



UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR
SUPERINTENDÊNCIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO – SPPG
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO TERRITORIAL E
DESENVOLVIMENTO SOCIAL
MESTRADO EM PLANEJAMENTO TERRITORIAL E DESENVOLVIMENTO
SOCIAL

FRANCISCO LACERDA BRITO

DIREITO À CALÇADA
O ESPAÇO E O PEDESTRE NA CIDADE DE SALVADOR - BA

Salvador
2008

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

FRANCISCO LACERDA BRITO

**DIREITO À CALÇADA
O ESPAÇO E O PEDESTRE NA CIDADE DE SALVADOR - BA**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social, Universidade Católica do Salvador, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre

Orientador: Prof. Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos, Ph.D.

Salvador
2008

Brito, Francisco Lacerda

Direito à calça: o espaço e o pedestre na cidade de Salvador-BA / Francisco Lacerda Brito. – 2008.

176 f. : il.

Dissertação (mestrado) – Universidade Católica do Salvador. Mestrado em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social, 2008.

Orientador: Prof. Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos, Ph.D.

1. Cidades. 2. Espaços públicos urbanos. 3. Geografia urbana. I. Vasconcelos, Pedro de Almeida, orient. II. Título.

CDD: 304.23

Ficha Catalográfica elaborada por Roseli S. Andrade CRB/5 1125

FRANCISCO LACERDA BRITO

DIREITO À CALÇADA
O ESPAÇO E O PEDESTRE NA CIDADE DE SALVADOR-BA

Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social, Universidade Católica do Salvador, pela seguinte banca examinadora:

Prof. Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos
Doutor em Geografia, Université d'Ottawa, Canadá
Universidade Católica do Salvador

Prof. Dra. Barbara-Christine Nentwig Silva
Doutora em Geografia.
Albert-Ludwigs-Universität Freiburg, ALUF, Alemanha
Universidade Católica do Salvador

Prof. Dr. Angelo Serpa
Pós-Doutorado - Université de Paris IV - Sorbonne, PARIS IV, França
Universidade Federal da Bahia

Salvador, 04 de dezembro de 2008.

RESUMO

O presente trabalho objetiva estudar a relação dos soteropolitanos com as calçadas da cidade de Salvador, na atualidade, com ênfase no direito a esse espaço público. Para tanto, foi desenvolvida pesquisa, por amostragem, em locais representativos da cidade: no centro antigo e no centro moderno, um bairro com alto poder aquisitivo e um bairro de baixo padrão aquisitivo, e, ainda, um bairro com presença de turistas, verificando-se, nesses espaços, as calçadas da via principal e de uma via em seu entorno. Inicialmente, serão abordadas algumas noções teóricas sobre espaço público urbano, sob o enfoque da rua e das calçadas, e aspectos legais da questão territorial urbana, destacando-se o plano diretor e o direito constitucional de livre locomoção. Em seguida, será examinada como se deu a implantação das primeiras calçadas de Salvador e o histórico da legislação sobre essas calçadas. Por fim, será analisado como se dá a ocupação desse espaço nas áreas pesquisadas, inclusive, com impressão dos usuários obtida por meio de entrevistas e aplicação de questionário. Pretende-se, assim, identificar e melhor compreender como se dá a relação entre os soteropolitanos e suas calçadas, e, ao mesmo tempo, demonstrar que o usuário da calçada tem o direito de livremente utilizar esse espaço público sem obstruções indevidas, propiciando-lhe conforto, segurança e prazer no ir e vir pelas ruas da cidade.

Palavras-chave: Cidades – Salvador – Território – Espaço Público – Calçadas – Passeios – Direito

ABSTRACT

This work aims to study the behavior of the soteropolitans when facing the side walks of the city of Salvador nowadays, from the perspective of the right of using this public space. To reach this objective, it was developed a research for sampling on representative locations of the city: the old downtown and the modern downtown, a neighborhood with high purchasing power and a neighborhood of low purchasing one, and, yet, a neighborhood with presence of tourists, observing in these spaces, the main road sidewalks and one track in their surroundings. Initially, will be shown some theoretical notions about urban public space, under the focus of the street and sidewalks and legal aspects of urban territorial issue, stressing the city guidelines and the constitutional right of freedom of locomotion. Then, it will be examined how the implementation of the first sidewalks of Salvador happened and the history of legislation on those sidewalks. Finally, it will be considered how the occupation of that space is being done in the areas surveyed, including the user impressions obtained through interviews and the application of a questionnaire. The main objective, is to identify and better understand how it happens the relationship between soteropolitans and their sidewalks, and at the same time, demonstrate that the user of the sidewalk has the right to freely use this public space without undue obstructions, providing them comfort, safety and pleasure in coming and going through the streets of the city.

Keywords: Cities - Salvador - Territory - Public Space - sidewalks - Law

A Calmon de Passos, que ao longo de sua vida foi um defensor intransigente dos direitos conquistados pelo povo brasileiro.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, inicialmente, aos meus professores do Mestrado, que muito contribuíram para o resultado final da pesquisa, e os nomino em ordem alfabética: Barbara-Christine Nentwig, Elza Kraychete, Humberto Nascimento, Maria Helena Flexor, Nelson Baltrusis, Pedro Vasconcelos, Peter Schweizer e Sylvio Bandeira de Mello. Contudo, não poderia deixar de destacar o professor Pedro Vasconcelos, meu orientador na pesquisa, que sempre encontrou uma fácil solução, mesmo para os problemas que pareciam insuperáveis.

Agradeço a Maria Hilda, da Fundação Mário Leal Ferreira, e a Felisberto Gomes, do Arquivo Municipal, pelo auxílio valioso no levantamento de dados.

Agradeço, também, ao engenheiro Raimundo Nonato, da Fundação Mário Leal Ferreira, pela colaboração no mapeamento dos locais pesquisados.

Agradeço, por fim, à minha mulher, Rosali, e ao meu filho, Victor, pela ótima companhia ao longo dessa jornada.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
2 CALÇADAS: O TERRITÓRIO E A QUESTÃO NORMATIVA	15
2.1 CALÇADAS E ESPAÇO PÚBLICO	15
2.2 QUESTÃO TERRITORIAL URBANA: ASPECTOS LEGAIS	21
2.2.1 Direito Urbanístico e Fundamentos Constitucionais	21
2.2.2 Estatuto da Cidade e Plano Diretor	22
2.2.3 Liberdade de Locomoção	27
3 AS CALÇADAS (PASSEIOS) NA CIDADE DE SALVADOR: EVOLUÇÃO HISTÓRICO-GEOGRÁFICA E LEGISLAÇÃO	30
3.1 A CIDADE DO SALVADOR E EVOLUÇÃO DE SUAS CALÇADAS	30
3.1.1 Alguns Aspectos Geográficos e Históricos da Cidade do Salvador	30
3.1.2 A Pavimentação das Ruas	38
3.1.3 Circulando pela Cidade: a Cadeirinha de Arruar	41
3.1.4 Os Primeiros Passeios de Salvador	44
3.2 LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA DE SALVADOR SOBRE PASSEIOS	49
3.2.1 Legislação Revogada	50
3.2.1.1 <i>Código de Posturas de 1829</i>	50
3.2.1.2 <i>Código de Posturas de 1844</i>	51
3.2.1.3 <i>Posturas Novas de 1848</i>	52
3.2.1.4 <i>Código de Postura de 1920</i>	53
3.2.1.5 <i>Posturas Subsequentes ao Código de 1920</i>	56
3.2.1.6 <i>Decreto-Lei n. 701, de 1948</i>	56
3.2.1.7 <i>Código de Urbanismo e Obras do Município de Salvador: Lei n. 1.855, de 1966</i>	57
3.2.1.8 <i>Parcelamento do Solo Urbano: Lei n. 3.200, de 1982</i>	58
3.2.1.9 <i>Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDDU: Lei n. 6.586, de 2004</i>	59
3.2.2 Legislação Vigente sobre Passeios	59
3.2.2.1 <i>Código de Urbanismo e Código de Obras: Lei n. 2.403, de 1972</i>	59
3.2.2.2 <i>Deficientes Físicos e Visuais: Lei n. 3.276, de 1983</i>	61
3.2.2.3 <i>LOUOS - Lei do Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo: Lei n. 3.377, de 1984</i>	62
3.2.2.4 <i>Execução de Obras: Lei n. 3.903, de 1988</i>	64
3.2.2.5 <i>Código de Polícia Administrativa do Município do Salvador: Lei n. 5.503, de 1999</i>	65
3.2.2.6 <i>Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDDU: Lei n. 4.700, de 2008</i>	67

4 CALÇADAS DE SALVADOR: ÁREAS ANALISADAS	70
4.1 CENTRO ANTIGO DE SALVADOR E SUAS CALÇADAS	70
4.1.1 Área Central de Salvador: Análise Histórico-Geográfica	70
4.1.2 Rua Chile e suas Calçadas	76
4.1.3 Ladeira da Preguiça: Entorno da Rua Chile, no Centro Antigo	81
4.2 CENTRO MODERNO E SUAS CALÇADAS	85
4.2.1 A Região do Iguatemi	85
4.2.2 Avenida Tancredo Neves	88
4.2.3 Rua Marcos Freire (Ponte Sobre o Rio Camurujipe): Entorno da Avenida Tancredo Neves, no Centro Moderno	93
4.3 PASSEIOS NA LIBERDADE	96
4.3.1 O Bairro da Liberdade	96
4.3.2 Estrada da Liberdade: Via Principal	100
4.3.3 Rua do Curuzu: Entorno da Estrada da Liberdade	103
4.4 PASSEIOS NA GRAÇA	108
4.4.1 O Bairro da Graça	108
4.4.2 Rua da Graça: Via Principal	111
4.4.3 Corredor da Vitória: Entorno da Rua da Graça	114
4.5 ONDINA E SEUS PASSEIOS	118
4.5.1 O Bairro de Ondina	118
4.5.2 As Calçadas da Avenida Oceânica	121
5 CALÇADAS DE SALVADOR: ESTUDO COMPARATIVO	127
5.1 CENTRO ANTIGO E CENTRO MODERNO. BAIRRO COM BAIXO PODER AQUISITIVO E BAIRRO COM ALTO PODER AQUISITIVO	128
5.1.1 Dados Econômicos em Comparação	128
5.1.2 Especificação, Qualidade, Estrutura e Funcionalidade das Calçadas	130
5.1.3 Impressão de Pedestres	149
5.2 O TURISTA E AS CALÇADAS EM ONDINA	147
5.3 O LEGAL E O REAL	149
5.4 A RUA, A CALÇADA E O PEDESTRE	154
6 CONCLUSÃO	164
REFERÊNCIAS	170
APÊNDICE A – Questionário	176

1 INTRODUÇÃO

Certamente, a melhor análise do espaço público sob a ótica das calçadas é de Jane Jacobs (2003), na obra *Morte e Vida de Grandes Cidades*, livro originalmente publicado no ano de 1961, sob o título *The Death and Life of Great American Cities*, fruto de pesquisa no final dos anos de 1950 em grandes cidades norte americanas como Nova York – cidade em que residia Jacobs – Filadélfia, Boston, Chicago e Los Angeles.

Jacobs (2003) analisa o “uso das calçadas” na primeira parte de seu livro, intitulada de *A Natureza Peculiar das Cidades*, sob a ótica da “segurança”, dos “contatos” e das “crianças” como elo de integração. Diz-nos Jacobs (2003, p.15) que a maior parte do material para suas reflexões estava diante da porta de casa, contudo, “é mais fácil perceber as coisas primeiro onde elas não são familiares.”

