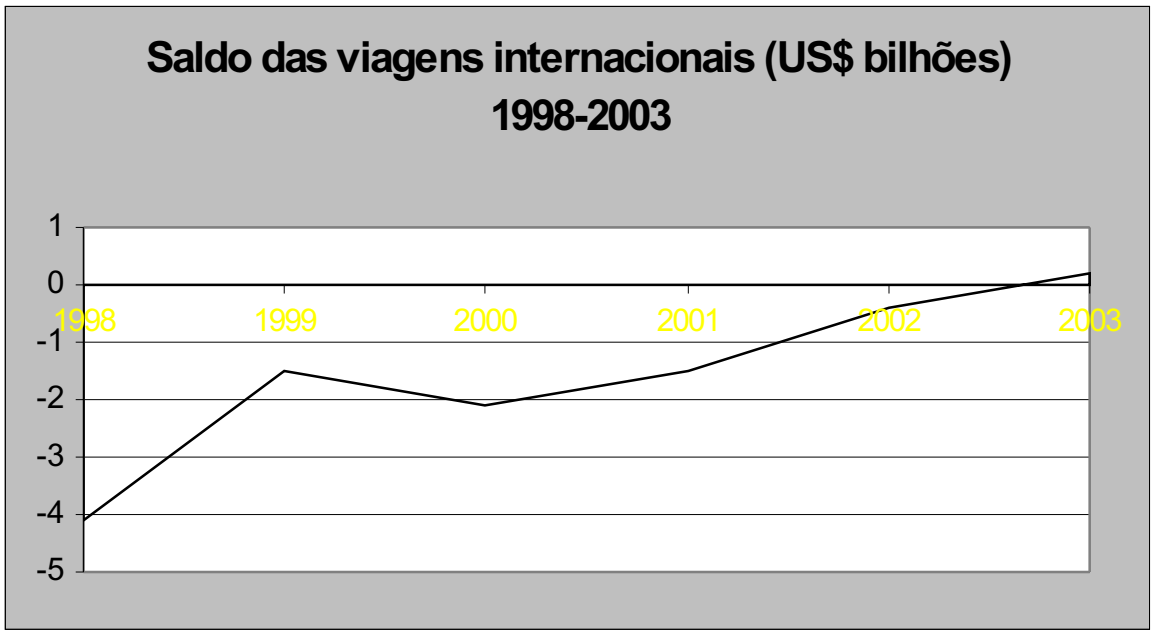


GRÁFICO 5-SALDO DE VIAGENS INTERNACIONAIS

7.3 PERFIL DO TURISMO EM SALVADOR

Partindo agora para uma análise mais local na cidade de Salvador onde, no primeiro semestre de 2002, atingiu um total de 768.688 turistas dos quais 58.152 estrangeiros, distribuídos por residência permanente de acordo com a TABELA 9.

Fluxo Global de Turistas Estrangeiros (*) Salvador, Janeiro-Junho 2002		
País	**Número de Turistas**	**Participação(%)**
EUA	10.379	17,85
França	8.818	15,16
Alemanha	6.957	11,96
Portugal	5.861	10,08
Itália	5.028	8,65
Argentina	3.316	5,70
Inglaterra	3.159	5,43
Chile	2.380	4,09
Espanha	2.326	4,00
Suiça	1.799	3,09
Bélgica	892	1,53
Uruguai	829	1,43
Holanda	592	1,02
Áustria	569	0,98
Japão	536	0,92
Outros	4.711	8,11
TOTAL	**58.152**	**100,00**

Fonte: BahiaTursa - FNRHs/BOHs/Pesquisas de Turismo Receptivo
(*) Nota: Fluxo hoteleiro e extra-hoteleiro, dados preliminares sujeitos a revisão.

TABELA 9-FLUXO DE TURISTAS ESTRANGEIROS EM SALVADOR

Alguns acontecimentos históricos, como o de 11 de setembro de 2001 e também atividades bélicas reduzem as viagens. Mas cada vez mais se tem a consciência de que a viagem de férias não é algo supérfluo que pode ser dispensado por qualquer razão, no máximo pode ser adiado. Dos 768.68 turistas que no primeiro semestre de 2002 visitam Salvador, 710.536 eram oriundos de mercado emissores nacionais. A distribuição deste por Estado de residência permanente está na TABELA 10.

Fluxo Global de Turistas Nacionais (*) Salvador, Janeiro-Junho 2002		
Estado	**Número de Turistas**	**Participação(%)**
Bahia	234.100	32,95
São Paulo	159.421	22,44
Rio de Janeiro	87.381	12,3
Minas Gerais	35.606	5,01
Sergipe	33.986	4,78
Distrito Federal	30.099	4,24
Pernambuco	25.409	3,58
Paraná	14.033	1,97
Rio grande do Sul	13.765	1,94
Ceará	10.061	1,42
Goiás	8.601	1,21
Alagoas	8.486	1,19
Espírito Santo	7.145	1,01
Rio Grande do Norte	6.979	0,98
Paraíba	6.674	0,94
Outros	28.790	4,04
TOTAL	**710.536**	**100,00**

Fonte: BahiaTursa - FNRHs/BOHs/Pesquisas de Turismo Receptivo
(*) Nota: Fluxo hoteleiro e extra-hoteleiro, dados preliminares sujeitos a revisão.

TABELA 10-FLUXO DE TURISTAS NACIONAIS EM SALVADOR

Para os turistas nacionais houve aumento do fluxo relativo ao mesmo período do ano passado, 2,7%. Não se deve esquecer que o turismo é uma história de sucesso, como querem os técnicos da OMT, não apenas em referência à importância econômica, à grande capacidade de gerar empregos, aos benefícios decorrentes da sustentabilidade do turismo. Aqui no Brasil a classificação dos viajantes como estatísticas de turismo são desenvolvidas através de um deslocamento se temporário ou permanente.

No esquema demonstrado abaixo é alto explicativo para compreender esta classificação de viajantes. Intuitivamente a grande maioria das pessoas consegue perceber a relação existente entre transporte e turismo. O GRAFICO 6 demonstra a participação de turista em cada um dos segmentos de transportes, considerando que este serviço pode ser tido como atividade meio que interliga a origem de uma viagem turística a um determinado

destino (e vice-versa) ou que interliga vários destinos turísticos entre si (primários e secundários). (FIGURA 18)

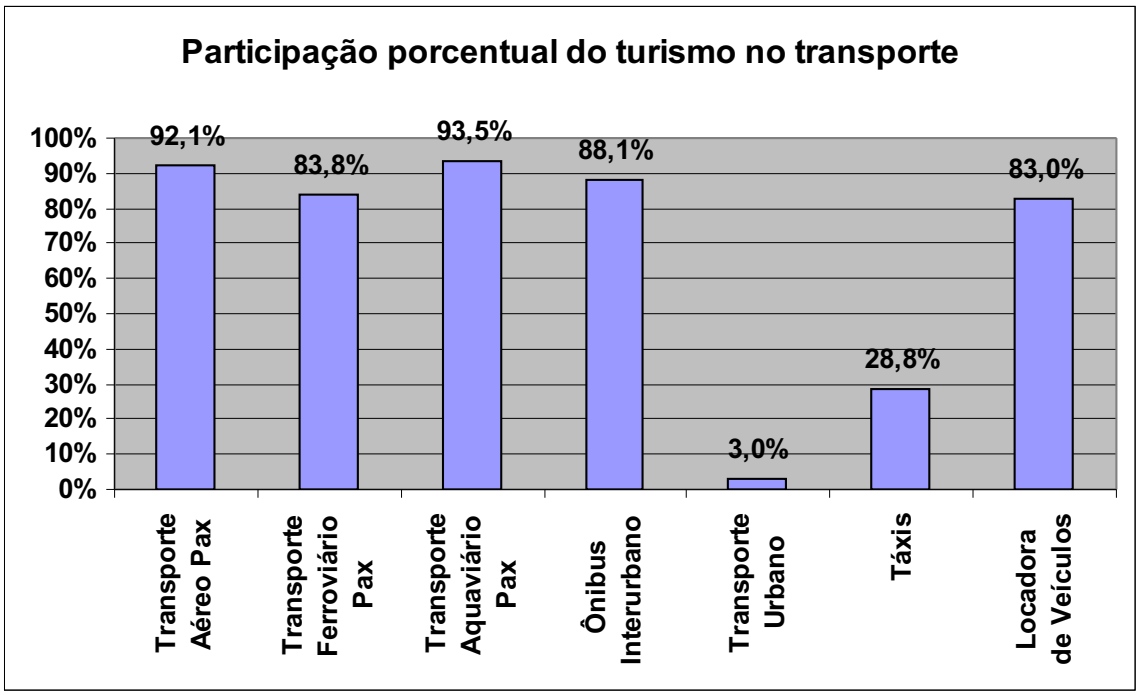


GRÁFICO 6- PARTICIPAÇÃO PERCENTUAL DO TURISMO NO TRANSPORTE

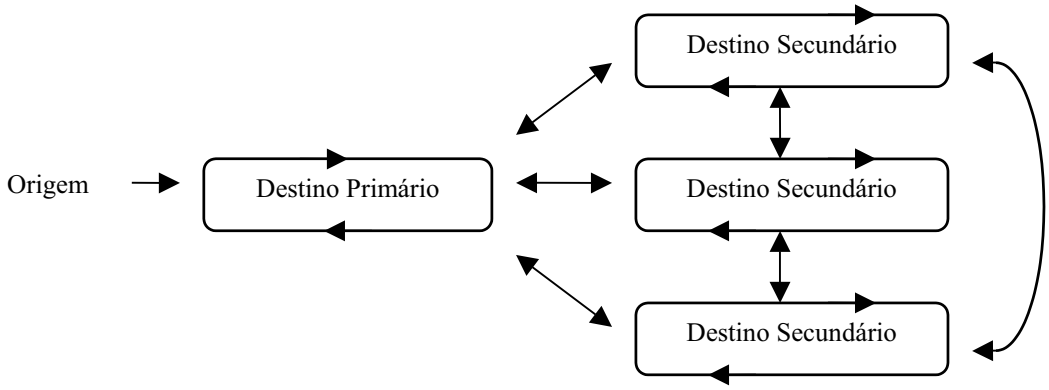
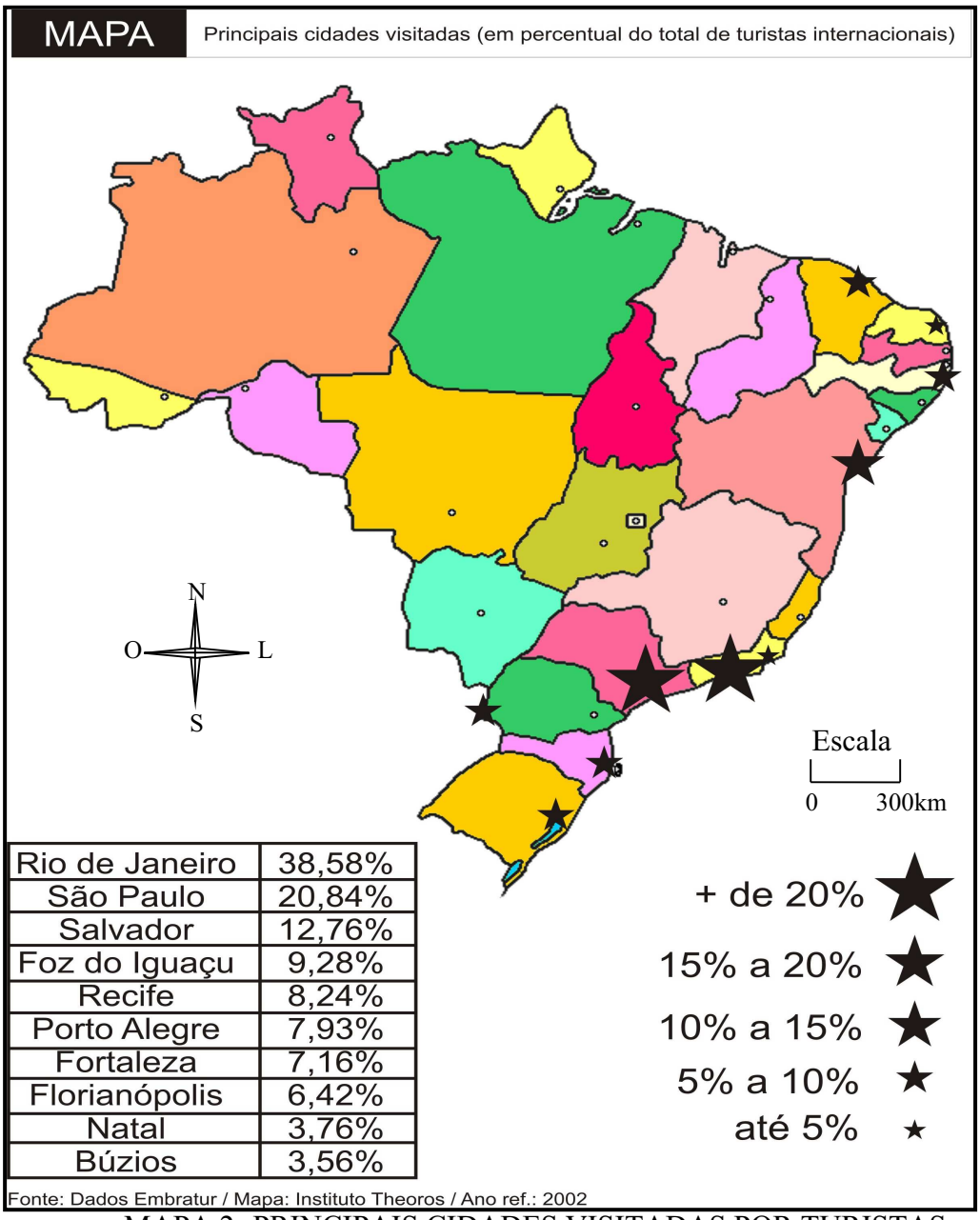


FIGURA 19- FLUXOGRAMA DE ORIGEM E DESTINO

Dentre as cidades mais visitadas pelos turistas estrangeiros no Brasil, destacam-se São Paulo e Rio de Janeiro, com respectivamente 38,6% e 20,8% dos turistas internacionais em 2003 acumulando um total de quase 59,4%. São expressivas as contribuições de Salvador (12,8%), foz do Iguaçu (9,3%) e Recife (8,2%). (MAPA 2)



Rio de Janeiro	38,58%
São Paulo	20,84%
Salvador	12,76%
Foz do Iguaçu	9,28%
Recife	8,24%
Porto Alegre	7,93%
Fortaleza	7,16%
Florianópolis	6,42%
Natal	3,76%
Búzios	3,56%

MAPA 2 -PRINCIPAIS CIDADES VISITADAS POR TURISTAS INTERNACIONAIS (%)

Numa análise de perspectivas de fluxo turísticos na Bahia e em Salvador, de forma global o crescimento representa anualmente uma média de 14% anual para o Estado e também para a capital. Tomando como base a perspectiva de fluxo estrangeiro a média de crescimento anual é de 15%. Estes dado fazem parte de uma projeção de estudo do crescimento turísticos do ano de 2006 até o ano de 2020.