Segundo Jacobs (2003, p.29) as ruas servem a vários fins além de comportar veículos; e as calçadas – a parte das ruas que cabe aos pedestres – servem a muitos fins além de abrigar pedestres, acrescentando que esses usos estão relacionados à circulação, mas não são sinônimos dela, e cada um é, em si, tão fundamental quando a circulação para o funcionamento adequado das cidades.

No Brasil, a obra de referência sobre calçadas é *O Mundo das Calçadas*, de Eduardo Yázigi (2000), que examina as atividades e dinâmicas que ocupam esse espaço público na cidade de São Paulo, sob a ótica da economia informal com seus ambulantes, das bancas e serviços, dos moradores de rua, dos guardadores de carros, quanto à violência nas ruas, dos concessionários de serviços públicos, dos veículos *versus* pedestres, dentre outros, tendo também realizado um consistente estudo da gênese e evolução no tempo do espaço público em São Paulo.

Tratou o autor, também, de algumas teorias sobre o espaço público, das alternativas de organização no mundo das calçadas, da territorialidade do trabalho de rua, do estudo do direito à cidade ao direito ao entorno e, ainda, das alternativas de organização do mundo das calçadas.

Afirma Yázigi (2000, p.18), que ajudar a entender a cidade e seus homens através das calçadas é a parte que lhe cabe na obra que escreveu. Tributa seu estudo a Jane Jacobs, “a grande apologista das calçadas, que deixou uma lacuna

sem continuadores que a secularizassem no tempo e no espaço.” (YÁZIGI, 2000 p. 20).

Ainda em suas considerações sobre os passeios, Yázigi (2000 p. 167), afirma que a calçada simboliza um retrato claro do Brasil: “não só em seu piso fragmentado, como em toda a categoria de conflitos que nele tem mediação.”

Especificamente sobre as calçadas de Salvador, há estudos de Garzedin (1996) e Rocha (2003a) em dissertações de mestrado da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia, analisando as configurações espaciais e sociais do cotidiano da cidade e a mobilidade a pé em Salvador, respectivamente.

Com o presente estudo das calçadas de Salvador sob a ótica do Direito, pretende-se analisar a relação dos habitantes da cidade com suas calçadas, na atualidade, com o objetivo de examinar se tem sido assegurado às pessoas, na condição de pedestres, o direito consagrado na Constituição brasileira de livremente usarem os espaços públicos sem obstruções arbitrárias.

Na pesquisa buscou-se solução para alguns questionamentos complementares, a saber: como e quando foram implantadas as primeiras calçadas na cidade de Salvador; como se processaram as mudanças da utilização dessas calçadas; como a legislação municipal tem tratado as calçadas; se é dado ao proprietário do imóvel opção de escolha do tipo de material, desenhos e cores a serem utilizados nas calçadas; como se dá o poder de polícia municipal quanto à construção, conservação e utilização das calçadas; como são as calçadas e seu uso, na via principal e seu entorno, nos bairros da cidade analisados na pesquisa; se calçadas têm a mesma especificação e qualidade em todas as áreas analisadas; como são utilizadas as calçadas nesses bairros e quais seriam as dimensões legais e as reais; que conceito seus moradores e seus turistas fazem das calçadas e, por fim, se há instrumentos jurídicos disponíveis ao cidadão para exigir do Poder Público ou do proprietário do imóvel estrutura adequada e um bom estado de conservação da calçada, de forma que lhe seja assegurado o direito de locomoção pelos passeios da cidade.

A pesquisa deu-se por amostragem, em locais representativos da cidade, tomando-se as seguintes dicotomias: centro antigo e centro moderno, bairro com alto poder aquisitivo e bairro de baixo padrão aquisitivo. A pesquisa também

estendeu-se a um bairro com presença de turistas. Nessa ordem, a pesquisa foi desenvolvida na região central e na região do Iguatemi, respectivamente, o centro antigo e centro moderno; nos bairros da Graça e da Liberdade, escolhidos como bairros representativos de alto e baixo poder aquisitivo, respectivamente, o primeiro, por ser um bairro tradicionalmente habitado por pessoas tidas como “ricas” e o segundo, ao contrário, é simbolicamente tido como um bairro “pobre” e “negro”, o que bem poderá contrastar com o primeiro. Por seu turno, o bairro que mais concentra hotéis na cidade é Ondina, sendo por esse motivo indicado como representativo de local na cidade com maior presença de turistas circulando por suas calçadas

Em face da inviabilidade, para a pesquisa, de se examinar todas as calçadas do bairro, optou-se por um ponto mais representativo do território em estudo, destacando-se, com essa característica, a sua via principal. Objetivando diminuir riscos de que os dados da via principal não fossem suficientes para representar todo o bairro, optou-se, ainda, também pela análise de um espaço no entorno da via principal.

Os dados foram obtidos por meio de documentos, manuscritos e iconografia existentes no Arquivo Histórico Municipal de Salvador e no Arquivo Público do Estado da Bahia, aliados a leis do Município e mapas da cidade constantes do acervo da Biblioteca da Fundação Mário Leal Ferreira, além de bibliografia e pesquisa de campo. Por meio de pesquisa de campo foram obtidos dados dos locais pesquisados, com o mapeamento da área e medição, identificação da estrutura e estado de conservação das calçadas, bem como dos equipamentos fixos e móveis existentes, com respectivo registro fotográfico e filmagem, além de entrevistas e aplicação de questionário, como forma de identificar-se o grau de percepção das pessoas relativamente às calçadas e sua dinâmica.

Também foram utilizados dados censitários para obtenção de informações do universo da população, relativamente à quantidade de habitantes, desenvolvimento humano e renda *per capita*.

Convém destacar que não contempla o presente estudo comparação das calçadas de Salvador com as de outras cidades, porque a comparação pretendida na pesquisa é entre pontos de referência da própria cidade de Salvador.

O estudo foi dividido em seis capítulos, nos quais o termo passeio também será utilizado para designar a calçada destinada ao pedestre, quer porque quando do surgimento desse espaço público na cidade de Salvador era o único termo com essa significação, uma vez que “calçada” era todo o espaço da rua pavimentada, quer porque continua de uso corrente na atualidade. Dessa forma, o primeiro capítulo, intitulado introdução, procura dar uma visão global do trabalho.

No segundo capítulo veremos, inicialmente, algumas noções teóricas sobre espaço público, tendo-se a rua e a calçada como centro desse debate. Em seguida, serão abordados os aspectos legais da questão territorial urbana, dando-se ênfase ao plano diretor e ao direito constitucional de livre locomoção.

No terceiro capítulo, após um breve apanhado da evolução histórico-geográfica de Salvador, veremos como se deu originalmente a pavimentação das ruas da cidade e a implantação das primeiras calçadas, em seguida, na segunda parte do capítulo, faremos uma abordagem da legislação local sobre os passeios, desde 1829 até a atualidade.

Os textos extraídos de fontes anteriores à reforma ortográfica vigente na atualidade permaneceram com a grafia original, contudo, foram destacadas em itálico as palavras com a grafia alterada.

No capítulo seguinte, analisaremos as calçadas das áreas previamente delimitadas, como resultado da pesquisa de campo, além de estudo dos territórios onde instaladas essas calçadas, cujos dados resultantes servirão de instrumental para as considerações desenvolvidas no capítulo seguinte.

No capítulo V, serão comparadas as calçadas e seu uso no centro antigo e no centro moderno, nos bairros de alto e baixo poder aquisitivo e em bairro com presença de turistas, com impressão dos usuários obtida por meio de entrevistas e aplicação de questionário, acrescentando-se também estudos sobre a legislação urbanística de Salvador quanto aos passeios e sua efetiva aplicação, e sobre a relação do pedestre com a rua e suas calçadas. Por fim, no sexto e último capítulo, encontram-se as considerações finais formuladas a partir deste estudo.

Assim, espera-se com o presente estudo possamos melhor identificar e compreender como se dá a relação entre os soteropolitanos e suas calçadas, cujos dados obtidos poderão ser úteis para análise das atuais políticas públicas e, se possível, para formulação de políticas públicas destinadas a um melhor

aproveitamento das calçadas, objetivando conforto, segurança e prazer no ir e vir pelas ruas da cidade.

2 CALÇADAS: O TERRITÓRIO E A QUESTÃO NORMATIVA

No presente capítulo, em primeiro lugar, as calçadas serão analisadas sob a perspectiva do território, fazendo-se algumas considerações teóricas sobre espaço público. Na seção seguinte, será examinada a legislação brasileira sobre cidades no âmbito da Constituição Federal e do Estatuto da Cidade, dando-se destaque ao “Plano Diretor”, sendo abordado, ao final, estudo relativo à “liberdade de locomoção” como questão urbana, sob o aspecto do direito de ir e vir.

2.1 CALÇADAS E ESPAÇO PÚBLICO

As ruas e suas calçadas, na análise de Jane Jacobs (2003, p.29), são os principais locais públicos de uma cidade; são as áreas mais importantes, daí asseverar a autora: “se as ruas de uma cidade parecem interessantes, a cidade parecerá interessante; se elas parecerem monótonas, a cidade parecerá monótona.”

Contudo, adverte Jacobs (2003, p.29) que ruas e calçadas só fazem sentido em conjunto com os demais elementos urbanos:

A calçada por si só não é nada. É uma abstração. Ela só significa alguma coisa junto com os edifícios e os outros usos limítrofes a ela ou a calçadas próximas. Pode-se dizer o mesmo das ruas, no sentido de servirem a outros fins, além de suportar o trânsito sobre rodas em seu leito.

Assim, no entender da Jacobs (2003), a calçada não pode ser vista apenas como instrumento para circulação de pessoas. Além dessa importante função, certamente a principal, a calçada é o lugar da cidade em que há um intenso convívio social.

A propósito, observou Santos (1959, p.125), em pesquisa sobre o centro de Salvador nos anos de 1950, o costume de permanecerem as pessoas em pé, durante várias horas sobre as calçadas, a conversar incessantemente.

Nesse aspecto, quanto às relações informais que ocorrem cotidianamente nas ruas de uma cidade, segundo Jacobs (2003, p. 59), se os contatos entre os seus habitantes se limitassem à convivência na vida privada, a cidade não teria serventia, afinal, as cidades estão cheias de pessoas com quem certo grau de contato é proveitoso e agradável, acrescentando que “a confiança na rua forma-se com o tempo a partir de inúmeros contatos públicos nas calçadas”, sendo que embora grande parte desses contatos seja absolutamente trivial, mas a sua soma “resulta na

compreensão da identidade pública das pessoas, uma rede de respeito e confiança mútuos e um apoio eventual na dificuldade pessoal ou da vizinhança.” Adverte Jacobs (2003, p.60) que “a inexistência dessa confiança é um desastre para a rua.”

Ao tratar da importância das calçadas de uma cidade para a convivência entre crianças, menciona a mesma autora (2003, p.95) que se as calçadas de uma rua tiverem largura suficiente, a recreação surge com força junto com outros usos, mas se as calçadas forem acanhadas, a brincadeira de pular corda é a primeira a ser prejudicada, afinal, quanto mais estreitas forem as calçadas, mais sedentária se torna a recreação informal, enfatizando Jacobs (2003, p.96) que “se algumas calçadas são ruins para a criação das crianças, são ruins para qualquer pessoa.”