Perspectivas de Fluxo Turísticos e Dados Complementares

Fluxo Global (1000 turistas)	Projeção														
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
BAHIA	1.317,03	1.459,00	1.616,39	1.790,89	1.984,38	2.246,72	2.544,17	2.881,48	3.264,08	3.698,12	4.301,53	5.004,22	5.822,66	6.776,05	7.886,89
Salvador	724,45	804,28	892,98	991,54	1.101,07	1.204,23	1.367,39	1.552,93	1.763,95	2.004,00	2.241,45	2.613,30	3.047,33	3.554,03	4.145,67

Fluxo Estrangeiro (1000 turistas)	Projeção														
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
BAHIA	512,86	574,41	643,34	720,54	807,00	928,05	1.067,26	1.227,35	1.411,45	1.623,17	1.915,34	2.260,10	2.666,92	3.145,96	3.713,42
Salvador	369,26	413,57	463,20	518,79	581,04	621,80	715,06	822,32	945,67	1.087,52	1.187,51	1.401,26	1.653,49	1.951,12	2.302,32

Fonte: Secretaria de Cultura e Turismo

Meios de Hospedagem	
Nº TOTAL DE LEITOS DOS MHs	192.200
Nº TOTAL DE Uhs DOS MHs	72.200
Empregos Gerados	
Bahia	**595.650**
Diretos	108.300
Indiretos	487.350
Dependência Econômica	
População	1.191.300
Famílias	297.825
Aeroportos	
Aeroporto de Salvador Dep. Luís Eduardo Magalhães	
Vôos internacionais - Freqüência semanal	79 (pousos + decolagens)
Aeroporto de Porto Seguro	
Vôos - média mensal	703 (pousos + decolagens)

Fonte: SCT

TABELA 11- PERSPECTIVA DE FLUXO TURÍSTICO

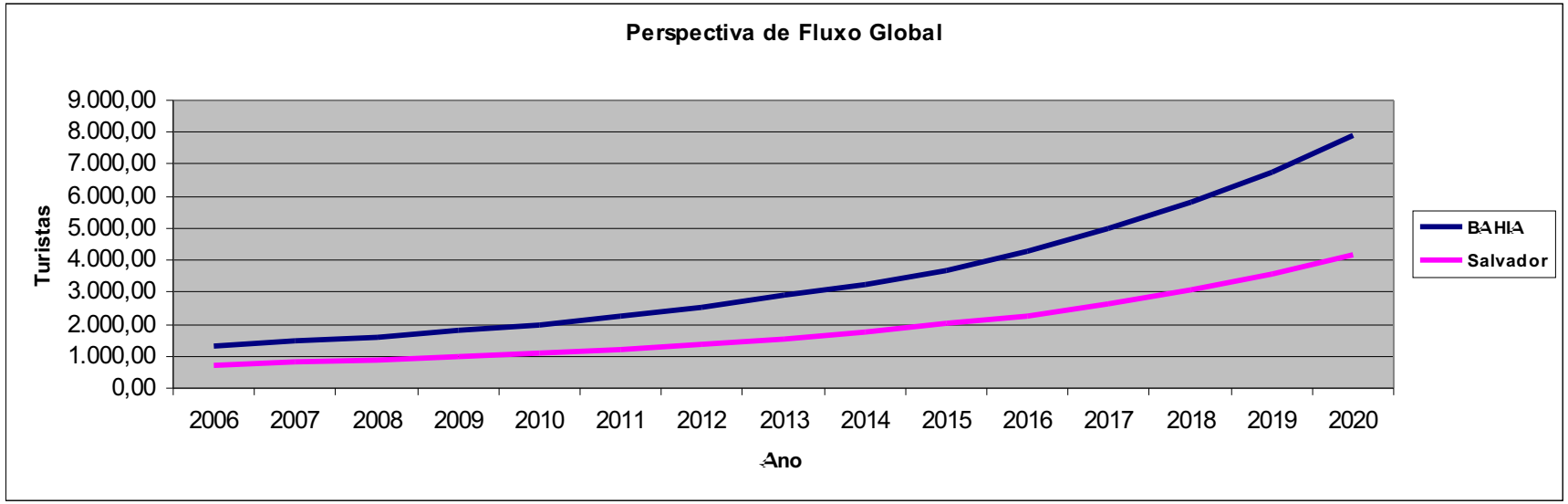


GRÁFICO 7 – PERSPECTIVA DE FLUXO GLOBAL DE TURISTAS NACIONAIS

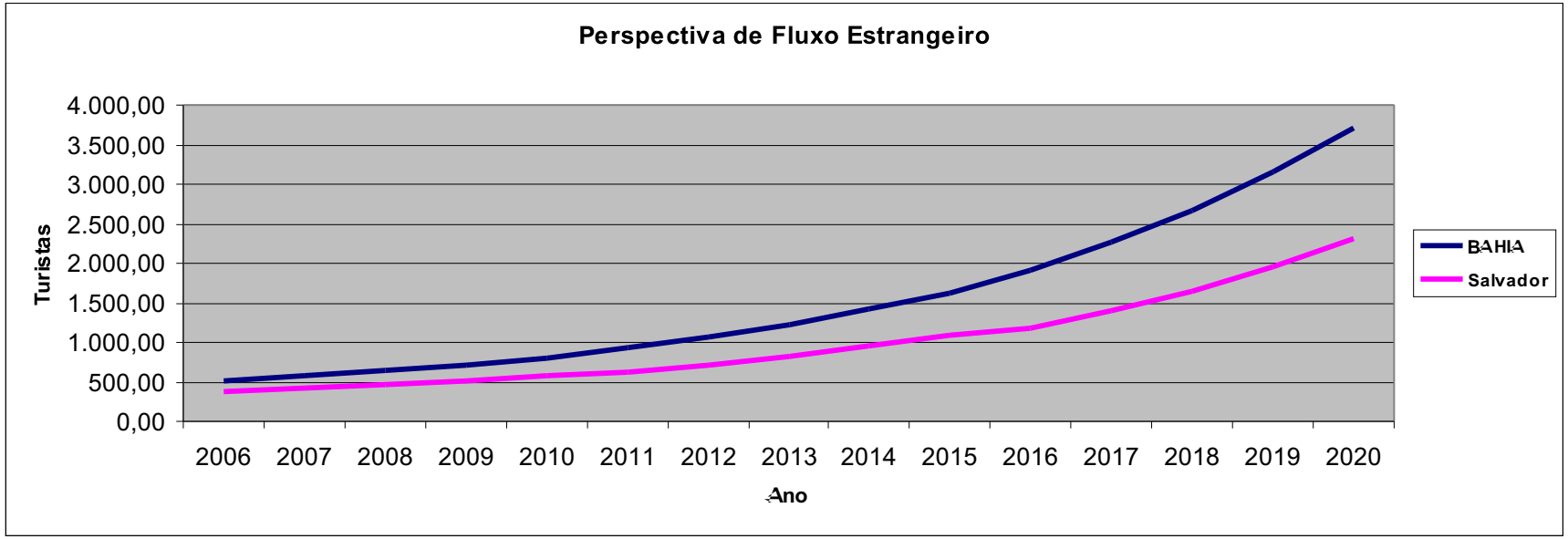


GRÁFICO 8 – PERSPECTIVA DE FLUXO GLOBAL DE TURISTAS ESTRANGEIROS

8. ACESSIBILIDADE EM CENTROS HISTÓRICOS URBANOS

Os meios urbanos em sua totalidade necessitam garantir a acessibilidade de cada individuo formador de sua população a qualquer ambiente da cidade, dando assim uma atenção especial para as pessoas portadoras de deficiência física, praticando assim o conceito de acessibilidade universal. Esse conceito prega que a cidade deve possuir estrutura e ferramentas que facilitem a mobilidade, o acesso corporal e o contato entre os indivíduos, sem exceção, em todo o espaço físico urbano.

A eliminação dos obstáculos físicos proporciona a interação das pessoas com as atividades sociais na comunidade, equilibrando a disparidade dentro da sociedade e garantindo todas as práticas de suas responsabilidades.

"A acessibilidade é uma característica básica que denota qualidade, devendo estar sempre que possível presente em todos os ambientes. Por meio dela, a maioria das pessoas alcança e usufrui de uma forma independente os espaços públicos e privados das cidades, sejam em áreas construídas ou em espaços naturais."

Entretanto, o padrão de acessibilidade aos espaços edificados ou naturais, públicos ou privados, limita-se a utilização de parte da população, pessoas consideradas "normais", resistindo assim o esquecimento para o grupo portador de necessidades especiais, o que abre brechas para o aumento do preconceito com essa parcela da sociedade, acarretando para essas pessoas além dos bloqueios físicos com os quais convivem, bloqueios psicológicos, que venham a atrapalhar no relacionamento inter-pessoal, na busca por emprego, lazer, cultura, entre outros.

Podemos nos deparar com três tipos diferentes de bloqueios de acessibilidade. Podemos ter barreiras arquitetônicas, que são as que impossibilitam ou tornam difícil o acesso ao interior das edificações e a interação com os serviços por ela concedidos. As barreiras urbanísticas dificultam o acesso à informação, utilização de objetos e circulação no espaço ao ar livre. As barreiras de transporte são classificadas pela falta em qualquer sistema de transporte de acessórios adaptadores que promovam o deslocamento de pessoas com necessidades especiais.

Em um passeio pelos centros históricos é possível encontrar os três tipos de bloqueio de acessibilidade, decorrente do processo de edificação implantado nos primórdios de nossa história onde não havia preocupação com a acessibilidade universal. Nos dias de hoje, é

necessário a adaptação desses locais para que todos tenham o direito de visitar os sítios históricos.

A mudança na maneira de pensar e enxergar os problemas sociais da comunidade contemporânea fez com que o desenvolvimento de métodos capazes de garantir a todos o acesso as edificações e espaços urbanos ou naturais, de forma segura, independente e cômoda as zonas históricas tombadas, transforma-se em um objetivo para o desenvolvimento de uma cidade sustentável.

Para garantir as transformações no espaço urbano que se promove a acessibilidade universal foram desenvolvidas legislações asseguras pela Constituição Federal, assim como métodos executivos padronizados e normalizados pela ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas.

O desenvolvimento de padrões oferecidos pela ABNT, visando adaptar os pontos de acesso de forma a atender as mais diversas variações físicas da população, levou a fundamentação do desenho universal, ver item 5.10.

O desenho universal foi produzido de forma que não fosse necessária a construção de áreas isoladas para atender ao acesso de um grupo determinado. Os pontos de acessibilidade são criados com a intenção de garantir o deslocamento simples e confortável ao conjunto populacional em totalidade, independente da condição física do indivíduo.

Durante o processo de reabilitação urbana dos centros históricos, deve-se ter o cuidado em preservar as características do local, sem que a estrutura das edificações e dos ambientes naturais não seja agredida. Lembrando que a acessibilidade não está relacionada apenas ao trânsito de pessoas, mas também com a interação dos mesmos no espaço no qual estão situados. Assim os acervos históricos devem permitir o fácil deslocamento pelos setores que oferecem atividade cultural ou de serviço ao publico como também a captação de toda informação que estiver sendo transmitida.

Nem sempre é possível desenvolver métodos que garantem a acessibilidade e a preservação do ambiente cultural em conjunto. Quando ocorre de nos depararmos com tal situação, temos que forçar a criatividade e buscar ferramentas construtivas e tecnológicas, para que através de um estudo mais aprofundado no problema observado, possa resultar em uma solução que venha a conservar o acervo cultural ou espaço físico aberto ao público. Como exemplo, temos as placas em Braille para superar os obstáculos visuais.

O desenvolvimento de meios e métodos que possam garantir a acessibilidade universal torna-se um desafio para os profissionais das áreas de engenharia, arquitetura, designer e restauradores. É com o empenho desses profissionais que se chegará as condições plenas de

acessibilidade as áreas urbanas dos centros históricos, permitindo a população: utilizar os bens culturais com uma gama reduzida de dificuldade; interpretar as informações dos bens culturais e seus acervos; circular pelos ambientes abertos ao público; participar das atividades culturais locais.

8.1 CLASSIFICAÇÃO DA ACESSIBILIDADE

A utilização territorial com a intenção de garantir as necessidades primárias de um indivíduo, direciona o mesmo à conquista da cidadania. Para entender esta interação é importante conhecer a definição para cidadão, as características que sustentam e as qualidades designadas imprescindíveis para se efetivá-lo.

O termo acessibilidade refere-se à possibilidade de garantir o acesso, a utilização o manuseio e a aproximação de qualquer ambiente ou objeto. Reproduzir este conceito às pessoas portadoras de necessidades especiais indica a possibilidade de se configurar condições favoráveis à população em sua total extensão.

Podemos classificar a acessibilidade das seguintes formas:

- O acesso como a capacidade de se chegar as outras pessoas: A cidade é palco para interação entre os variados tipos de pessoas, uma vez que a população necessita comunicar-se e trocar informações a todo tempo.
- O acesso às atividades humanas: Todo individuo deve ter acesso aos serviços fundamentais como educação, trabalho, habitação, lazer, turismo, cultura, etc.
- O acesso ao meio físico: Os espaços de uma cidade abertos aos públicos devem ser sensíveis a todo, de forma a garantir a uniformização social e espacial das pessoas com todas as suas diferenças.
- O acesso à autonomia, liberdade e individualidade: A acessibilidade implica o livre-arbítrio de preferências ou a seleção particular no ato de relacionar-se como espaço e com a vida.
- O acesso ao sistema de transportes: O município deve dispor de várias alternativas para que as pessoas com necessidades especiais temporárias ou mobilidade reduzida, possam se locomover com qualidade.
- O acesso à informação: É o processo de se utilizar mecanismos, como: o som, cores, formas ou texturas, capazes de reproduzir o espaço urbano ou seu mobiliário.

8.2 ACESSIBILIDADE A TODOS OS SERVIÇOS E AMBIENTES

A acessibilidade em nosso país ainda não foi universalizada. A população brasileira, infelizmente, enfrenta dificuldades em obter o acesso nas diversificadas categorias, devido à disparidade contrastante da acessibilidade. É esta razão que desde o século XX, vem se tentando criar um ambiente democrático que garanta às pessoas a capacidade de utilização dos bens e serviços, à informação, ao transporte e aos espaços físicos em geral.

É no planejamento e no gerenciamento do território, seja ele urbano ou rural, que se desenvolvem os mecanismos de acessibilidade. Apesar do espaço físico está diretamente relacionado com o planejamento e o gerenciamento do território, ele não é o único fator determinante da acessibilidade. As características culturais e socioeconômicas de um povo possuem peso equivalente, e devem ser levadas em consideração, uma vez que representam agentes modificadores do espaço.

As condições geográficas, socioeconômicas e culturais segundo um conjunto é que demandam os meios de uso e ocupação do ambiente físico em atendimento as necessidades da população com relação à habitação, transporte, educação, saúde, emprego, lazer, entre muitas outras atividades e serviços que uma cidade possa oferecer. É função do Poder Público o direcionamento e criação de políticas públicas em acessibilidade, uma vez que, o âmbito de cidadania está além da construção adequada do espaço geográfico.

Em resumo, a utilização do espaço físico para que se gere acessibilidade é função dos seguintes itens:

- Características físicas do sitio geográfico;
- Perfil socioeconômico
- Origem cultural
- Políticas definidas pelo Poder Público

Devido à formação histórica de nossas cidades, é notória a existência de territórios diferenciados. Essa segregação espacial, que é o zoneamento das classes sociais e das atividades do espaço urbano, está sendo observada com uma maior importância e preocupação de forma a se implantar acessibilidade de uma maneira natural no planejamento territorial das cidades existentes e nas cidades que possam surgir.

> Num território onde a localização dos serviços essenciais é deixada à mercê da lei do mercado. Tudo colaborada para que as desigualdades sociais aumentem. Há desigualdades sociais que são, em primeiro lugar, desigualdades territoriais, porque derivam do lugar onde cada qual se encontra. Seu tratamento não pode ser alheio às realidades territoriais. O cidadão é o individuo num lugar. (SANTOS, 2002).

Assim, para se ter acessibilidade a todos os serviços e ambientes através de melhorias urbanísticas e arquitetônicas, adaptando os espaços públicos ao perfil e necessidade dos que vão utilizá-los, pode-se seguir medidas racionais para focar, analisar e sugerir a solução mais viável ao problema.

Analisando-se o meio de uma forma geral, torna-se eficaz o mapeamento das principais barreiras físicas e sociais, a forma como o perímetro urbano se expande conhecer os instrumentos legais federais, estaduais e municipais, caracterizar as necessidades físicas e das pessoas do local em estudo, a fim de encontrar a melhor forma de se implantar acessibilidade sem degradar ou descaracterizar a imagem natural ou edificada da zona em estudo.

Antes de implantar uma das possíveis soluções encontradas é preciso fazer o levantamento dos custos para saber qual projeto será mais viável de ser executado, podendo-se assim atingir sempre um maior nível de transformação de forma a se manter o nível padrão de qualidade.

Focando-se uma análise setorial, podemos planejar a acessibilidade do cidadão a um serviço especifico, tal como educação, saúde, previdência, cultura, lazer, transporte, turismo, habitação, trabalho, entre outros. Estudando-se a acessibilidade ao Centro Histórico de Salvador podemos destacar as ações necessárias à cultura, transporte e turismo.

Com relação à cultura, algumas ações que poderiam tornar simples para o acesso aos serviços e ambientes culturais seriam a instalação especial de instrumentos de acesso a museus, cinemas, casas de espetáculo, teatros, bibliotecas, igrejas, edificações de uso público tombadas devido ao seu valor histórico e cultural. O apoio às pessoas portadoras de necessidades especiais ou idosos na participação de programas e atividades culturais, recreativas ou comunitárias, a fim de superar o preconceito e promover a interação entre os indivíduos, em conjunto com a implantação dos bairros e associações comunitárias de centros de informação e divulgação de atividades culturais.

Nos tópicos a seguir, são apresentadas de forma sintética, as diretrizes que estão em estudo no IPHAN e que podem orientar, desde já, a ação municipal centro de sua esfera de competência:

- As adaptações ou ajustes devem ser compatíveis com o imóvel, resguardas a sua integridade estrutural e impedir a descaracterização do ambiente natural, para isso deverão basear-se em levantamentos: históricos, físico, iconográficos, documental que indiquem a forma de promover;
- A decisão sobre a forma de intervenção deve relacionar-se com a substancia, o conteúdo dos bens, seu entorno e vizinhança;
- A solução de acessibilidade deve proporcionar o máximo grau de acessibilidade com o mínimo de alteração no imóvel.
- Cada proposta de acessibilidade em móveis, mobiliários, objetos deve ser avaliada como um problema específico, com suas várias possibilidades e limitações, requerendo, portanto, uma solução também específica;
- Quando os estudos indicarem, as intervenções de acessibilidade devem objetivar garantir acesso a todos os espaços e atividades abertas ao público;
- Nos casos em que os estudos indicarem áreas ou elementos em que não seja possível promover alterações no imóvel, inviabilizando adaptações, deve ser garantido o acesso virtual, por meio de informação visual, auditiva ou tátil das áreas ou dos elementos com impedimento de acesso;
- Em qualquer caso, podem ser realizadas intervenções ou adaptações que busquem garantir aos usuários:

a) Uma rota acessível, desde a via publica de acesso ate o interior das edificações ou sitio integrada a rota de outros usuários e iniciada, sempre que possível, a partir da entrada principal;
b) A rota deve garantir acesso a sanitários, telefones, salas de repouso, sala de informações e outras acomodações de serviços;
c) Informar-se sobre o imóvel e compreender o seu acervo, mesmo que por meio de materiais informativos e interpretativos em diversas linguagens de comunicação (escrita, simbólica, braile, sonora, combinação multimídia) colocados à disposição dos usuários em salas de recepção acessíveis ou em casa de visitantes adaptadas;
d) No caso de sítios considerados inacessíveis ou com visitação restrita para todos, devem ser oferecidos mapas, maquetes, pecas de acervo originais ou suas copias, sempre proporcionando a possibilidade de ser tocados para compreensão tátil;

- A intervenção arquitetônica ou urbanística deve denotar a época em que foi realizada, adotando materiais e tecnologias contemporâneas e também permitir perceber seu caráter de acréscimo;
- A intervenção arquitetônica ou urbanística deve privilegiar intervenções passiveis de reversibilidade, para que o espaço mantenha a possibilidade de novo reordenamento ou permita a inclusão de outros elementos, tal como uma nova tecnologia de acessibilidade;
- Na elaboração de propostas de intervenção, os projetos devem conter elementos comprobatórios de que foram observadas as seguintes recomendações gerais;

a) Deve ser elaborado um levantamento preliminar que estabeleça as propriedades e os níveis de intervenção, desejáveis em cada imóvel, de acordo com os usuários, as características e os usos destinados aos imóveis;
b) Em todos os ambientes considerados potencialmente acessível, deve ser examinada e favorecida a capacidade de manobrar e de vencer desníveis, bom como a capacidade de alcance e controle de equipamentos, instalações e ajudas técnicas por pessoas portadoras de deficiência, ou com mobilidade ou comunicação reduzida;
c) No caso dos sítios naturais ou arqueológicos, deve ser buscando o acesso a todas as experiências que o sítio possa oferecer aos visitantes e identificadas as soluções que favoreçam o acesso à maior quantidade possível de experiências, mesmo que de forma apenas visual;
d) Na medida do possível, a circulação nestes sítios deve ser dotada de condições especiais que permitam o uso dos sítios e fruição da paisagem (trilhas especiais bem sinalizadas) e que uma, em um percurso acessível, as edificações com a via pública e os diversos espaços com características diferenciadas;
e) Todos os projetos devem contemplar formas de orientação indicativas sobre o nível de acessibilidade do imóvel, a localização das atividades, das comodidades acessíveis disponíveis, das saídas de emergência, das salas de informação e dos equipamentos especiais. Associação à comunicação pessoal deve ser oferecida sinalização visual, tátil ou sonora adequada;
f) Os elementos urbanos, tais como vias, passeios, passagens de pedestres, devem ser concebidos, adequados ou substituídos, de modo a torná-los acessíveis para pessoas portadoras de necessidades especiais.

g) Mobiliário urbano e os elementos de sinalização indicativa e de trânsito devem ser dispostos de modo a considerar a circulação de pessoas portadoras de necessidades especiais, com mobilidade ou comunicação reduzidas, elaborados com especificações de cores, texturas, sons ou símbolos adequados à compreensão por todos;
h) Em áreas urbanas, deve ser estudada pelo menos uma rota acessível, associada ao transporte motorizado acessível, ou uma alternativa, como um mirante, em casos naturais ou construídos de forma inacessível;
i) Em edifícios e sítios devem ser previstas instalações de proteção e a evacuação acessível e corretamente sinalizada, para o caso de sinistros;
j) Em projetos de exposições temporárias, recomenda-se observar que seja prevista uma rota acessível que garanta a visão e o entendimento das obras, por todas as pessoas que tiverem acesso ao ambiente;
k) Em cada implantação de projeto em imóveis, deve estar previsto o acompanhamento dos técnicos responsáveis pelo projeto por um período de até seis meses após execução das adaptações, visando avaliar os procedimentos adotados, para que se verifique se foram cumpridas as condições de acessibilidade, e propostas outras alterações necessárias.

Voltando a atenção para o transporte, as ações para condicionar a acessibilidade vão desde a adaptação dos veículos para pessoas com necessidades especiais até a implementação do sistema viário de forma a permitir a circulação independente de qualquer indivíduo.

Para adaptar todas as áreas do setor público ou privado devem-se tomar medidas tais como: construção de plataformas adaptadas, em todos os terminais de embarque e desembarque, implementação de estratégias para a melhoria do trânsito, principalmente nas grandes cidades, implantação de serviços e equipamentos adaptados nos terminais rodoviários e aeroportos, como por exemplo, sistemas de comunicação para diversos tipos de necessidade especial do individuo,seja ela auditiva, visual, motora, etc.

A pequena disponibilidade ou mesmo a escassez de transportes públicos adaptados para pessoas portadoras de necessidade especial faz com que esse grupo procure alternativas particulares como, por exemplo, a aquisição de veículos com acessórios de adaptação ou utilização de serviços individuais, como táxi, por exemplo, o que limita o uso desses equipamentos e serviços às pessoas possuidoras de um alto poder aquisitivo devido ao custo elevado dos produtos e serviços.

Um sistema de transporte integrado, que permita o fluxo de pessoas portadoras de necessidades especiais, contribui para que as mesmas tenham acessibilidade aos serviços básicos de uma cidade, como educação, saúde, emprego, lazer, além de reduzir as diferenças, nivelar as oportunidades e minimizar o preconceito através da abertura para a integração social.

Para isso, a cidade deve sofrer intervenções em suas vias, estacionamentos, loteamentos, etc. Esse tipo de intervenções no sistema viário e urbanístico deve ser feito de modo a se implantar o modelo do desenho universal, que supri as necessidades de todos os subconjuntos da sociedade.

A área do turismo, infelizmente obtém uma parcela de prejuízo devido à ineficiência de acessibilidade a idosos e portadores de deficiências físicas. A precariedade dos serviços, oferecidos a esses dois grupos de pessoa faz com que esse conjunto opte em fazer turismo em outros países e faz com que os turistas estrangeiros não venham visitar nossos pontos turísticos devido a falta de acessibilidade para pessoas de terceira idade e portadores de necessidades especiais.

Para que o turismo nacional tenha uma infra-estrutura básica de acessibilidade são necessários adaptações nos meios de transporte e nas vias de tráfego, adaptação no transporte aéreo tanto das aeronaves quanto dos aeroportos, assim como nas edificações pertencentes ao patrimônio arquitetônico e de todos os instrumentos urbanos que possam ser visitados e utilizados pelo turista, adequação de estrutura física e pessoal da rede hoteleira, construção de vias e mecanismos capazes de promover o acesso de crianças, idosos e portadores de necessidades especiais ao eco turismo, além da mobilidade das empresas e instituições públicas e privadas em apoiar ou financiar o desenvolvimento e execução dos projetos de aperfeiçoamento.

8.3 ACESSIBILIDADE E NECESSIDADES ESPECIAIS

As necessidades especiais de cada componente humano da sociedade implicam em práticas específicas de uso e ocupação do solo, de modo a se aplicar o conceito de acessibilidade universal. Uma pessoa só consegue se sentir independente em um espaço urbano, quando sua interação com o meio é total, o que só é possível com a adaptação de território em função de um estudo e interpretação das necessidades de cada individuo e da junção dessas necessidades de forma a solucioná-las de forma global.

Todas as pessoas, independente se suas características físicas ou classe social devem assegurar o direito de exercer sua cidadania política, social e cultural. Entretanto, como na maioria dos casos necessidades específicas requerem soluções específicas, os centros urbanos acabam se expandindo com a formação de núcleos diferenciados, criando-se múltiplas identidades em casa zona das cidades, favorecendo assim a falta de interação entre os indivíduos e destes com o meio.

A adaptação das zonas urbanas aos requisitos especiais em necessidade deve ser guiada pelas ferramentas legais e parâmetros desenvolvidos pelas políticas urbanas locais incorporadas ao plano de crescimento urbano do município. Somente com a inserção de padrões e normais no planejamento urbano de um município se conseguirá homogeneizar a acessibilidade aos elementos físicos e aos serviços urbanos básicos para a garantia da qualidade de vida dos cidadãos em sua totalidade.

Infelizmente, ocorre que em função da falta de planos e padrões municipais para a implantação da acessibilidade, a adaptação urbana as necessidades especiais são guiadas apenas pelos padrões e critérios técnicos abordados na NBR 9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), que define padrões capazes de eliminar as barreiras ligadas ao âmbito arquitetônico. Como o problema de necessidade nos meios urbanos trata-se que uma questão urbanística e arquitetônica, a utilização de normas técnicas restringe-se a solução para as dificuldades de uma maneira singular.

A Política Urbana Municipal determina plano, código e leis que irão balizar a forma como a cidade se organizará em função do seu crescimento. Entre os diversos veículos orientadores de desenvolvimento urbano utilizados por um município, destaca-se o Plano Diretor, segundo art. 182 da Constituição Federa de 1988.

O modelo de desenvolvimento urbano proposto pelo Plano Diretor deve adaptar os parâmetros e diretrizes presentes na Lei Orgânica Municipal de modo a atender condições de acessibilidade da população como um todo. De certa forma inclusiva, pois através de um fórum discute a necessidade de demandas extras dentro dos serviços oferecidos para os diversos grupos sociais do município através da participação popular, atitude esta que o inclui dentro das definições de acessibilidade.

Os conceitos de desenho universal e rota acessível não levam em consideração apenas os portadores de deficiência física, mas sim as diferenças existentes entre as pessoas em qualquer instância. O objetivo é evitar a construção de ambientes e serviços específicos

para portadores de deficiência física, visando a acessibilidade a todos os produtos e serviços do ambiente de forma ampla.

8.4 BARREIRAS NA ACESSIBILIDADE AO CENTRO HISTÓRICO

Durante a pesquisa de campo, foram observados entraves capazes de impedir ou limitarem o acesso, a liberdade de movimento, a circulação com segurança e a possibilidade das pessoas se comunicarem ou terem acesso à informação.

EXEMPLOS DE BARREIRAS NA ACESSIBILIDADE	
Figura 20 – Elemento do mobiliário instalado na calçada gerando obstáculo para pedestre.	**Figura 21** – Calçada com largura, inclinação e pavimento proporcionando risco ao tráfego de pedestre.
Figura 22 – Buraco na calçada prejudica e torna perigoso o deslocamento de pedestres.	**Figura 23** – Acesso a igreja apenas por escada dificulta o acesso de pessoas idosas ou portadoras de deficiência física.

Consegue-se comprovar através das fotos a presença no perímetro urbano do Pelourinho de barreiras urbanísticas existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público, barreiras nas edificações de uso público e coletivo existente no entorno e interior das mesmas, barreiras nos transportes presentes nos serviços de transportes público e privado, barreiras nas comunicações e informações, observando entraves ou obstáculos que dificultem ou impossibilitem a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos dispositivos, meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa, bem como aqueles que dificultem ou impossibilitem o acesso à informação.

EXEMPLOS DE BARREIRAS NA ACESSIBILIDADE	
Figura 24 – Calçada com pavimento e hidrômetro danificados causando risco de acidente e impedindo o transito do público.	**Figura 25** – Pavimento na base da rampa danificada dificultando a utilização de usuário de cadeira de rodas.
Figura 26 – Locação inadequada de mobiliário urbano prejudica a circulação de pedestres.	**Figura 27** – Degrau na calçada cria obstáculo para pedestres idosos, cadeirante ou portadores de deficiência visual.

É presumível deparar-se com categorizações diversas para as barreiras e obstáculos localizados no Pelourinho, admitindo-se uma ou outra característica como sendo a mais importante. Uma forma de montar um grupo destas barreiras de forma a catalogá-las a fim de facilitar o estudo e compreensão dos obstáculos é considerada o agente principal causador do impedimento. Embora os elementos causadores possam ser os mais variados e os efeitos também podem diversificar de acordo com o sujeito e suas circunstâncias particulares, as implicações produzidas provocam empecilhos ou dificuldades na acessibilidade também com diversificados níveis de complexidade, dependendo de indivíduo a indivíduo.

EXEMPLOS DE BARREIRAS NA ACESSIBILIDADE	
Figura 28 – Idoso circulando entre mercadoria de comerciantes instaladas na calçada.	**Figura 29** – Calçada sendo utilizada como depósito de material bloqueando o espaço para circulação da calçada.

Para o estudo do caso em questão a categorização não será pelos indivíduos e, sim, pelo que causa a dificuldade, os agrupados em barreiras físicas, barreiras tecnológicas e barreiras atitudinais.

EXEMPLOS DE BARREIRAS FÍSICAS	
Figura 30 – Acesso a estabelecimento público apenas por degraus.	**Figura 31** – Produtos expostos externamente a estabelecimento comercial.

Barreiras Físicas – São elementos físicos, de qualquer natureza, produzidos ou naturais, existentes no interior de edificações privadas ou públicas, nos espaços externos às edificações, mas internos aos lotes e que sejam de uso comum, nos espaços urbanos e nos meios de transportes, inclusive o respectivo mobiliário de apoio ou comodidade pública.

EXEMPLOS DE BARREIRAS FÍSICAS	
Figura 32 – Elementos do mobiliário urbano impedindo a circulação pela calçada.	**Figura 33** – Acesso principal apenas por escada dificulta o acesso de pessoas idosas ou portadoras de deficiência física.

Figura 34 – Elemento de drenagem pública sem gradil de proteção põe em risco o trânsito de pedestre.	**Figura 35** – Calçada com pavimento e hidrômetro danificados causando risco de acidente e impedindo o transito do público.

Com a tabela de fotos é possível identificar pelas ruas do Pelourinho a presença de obstáculos físicos nas vias de tráfego veicular e de pedestres, acesso às edificações de uso comum aos visitantes e a população de estadia contínua no Centro Histórico, moradores, comerciantes e prestadores de serviço. A maior problemática vista para este tipo de entrave está no número de mobiliário locado de forma inadequada ou irregular por todo espaço urbano, assim como a presença de vias de movimentação ou acesso público de barreiras físicas e naturais provenientes da constituição das edificações nascidas dentro do enredo histórico cultural do Pelourinho em suas diferentes facetas em função da atividade para a qual o espaço do Centro Histórico foi utilizado, exploração e defesa territorial, bairro residencial, centro comercial, espaço turístico.

EXEMPLOS DE BARREIRAS FÍSICAS	
Figura 36 – Acesso principal a Igreja apenas por intermédio de escadas.	**Figura 37** – Acesso principal a hotel apenas por intermédio de escadas.
Figura 38 – Elementos decorativos do mobiliário urbano impedem a circulação de pedestres.	**Figura 39** – Gradil com espaçamento entre barras proporcionando risco a circulação de pedestres.

Barreiras Tecnológicas – São impedimentos provocados por desenvolvimento social de determinada comunidade ou por progresso tecnológicos que não acataram às circunstâncias da mobilidade de determinados indivíduos, restringindo ou impedindo a acessibilidade aos espaços, objetos, determinados aparelhos, às comunicações, ao deslocamento e ao entendimento de certas situações.