Lewis Mumford, em sua obra “*A Cidade na História*” publicada originalmente no ano de 1961, contemporânea à de Jane Jacobs, ao tratar do preço da expansão urbana, afirma que “a lei do crescimento urbano, ditado pela economia capitalista, significou a inexorável destruição de todas as características naturais que deleitam e fortificam a alma humana em suas atividades diárias” (MUMFORD, 2004, p.462), como rios transformados em esgotos, zonas portuárias tornadas inacessíveis para o transeunte, árvores antigas sacrificadas e “edifícios veneráveis postos abaixo em favor da velocidade do tráfego” (MUMFORD, 2004, p.462), o que nos parece, tomando como exemplo a cidade de Salvador, bem familiar.

Acrescenta, referindo-se aos detentores do poder econômico da cidade de Nova York, Estados Unidos, que “enquanto as classes superiores pudessem ir de carruagem passear no Central Park ou dar uma galopada matinal em *Rotten Row*, a falta de espaço para a recreação e de beleza recreativa na cidade em geral não chegou a ser percebida.” (MUMFORD, 2004, p.462).

Sugere Mumford (2004, p.549), como “o único remédio eficiente para o congestionamento urbano” integrar as zonas industriais e de negócios com as áreas residenciais, de forma que uma grande parte do seu pessoal possa ir a pé ou de bicicleta para o trabalho, viajar num ônibus público ou tomar um trem.

Mumford (2004, p.553), criticando o subúrbio de massa, constata que na orla desse território urbano, até mesmo as vantagens do grupo primário de vizinhança desaparecem, cujo custo desse desligamento de outros homens, no espaço, está fora de toda proporção com seus benefícios presumidos, tendo por resultado final

uma vida encasulada, passada cada vez mais dentro de um automóvel ou dentro de uma câmara escura, ante um aparelho de televisão.

Em outro contexto, Henry Lefebvre, em sua obra “*O Direito à Cidade*”, de 1968, destaca que “o direito à cidade não pode ser concebido como um simples direito de visita ou retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como direito à vida urbana” (LEFEBVRE, 2006, p.116), justificando que:

basta abrir os olhos para compreender a vida quotidiana daquele que corre de sua moradia para a estação próxima ou distante, para o metrô superlotado, para o escritório ou para a fábrica, para retornar à tarde o mesmo caminho e voltar para casa a fim de recuperar as forças para recomeçar tudo no dia seguinte. (LEFEBVRE, 2006, p.117).

Oportuno o pensamento de Milton Santos (2004, p.33), segundo o qual, “a própria cidade converteu-se num meio e num instrumento de trabalho, num utensílio como a enxada na aurora dos tempos sociais.”

Por seu turno, Roberto DaMatta, em estudo do início dos anos de 1980, nos fornece interessante análise quanto à perspectiva do território, sob a ótica do privado e do público, alegoricamente representados pela casa e a rua. Diz que o espaço é demarcado quando alguém estabelece fronteiras, separando um pedaço de chão do outro, “mas nada pode ser tão simples assim, porque é preciso explicar de que modo as separações são feitas e como são legitimadas e aceitas pela comunidade da propriedade privada e suas origens.” (DAMATTA, 1997, p.32).

Argumenta DaMatta (1997, p.20), que em casa somos todos “supercidadãos”, mas na rua passamos a “desgarrados”, porque quase sempre somos maltratados pelas chamadas “autoridades” e não temos nem paz, nem voz; somos rigorosamente “subcidadãos”. Acredita que, por causa disso, “nosso comportamento na rua (e nas coisas públicas que ela necessariamente encerra) é igualmente negativo”, destacando, com o objetivo de confirmar sua tese, que jogamos lixo para fora de nossa calçada, portas e janelas; não obedecemos regras de trânsito; somos até mesmo capazes de depredar a coisa comum, utilizando “aquele célebre e não analisado argumento segundo o qual tudo que fica fora de nossa casa é um problema do governo!” (DAMATTA, 1997, p.20).

DaMatta (1997, p.20) pontua que na rua a vergonha da desordem não é mais nossa, mas do Estado, certamente por isso “limpamos ritualmente a casa e sujamos a rua sem cerimônia ou pejo”, tanto que “não somos efetivamente capazes de

projetar a casa na rua de modo sistemático e coerente, a não ser quando recriamos no espaço público o mesmo ambiente caseiro e familiar.” (DAMATTA, 1997, p.20).

Por sua vez, Yázigí (2000, p.18), no estudo desenvolvido na cidade de São Paulo, afirma que são percebidos claramente três circuitos principais: “o dos que podem circular em ambientes total ou parcialmente fechados: condomínios intramuros, centros empresariais para trabalhadores, clubes desportivos e sociais e *shopping center*”; o segundo grupo o “dos excluídos, sem acesso ao mínimo condizente com a condição humana” e, em terceiro lugar, “uma faixa intermediária que pretende usufruir da cidade aberta”, representado pelo cidadão comum.

Para esse cidadão comum, no entanto,

circular e poder dela desfrutar tem um custo altíssimo e embaraçante: as abordagens de pedintes a cada momento; a visão nauseante dos desvalidos, bêbados e mutilados que reptam pelo chão; o risco iminente do assalto e dos veículos que avançam; a chantagem dos guardadores de carros e mesmo a agressão de transeuntes que andam pela cidade; as cabines telefônicas transformadas em latrinas [...]. (YÁZIGI, 2000, p.19).

Diante dessas constatações, Yázigí (2000, p.19) diz ter muito medo do que tudo isso pode dar, “porque tornando-nos familiares da morte e da violência diuturnamente, corremos o risco de ficar anestesiados, ou em caso inverso, mais violentos ainda.” Arrematando, o mesmo autor diz crer firmemente “ser impossível humanizar a cidade sem o sistema de pedestres, pois o lado biológico é a grande condição de humanização.” (YÁZIGI, 2000, p.23).

Também merecem destaque as reflexões de Paulo Gomes (2002) sobre o espaço público. Inicialmente, assegura que “o recuo da cidadania corresponde a um recuo paralelo do espaço público.” (GOMES, 2002, p.176).

Segundo o autor, a apropriação privada dos espaços comuns pode se manifestar por meio de estruturas físicas, indo desde uma simples ocupação das calçadas até o fechamento da rua, ou por uma ocupação veiculada por instrumentos bem mais sutis e simbólicos (GOMES, 2002, p.176). Aponta como elemento fundamental nessa dinâmica o crescimento do chamado setor informal da economia, que inclui camelôs, guardadores de carros, transportadores, prestadores de pequenos serviços, atividades essas que fogem ao controle do Estado e, por conseguinte, das Leis (GOMES, 2002, p.177).

Afirma que desde Hobbes¹, sabemos que na ausência de normas que regulamentem o direito de cada um, a tendência natural é o uso de todos os artifícios, entre os mais comuns, a forma ou a intimidação para prevalecer os interesses particulares (GOMES, 2002, p.177).

O livre acesso pontifica o autor, “pressupõe a não exclusividade de ninguém ou de nenhum uso diferente daqueles que são os de interesse comum”, onde praças transformam-se em grandes mercados e as principais ruas da cidade tornam-se estreitas, pois restam apenas pequenas passagens para os transeuntes (GOMES, 2002, p. 177).

Contudo, alerta Gomes (2002), que a ocupação dos espaços públicos não se dá apenas pelos setores informais, destacando que tem sido crescente colocar grades de ferro, vasos de plantas ou colunas com correntes de ferro nas calçadas, delimitando um espaço adicional do prédio a que serve, privatizando o público, deixando apenas o mínimo necessário à circulação, evidenciado um paradoxo de que o espaço público não é identificado como bem público, mas sim como um terreno exposto à conquista dos particulares (GOMES, 2002, p.179).

Acrescenta, ainda, que o ser humano moderno possui recursos variados para transformar-se em inacessível ao contato social, tais como os “serviços telemáticos”, que dispensam o contato direto com pessoas, tendo por consequência a “vivência cada vez menor do espaço da cidade”, onde o uso da via pública se restringe cada vez mais ao “valor instrumental primário, a circulação”, saindo-se pelas ruas das cidades cada vez menos e quando o fazemos utilizamos o automóvel, que nos levará a um lugar preciso, “onde, habitualmente, reproduz-se a idéia de confinamento e de segurança.” (GOMES, 2002, p.183).

Uma das conseqüências da indevida ocupação dos espaços destinados aos pedestres no interesse privado, segundo Gomes (2002), é o abandono dos espaços comuns e a “recusa em compartilhar um território coletivo de vida social, surge o fenômeno da ocupação dos espaços públicos por aqueles que, não tendo meios para reproduzir privadamente esse estilo de vida, estão condenados a sua condição por esse espaço: os pobres.” (GOMES, 2002, p.184-185). Assim, constata o mesmo

¹ Thomas Hobbes, filósofo inglês (1588-1679).

autor, “os espaços públicos se transformam cada vez mais numa espécie de passarela para o espetáculo da pobreza.” (GOMES, 2002, p.184-185).

Ainda conforme o pensamento de Gomes (2002, p.185), hoje, no Brasil, a idéia de coisa pública se confunde, em grande medida, “com algo de baixa qualidade ou de uso exclusivo das camadas populares, como no caos dos hospitais, escolas, parques, centros de lazer”, dentre outros. De certa forma, “a mesma desvalorização ocorre com o espaço público, uma vez que o acesso é livre, e a freqüência majoritária é composta, em geral, de elementos oriundos dessas camadas populares.” (GOMES, 2002, p.185).

Angelo Serpa (2007, p.16), em recente publicação, ao confrontar espaço público e acessibilidade nos centros urbanos menciona que:

acessibilidade não é somente física, mas também simbólica, e a apropriação social dos espaços públicos urbanos tem implicações que ultrapassam o *design* físico das ruas, praças e parques, largos e *shopping centers* e prédios públicos.

Acrescenta Serpa (2007, p.16), “se é certo que o adjetivo ‘público’ diz respeito a uma acessibilidade generalizada e irrestrita, um espaço acessível a todos deve significar, por outro lado, algo mais que simples acesso físico a espaços ‘abertos’ de uso coletivo”, fazendo as seguintes provocações: “que qualidades norteiam a apropriação social do espaço público na cidade contemporânea?; como explicar a apropriação seletiva e diferenciada de espaços, que, em tese, seriam – ou deveriam ser – acessíveis a todos?” (SERPA, 2007, p.16), sendo que um pouco antes já dizia: “ainda que seja público, poucos se beneficiam desse espaço teoricamente comum a todos.” (SERPA, 2007, p.9).

Neste aspecto, ressalta Serpa (2007, p.32), que “a privatização de ruas e acessos restringe o movimento de passantes, canaliza percursos e provoca desertificação de muitas áreas públicas nas periferias urbanas.” Ainda sobre essa privatização desses espaços públicos, acrescenta o autor que nas ruas das áreas centrais, os pedestres cedem seu lugar nas calçadas aos automóveis e camelôs, mencionando Salvador como uma cidade, que, com suas ruas estreitas e tortuosas, parece não haver mais espaço para o passeio a pé (SERPA, 2007, p.32).

Por fim, fazendo referência aos “filósofos do espaço público” Serpa (2007, p.16) destaca Hannah Arendt e Jürgen Habermas, mencionando que:

na obra de Arendt, o espaço público aparece como lugar da ação política e de expressão de modos de subjetivação não identitários, em contraponto aos territórios familiares e de identificação comunitária, 'enquanto que ' para Habermas, o espaço público seria o lugar *par excellence* do agir comunicacional, o domínio historicamente construído da controvérsia democrática e do uso livre e público da razão.

Colhidas essas considerações teóricas sobre o espaço público urbano, notadamente na perspectiva das relações sociais sob a ótica do pedestre como usuário das ruas de uma cidade por meio de suas calçadas, poderemos melhor compreender essa questão territorial analisando-a sob o aspecto legal que a envolve.

2.2 QUESTÃO TERRITORIAL URBANA: ASPECTOS LEGAIS

2.2.1 Direito Urbanístico e Fundamentos Constitucionais

Qualquer ramo do Direito deve ser estudado sobre dois aspectos: o especulativo e o positivo, ou objetivo. O primeiro, apresenta-se como sistematização, e o segundo, por meio de lei como tentativa de pacificação dos conflitos sociais.

A Ciência do Direito, que cuida do campo especulativo, no ensinamento de Silva (2006b, p.38), não estabelece normas nem regras; procura conhecer e sistematizar as normas do direito objetivo.

O direito urbanístico, do ponto de vista científico, apresenta-se como ramo do direito público que tem por objeto expor, interpretar e sistematizar as normas e princípios reguladores da atividade urbanística, de forma a estabelecer o conhecimento sistematizado sobre essa realidade jurídica (SILVA, 2006b, p.37).

Já o direito urbanístico objetivo, positivo, segundo o mesmo autor (2006b, p.38), consiste no conjunto de normas jurídicas reguladoras da atividade do Poder Público destinadas a ordenar e organizar os espaços urbanos, quanto ao planejamento, uso e ocupação do solo urbano, além de áreas de interesse especial, como a execução das urbanizações, o disciplinamento dos bens urbanísticos naturais e culturais, e, ainda, na ordenação urbanística edilícia e a utilização dos instrumentos de intervenção urbanística, de modo a propiciar melhores condições de vida ao homem na comunidade.

Noticia Carvalho Filho (2005, p.10) que a concepção de urbanismo implica modernamente não apenas o embelezamento da cidade, como pensavam os

clássicos, mas sim “a necessidade de propiciar o pleno desenvolvimento de suas funções sociais e garantir o bem-estar dos cidadãos.”

O conjunto desses elementos consubstancia-se na política urbana, definida como o “conjunto de estratégias e ações do Poder Público, isoladamente ou em cooperação com o setor privado, necessárias à construção, preservação, melhoria e restauração da ordem urbanística em prol do bem-estar das comunidades.” (CARVALHO FILHO, 2005, p.12).

A Constituição brasileira (BRASIL, 1988) traça algumas diretrizes para o desenvolvimento urbano, dentre outras, dá à União competência para elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social e instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos, previstos no Artigo 21, incisos IX e XX.

Aos Municípios dá competência, no Artigo 30, inciso VIII, para promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano.

Também ao Poder Público municipal, de acordo com o Artigo 182 da Carta Política, cabe executar a política de desenvolvimento urbano, conforme diretrizes gerais fixadas em lei federal, que tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes, inclusive, utilizando-se de plano diretor, como instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

2.2.2 Estatuto da Cidade e o Plano Diretor

O Estatuto da Cidade é um diploma legal brasileiro instituído pela Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001 (BRASIL, 2001), estabelecendo diretrizes gerais da política urbana, dentre outras providências, objetivando regulamentar os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, que tratam da política urbana.

Antes da Constituição de 1988 algumas leis foram editadas em matéria urbanística, tratando, contudo, de forma isolada de temas específicos relacionados aos problemas das cidades, como, a título de exemplo, a Lei n. 6.766, de 19 de

dezembro de 1979, que disciplina o uso e o parcelamento do solo urbano (BRASIL, 1979).

Tem por finalidade o Estatuto a execução da política urbana, segundo seu Artigo primeiro. Para tanto, “estabelecer normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.” (BRASIL, 2001, p.1), conforme preconizado no Parágrafo Único do artigo primeiro da referida Lei, ao tempo em que delimita no seu artigo segundo os objetivos da política urbana, quais sejam: o desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante diversas diretrizes gerais especificadas nos incisos da Lei, podendo-se citar algumas, a saber:

Garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

Oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;

ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar, a utilização inadequada dos imóveis urbanos, a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes, o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infra-estrutura urbana, a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como pólos geradores de tráfego, sem a previsão da infra-estrutura correspondente, a retenção especulativa de imóvel urbano, que resulte na sua subutilização ou não utilização, a deterioração das áreas urbanizadas e a poluição e a degradação ambiental;

regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda mediante o estabelecimento de normas especiais de urbanização, uso e ocupação do solo e edificação, consideradas a situação socioeconômica da população e as normas ambientais;

simplificação da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo e das normas edilícias, com vistas a permitir a redução dos custos e o aumento da oferta dos lotes e unidades habitacionais;

isonomia de condições para os agentes públicos e privados na promoção de empreendimentos e atividades relativos ao processo de urbanização, atendido o interesse social. (BRASIL, 2001, p.1).

Pode-se dizer que o Estatuto da Cidade apresentou as seguintes inovações: introduziu o Imposto Territorial Urbano (IPTU) progressivo no tempo (Seção III), criou mecanismos especiais de desapropriação (Seção IV), reforçou o direito de

usucapião individual e coletivo (Seção V), estabeleceu o estudo do impacto de vizinhança (Seção XII), dentre outros. Essas inovações têm por finalidade garantir o cumprimento das funções sociais da cidade e da propriedade, onde o interesse da coletividade deve prevalecer ao interesse particular, do proprietário.

Além disso, o Estatuto da Cidade incorporou a idéia de que é indispensável e obrigatória a participação dos cidadãos nos processos decisórios da política urbana, conforme se observa nos Artigos 43 e 44 da Lei.

O tema central do Estatuto da Cidade, no entanto, é o Plano Diretor, tendo dedicado um capítulo específico a ele, o terceiro, como instrumento básico, no âmbito municipal, da política de desenvolvimento e expansão urbana. Contudo, Estatuto da Cidade e Plano Diretor não podem ser confundidos, sendo o primeiro o conjunto de regras gerais para que a propriedade seja bem utilizada, enquanto o segundo é o projeto da cidade, propriamente dito.

A Constituição Federal de 1988, pela primeira vez na história das constituições brasileiras, falou das cidades e, ao fazer isto, definiu o Plano Diretor como o *“instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.”* (BRASIL, 1988, p.124).

O Plano Diretor abrangerá todas as áreas do município, urbanas e rurais, estabelecendo normas para a ocupação de seu território, buscando que os imóveis cumpram a sua função social, de modo que o interesse da coletividade prevaleça sobre o interesse privado.

Acerca do Plano Diretor, o Estatuto, além de ampliar o rol de municípios que estão obrigados a elaborá-lo, passando a estar obrigados também aquelas cidades situadas em áreas de especial interesse turístico, onde existam ou estão sendo construídas grandes obras e integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, além daquelas cuja população é superior a vinte mil habitantes, como previsto na Constituição Federal, estabelecendo, também, que tais municípios tinham até o dia 30 de junho de 2008 para elaborar tal Plano (Redação dada pela Lei 11.673/08). O Estatuto também obriga que cidades com mais de quinhentos mil habitantes preparem um plano de transporte urbano, compatível com o Plano Diretor ou nele inserido (art. 41, § 2º).

O Estatuto da Cidade, em seu Art. 41, também previu que além dos municípios com mais de vinte mil habitantes, estão obrigados a elaborar planos

diretores aquelas cidades que integram regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, são integrantes de áreas de especial interesse turístico, estão situadas em áreas de influência de empreendimentos ou têm atividades com significativo impacto ambiental, como aeroportos, portos, usinas hidroelétricas, grandes obras, etc.

Ressalte-se, ainda, que a Constituição, embora tenha determinado que a elaboração de um Plano Diretor seja obrigatória para os Municípios com mais de vinte mil habitantes, ela não vedou a possibilidade de municípios menores desenvolverem referidos Planos. Assim, qualquer Município, independente de seu tamanho e densidade populacional, pode elaborar seu Plano Diretor.

Reforce-se que o Estatuto da Cidade criou regras a fim de garantir o direito de todos à moradia, à infra-estrutura urbana, aos serviços públicos, proteção ao patrimônio cultural e ao meio ambiente, uma gestão democrática, a regularização da propriedade, além do cumprimento da função social da propriedade.

Quanto a essa última garantia, para que os imóveis cumpram sua função social, cuja definição é reservada ao Plano Diretor, consoante artigo 182, § 2º, da Constituição Federal, no parágrafo quarto deste mesmo artigo facultou ao Poder Público municipal exigir, nos termos da lei, do proprietário de terreno não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de parcelamento ou edificação compulsórios, aplicação de IPTU progressivo no tempo e desapropriação com pagamento em títulos da dívida pública (BRASIL, 1988, p.124). No entanto, para se valer destes instrumentos, é necessário que o Município tenha um Plano Diretor corretamente elaborado.

Os Municípios têm competência privativa para a edição deste Plano, que deve ser aprovado pela Câmara Municipal. Para tanto, deve-se seguir, em síntese, a seguinte seqüência: levantamento da realidade da cidade e de seus problemas, definição de objetivos e métodos, redação da proposta, apreciação pela câmara municipal, provação e revisão.

Devido à sua importância, torna-se necessária a participação da população do início ao fim da elaboração do plano, a fim de que se garanta a satisfação de suas necessidades, promovendo a qualidade de vida e justiça social, garantindo que a propriedade cumpra sua função social. Para tanto, a Prefeitura deve realizar, obrigatoriamente, audiências públicas, debates, referendos e plebiscitos, conforme previsto no parágrafo 4º, do Art. 40 do Estatuto da Cidade.

Embora a Constituição Federal silencie acerca do prazo de vigência dos Planos Diretores, o Estatuto das Cidades determina, no Parágrafo 3º do Art. 40, que deverá haver revisão deste, no mínimo, a cada dez anos, a fim de que este Plano acompanhe as constantes mudanças que ocorrem nas cidades.

Feitas essas considerações, torna-se possível afirmar que o Plano Diretor deverá abordar, à luz do art. 42 do Estatuto da Cidade, pelo menos, os seguintes pontos:

- 1) delimitação das áreas urbanas onde poderá ser aplicado o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, considerando a existência de infraestrutura e de demanda para utilização;
- 2) bases para a utilização do direito de preempção, das operações consorciadas e da transferência do direito de construir;
- 3) delimitação das áreas cuja vegetação natural deve ser preservada; localização das obras públicas de grande porte e sistema de acompanhamento e controle.

Embora o Estatuto da Cidade tenha definido a Lei como ato jurídico pelo qual o plano é aprovado (art. 40), a doutrina tem divergido quanto à sua natureza jurídica.

A propósito, segundo Pinto (2005, p.256), a natureza jurídica do Plano Diretor não é de lei material, por faltar-lhe as características de generalidade e de abstração, mas é, sim, aprovado por uma lei, assumindo a forma de um anexo².