EXEMPLOS DE BARREIRAS TECNOLÓGICAS	
Figura 40 – Acesso a ônibus apenas por degraus impede o usuário de cadeira de rodas entrar	**Figura 41** – Caixa eletrônico sem indicação de acesso para deficientes visuais e entrada principal por escadas.

Tornam-se evidente a falta de compatibilidade entre os ambientes físicos, os equipamentos e os meios de comunicação do Pelourinho com o público freqüentador do espaço. A implantação de equipamentos e serviços no Centro Histórico foi desencadeada sem que houvesse uma adequação com o espaço, visando-se a conservação do patrimônio histórico cultural não atende integralmente aos padrões de acessibilidade.

EXEMPLOS DE BARREIRAS TECNOLÓGICAS	
Figura 42 – Acesso a estacionamento não atende a pessoas portadoras de deficiência de locomoção.	**Figura 43** – Informação de meio de transporte apenas visual.

EXEMPLOS DE BARREIRAS TECNOLÓGICAS	
Figura 44 – Telefone público inadequado para pessoas de baixa estatura.	**Figura 45** – Informações turísticas apenas por meio visual, o que impede a compreensão por portadores de deficiência visual.

Barreiras Atitudinais – São atitudes da sociedade como um todo que geram limitações e que sejam causadas por posturas de funcionários, moradores, comerciantes, profissionais liberais, os próprios indivíduos prejudicados ou qualquer pessoa da sociedade, por falta de conhecimento, despreparo, descaso ou ignorância, e que dificultem ou impeçam o acesso, a permanência, o manuseio, o livre deslocamento de pessoas com mobilidade reduzida a locais de uso comum ou qualquer outra atividade social que queiram realizar, participar, presenciar ou contemplar.

EXEMPLOS DE BARREIRAS ATITUDINAIS	
Figura 46 – Balcão muito alto ignorando a possibilidade de atendimento a usuário de cadeira de rodas ou pessoa de baixa estatura.	**Figura 47** – Lixeira posicionada de tal forma que impede a passagem de pedestres e dificulta o acesso aos táxis.

EXEMPLOS DE BARREIRAS ATITUDINAIS	
Figura 48 – Construção de acesso a estacionamento apenas por escadas.	**Figura 49** – Mobiliário de estabelecimento comercia e placa informativa instaladas na via pública.

Figura 50 – Placa instalada de tal forma que impede a utilização da calçada pelos pedestres.	**Figura 51** – Mercadorias expostas a venda sobre calçada extrapolando o espaço interno do estabelecimento comercial.

9. ÁREA DE ESTUDO

A região do Centro Histórico da cidade de Salvador encontra-se na Cidade Alta. A área de estudo abrange a Praça do Palácio até o Carmo. Os principais eixos viários de influência são: a Av. Lafayette Coutinho (Av. Contorno), Rua Carlos Gomes, Baixa do Sapateiro, Túnel Américo Simas e a Ladeira da Montanha, que permitiam o acesso ao Centro Histórico. Como a cidade era composta pela parte Alta e a parte Baixa, a comunicação e o fluxo de pessoas aconteciam por intermédio do Elevador Lacerda e pelos Planos Inclinados Gonçalves e também Pilar. Os ascensores integrados com as linhas de bonde faziam daquela área o coração da cidade.

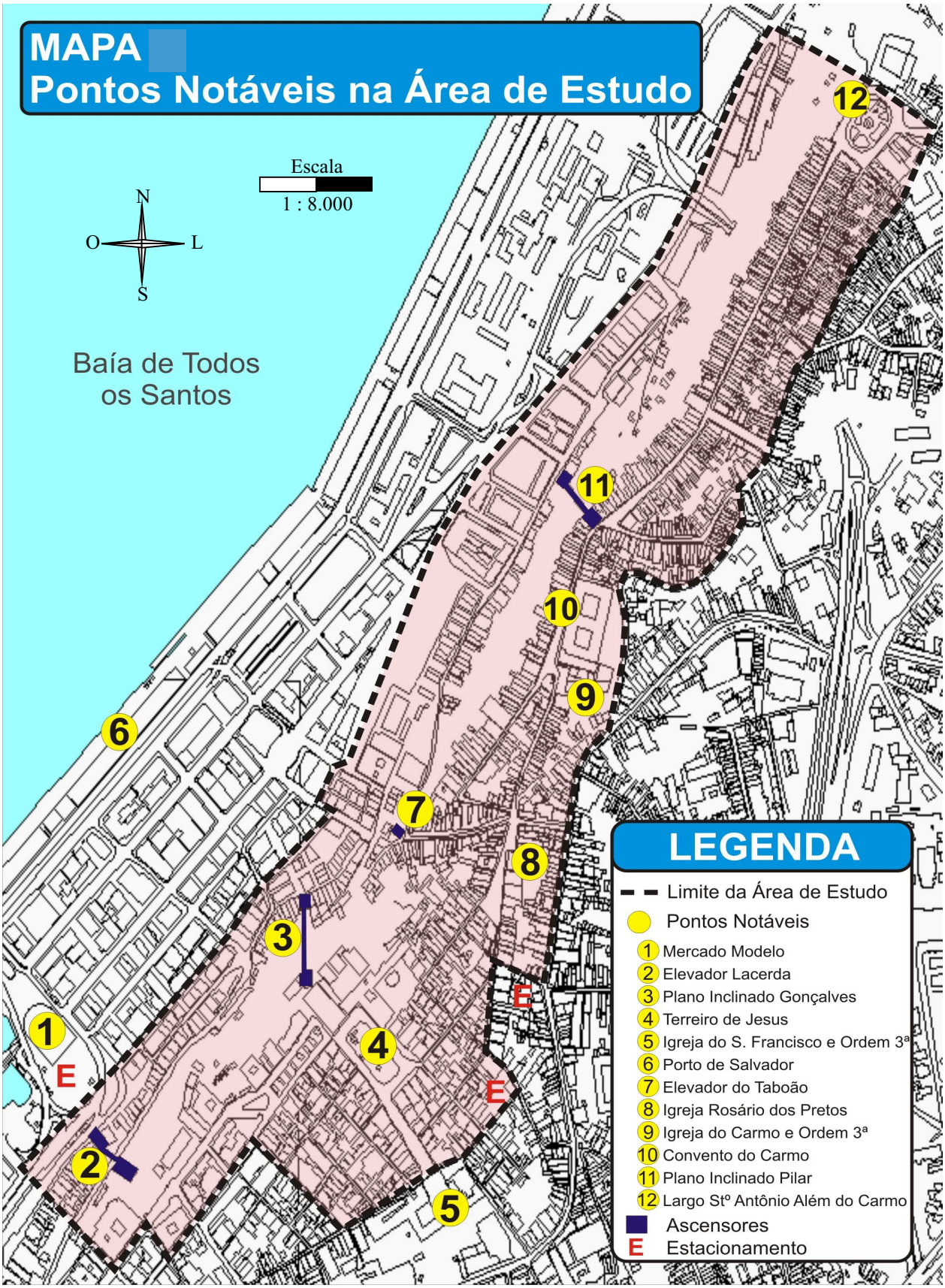
Protegida pela Lei Municipal 3.289/83, considerada como área de Preservação Religiosa Simples, dentro da categoria de Áreas de Preservações Religiosas (APR), o Pelourinho destacou-se por possuir monumentos históricos e pela importância na formação da cidade, assim como o bairro do Comércio.

9.1 DESCRIÇÃO DA ÁREA

a) COMÉRCIO E SERVIÇOS DO PELOURINHO

Antigamente, povoado por uma aristocracia consumista, o Pelourinho, ainda que de menor expressividade, desenvolveu seu setor terciário de serviço. Era possível encontrar de

tudo, desde sapato e ferro velho até escritório de advocacia e medicina. O comércio de artesanato começou a se desenvolver mais após a revitalização e restauração do Mercado Modelo, onde o mesmo tornou-se o maior pólo atrativo turístico da cidade. Hoje o Pelourinho, além de todas essas atividades, conta ainda com incentivo à cultura e lazer, com uma programação semanal de shows e apresentações de artistas da grande cidade de Salvador, fazem com que, as atividades comerciais no Pelourinho estendam-se até a noite.



MAPA 3 – PONTOS NOTÁVEIS NA ÁREA DE ESTUDO

FONTE: LOUOS 1.2 (s/ escala)

b) HABITAÇÃO

Até o século XIX o Pelourinho e todo o Centro Histórico eram habitados por uma aristocracia e elite cultural desde a época colonial. Senhores de Engenho, Militares, Políticos, Médicos, Advogados escolhiam a cidade alta para poder desfrutar da bela vista da Baía de Todos os Santos, protegida pelos fortes.

A partir da década de 40 do século XX o grande crescimento da cidade trouxe mudanças para toda a área central, o abandono da população para residir em novos bairros que se desenvolviam em Salvador. O casario do Pelourinho foi submetido à degradação e abandono, passando de centro comercial para centro de drogas e prostituição.

Somente em 1975 o processo de revitalização e restauração desse Centro Histórico, trouxe novamente aos moradores da região a felicidade e alegria de residir e poder contar um pouco da história do Pelourinho e de Salvador.

c) INFRA-ESTRUTURA

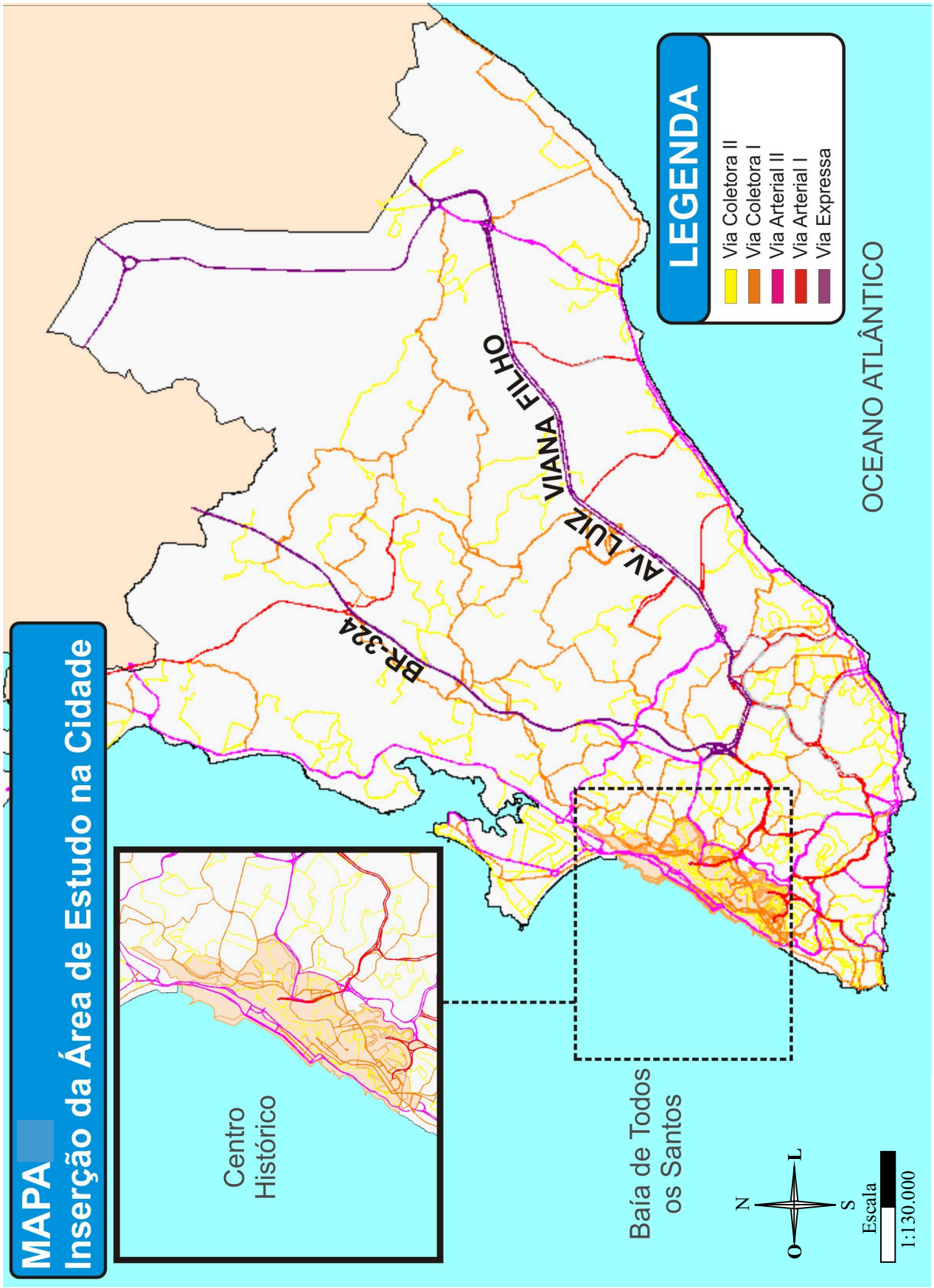
A área do Centro Histórico conta com uma infra-estrutura de telecomunicação, fornecimento de água e energia excedente à demanda, até por ser um grande atrativo turístico.

d) TRANSPORTES

Todo ou qualquer trânsito de pessoas, rodoviário ou vertical envolve uma questão muito além do assunto transportes. A acessibilidade que circula os estudos mais atuais aborda o transporte com uma carência de soluções para melhorar essa questão.

A infra-estrutura viária que dá acesso à área do Pelourinho é composta de grandes avenidas e ruas que dão acesso ao porto do Centro, porém não é permitido o acesso de automóveis na área do Centro Histórico.

O sistema interno viário é composto por avenidas, ruas, ruelas e becos que cruzam os quarteirões encontrando com as ladeiras ainda calçadas com pedras chamadas “cabeça de negro”.



MAPA 4 – INSERÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO NA CIDADE

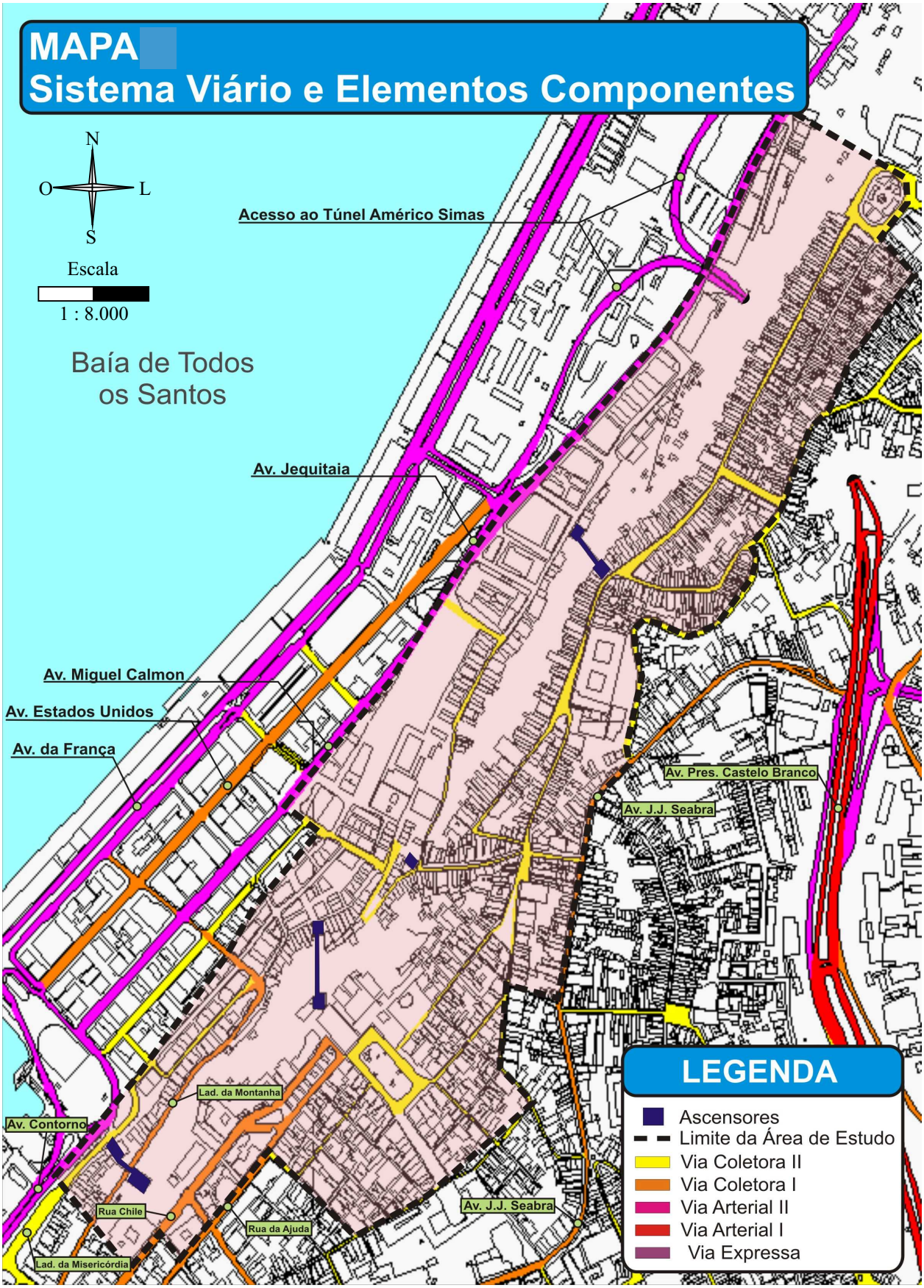
FONTE: LOUDOS 1.2

O transporte público rodoviário é precário na região, pois é difícil chegar ao Pelourinho de algumas partes da cidade, sendo necessário tomar duas ou três conduções para chegar até o destino. O terminal da França no Comércio, apesar de ser grandioso, muitas vezes faltam linhas que chegam de outros cantos da cidade. As principais vias que o sistema urbano rodoviário pode transitar para o acesso ao Pelourinho são: Avenida Contorno, Avenida José Joaquim Seabra (Baixa do Sapateiro), Túnel Américo Simas e Rua da Ajuda (ramificação da Avenida Carlos Gomes). (ver mapa 2).