Há uma doutrina, majoritária, que entende que o Plano Diretor tem natureza de Lei, como defende o ilustre doutrinador José Afonso da Silva (2000, p.137):

Os planos urbanísticos são aprovados por lei. É uma exigência do princípio da legalidade no sistema brasileiro, que não admite que se crie obrigação e se imponha constrangimento senão em virtude de lei (CF, art. 5º, II). Quanto ao PD, é a própria Constituição Federal que exige sua aprovação pela Câmara Municipal, e as leis orgânicas dos Municípios, em geral, estatuem que ele deve ser aprovado pelo voto qualificado de dois terços dos membros daquela, o que lhe atribui certa rigidez. Assim, os elementos do plano ficam fazendo parte integrante dessa lei, transformando-se, pois, em normas jurídicas.

Falando sobre Planos Diretores, Schweizer (2000, p.20), destaca que a obrigatoriedade de elaboração de planos diretores para as cidades maiores, a partir

² O anterior Plano Diretor de Salvador, de 2004, tinha essa característica, contudo, o atual, de 2008, traz todo o seu regramento no próprio corpo da Lei, constando de anexos apenas mapas.

da Constituição de 1988, “não mudou comportamentos políticos e administrativos atrasados e já arraigados no ambiente político e burocrático”, acrescentado ser indispensável a “prática de aplicação de processos de planejamento participativo” sob pena de transformarem-se os planos diretores apenas em publicação de livros com alguns mapas “que, entretanto, não modificam práticas arcaicas utilizadas nas tomadas de decisão existentes nas Prefeituras Municipais.” (SCHWEIZER, 2000, p.20).

2.2.3 Liberdade de Locomoção

As sociedades modernas democráticas adotam como um de seus pilares a liberdade, que por sua vez tem como um dos seus ícones o direito de ir e vir. Não há plena liberdade se não é assegurada às pessoas a livre locomoção no espaço público.

Primando por esse sagrado direito, a Constituição brasileira de 1988 estabeleceu cláusulas pétreas – não passíveis de alteração – no Artigo 5º, dentre outras, as constantes dos incisos XV e XVI, respectivamente, que “é livre a locomoção no território nacional” e que “todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público, independentemente de autorização.” (BRASIL, 1988, p.6).

Nestes termos, garante a Constituição, primeiramente, o direito que qualquer indivíduo, brasileiro ou estrangeiro, tem de ir, vir, ficar ou permanecer sem a necessidade de prévia autorização, não podendo, por essas condutas, ser perturbado ou impedido pelo Poder Público.

Desta forma, bens de uso comum do povo, tais como ruas, praias, praças, não podem sofrer restrições por parte do Estado ou, até mesmo, por particulares. Isso implica que é vedado constitucionalmente sejam os habitantes de uma cidade impedidos, por qualquer que seja o tipo de barreira, de livremente circularem pelas ruas e demais logradouros públicos, aí compreendendo-se as calçadas destinados aos pedestres.

Contudo, tais restrições não podem ser confundidas com o exercício de atividade ordenadora do trânsito por parte da Administração Pública, podendo o ente

público, por exemplo, proibir o estacionamento em alguns locais, bem como limitar o fluxo de veículos em determinadas vias.

O direito de locomoção pode ser caracterizado pelo direito à circulação, que Silva (2006a, p.239) define como sendo a “faculdade de deslocar-se de um ponto a outro através de uma via pública ou afetada ao uso público.”

Neste sentido, reportando-se à doutrina de Pedro Escribano Collado, Silva (2006a, p.239), assim observa:

Isso quer dizer [acrescenta Escribano em nota] que, independentemente do meio através do qual se circula por uma via pública, o transeunte terá um direito de passagem e de deslocamento por ela, por constituir esta forma de deslocamento a manifestação primária e elementar do direito de uso de uma afetada. Em conseqüência, a menos que circunstâncias excepcionais o obriguem (a ruína iminente de um edifício), a Administração não poderá legalmente impedir esta utilização, sempre deixando a salvo os direitos dos confinantes.

Assim, pode-se afirmar que a Administração Pública, ao ordenar a atividade da via, não só cria (ou autoriza a criação) da rede viária necessária ao exercício do direito de locomoção, como também regulamenta o uso da mesma, cabendo à União estabelecer os princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação (art. 21, XXI, Constituição Federal) e legislar privativamente sobre trânsito e transportes (art. 22, XI, Constituição Federal), restando aos demais entes federativos disciplinar o tráfego nas respectivas vias públicas.

A mesma Constituição Federal, que prevê o direito à livre circulação das pessoas, também assegura a todo aquele que tiver essa liberdade restringida ou cerceada, peticionar aos Poderes Públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder, objetivando obter *habeas corpus*, previsto no art. 5º, inciso LXVII, que determina que este será concedido “sempre que alguém sofrer ou se achar ameaçado de sofrer violência ou coação em sua liberdade de locomoção, por ilegalidade ou abuso de poder.” (SILVA, 2006a, p.239).

Assim, a ordem jurídica pátria põe à disposição das pessoas que se sentirem obstadas no direito que lhes é assegurado constitucionalmente de não serem impedidas, sem justo motivo, por particulares ou pelo próprio Poder Público, de livremente desfrutarem das ruas da cidade, remédio jurídico denominado de *habeas corpus* como medida hábil para fazer cessar o injusto impedimento de uso das ruas de uma cidade, que pode ser impetrado ao Poder Judiciário diretamente por um particular, dispensando-se até mesmo a presença de advogado.

Examinadas no presente capítulo as ruas e suas calçadas como espaços públicos, dos pontos de vista teórico e jurídico, poderemos, então, iniciar o estudo das calçadas da cidade de Salvador, objeto do capítulo seguinte.

3 AS CALÇADAS (PASSEIOS) NA CIDADE DE SALVADOR: EVOLUÇÃO HISTÓRICO-GEOGRÁFICA E LEGISLAÇÃO

Neste capítulo, como em grande parte se tratará de uma época em que a palavra “calçada” era utilizada exclusivamente para designar a rua pavimentada – período em que ainda não havia a separação da rua em espaços distintos para pedestres e veículos – será utilizado predominantemente o termo “passeio” para designar a área da rua destinada aos pedestres.

Inicialmente, veremos alguns aspectos histórico-geográficos de Salvador e nesse mesmo universo, como se deu o aparecimento e a concepção dos “passeios” na cidade, bem como a mudança da utilização desse espaço no decorrer do tempo. Em seguida, será estudada a legislação de Salvador relativamente aos “passeios”, desde os primórdios até os dias atuais.

3.1 A CIDADE DO SALVADOR E EVOLUÇÃO DE SUAS CALÇADAS

3.1.1 Alguns Aspectos Geográficos e Históricos da Cidade do Salvador

Salvador foi por mais de dois séculos, a aglomeração urbana mais importante e mais populosa do Brasil (SANTOS, 1959, p.29), tendo o principal porto do país, caracterizada por ser uma cidade de colinas, uma cidade peninsular, uma cidade de praia, uma cidade de dois andares, onde o centro se divide em uma cidade baixa e uma cidade alta (SANTOS, 1959, p.29).

Salvador foi fundada em 1549 e já nasceu como capital do Brasil, por iniciativa da Coroa Portuguesa, que ordenou a construção de uma cidade no meio do extenso litoral, objetivando evitar a conquista dessas terras por outras nações (SANTOS, 1959, p.35). A região escolhida, uma península, com muitas colinas e vales, tendo a leste o Oceano Atlântico e a oeste uma baía denominada Baía de Todos os Santos.

O Governador geral nomeado, Tomé de Souza, que teve a incumbência de implantar Salvador, encontrou no local, ao sul da península, uma vila, a Vila Velha, localizada no atual bairro da Barra, com alguns poucos moradores, resultado da implantação, em 1536, da Capitania Hereditária da Bahia, que teve por donatário Francisco Pereira Coutinho (VASCONCELOS, 2002, p.45), existindo nas imediações uma povoação composta por mestiços e indígenas comandados pelo português

Diogo Álvares, o Caramuru, que antecedeu ao donatário Francisco Coutinho (VASCONCELOS, 2002, p.45).

A escolha do sítio para a construção da cidade partiu de uma visão defensiva: no cume de uma colina, com forte declive até a extremidade das margens da baía, tocando-a (SANTOS, 1959, p.35).

Segundo Azevedo (1969, p.137), em obra publicada originalmente no ano de 1949, “a cidade surgia, como nenhuma outra em seu tempo, com a considerável população de 1.000 pessoas e uma completa organização judiciária, fazendária, administrativa e militar.”

Ao final do século XVI, Salvador contava com 8.000 habitantes e um século depois possuía cerca de 20.000 pessoas, de acordo com Santos (1959, p.36-37).

Em 1763, Salvador deixa de ser a capital do Brasil, transferida para a cidade do Rio de Janeiro, sendo durante esse período a maior cidade brasileira e a segunda maior cidade do Império Português, onde se destacava como porto exportador de açúcar e fumo e como entrada de mercadorias européias e escravos africanos, resultando em uma população predominantemente negro-mestiça, responsável por quatro quintos dos habitantes (VASCONCELOS, 2002, p.12).

Salvador iniciou o século XIX com 40.000 habitantes, mesmo número de cinqüenta anos atrás (SANTOS, 1959, p.39), número próximo ao admitido por Azevedo (1969, p.218), segundo o qual “ao começar o séc. XIX a população da Cidade do Salvador era quase o triplo da que tinha cem anos antes. O censo eclesiástico de 1805 dava-lhe 45.600 habitantes.”

A cidade teve sua maior ocupação nas cumeadas, nos topos das colinas, sendo que, em 1855, houve a primeira interligação entre bairros altos, por meios de arcos, entre Nazaré-Barbalho e Federação-Rio Vermelho (SANTOS, 1959, p.42). Em 1900, já contava Salvador com 206 mil habitantes (SANTOS, 1959, p.41).

Observou Santos (1959, p.189), em sua pesquisa nos anos de 1950, que falta à maioria dos bairros uma homogeneidade de paisagem e contexto. A orientação que o crescimento urbano seguiu, expandindo-se pelas dorsais, valorizou esses terrenos, enquanto que os vales e vertentes foram ocupados por uma população pobre, nascendo daí uma mistura observada nos bairros entre ricos e pobres.

Do ponto de vista da população, segundo ainda Milton Santos (1959, p.58), a evolução da cidade dá-se em cinco períodos:

- a) uma fase inicial, que vai até o final do século XVI, onde apenas funcionavam os papéis de centro administrativo, militar e religioso, onde a cidade limitou-se à plataforma, ao topo do escarpamento;
- b) um período de crescimento lento, até o final do século XVIII, no qual a população estendeu-se sobre as colinas dos rebordos da esplanada e atravessou o rio das Tripas;
- c) em um terceiro período a cidade expandiu-se, surgindo vários bairros, para o norte e sul, ocorrendo uma densa ocupação da península de Itapagipe, até o fim do século XIX.
- d) nos primeiros 40 anos do século XX, quarto período, a cidade pouco cresceu, época em que teve início grande aterro na área do porto;
- e) sendo no quinto e último período, quando da pesquisa de Santos, no final dos anos de 1950, construídos bairros ricos, ao tempo em que também se formaram as invasões, constituídas por casebres.

Na segunda metade do século XX, os vales que cortam a cidade em todos os sentidos foram ocupados com avenidas, propiciando o rápido deslocamento dos automóveis, sendo que nessa época o centro da cidade ainda concentrava os órgãos governamentais, escritórios, consultórios médicos, etc., com a conseqüente utilização desse espaço por seus atores, conforme Amado (1980, p.74).

Devido à acentuada migração, vinda do interior do próprio Estado, aliada à implantação de grandes complexos industriais em municípios vizinhos, Salvador teve um crescimento populacional vertiginoso em meados do século XX. Entre 1950 e 1980 sua população cresceu 300%, contando com mais de dois milhões de moradores ao final do século (RISÉRIO, 2004, p. 591).

A Tabela 1 mostra esse crescimento da população de Salvador no final do século XX, através da evolução decenal do número de habitantes do Município entre 1960 e 2000, em destaque, comparativamente com os demais Municípios da Região Metropolitana em que está inserido.

Tabela 1 - População Residente - Região Metropolitana de Salvador, Estado da Bahia e Brasil - 1960/2000

Municípios	População Residente				
	1960	1970	1980	1991	2000
Camaçari	21.849	33.273	89.164	113.639	161.727
Candeias	18.484	34.195	54.081	67.941	76.783
Dias D'ávila	-	-	-	31.260	45.333
Itaparica	25.276	8.391	10.877	15.055	18.945
Lauro de Freitas	-	10.007	35.431	69.270	113.543
Madre de Deus	-	-	-	9.183	12.036
Salvador	655.735	1.007.195	1.502.013	2.075.273	2.443.107
São Francisco do Conde	18.455	20.738	17.838	20.238	26.282
Simões Filho	-	22.019	43.571	72.526	94.066
Vera Cruz	-	12.003	13.749	22.136	29.750
RMS	739.799	1.147.821	1.766.724	2.496.521	3.021.572
Estado da Bahia	5.990.605	7.583.140	9.597.393	11.867.991	13.070.250
Brasil	70.191.370	93.139.037	119.002.706	146.825.475	169.799.170

Fonte: IBGE

Nota: Elaboração PMS/SEPLAM/FMLF/GERIN-SISE (2004).

Sobre a remodelação demográfica dessa região em decorrência da industrialização, observam Silva e Rocha (2003, p.103), que a industrialização no entorno de Salvador deu-se com maior intensidade a partir da década de 1970, mas esse processo já se iniciara nos anos de 1950, com a exploração e refino de petróleo no Recôncavo, e nos anos de 1960, com implantação do Centro Industrial de Aratu, destacando, no entanto, que toda a dinâmica foi acelerada com a inauguração do Pólo Petroquímico de Camaçari, no ano de 1978. Diante dessa nova configuração territorial, Silva e Rocha (2003) observam que tudo isso deu um dinamismo demográfico para Salvador e os municípios vizinhos.

Em recente estudo sobre a cidade de Salvador, Inaiá Carvalho e Gilberto Corso Pereira (2006), tratando de desigualdade, informam, com base no Censo de 2000 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a grande influência negra na formação da população de Salvador, onde 54,8% se identificam como pardos e 20,4% como pretos. No entanto, dessa população predominantemente negra, apenas 6% pertenciam a profissionais com curso superior, em contraposição com a população declarada branca em 15,4% (CARVALHO; PEREIRA, 2006, p.96-98).

Quanto à divisão territorial de Salvador, embora a cidade seja tradicionalmente dividida por bairros – com contornos traçados na Lei n. 1.038, de 15 de julho de 1960, cujo artigo 25 estabelece os limites dos 32 bairros reconhecidos na época – não são disponibilizados dados estatísticos tomando-se por referência essas unidades.

Está em curso estudo no âmbito do Centro Interdisciplinar de Desenvolvimento e Gestão Social (CIAGS), com participação da CONDER e da Secretaria de Planejamento do Município de Salvador, cuja pesquisa objetiva redefinir os limites territoriais dos bairros de Salvador, incluindo “elaboração do Projeto de Lei para institucionalização dos limites de bairro” e “implantação de sinalizações nos limites dos bairros”.

Os dados estatísticos da cidade estão consolidados por Regiões Administrativas (RA), em um total de 17 para o Município, visualizadas cartograficamente na figura 01, e por Unidades de Desenvolvimento Humano (UDH), ao todo, 119 no Município de Salvador, elaboradas pela CONDER, sendo que algumas dessas Unidades correspondem ao espaço de um bairro, outras, englobam dois ou mais bairros (CONDER, 2006).

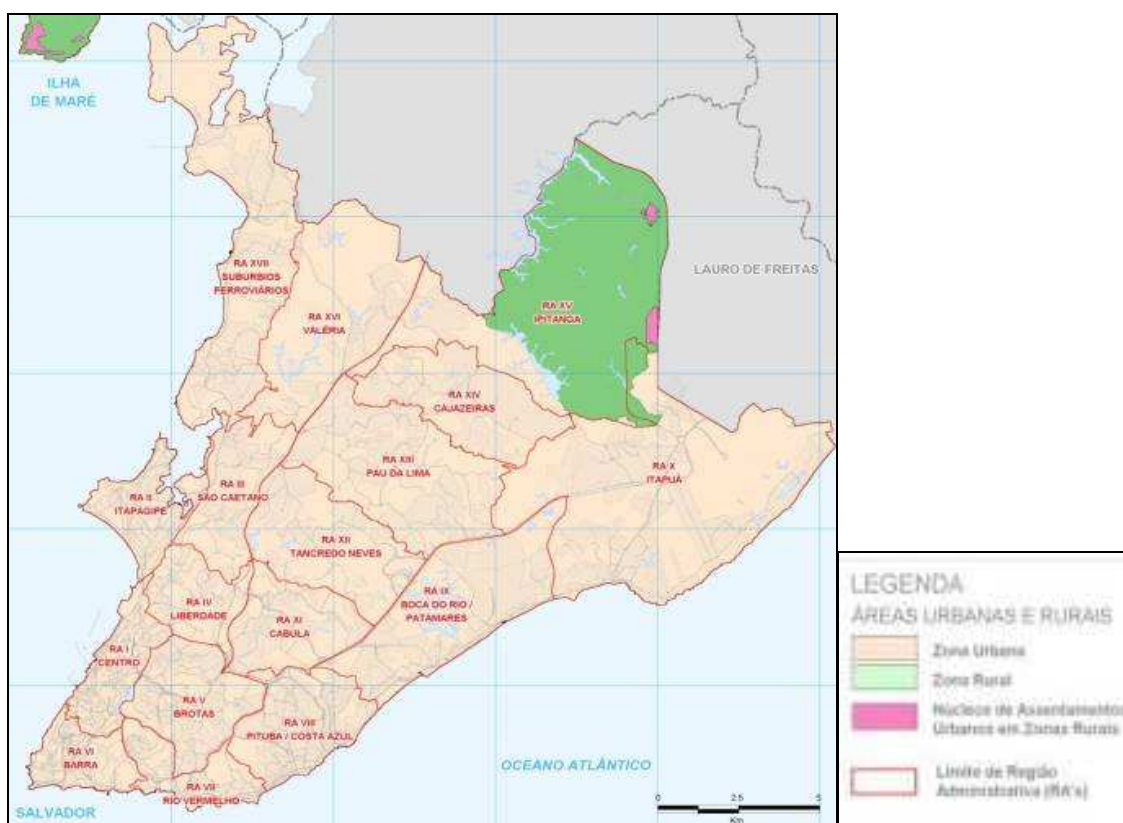


Figura 1 - Regiões Administrativas (RA) - Salvador

Fonte: Lei n. 6.586/2004, Anexo A.63.

A Figura 1 mostra que o Município de Salvador é quase totalmente urbano, com exceção das ilhas e de uma parte da Região Administrativa de Ipitanga.

A evolução da população por Regiões Administrativas (RA), 1980 a 2000, pode ser evidenciada na Tabela 2:

Tabela 2 - Área e População Residente por Região Administrativa (RA) Salvador - 1980/2000

Nome	Área (ha)	População			
		1980	1991	1996	2000
I – Centro	715,65	110.973	93.466	84.923	85.849
II – Itapagipe	719,69	141.464	148.922	147.620	161.052
III - São Caetano	936,02	169.934	195.510	203.003	200.755
IV – Liberdade	696,51	183.543	181.156	178.357	184.194
V – Brotas	1.159,11	150.824	175.871	181.707	191.513
VI – Barra	547,68	78.738	72.530	69.375	69.566
VII - Rio Vermelho	698,43	147.345	162.301	165.811	173.874
VIII – Pituba	841,92	36.975	65.392	70.594	71.453
IX - Boca do Rio	1.367,22	49.952	81.217	92.882	104.653
X – Itapuã	8.563,25	49.669	132.117	158.521	199.905
XI – Cabula	1.043,59	65.175	107.611	121.186	136.563
XII - Beiru/Tancredo Neves	1.470,18	71.619	152.952	168.490	190.308
XIII - Pau da Lima	2.465,79	75.485	143.688	165.357	202.773
XIV – Cajazeiras	2.321,59	10.276	99.964	114.990	139.460
XV – Valéria	2.362,74	22.391	43.253	54.095	66.428
XVI - Subúrbio Ferroviário	4.214,00	127.324	217.560	232.553	262.219
XVII – Ilhas	2.325,74	10.326	1.763	2.075	2.542
Total Geral	32.450,00	1.502.013	2.075.273	2.211.539	2.443.107

Fontes: IBGE e CONDER/DIPLAN/CIM/SEDIM

Nota: Elaboração PMS. SEPLAM (2004).

Das muitas constatações possíveis em face da evolução populacional nas últimas décadas por Região Administrativa, podemos ressaltar uma perda acentuada de pessoas no centro da cidade, passando de 110.973 no ano de 1980 para 85.849 no ano de 2000.

O novo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) do município de Salvador, aprovado por meio da Lei n. 7.400/2008 mostra, além da população em 2000, cenário para 2015, e densidade populacional 2000/ 2015, conforme apresenta-se na Tabela 3.

Tabela 3 - População e Densidade Populacional Segundo Regiões Administrativas - 2000/ 2015

REGIÕES ADMINISTRATIVAS DE SALVADOR	ÁREA* (HA)	POPULAÇÃO (HAB)		DENSIDADE POPULACIONAL (HAB/HA)	
		IBGE 2000**	Cenário 2015***	IBGE 2000**	Cenário 2015***
RA I – Centro	698	85.544	76.762	123	110
RA II – Itapagipe	733	159.542	157.553	218	215
RA III - São Caetano	954	212.235	219.361	223	230
RA IV – Liberdade	720	188.027	187.267	261	260
RA V – Brotas	1.115	191.604	223.088	172	200
RA VI – Barra	584	83.834	84.729	143	145
RA VII - Rio Vermelho	608	155.123	157.977	255	260
RA VIII - Pituba/ Costa Azul	1.123	105.105	140.407	94	125
RA IX - Boca do Rio/ Patamares	1.970	83.075	108.341	42	55
RA X – Itapuã	4.513	175.562	225.666	39	50
RA XI – Cabula	1.012	137.764	172.113	136	170
RA XII – Tancredo Neves	1.536	189.028	253.493	123	165
RA XIII - Pau da Lima	2.135	205.017	298.926	96	140
RA XIV – Cajazeiras	1.392	118.563	153.133	85	110
RA XV – Ipitanga	3.991	36.730	51.889	9	13
RA XVI – Valéria	2.158	63.640	97.120	29	45
RA XVII - Subúrbios Ferroviários	2.684	245.977	308.623	92	115
RA XVIII – Ilhas	3.028	6.738	9.994	2	3
Total Geral	30.956	2.443.107	2.926.442	79	95

Fonte: Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU, 2008).