O transporte vertical se integra com o transporte rodoviário e também dá acesso ao pedestre da cidade baixa para cidade alta. Os ascensores são de grande importância desde a época em que eram guindastes ainda e transportavam mercadorias. O deslocamento em curto espaço de tempo proporcionado pelo Elevador Lacerda e os Planos Inclinados: Gonçalves e Pilar fez com que se integrassem mais o bairro do Pelourinho, principalmente, com o Comércio. Esses ascensores atualmente desempenham um papel muito importante na infra-estrutura de transporte da cidade do Salvador, e também, como pontos turísticos mundialmente conhecidos. Atualmente, o Plano Inclinado Pilar encontra-se desativado e o antigo Elevador do Taboão não funciona há muito tempo, fazendo a ligação entre a cidade alta e a cidade baixa.

A circulação de pedestre é outro fundamental aspecto de transporte, acessibilidade e mobilidade na área. O elevado fluxo de pedestre na região do Centro Histórico fez com que as autoridades restringissem o acesso automotivo nas ruas do Pelourinho, tornando mais confortável a visitação às igrejas, lojas, restaurantes, mesmo solucionado o deslocamento de pedestres no Centro Histórico, não se pensou no que vem antes disso. A acessibilidade ainda é muito precária, herdada historicamente de uma população que não tinha o planejamento de acessibilidade e mobilidade como qualidade de vida. A falta de informações também é um dos fatores que dificultam o deslocamento do pedestre no Centro Histórico, a exemplo do Plano Inclinado Gonçalves, outro transporte vertical que liga as “duas cidades”, que poucas pessoas conhecem principalmente os turistas.

No planejamento e restauração do Pelourinho surgiram muitas subversões sobre as questões dos transportes e seus “derivados”. O estacionamento é um dos requisitos que precisou de uma maior importância, pois ele influencia diretamente com a circulação e deslocamento até a região do Centro Histórico. Atualmente, existem indicados no mapa da Bahiatursa, que serve de guia para os turistas, dois estacionamentos de acesso ao Pelourinho, com chegada e saída pela Baixa dos Sapateiros.



MAPA 5 – SISTEMA VIÁRIO E ELEMENTOS COMPONENTES

FONTE: LOUOS 1.2 (s/ escala)

e) ASPECTOS TURISTICOS

São muitas as variedades turísticas existentes no Centro Histórico de Salvador. O Pelourinho destaca-se pelo acervo artístico-cultural e pela presença de marcos históricos e arquitetônicos, tais como: o Elevados Lacerda (cartão postal), o Forte São Marcelo (aberto a visitação à poucos anos), Palácios Arquiepiscopal (Séc. XVII), Chafariz do Terreiro de Jesus (Séc. XIX), Palácio Rio Branco, Museu da Cidade, Museu do Carmo, Catedral Basílica, Igreja de São Francisco e Ordem 3ª do São Francisco, Igreja do Rosário dos Pretos, Igreja da Conceição, Plano Inclinado Gonçalves, entre outros.

Existem no Pelourinho e no Centro Histórico dois pontos de informação ao turista, um é o SAT, Serviços de Atendimento ao Turista, da Bahiatursa, e outro no Elevador Lacerda da EMTURSA, que busca manter informados os turistas e a população. Existem diversos roteiros a percorrer pelas ruas do Pelourinho e qualquer um deles encanta o turista com sua cultura, seu artesanato, o gingado dos capoeiristas, as comidas típicas e a alegria do povo baiano.

f) SEGURANÇA

A área é considerada insegura, principalmente após o horário comercial. Mesmo que ocorrendo eventos culturais e musicais, ainda é falha a segurança nas ruas, devido também às características sócio-econômicas das populações que habitam as áreas vizinhas. Tal falta de insegurança, faz do Pelourinho uma área de visitação diurna, em que existe um policiamento ostensivo. Esta insegurança é também um fator que interfere diretamente na mobilidade, pois o fluxo de pessoas tende a aumentar onde existe segurança.

9.2 DIRETRIZES PARA ÁREA DE ESTUDO

Estudos, planos e projetos estão sendo desenvolvidos para promover uma revitalização e restauração de todo centro histórico. A Prefeitura Municipal e o Governo do Estado juntamente com o setor privado e também a sociedade civil influenciaram nossas diretrizes a serem traçadas para a área em estudo.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) elaborado para o município, dentre outras ações, traça também diretrizes para a área de Centro Histórico, tais como:

- Valorização de sua condição de centro comercial e da sua administração municipal, visando à ampliação dos fluxos e demandas por serviços empresariais especializados.
- Resgate dos valores históricos, cultural e econômico do Centro Tradicional com a renovação da infra-estrutura urbana, e estímulo à recuperação dos imóveis e ao desenvolvimento do comércio e serviço.
- Incentivo ao uso residencial – mistos hotéis apart-hotéis, lofts, etc.
- Estímulo à localização de atividades culturais, aglutinadoras e dinamizadoras dês centralidades.
- Requalificação dos espaços públicos de circulação, garantindo a acessibilidade e conforto do pedestre nas vias comerciais e áreas de maior permanência, criando calçadões e passeios cobertos nos seus diversos subespaços.
- Promoção de articulações entre a cidade Alta e a cidade Baixa para o pedestre, através de via paisagística e cultural, entre outros atributos, acessibilidade, conforto e segurança, com o objetivo de criar áreas de interesse para circulação e permanência de pessoas.
- Valorização do centro histórico, no seu caráter simbólico e social, integrando-o e incentivando-o à miscigenação de usos, estrutural e funcionalmente, a facilidade de acesso aos consumidores por meio do transporte coletivo.
- Realização de operações urbanas consorciadas, visando à melhoria do padrão de ocupação.
- Estímulo à recuperação das construções existentes através da aplicação da utilização ou edificação compulsória.
- Criação de área de estacionamento de carga e descarga.
- Incentivo à reutilização dos prédios vazios e degradados, mediante negociação entre a iniciativa privada, Poder Público e proprietário de edificações públicas e privadas, com ampliação das alternativas de uso.
- Realização de estudo de impacto e ordenamento do uso e ocupação do solo na área de influencia da Estação do VLT – Veículo Leve sobre Trilhos.

A implantação de um novo sistema de circulação ampliando a acessibilidade também esta na diretriz especifica para a zona, como:

- Melhorar o transporte vertical entre a cidade alta e a cidade baixa (Elevador Lacerda e Plano Inclinado Gonçalves) e a revitalização de duas conexões antigas, o Plano Inclinado do Pilar e o Elevador do Taboão.
- Implantar no sistema de linhas circulares de transporte público operada por ônibus, interligando a cidade alta e a cidade baixa, articuladas pelos ascensores.

9.3 PROGRAMAS/PROJETOS PARA A ÁREA

a) PLANO DE MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DE SALVADOR

Abrange uma área muito maior que o Patrimônio da Humanidade, sendo a área central estudada e uma pequena parte da malha do plano de mobilidade de toda a cidade.

O projeto foi contratado pela Engenharia de Trafego e de Transporte – SC Ltda (TTC), pela Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF), entidade vinculada à Secretaria Municipal de Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente - SEPLAM.

As ações do Plano de Mobilidade versam sobre:

- Melhoria das condições de segurança e comodidade para o pedestre.
- Redefinição da circulação com mudança de sentido de tráfego em determinadas vias.
- Implantação de um terminal de ônibus para linhas metropolitanas, faixa preferencial para ônibus, para melhor escoamento dos ônibus.
- Revisão dos locais para estacionamento, ponto de táxi, baias para embarque e desembarque de passageiros e carga e descarga de mercadorias.
- Criação de novos ascensores.

Mesmo que ainda em andamento, os programas e projetos para a área de estudo mostram-se tímidos, necessitando agilidade e maior atenção dos órgãos gestores. Esse estudo de acessibilidade e mobilidade é histórico e importante, mas as soluções imprevistas; enquanto isso, crescem os pólos: social, econômico, turístico, cultural e também político.

10. A PROBLEMÁTICA

A problemática da acessibilidade e mobilidade na área do Centro Histórico, segundo todas as reflexões feitas nos capítulos anteriores, revela uma fundamentação histórica. Foram realizadas três visitas em campo para coletar dados relevantes ao estudo.

No questionário desenvolvido foram levados em consideração três aspectos importantes e agrupados em três fases para analise: na primeira fase identificou o perfil do turista em relação ao Centro Histórico; em seguida os dados foram agrupados colocando em prioridade os aspectos mais relevantes; e depois foi feita a demonstração do procedimento utilizado nos levantamentos, os resultados de cada fase e os comentários relativos à problemática da mobilidade na área.

10.1 PESQUISA

Dentre os diversos fatores, foi identificada dentro da pesquisa, a comprovação de alguns dados inclusos na pesquisa de campo. A Prefeitura Municipal de Salvador publicou em 1992, com o *"Programa de Revitalização"*, alguns problemas referentes à área estudada visando a mobilidade no Centro Histórico, são eles:

a) Carência de estacionamento
b) O trânsito local
c) Falta de segurança
d) Limpeza pública
e) A falta de infra-estrutura de circulação de pedestre como, por exemplo, as calçadas.
f) Ambulantes que circulam por toda área.

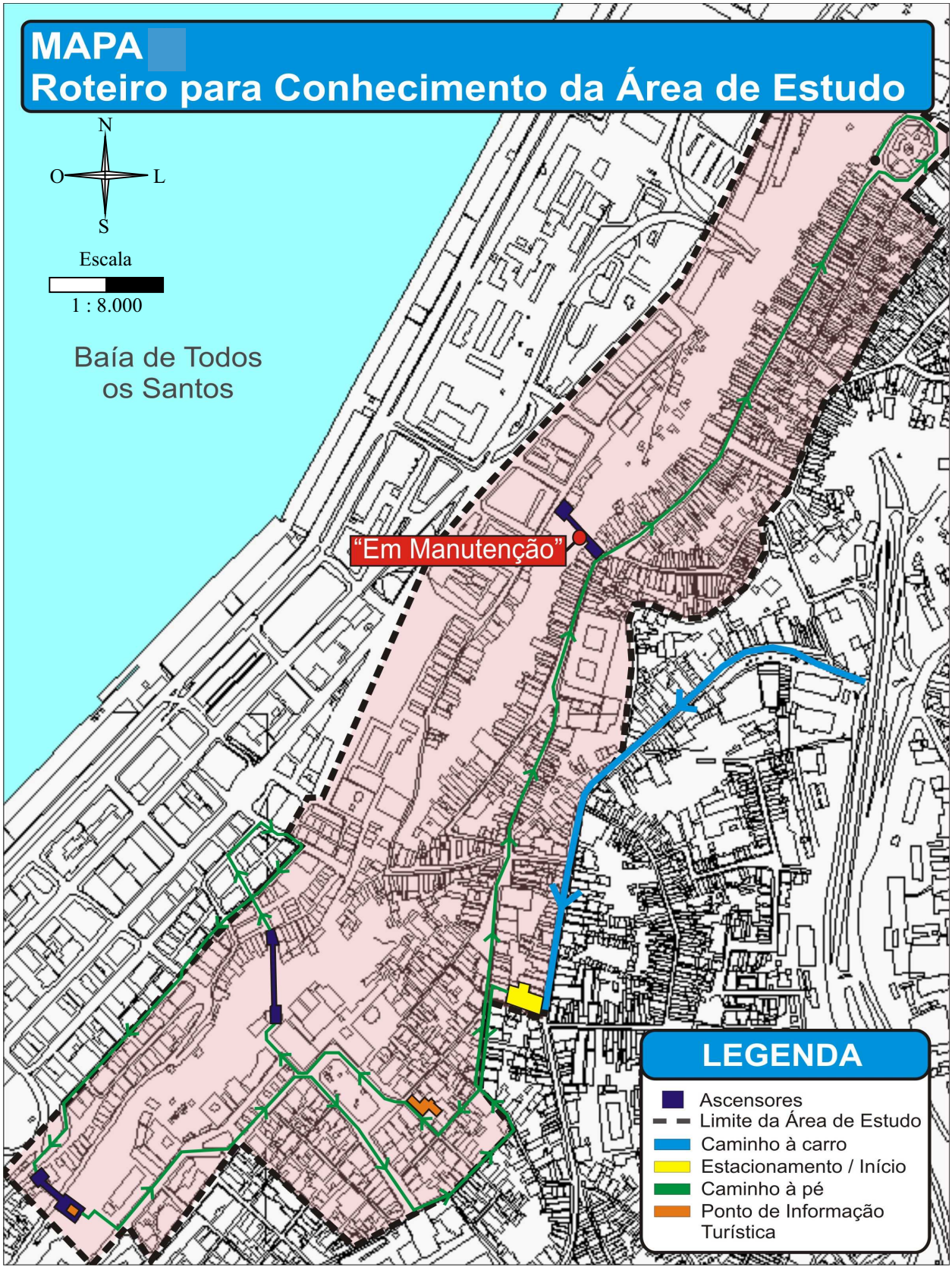
Além disso, a desativação do Elevador do Taboão e a do Plano Inclinado Pilar contribuíram para o esvaziamento demográfico e degradação da qualidade histórica cultural da região e dos bairros envolvidos, a exemplo, o Carmo.

10.2 DESCRIÇÃO DOS PROCEDIMENTOS

O procedimento utilizado foi realização de uma pesquisa, com um roteiro elaborado, com o auxilio de 4 (quatro) pessoas, conhecedoras dos problemas urbanos de acessibilidade e mobilidade que afetam a área do Centro Histórico. A principio foi feita uma visita ao Pelourinho para que pudesse identificar quais os locais escolhidos para colher dados que irá compor a pesquisa. Criou-se um roteiro aleatório passando por toda área de estudo marcando todos os principais pontos que delimitam o Centro Histórico, visto no mapa a seguir. Através do levantamento característico do público alvo (o turista), e das respostas ao questionário elaborado, pode-se obter um balizamento da problemática da área, identificando as principais deficiências e sugestões de melhoria que os turistas apontam que auxiliarão na composição e melhoria da estrutura local. A tabela 1 caracteriza os entrevistados, mostrando sua ocupação, faixa etária, sexo, escolaridade e nacionalidade.

Perfil do Turista			
Características	**Tipo**	**Frequencia**	**Porcentagem**
Ocupação	Empregador	128	39%
	Empregado	108	33%
	Aposentado	28	9%
	Estudante	60	19%
Faixa etária	Até 20	20	6%
	De 21 à 40	164	51%
	De 41 à 60	104	32%
	Mais de 60	36	11%
Sexo	Masculino	164	51%
	Feminino	160	49%
Escolaridade	Fundamental	4	1%
	Médio	108	33%
	Superior	212	66%
Origem	Estrangeiro	28	9%
	Salvador	60	19%
	Outros	236	72%
Total de entrevistados		324	100%

TABELA 12 - CARACTERISTICAS DOS ENTREVISTADOS



MAPA 6 – ROTEIRO PARA CONHECIMENTO DA ÁREA DE ESTUDO

FONTE: LOUOS 1.2 (s/ escala)

O processamento dos dados oriundos da pesquisa de campo foi realizado com o auxilio de recursos eletrônicos, que possibilitaram a análise e freqüência das respostas relativas a cada item individualmente, cruzando as informações de todos os conjuntos de respostas. As questões abertas foram tratadas separadamente principalmente as sugestões apontadas pelos turistas, seguindo da análise quantitativa, qualitativa e estatística de todas as respostas incluindo todo o questionário. O cruzamento dos resultados obtidos e a interseção dos conjuntos de respostas originaram tabelas e gráficos que comporão um quadro de opinião e sugestões dos turistas a respeito das questões levantadas sobre a problemática da acessibilidade e mobilidade no Centro Histórico da Cidade de Salvador.