Notas: (*) Área calculada a partir da base cartográfica digital do Município do Salvador.

(**) Distribuição populacional realizada com base no Censo Demográfico 2000 – IBGE.

(***) Cenário proposto para o ano horizonte do PDDU com base em projeções demográficas, ponderadas com as diretrizes e proposições deste Plano Diretor.

De acordo com essa projeção, Salvador terá uma densidade demográfica aumentada de 79 hab/ha em 2000 para 95 hab/ha em 2015.

Destaque-se a existência de pequena divergência na população de 2000 para as Regiões Administrativas (RA), entre as duas Tabelas acima, de n. 2 e 3, certamente em face da também da pequena divergência entre as áreas das RA.

Por seu turno, as Figuras 2, 3 e 4 ressaltam, cartograficamente, as densidades demográficas, os índices de desenvolvimento humano e as rendas *per capita* das Regiões Administrativas da cidade de Salvador no ano de 2000 (CONDER, 2006).

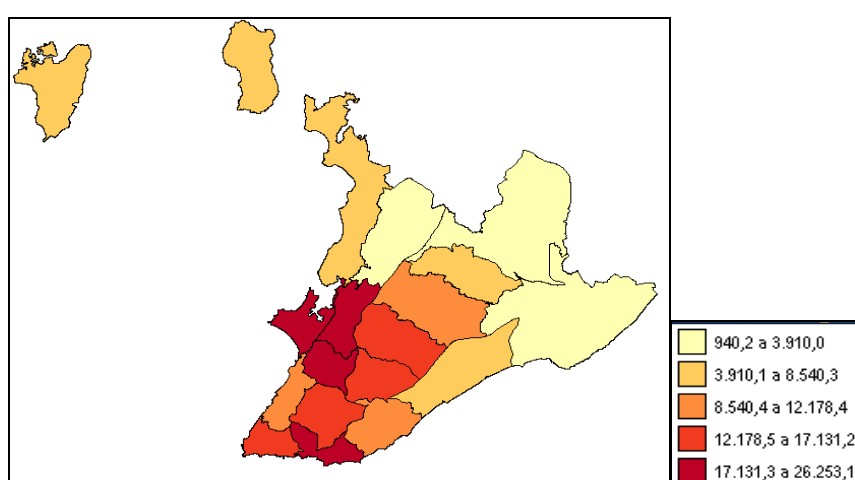


Figura 2 - Densidades Demográficas (hab/km²) – 2000 –
Regiões Administrativas de Salvador

Fonte: CONDER.

Elaboração: Francisco Lacerda Brito.

Nota: A escala não foi disponibilizada pela CONDER.

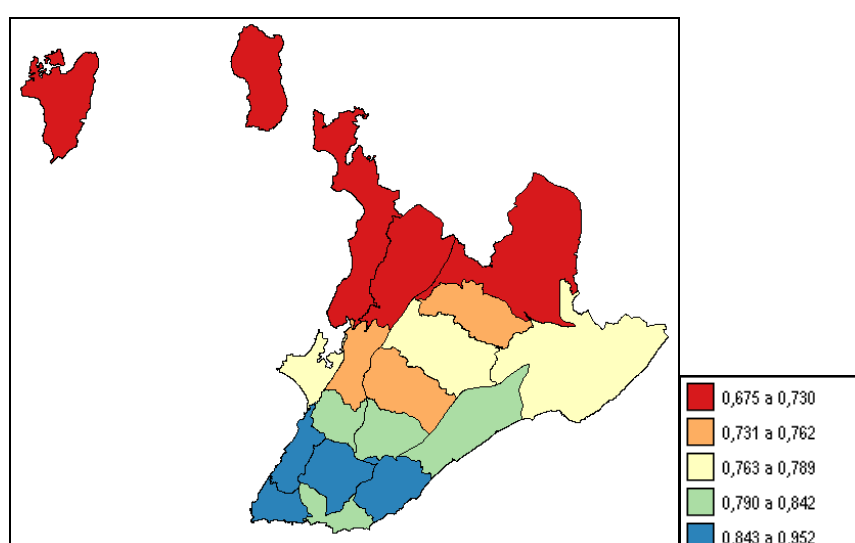


Figura 3 - Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) – 2000 –
Regiões Administrativas de Salvador

Fonte: CONDER.

Elaboração: Francisco Lacerda Brito.

Nota: A escala não foi disponibilizada pela CONDER.

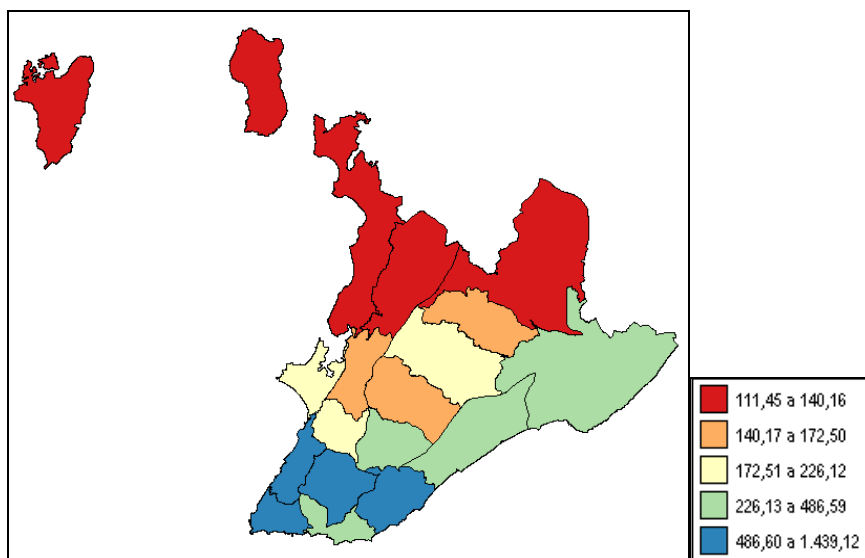


Figura 4 - Renda *per Capita* – 2000 – Regiões Administrativas de Salvador

Fonte: CONDER.

Elaboração: Francisco Lacerda Brito.

Nota: A escala não foi disponibilizada pela CONDER.

Pela Figura 2, constata-se que a densidade demográfica é mais acentuada no sul (Rio Vermelho) e, sobretudo, na parte oeste da península (Itapagipe, Liberdade e São Caetano), enquanto que as Figuras 3 e 4 evidenciam que as Regiões Administrativas localizadas mais ao sul do município de Salvador possuem os maiores Índices de Desenvolvimento Humano (IDH) e rendas *per capita*.

Mudando de escala, passaremos a analisar a questão das calçadas historicamente.

3.1.2 A Pavimentação das Ruas

Sobre o histórico das calçadas, Yáziqi (2000, p.304), citando Mumford (1965), informa que calçamentos existiam desde a antiguidade, contudo, a pavimentação destinada a pedestres aparece pela primeira vez na cidade de Paris, em 1185; em Florença, no ano de 1235; na cidade de Lübeck, em 1310. Acrescenta Yáziqi (2000, p.304) que por meio de “uma Portaria de 18 de outubro de 1704, do Conselho de Estado da França, ordena a construção de um cais de pedestres, em Paris, com nove pés (2,92m), onde hoje é o *Quai d’Orsay*, próximo à *Rue Bonaparte*”. Porém, assevera que a primeira rua com calçada, como hoje conhecemos, se estabelece

em 1781, em Paris, “na *Rue de l’Odeon*, para conforto dos pedestres que se dirigiam ao Teatro.” (GRANDJEAN, 1919 apud YÁZIGI, 2000, p. 304).

Yázigi (2000, p.31), define calçada como o espaço existente entre o lote do quarteirão e o meio fio, “superfície usualmente situada a cerca de 17 centímetros acima do leito carroçável das vias urbanas.”

Acrescenta o mesmo Yázigi (2000, p.31), que a denominação mais correta é a de passeio, mas consagrou-se o termo calçada certamente tendo por origem a “calçada ou calçadinha”, consistente em uma faixa horizontal empedrada, de pequena largura, colada à parede externa da construção, destinada a proteger as fundações da infiltração de águas pluviais na época em que as ruas ainda não tinham qualquer tipo de pavimentação e todo o espaço era destinado à circulação de pessoas, cavalos e veículos traçados por animais, sem separação.

À medida que as beiras das casas avançavam sobre essas calçadas, servia de passagem protegida para o pedestre nos trechos em que existia. Quando o leito carroçável, que era de terra, passa a ser pavimentado, calçado com pedras, o todo recebe a denominação de calçada. Posteriormente, quando surge a separação motora e de pedestres, a calçada passa a ser designada, preponderantemente, de passeio público, mas ambas denominações continuam válidas (YÁZIGI, 2000, p.31).

Sobre a pavimentação das ruas da cidade de Salvador temos alguns registros nos séculos XVII a XIX.

Teodoro Sampaio, conforme publicação de 1949 referindo-se a um período histórico impreciso da cidade de Salvador, provavelmente anterior a meados do século XVII, informa uma Salvador dessa época ainda sem ruas pavimentadas, com exceção de duas ladeiras: “as ruas da cidade, em geral, sem calçamento, exceção feita de umas duas ladeiras que davam para a praia.” (SAMPAIO, 1949, p.210).

Abordando sobre as leis locais, diz Sampaio (1949, p.210, *grifos nossos*), que normalmente eram ignoradas:

As posturas e resoluções da *Camara* tão a rigor não se observavam como o *objecto* requeria. A fraca publicidade que se lhes dava por meio de pregões na praça *publica*, a falta de imprensa, a *tolerancia* costumeira das autoridades, de ordinário inclinadas a favores para com os poderosos, e fracas todas *n’um* meio, como este, em que a repressão das faltas contra a lei se burlava com tanta facilidade [...].

Observa então Sampaio (1949, p.211, *grifos nossos*), que a cidade, diante dos princípios antagônicos - repressão e tolerância - “cresceu mais sob o influxo desta última”, assim justificando:

Os *infractores* eram contumazes e as penas não passavam de ameaças. As multas raro se pagavam. Os atravessadores de mercadorias zombavam das medidas, que contra o seu *commercio* aladroadado *adoptavam* os *Officiaes* da *Camara*. Os *arrendatarios* dos impostos conluiavam-se contra os mercadores, consentindo que estes fraudassem as almotaçarias.

(...)

Calçadas, *canalisações sanitarias*, captações, limpeza *publica*, tudo se adiava, ou se iniciava assumia *carater* pouco edificante na sua execução, pela *excessiva modestia* de meios, tão *proxima* da mesquinha mal encoberta.

Sobre o processo legislativo da Câmara, na elaboração das Posturas, informa-nos Sampaio (1949, p.211), que “em 1631, agindo em *correção*, o Juiz Jorge da Silva Magalhães, mandou *annular* posturas *geraes* por não estarem feitas com a *solemnidade* da lei, e determinou que as fizessem de novo na forma da Ordenação”, tendo, para tanto, sido criado “livro especial para os assentos *dellas* com as respectivas razões e fundamentos.” (SAMPAIO, 1949, p.211, *grifos nossos*).