CARACTERÍSTICAS DOS ENTREVISTADOS

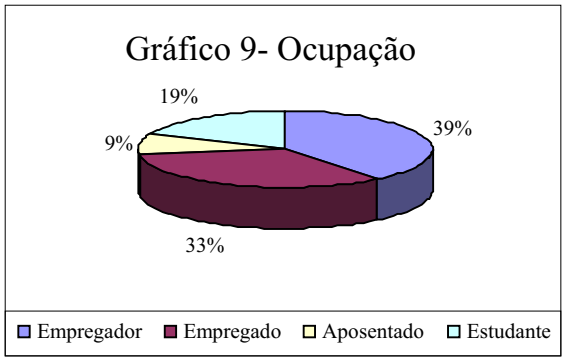


GRÁFICO 9- OCUPAÇÃO DOS ENTREVISTADOS

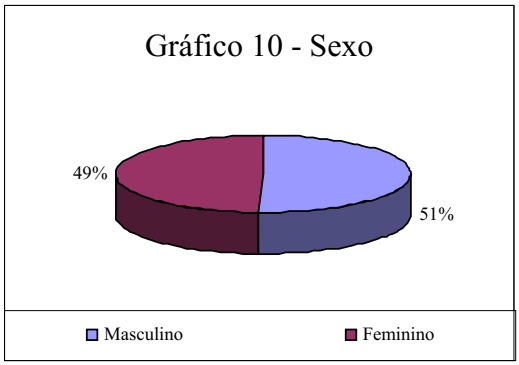


GRÁFICO 10- SEXO DOS ENTREVISTADOS

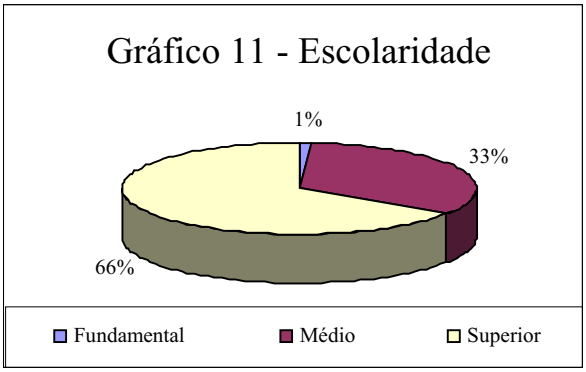


GRÁFICO 11- ESCOLARIDADE DOS ENTREVISTADOS

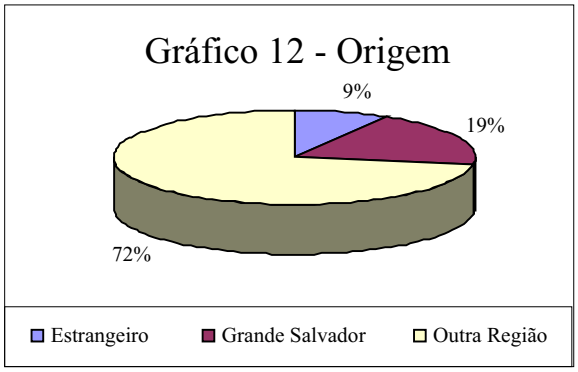


GRÁFICO 12- ORIGEM DOS ENTREVISTADOS

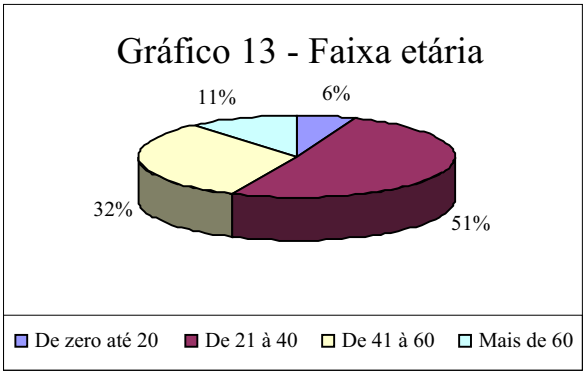


GRÁFICO 13- FAIXA ETÁRIA DOS ENTREVISTADOS

A pesquisa de campo foi realizada por maio de entrevista direta, estruturada em formulário, com uma abordagem aleatória do publico alvo. A abordagem foi feita em três locais distintos, o Elevador Lacerda, Largo do Pelourinho e Praça da Sé, obtendo um total de 324 (trezentos e vinte e quatro) entrevistados, sendo que destes, 120 foram pegos no Elevador Lacerda, 40 na Praça da Sé e 164 no Largo do Pelourinho. Seguindo os seguintes parâmetros: universo infinito (população infinita) atendendo a um nível de confiabilidade de 95% (chance de escolher uma amostra representativa) e uma margem de erro de 5% (pontos percentuais a serem reduzidos ou acrescidos nos resultados obtidos). Consideram-se freqüentadores da área ou publico alvo, turistas que se utiliza da área pelo menos uma vez. O questionário utilizado está apresentado nos Anexos.

$$n = N^* (p.q.\sigma^2)/((e^2(N-1)+(p.q.\sigma^2))$$

Onde:

n = tamanho da amostra
N = tamanho do universo (população infinita)
e = erro admitido na leitura de dados – 5,00%
p = probabilidade de respostas positivas
q = probabilidade de respostas negativas
σ = nível de confiança em se obter uma amostra representativa do universo 95% (correspondendo a dois desvios-padrão)

1. Perfil do Turista

    - Sexo
    - Idade
    - Nacionalidade
    - Escolaridade
    - Principal Ocupação

2. Característica da Viagem
    - Local da Residência
    - Tipo de Alojamento
    - Tempo de Viagem
    - Motivo ou não do Atraso
    - Modo de Transporte Usado
    - Objetivo da Visita
    - Freqüência da Visita
    - O que influenciou a Visita

3. Satisfação do Turista

    - Oferta de calçadas, escadarias, pistas e passeios.
    - Conservação de calçadas, escadarias, pistas e passeios.
    - Existência de obstáculos nas vias
    - Segurança Pessoal
    - Iluminação
    - Travessias de Pedestres

4. Conhecimento do Centro Histórico

    - Conhece os Planos Inclinados (Pilar e Gonçalves)
    - Dificuldades de Localização
    - Sinalização Suficiente

- SAT (Serviço de Atendimento ao Turista)
- Sugestões e Reclamações.

Para quantificar a avaliação da satisfação, foi utilizada uma escala de notas de 0 (zero) a 5 (cinco), onde 0 (zero) é péssimo e 5 (cinco) é ótimo, e no caso do desconhecimento do turista se utilizou a letra "D". Após a reunião dos dados (notas), através do calculo da média ponderada (produto da nota pela freqüência das respostas de cada nota, dividido pela soma das freqüências de respostas de cada questão) das avaliações para as várias questões.

As entrevistas, depois de definidas, foram agrupadas e organizadas, seguindo uma seqüência que vai desde a caracterização do entrevistado, passando por dificuldades de transporte e locomoção, sua satisfação com a conservação e segurança pessoal, oferta de estacionamento, até o seu conhecimento e informação dos pontos turísticos e sobre os meios de transportes disponibilizados no centro histórico. Com isso, a pesquisa aborda os principais problemas enfrentados pelos turistas que visitam o centro histórico, analisando as dificuldades, entraves e sugestões que darão subsídios ao entendimento da vasta complexidade da problemática do transporte publico e particular na área de estudo. A reunião como a análise das informações relativas aos problemas e sugestões obtidas na pesquisa foram feitas considerando a freqüência da indicação por cada entrevistado individualmente. Dentro de cada tema, foram obtidos considerando o somatório das suas indicações os problemas e sugestões por diferentes entrevistados. Os resultados mais freqüentes dos problemas e sugestões estão nas tabelas e gráficos a seguir.

10.3 APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

10.3.1 Problemas Identificados

Dentre todas as observações e dados colhidos a respeito dos problemas identificados em campo foi feito uma sinalização em gráfico para apresentar a variedade e as freqüências dos problemas apresentados pelos turistas. Isso facilita o estudo qualitativo da problemática sobre a acessibilidade e mobilidade na região estudada.

		AMOSTRAGEM	
		Quant.	Frequência
RESPOSTAS	Assedio de ambulantes	148	39%
	Assedio de pedintes	64	17%
	Higiene	48	13%
	Segurança	16	4%
	Falta de Informação	28	7%
	Pavimentação irregular	8	2%
	Drogas	4	1%
	Não sabe ou não opinou	64	17%
Total de reclamações		380	100%

TABELA 13 – PRINCIPAIS RECLAMAÇÕES DO TURISTA

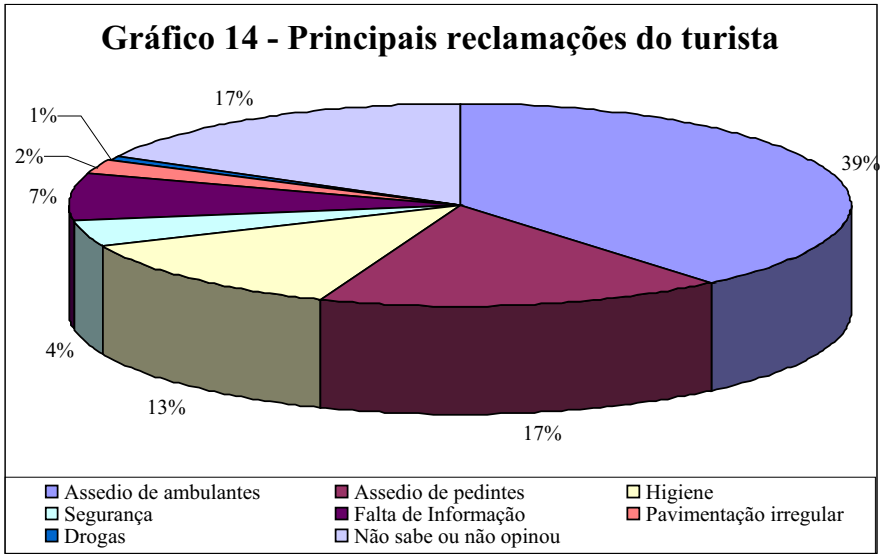


GRÁFICO 14- PRINCIPAIS RECLAMAÇÕES DO TURISTA

O problema mais relevante encontrado e relatado pelos turistas era o assédio dos ambulantes para vender mercadorias. “O turista quando vêm a um Centro Histórico logicamente que ele quer comprar algo, lembranças e artesanatos, mas da forma que estes ambulantes nos aborda chega a ser agressivo para poder vender suas mercadorias”, diz uma das entrevistadas.

Outro problema bastante abordado é a existência de pedintes, mendigos que utilizam da vinda dos turistas para o Centro Histórico para pedir esmolas, dinheiro e até mesmo comida, o que acaba assustando e irritando os turistas.

Logicamente que não somente estes problemas deverão ser solucionados, até porque está relacionada com outros aspectos, como a segurança. Assim como abordado no Plano de Revitalização proposto pela Prefeitura Municipal de Salvador, a questão do transporte, de acessibilidade e principalmente o de mobilidade dentro do Centro Histórico como os ascensores como no caso do Plano Inclinado Gonçalves, apresentam pouca sinalização e divulgação.

10.4 SUGESTÕES

Dentro das sugestões mais pertinentes à pesquisa de campo, notou-se uma tendência do turista em solicitar sinalizações no Centro Histórico. Alguns foram mais específicos, opinando por placas indicativas e mapas dentro do Pelourinho onde informasse ao turista o local que ele se encontra, os principais pontos de acesso e ainda o local em que ele deseja visitar.

		AMOSTRAGEM	
		Quant.	Frequência
SUGESTÕES	Sinalização	140	30%
	Guias turísticos	64	14%
	Transporte	52	11%
	Corrimãos nas ladeiras	4	1%
	Pavimentação	20	4%
	Policiamento	80	17%
	Estacionamento	8	2%
	Higiene	20	4%
	Não sabe ou não opinou	76	16%
	Total de sugestões	464	100%

TABELA 14 – SUGESTÕES DOS TURISTAS

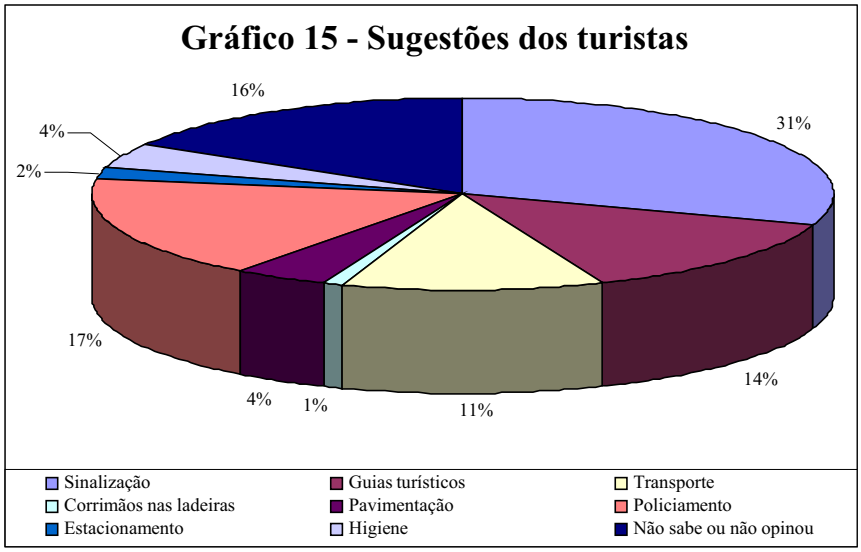
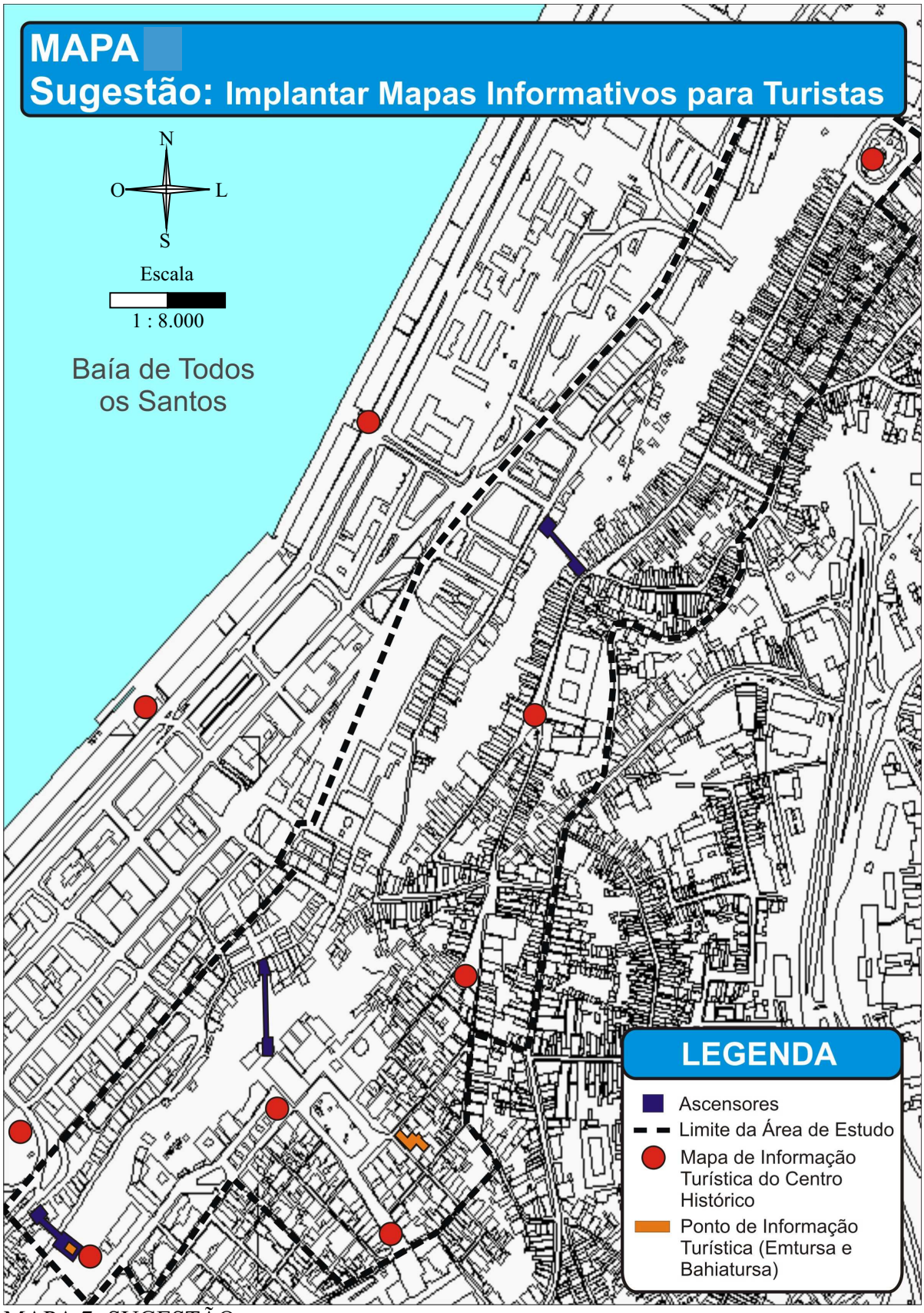


GRÁFICO 15- SUGESTÕES DOS TURISTAS

Analisando os problemas identificados e as soluções, observa-se que algumas sugestões são viáveis para facilitar a mobilidade dentro do Pelourinho. Com isso, pensa-se de uma forma estruturada e inteligente na área de estudo em que poderia está localizado estes mapas informativos para os turistas. Analisando aspectos relacionados à chegada do turista no centro histórico vindos de hotéis ou navios (cruzeiros) todos utilizam à Praça Municipal em frente ao Elevador Lacerda como principal ponto de partida para a visitação do Centro Histórico. Este seria um local ideal para se colocar um mapa com todos os pontos de identificação, locais de turismo e principais acessos ou modos de transporte que facilitem à locomoção e localização no Centro Histórico, melhorando, assim, a mobilidade e acessibilidade.



MAPA 7- SUGESTÃO

FONTE: LOUOS 1.2 (s/ escala)

10.5 COMENTÁRIOS

O intuito dessa pesquisa foi identificar os principais problemas de acessibilidade e mobilidade do local enfrentado pelos turistas, conhecendo seu perfil, seu roteiro e buscando opiniões e sugestões para a melhoria dos problemas do Centro Histórico.

Ainda é muito carente todo investimento da parte governamental e municipal dentro do Centro Histórico, pois o plano de mobilidade é defasado. Algumas sugestões citadas pelos próprios turistas, alvo principal do questionário, e até mesmo de moradores da cidade em que relata a ausência de sinalizações e informações distribuída pelo Pelourinho.

Sem muitas expressividades, mas com importância de igual teor, destaca-se também e a maior presença de policiais para evitarem que os turistas e visitantes sejam coagidos por pedintes e ambulantes que de maneira desagradável invadem a privacidade para vender ou ganhar algum dinheiro. O número de vendedores cadastrados e não-cadastrados que abordam os turistas é impressionante, o que faz dessa atividade ser o maior incomodo ao turista comprovado na pesquisa.

Outro fator cabível ao estudo da mobilidade e a acessibilidade dentro e fora do Pelourinho é o transporte. No estudo desenvolvido, nota-se que a única forma de turistas portadores de necessidades especiais transitarem e conhecerem a beleza do Pelourinho é pagando taxas altas para circularem em caminhos especiais que têm autorização de percorrer as ruas do Centro Histórico.

A acessibilidade da população turística que se desloca de hotéis, pousadas e casas de parentes é precária, pois é quase que impossível o acesso por ônibus ao centro. Automóveis particulares também chegam freqüentemente e o turista que se desloca através de automóvel reclama da ausência ou dificuldade de encontrar estacionamentos.

Observação importante e pertinente ao estudo é o fato de que os ascensores são o segundo modo de transporte mais utilizados pela população soteropolitana. Sendo assim, seria viável um maior investimento nestes transportes verticais que fazem a ligação entre o Centro Histórico e o Comércio (zona de chagada de navios em cruzeiro). No Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) aprovado para a cidade, existe um investimento destinado à informação e sinalização para os Planos Inclinados Gonçalves e Pilar, sendo o último desativado por motivo de “manutenção”. Segundo relato de um comerciante no Largo do Pelourinho, o Plano Inclinado Pilar está funcionando a serviço privado do Hotel Convento do Carmo, onde os turistas dispõem de uma cara e excelente infra-estrutura para poder hospedar

em local histórico. Portanto é irritante a posição que a Prefeitura Municipal toma que literalmente “fecha os olhos” para os investimentos públicos que são utilizados pelo capital privado.

10.6 ANÁLISE DOS PRINCIPAIS RESULTADOS DA PESQUISA

De acordo com os dados colhidos na pesquisa realizada no Centro Histórico do Pelourinho conseguimos identificar o perfil do turista que visita esta zona, os meios de transportes mais utilizados pelo mesmo, o nível de conhecimento do visitante sobre os principais serviços e pontos turísticos, além de colher informações sobre os fatores que mais o incomodam durante o passeio e as sugestões para melhorar a acessibilidade e a mobilidade na área de estudo.

Com relação ao perfil do turista viu-se que 39% do público tinham como principal ocupação a de empregador, seguido de empregado 33%, estudante 19% e aposentado 9%. A faixa etária de maior demanda ficou compreendida entre 21 (vinte e um) e 40 (quarenta) anos com um percentual de 51%, de 41 (quarenta e um) a 60 (sessenta) anos 32%, mais de 60 (sessenta) anos 11% e até 20 (vinte) anos 6%. Dos quais 51% dos entrevistados são do sexo masculino e 49% do sexo feminino.

Quanto ao grau de escolaridade, 66% dos entrevistados possuem curso superior, 33% possuem ensino médio e apenas 1% o ensino fundamental. E origem, 72% dos entrevistados são de outras regiões fora da cidade de Salvador, 19% moradores da própria cidade e 9% estrangeiros.

		AMOSTRAGEM			
		Sim	Não	Freq. Sim	Freq. Não
PERGUNTAS	Conhece o Plano Inclinado Gonçalves?	96	228	30%	70%
	Conhece o Plano Inclinado Pilar?	60	264	19%	81%
	Já freqüentou o Pelourinho à noite?	140	184	43%	57%
	Localizou facilmente o que procurava?	132	192	41%	59%
	Conhece o bairro de St°. Antônio Além do Carmo?	60	264	19%	81%
	Sabe o que é o SAT?	52	272	16%	84%
	Sabe onde fica o SAT?	48	276	15%	85%
	Consegue se localizar no Pelourinho?	148	176	46%	54%
	A sinalização é suficiente?	132	192	41%	59%
Total de entrevistados		324		100%	

TABELA 15 – CONHECIMENTO DOS TURISTAS SOBRE O CENTRO HISTÓRICO

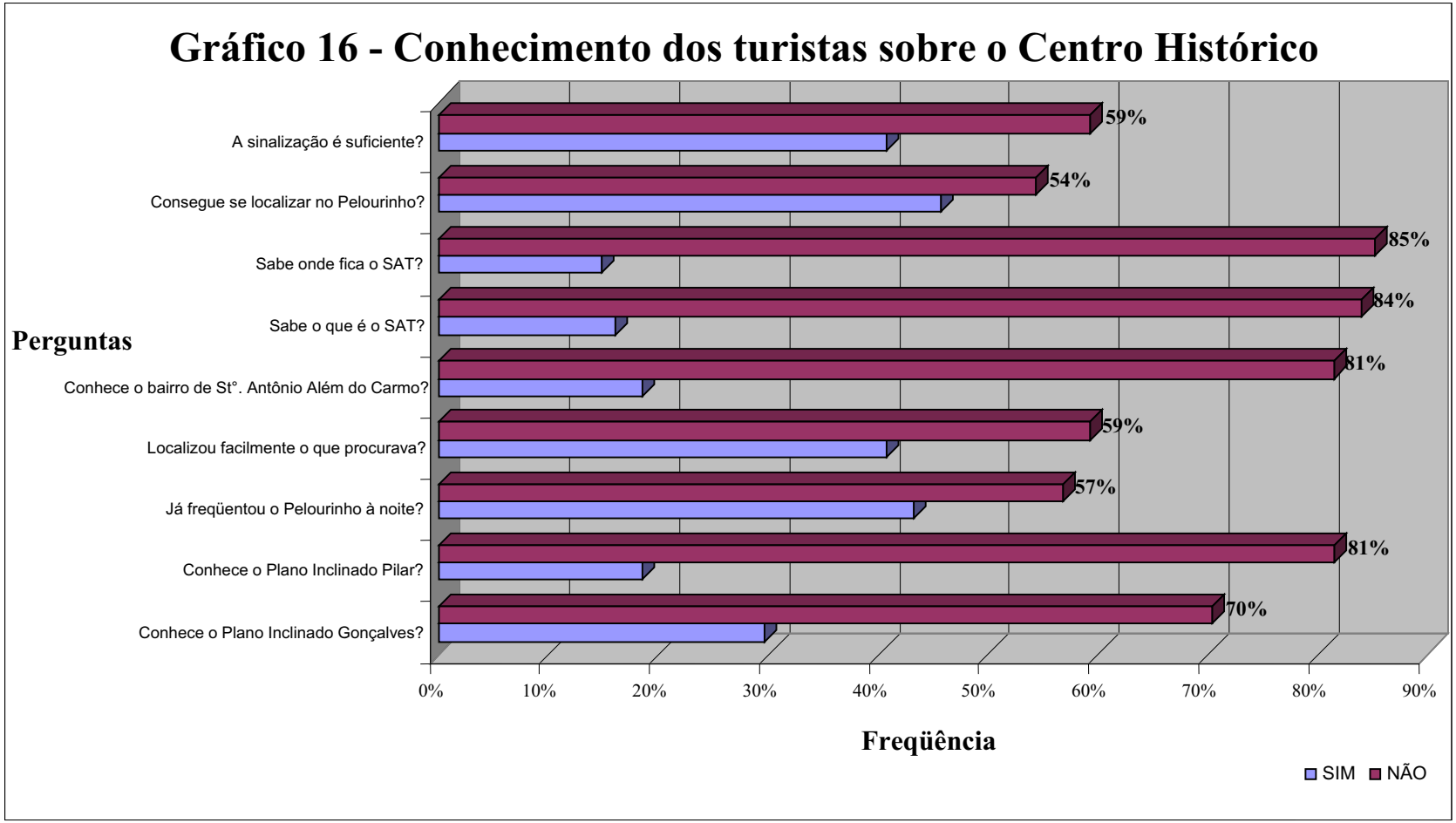


GRÁFICO 16- CONHECIMENTO DOS TURISTAS SOBRE O CENTRO HISTÓRICO

11. DIFICULDADES ENCONTRADAS

As principais dificuldades enfrentadas na produção deste trabalho foi a falta de apoio, principalmente financeiro, da Instituição, sendo necessário o desembolso pessoal de verba para a contratação de pessoas destinadas à pesquisa de campo.

A burocracia também se caracterizou como uma barreira para a conclusão desse estudo, as instituições responsáveis pelo turismo, como a BAHIATURSA, negavam informações importante que poderiam corroborar com o estudo de caso, os funcionários não se mostravam receptivos às visitas e questionamentos sobre o Centro Histórico e o turismo nesta área.

12. CONCLUSÃO

Nos primeiros parágrafos da conclusão dessa pesquisa, faremos uma breve abordagem do referencial teórico de acessibilidade, e turismo, alem do referencial histórico sobre o desenvolvimento urbano do Centro Histórico da cidade de Salvador. A partir de toda essa fundamentação, poderemos concluir sobre os objetivos específicos e objetivo geral.

A cidade de Salvador foi fundada com o objetivo primário de garantir a segurança do território Brasileiro. Em vista disso, os cuidados com o planejamento da urbanização da cidade de Salvador não tiveram a devida atenção com meios que facilitassem a mobilidade e acessibilidade. Com o aumento populacional na região do Pelourinho, e fluxo comercial da cidade baixa, a necessidade de locomoção e transporte de mercadorias, tornou-se imprescindível, a urbanização planejada, e novos meios de transportes que facilitassem a integração entre os dois níveis da cidade.

A implantação dos ascensores foi uma das primeiras medidas tomadas para a melhoria da acessibilidade e mobilidade, que acompanhada com a fundação das linhas de bondes, se pretendia criar uma integração entre as regiões comerciais e residenciais da cidade, facilitando seu desenvolvimento através de uma urbanização projetada. Com o passar do tempo à utilização dos ascensores deixou de ser um meio de transporte de mercadorias tornando-se um forte atrativo turístico e veiculo de transporte de passageiros.

A seguir, apresentaremos as conclusões sobre os objetivos específicos e gerais com base na fundamentação teórica e resultados das pesquisas de campo.

1)Objetivo específico – **Caracterizar os grupos de pedestres e expor suas facilidades/dificuldades referentes à mobilidade e acessibilidade no local de estudo.**

O perfil do turista que visita o centro histórico caracteriza-se por pessoas de formação em nível superior e uma faixa etária predominante de 21 a 40 anos não havendo diferença

significativa entre o sexo. A origem dos entrevistados é, em sua grande maioria, de outros Estados, havendo um equilíbrio do transporte até chegar ao Centro Histórico, tanto de automóvel quanto de ônibus. As maiores dificuldades relatas pelos entrevistados é o incomodo de ambulantes. As sugestões para facilitar a mobilidade e acessibilidade descrita pelos turistas são: uma maior sinalização e uma eficiência de informação turística espalhada pelo Centro Histórico.

O período em que foi desenvolvida a pesquisa revela que a presença de cruzeiros turísticos no porto de Salvador no dia em que foi colhido o maior número de dados fez com que refletisse no grau de escolaridade e poder aquisitivo dos entrevistados, uma vez que as viagens eram provenientes de regiões Sul e Sudeste.

Medidas que visam à organização do comércio informal melhorando a forma de abordagem dos vendedores e a implantação de mapas e placas em locais estratégicos como: na saída do Elevador Lacerda, na Praça da Sé, no Terreiro de Jesus, no Largo do Pelourinho, em frente à Igreja de São Francisco, sinalizando a localização dos principais pontos turísticos como também estabelecimentos comerciais e serviços em geral, contribuiriam para uma melhoria na acessibilidade e mobilidade do turista no Centro Histórico de Salvador.

2)Objetivo específico – **Apontar os benefícios gerados pela instalação de ascensores como modo de transporte coletivo, para o comércio e a população, em relação às questões que envolvem a acessibilidade e a mobilidade urbana.**

A instalação dos ascensores promove a integração entre a Cidade Baixa e a Cidade Alta, do público comercial e turístico em massa de forma rápida e barata fazendo destes o segundo meio de transporte mais utilizado. Assim, estes veículos seguem os princípios da acessibilidade e mobilidade de garantir o acesso ao público em geral aos pontos nos quais se destinam o fluxo através dos ascensores além dos serviços oferecidos em ambas as zonas da cidade. Um dos aspectos relevante é que esses transportes coletivos por se só tornam-se referências turísticas também por serem obras atrativas, como é o caso do Elevador Lacerda.

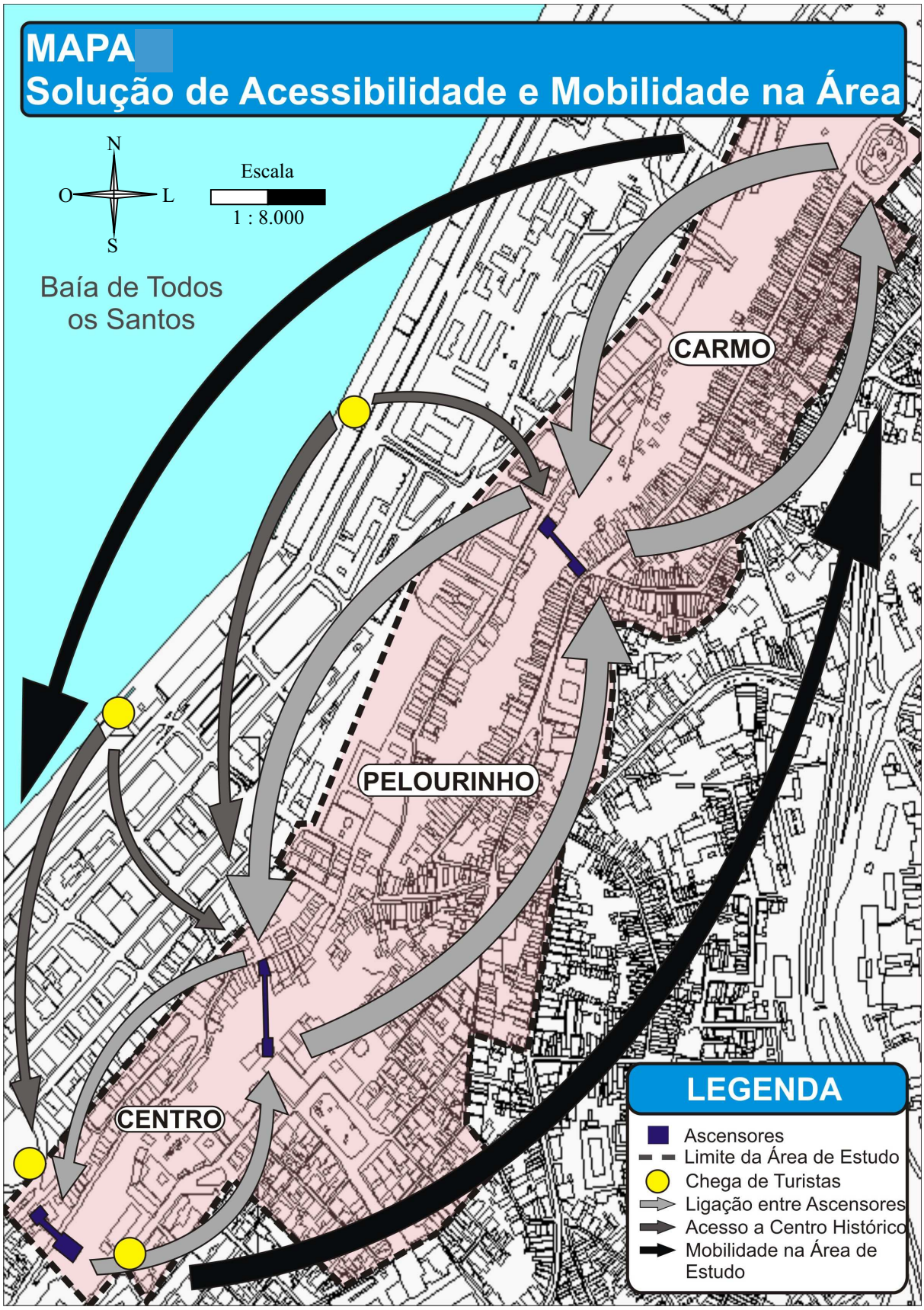
3)Objetivo específico – **Investigar a influência do Elevador Lacerda, Plano Inclinado Gonçalves, Plano Inclinado Pilar, na dinâmica urbana, comercial e turística de Salvador, assim como no seu entorno, estudando a interação entre os diversos modos de deslocamento do sistema de transporte existente no ato de circulação dos pedestres.**

O processo de centralização de atividades econômicas e administrativas e de uso, ocorrida no centro antigo da cidade de Salvador a partir da década de setenta do século XIX,

passando pelo período seabrino, repercutiu sensivelmente sobre a função social dos equipamentos urbanos, principalmente sobre o Elevador Lacerda, marco do modernismo. Más a decadência da Praça Tomé de Sousa atual Praça Municipal – iniciada na década de setenta do século XX e a sua transformação gradativa em estacionamento para dar suporte à demanda dos automóveis particulares, somou-se a decadência do Elevador Lacerda enquanto meio de transporte articulador, com repercussões sensíveis sobre a freqüência e a utilização e, conseqüentemente, a mudança do "perfil dos consumidores" da área central. A identidade central da cidade começou a ser ameaçada, e assim a sua imagem começou a perder seu significado, deslocando-se para novas áreas como a do Iguatemi.

Com isso, no processo de reformulação do espaço para atender as novas tendências culturais, sociais e políticas, os elementos urbanos de valor monumental, como os ascensores públicos, os Elevadores Lacerda e Taboão, os Planos Inclinados Gonçalves e Pilar, e o mais novo e moderno, o Liberdade/Calçada, foram entregues ao descaso pela perda da potencialidade funcional, provocada pelo próprio processo de modernização e expansão física da cidade.

Atualmente, a integração entre os modos de transportes vertical e terrestre urbano se dá somente através dos terminais de linhas de ônibus da Sé e da França, no comércio, interligando o Pelourinho a toda cidade. A dinâmica de acessibilidade e mobilidade nessa região se resume ao fato de ativar o Plano Inclinado Pilar, atualmente em manutenção, e aumentar a sinalização e informação dos Planos Inclinados para construir assim uma rota de integração entre os bairros do Centro, Pelourinho e o Carmo. No Mapa 6 podemos ver a solução mais viável para poder, além de facilitar o transporte de turistas e moradores, também proporcionar um maior aumento comercial e cultural.



MAPA 8- SOLUÇÃO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NA ÁREA DE ESTUDO

FONTE: LOUOS 1.2 (s/ escala)

13 REFERÊNCIAS

ABNT NBR – 9050: *Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos.* Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2004.

ABRASPE. *Manual de Orientação do Pedestre – Cidade de São Paulo*. São Paulo: Associação Brasileira de Pedestres, 1999.

_____. *Atropelamentos no Brasil*. São Paulo: Associação Brasileira de Pedestres, 2000.

_____. *Passarelas e Passagens Subterrâneas – Propostas.* São Paulo: Associação Brasileira de Pedestres, 2001.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS - ANTP. *Política Nacional de Trânsito.* São Paulo, 2002. Disponível em: <http://www.antp.gov.br/pnt.htm>.
Acesso em: 15 de out. de 2006.

_____. *Mobilidade e Cidadania*. São Paulo, 2003. Disponível em: <http://www.antp.gov.br/pnt.htm>. Acesso em: 15 de out. de 2006.

BASTOS, M. M. de M. *O Processo de Planejamento dos Transportes Urbanos: Análise de Casos Brasileiros.* 1979. 264f. Dissertação de Mestrado, Engenharia de Transportes - Universidade Federal do Rio de Janeiro/COPPE, Rio de Janeiro, 1979.

CAVALCANTE, A. P. H., *Metodologia de Previsão de Viagens a Pólo Gerador de Tráfego de Uso Misto: Estudo de Caso para a Cidade de Fortaleza*. 2002. Dissertação de Mestrado. Engenharia de Transportes - Universidade Federal do Rio de Janeiro/COPPE. Rio de Janeiro, 2002.

CET - COMPANHIA DE ESGENHARIA DE TRÁFEGO. *Uma Proposta para Critérios de Implantação de Semáforos de Pedestres*. *Nota Técnica*. São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego, 1993.

CHOAY, F., *O Urbanismo*. Ed. Perspectiva, São Paulo, 1979.

COSTA, P. S. da; FIGUEIREDO, W. C. de. *Estradas – Estudos e Projetos*. Salvador: EDUFBA, 2001.

DENATRAN – DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. *Manual de Segurança de Pedestres*. Brasília: Departamento Nacional de Trânsito, 1979.

_____. *Sinalização de Áreas Escolares*. Brasília: Departamento Nacional de Trânsito, 2000.

_____. *Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito – 2002*. Brasília: Departamento Nacional de Trânsito, 2003.

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. *Transporte Público Urbano*. São Carlos: Rima, 2001.

FIGUEIREDO, Wellington. *Novo Urbanismo, Uso do Solo e Transportes*. **Revista do Centro de Estudos de Transporte e Meio Ambiente.** Semestral. CETRAMA. v. 02, n 01, p 12–18, ISSN: 1806-3225, Salvador, 2004.

_____. *Gerenciamento da Mobilidade em Salvador*. Berkeley: IURT, 2003.

FRANCO, M. de R. *Planejamento Ambiental para a Cidade Sustentável.* São Paulo: Annamblume: FAPESP, 2000.

FREITAS, I. M. D. P. de; DIAS, G. S. de C.; SANTOS, J. L. de C.; FIGUEIREDO, W. C. de; Elevador Lacerda: Muito Mais do que um Cartão Postal, Um Eficiente Modo de Transporte. In: XVII CONGRESSO DA ANPET, 2003, Rio de Janeiro: XVII Congresso da ANPET, 2003.

FUNDAÇÃO MARIO LEAL FERREIRA. *Estudo do Transporte Intermodal da Região Suburbana de Salvador e seu acesso à área central.* Relatório síntese. Salvador, 2000

_____. *Plano de Mobilidade na área central de Salvador* – relatório síntese. Salvador, 2000.

Google Earth – Disponível em: <www.panoramio.com>. Acessado em ..21 de abril de 2008

INSTITUTO MIGUEL CALMON. *Programa de Revitalização do Centro Comercial e Financeiro da Cidade Baixa.* Salvador: Instituto Miguel Calmon, 1992.

LIMA, P. C. R. de, *Uso de Sistemas de Informações Geográficas para Avaliação de Ambientais de Sistemas de Transportes Urbanos*. 1999. Dissertação de Mestrado, Engenharia de Transportes - IME – Instituto Militar de Engenharia. Rio de Janeiro, 1999.

LUBISCO, N. M. L.; VIEIRA, S. C.; SANTANA, I. V. *Manual de Estilo Acadêmico - Monografias, Dissertações e Teses.* Salvador: EDUFBA, 2008.

MOTA, S. *Introdução à Engenharia Ambiental*, Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Engenharia Sanitária e Ambiental na Bahia, 1997.

PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR. *A Educação em Salvador. Estudo Setorial*. Salvador, 2000.

SEPLANTEC. *Programação de Ação Imediata de Trafego – PAIT*. Salvador: CONDER, 1974.

SILVA, C. L. da. *A cidade de Salvador nos seus 454 anos*. Salvador: EDUNEB, 2005.

SMITH, R. *Urbanismo Colonial no Brasil*. II Colóquio de Estudos Luso-Brasileiros. São Paulo: Mímeo, 1955.

VASCONCELLOS, E. A., *Transporte Urbano nos Países em Desenvolvimento; Reflexões e Propostas.* São Paulo: Editoras Unidas, 1996.

_____. *Transporte Urbano Espaço e Equidade: Análise das Políticas Públicas*, São Paulo: Annablume, 2001.

VASCONCELLOS, P. A., *Transformações e Permanências (1549 – 1999).* Salvador: Editus, 1996.

ANEXOS

FORMULÁRIO DE PESQUISA CONCLUSIVA QUALITATIVA

PESQUISA / MOBILIDADE DE TRANSPORTES NO CENTRO HISTÓRICO

Entrevistador: _____ Data: ____/____/____ Quest: _____
Dia da semana: _____ Turno: M (1)T (2)N (3) Local de entrevista_____

Nome do Entrevistado: _____ Tel: _____
==========

QUAL MEIO DE TRANSPORTE VOCÊ UTILIZOU PARA VIR AO CENTRO HISTÓRICO?
Carro (1) Ônibus (2) Carona (3) Motocicleta (4) Bicicleta (5) A pé (6) Táxi (7) Outros (8)

VOCÊ VEIO ACOMPANHADO DE MAIS ALGUEM?
SIM (1) → *Quantos?* _____ NÃO (2)

---

1. PERFIL

1.1. SEXO: Masculino(1)Feminino(2)**1.2. IDADE:** _____ anos
1.3. NACIONALIDADE / NATURALIDADE: Brasileiro (1) Outra (2)
Onde:_____
1.4. ESCOLARIDADE:(1) Superior(2) Médio(3) Fundamental
1.5. QUAL A PRINCIPAL OCUPAÇÃO?
(1) Funcionário pub. (2) Profissional liberal (3) Comerciante (4) Aposentado (5) Comerciário (6) Industriário (7) Estudante

---

2. CONHECENDO A VIAGEM DO ENTREVISTADO

2.1. EM QUAL BAIRRO VOCÊ ESTÁ HOSPEDADO OU RESIDE?
_____

2.2. QUE TIPO DE ALOJAMENTO ESTÁ UTILIZANDO?
(1) Hotel(2) Pousada(3) Albergue(4) Casa de amigos / Parentes
2.3. TEMPO DE VIAGEM PARA CHEGAR ATÉ AQUI: ____ minutos
2.2.1 Motivo:

Congestionamento (1)	Tempo de espera pelo transporte (2)	Acontecimentos casuais (acidentes, obras, etc). (3)	Outros (4)

2.4. VOCÊ VEIO AO PELOURINHO À?Lazer (1)Trabalho (2)Outros (3)

2.5. É A PRIMEIRA VEZ QUE ESTÁ VISITANDO O CENTRO HISTÓRICO?SIM (1)NÃO (2)

2.6. O QUE O INFLUENCIOU NA DECISÃO DA VISITA AO PELURINHO?

(1) Indicação (2) Já conhecia (3) Agencia de viagem (4) Propaganda (5) Revista (6) Televisão (7) Jornal (8) Internet

---

3. SATISFAÇÃO DO USUÁRIO

3.1. NUMA ESCALA QUE VAI DE "0" A "5", ONDE "0" É PÉSSIMO "5" É ÓTIMO E "D"=DESCONHECE, QUE VALOR VOCÊ ATRIBUIRIA A:

Calçadas, escadarias, passeios e pistas dentro do Centro Histórico.	1.1. Oferta	D	0	1	2	3	4	5
	1.2. Conservação do pavimento	D	0	1	2	3	4	5
	1.3. Existência de obstáculos	D	0	1	2	3	4	5
Segurança dentro do Centro Histórico	1.5. Pessoal	D	0	1	2	3	4	5
	1.6 Iluminação	D	0	1	2	3	4	5
	1.6. Nas travessias de pedestre	D	0	1	2	3	4	5

4.EM RELAÇÃO AO CENTRO HISTÓRICO

4.1. VOCÊ CONHECE OS PLANOS INCLINADOS?
Gonçalves?**SIM (1)NÃO (2)**
Pilar?**SIM (1)NÃO (2)**

4.2. VOCÊ JÁ FREQUENTOU O PELOURINHO A NOITE?
SIM (1)NÃO (2)

4.3. VOCÊ ENCONTROU DIFICULDADES EM LOCALIZAR OS LUGARES QUE PROCURAVA NO PELOURINHO?
SIM (1)NÃO (2)

4.4. VOCÊ SABIA QUE O CENTRO HISTÓRICO SE ESTENDE ATE O BAIRRO DO SANTO ANTÔNIO ALÉM DO CARMO?
SIM (1)NÃO (2)

4.5. VOCÊ SABE O QUE É O SAT?
SIM (1)NÃO (2)

*4.5.1 SABE ONDE ELE ESTA LOCALIZADO?***SIM (1)NÃO (2)**

4.6. VOCÊ CONSEGUE SE LOCALIZAR NO PELOURINHO
SIM (1)NÃO (2)

4.7. A SINALIZAÇÃO É SUFICIENTE PARA CHEGAR ATÉ ONDE DESEJA?
SIM (1)NÃO (2)

4.8. O QUE MAIS LHE INCOMODA NA VISITA AO PELOURINHO?

_____

_____

4.9.QUE SUGESTÃO VOCÊ DARIA PARA FACILITAR A MOBILIDADE NO PELOURINHO?

_____

_____

Livros Grátis

(http://www.livrosgratis.com.br)

Milhares de Livros para Download:

Baixar livros de Administração
Baixar livros de Agronomia
Baixar livros de Arquitetura
Baixar livros de Artes
Baixar livros de Astronomia
Baixar livros de Biologia Geral
Baixar livros de Ciência da Computação
Baixar livros de Ciência da Informação
Baixar livros de Ciência Política
Baixar livros de Ciências da Saúde
Baixar livros de Comunicação
Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE
Baixar livros de Defesa civil
Baixar livros de Direito
Baixar livros de Direitos humanos
Baixar livros de Economia
Baixar livros de Economia Doméstica
Baixar livros de Educação
Baixar livros de Educação - Trânsito
Baixar livros de Educação Física
Baixar livros de Engenharia Aeroespacial
Baixar livros de Farmácia
Baixar livros de Filosofia
Baixar livros de Física
Baixar livros de Geociências
Baixar livros de Geografia
Baixar livros de História
Baixar livros de Línguas

Baixar livros de Literatura
Baixar livros de Literatura de Cordel
Baixar livros de Literatura Infantil
Baixar livros de Matemática
Baixar livros de Medicina
Baixar livros de Medicina Veterinária
Baixar livros de Meio Ambiente
Baixar livros de Meteorologia
Baixar Monografias e TCC
Baixar livros Multidisciplinar
Baixar livros de Música
Baixar livros de Psicologia
Baixar livros de Química
Baixar livros de Saúde Coletiva
Baixar livros de Serviço Social
Baixar livros de Sociologia
Baixar livros de Teologia
Baixar livros de Trabalho
Baixar livros de Turismo