Gradativamente, as ruas da Cidade recebiam calçamentos. Apenas a título de exemplo, citemos três ordens da Câmara para a realização desse serviço, uma ainda no século XVII e duas no século XVIII:

- 1) Nestor Goulart Reis Filho (1968), tendo por fonte as Atas da Câmara de Salvador, volume I, informa que, em março de 1628, a Câmara mandou construir o pedaço da calçada (calçamento, nos dias atuais) que estava no “terreiro”. Em 1631, mandou calçar a rua que vem de Nossa Senhora da Conceição até encostar com as casas em que mora o Capitão da Guarda, bem como a Rua do Ouvidor Geral que vinha para a porta da cidade (REIS FILHO, 1968, p.137-138).
- 2) A ata da Câmara de 22 de dezembro de 1753 defere o conserto de calçamento, pelo pedreiro Sebastião Marques, no trecho que cobre “*acalçadinha daquitanda velha*”; “excedendo aos consertos *dacalçada velha sem semeter para aRua deforca [...]*”. Também menciona “*aRua docapitão Antão Jozé.*” (CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1996, p.70, *grifos nossos*).
- 3) Por seu turno, a ata da Câmara de 25 de agosto de 1756 autoriza o resto do pagamento a “*Phelippe deOliveyrarematador das calcadas*

desta Cidade”, por ter cumprido “*aobrigação de vida do concerto, e Conservação das dictas calçadas do anno proximo passado [...]*” (CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1996, p.144, grifos nossos).

Algumas pessoas que visitaram Salvador deixaram suas impressões sobre as ruas da cidade no início do século XIX, destacando-se o príncipe Maximiliano de Wied e o pastor Daniel Parish Hidder, conforme documentos da OCEPLAN (PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR, 1979).

O príncipe Maximiliano de Wied, em visita à Bahia no ano de 1817, informa: “Se bem que a parte alta da cidade seja a mais importante, há nela ruas não calçadas [...]” e afirmou, ainda, que sem a existência de uma cadeira, carregada por dois negros “não se poderia dar um passo na cidade, quer quando o tempo está bom e o sol é ardente, quer quando chove e as ruas não calçadas se tornam intransitáveis.” (PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR, 1979, p.9).

Em 1839, Daniel Parish Hidder fez as seguintes observações sobre as ruas da cidade do Salvador: “nem ao menos é nivelada a superfície das ladeiras”, disse, acrescentando que “grandes somas de dinheiro gastaram-se com a pavimentação das ruas, obra essa que obedeceu, antes à necessidade de evitar a erosão que o desejo de conseguir uma superfície carroçável”. (PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1979, p.42, v.3).

3.1.3 Circulando pela Cidade: a Cadeirinha de Arruar

Noticia Manoel Querino (1922, p.101, *grifos nossos*), que “por muito tempo, a cadeirinha de arruar constituiu o único meio de locomoção, entre nós, aos *hombros do africano*”. Essa cadeirinha substituiu a serpentina, “que fora o *vehiculo* primitivo da cidade.”

Uma gravura do século XVIII (PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1953) retrata uma jovem senhora utilizando sua cadeirinha de arruar, carregada com seu par de escravos.



Figura 5 - Cadeirinha de Arruar
Fonte: Prefeitura Municipal de Salvador (1953).

Outra gravura do mesmo período (entre 1812 e 1825), realizada por Rugendas mostra o uso da cadeirinha no atual largo da Piedade (VASCONCELOS, 2002, p.200-201).



Figura 6 - Praça da Piedade, Século XIX
Fonte: Vasconcelos (2002, p.200-201).

O Príncipe Maximilian zu Wied-Neuwied, em 1817, dá-nos as características da cadeirinha:

Como não há carros nessa cidade, servem-se os habitantes, para subir e descer as ruas escarpadas, sem se cansarem, de uma 'cadeira'; é uma espécie de cadeirinha com um assento encimado por um dossel, e tendo cortinas em volta; é carregada por dois negros. (PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1979, p.9).

No ano seguinte, em 1818, em passagem por Salvador, Carlos Frederico Felipe von Martins, também relata o uso da cadeirinha, inclusive, sua utilização como transporte de aluguel: “Nas ladeiras íngremes, em parte calçadas de tijolos, o que impossibilita quase andar-se a cavalo, o viajante encontra cadeiras de aluguel, em que dois robustos negros escravos podem transportá-lo com presteza para a cidade alta.” (PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1979, p.20).

No ano de 1839, Daniel Parish Hidder deixou sua impressão sobre o uso de cadeirinha pelas “famílias”, certamente aquelas de maior poder aquisitivo. Mencionou que na Bahia, essas famílias mantinham uma ou duas cadeiras, com os respectivos negros, “da mesma forma que em outros lugares se têm carruagens e animais”, sendo que “o fardamento dos portadores, a finura das cortinas e dos ornamentos da cadeira, indicam a beleza e os recursos de cada família.” (PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1979, p.42).

A princípio, segundo Querino (1922), era a cadeira privilégio das pessoas mais ricas da cidade, como fidalgos, magistrados, médicos, clínicos, professores notáveis, senhores de engenho, comerciantes, cônegos e vigários, como símbolo distintivo de abastança, pois “nem todos podiam manter certo número de africanos, reservados para o serviço exclusivo da cadeirinha [...]” (QUERINO, 1922, p.101).

Como prova da ostentação de riqueza e poder, detalha Querino (1922, p.102, *grifos nossos*) um passeio da cadeirinha de arruar pelas senhoras pertencentes ao estrato social mencionado:

As senhoras com vestidos guarnecidos de ouro e prata, carregadas de jóias, trazendo à cabeça chapelinhas bem enfeitadas, prendiam as cortinas da cadeirinha para que melhor *expuzessem* á admiração e á curiosidade o luxo e a riqueza de que se arreavam.

Relata-nos ainda Querino (1922, p.102) que a vaidade feminina chegou ao ponto de, em uma simples visita na mesma rua à vizinhança, não se dispensar o veículo, acrescentando que as senhoras ou jovens mais recatadas fechavam a cadeira, para não serem observadas.

Essas observações sobre o uso das ruas da cidade pelas pessoas mais ricas, que faziam uso de uma cadeirinha até mesmo para um simples deslocamento na mesma rua em que moravam, evidenciam um proposital distanciamento dessas pessoas em relação aos demais habitantes da cidade.

3.1.4 Os Primeiros Passeios de Salvador

De acordo com pesquisa de Yázigi (2000, p.304), a primeira rua com passeios, como hoje conhecemos, se estabeleceu em Paris, no ano de 1781. Em Salvador, a implantação desse espaço público ocorreu mais tarde.

No ano de 1829, foi aprovado pela Câmara de Salvador um Código de Posturas³ o qual editou norma sobre a obrigatoriedade de construção de calçadas em toda a frente dos prédios construídos, sem utilizar o termo passeio, a cargo dos proprietários dos imóveis, com indicação de largura de uma braça, no mesmo nível das calçadas do leito da rua, sob pena de multa (CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1830).

Na fala dirigida à Assembléia Legislativa Provincial da Bahia, no ano de 1846, por Francisco José de Souza Soares d'Andréa, então presidente da Província da Bahia de 1844 a 1846, registra a necessidade de calçar as ruas e consertar o calçamentos existentes:

Estou em *deligencias* de estabelecer um *numero* constante de trabalhadores, que nada mais *fação* do que concertar as existentes, e construir novas calçadas *n'esta* Cidade: convém para isto achar homem, que se entenda nestes trabalhos, e esteja em dia com os melhores *methodos* usados na Europa; e que se encarregue de ensinar um certo n.º. de aprendizes para os espalhar pela *Provincia*, e mesmo *empregal-os* nas Estradas e mais obras *publicas* desta natureza. *He* para isto se obtenha, que estou em ajuste com um Estrangeiro, que se diz capaz de tudo neste ramo, e que quero *conhecel-o* pelos *factos*. (SOARES D'ANDRÉA, 1846, p.33-34, *grifos nossos*).

Alerte-se que na época o termo “calçada” significava o calçamento do leito da rua. Em seu relatório Soares d'Andréa (1846) menciona passeio, para indicar o que hoje conhecemos por calçada, embora ainda se utilize na atualidade o termo “passeio”:

Na mesma fala do ano de 1846, o Presidente Soares d'Andréa (1846) noticia a ausências de passeios na cidade (GARZEDIN, 1996, p. 44). Assevera o administrador que todas as cidades e vilas deveriam tê-los, em largura proporcional

3 Documento manuscrito datado de 1830, sob o título *Posturas da Câmara Municipal de 1829 a 1859* (SALVADOR, 1830).

às das ruas, trazendo, inclusive, um anexo ao seu relatório anual detalhando como deveriam ser esses passeios:

Um dos maiores *incomodos*, que se sente no transito pelas ruas desta Cidade, *he* a falta de passeios de lajes unidas às casas, como tem no Rio de Janeiro, a Cidade do Recife, a do Rio Grande, e alguma outra *que me não lembra*, e que devem ter todas as Cidades e *Villas sem excepção*. Sendo conveniente regular a largura destes passeios em proporção á das ruas, tendo formado a *Tabella*, que vai junta sob nº. 12, em que, *suppondo*-se as diversas larguras possíveis de 5 em 5 palmos de *diferença* desde 30 até 80, se mostra, para cada diversa largura, a largura correspondente dos passeios de cada lado, e quanto resta de calçada livre para uso de cargas, cadeiras, carros, *segas*, e *animaes*. (SOARES D'ANDRÉA, 1846, p.34, *grifos nossos*).

Colaciona-se a Figura da Tabela 12 sugerida pelo Presidente Soares d'Andréa no início do ano de 1846 para a largura dos passeios.

Das larguras dos Passeios de Laje, que devem ter todas as Ruas, e Praças.		
LARGURA TOTAL DAS RUAS.	Largura dos passeios.	Largura restante para as calçadas.
Qualquer largura até 30 palmos	4 + 4 palmos.	Menos 8 palmos
Ruas de 30 palmos á 35	5 + 5	21 á 25
De 36 á 40	5 $\frac{1}{2}$ + 5 $\frac{1}{2}$	25 á 29
De 41 á 45	6 + 6	29 á 33
De 46 á 50	6 $\frac{1}{2}$ + 6 $\frac{1}{2}$	33 á 37
De 51 á 55	7 + 7	37 á 41
De 56 á 60	7 $\frac{1}{2}$ + 7 $\frac{1}{2}$	41 á 45
De 61 á 65	8 + 8	45 á 49
De 66 á 70	8 $\frac{1}{2}$ + 8 $\frac{1}{2}$	49 á 53
De 71 á 75	9 + 9	53 á 57
De 76 á 80	9 $\frac{1}{2}$ + 9 $\frac{1}{2}$	57 á 61
De 80 para cima	10 + 10	Mais de 61
Nas Praças Publicas	12	—

Figura 7 - Tabela 12 sugerida em 1846, pelo Presidente Soares d'Andréa, para a largura dos passeios de laje, para todas as Ruas e Praças

Fonte: Soares D'Andréa (1946, p.34).

Conforme a “tabela” de Soares d'Andréa (1846), apenas a título de exemplo, se a rua tivesse de 30 palmos de largura total (seis metros, aproximadamente), deveria ter quatro palmos de passeios de cada lado (aproximadamente 80

centímetros, cada), restando de calçada (leito carroçável) 22 palmos. Nas praças públicas, os passeios deveriam ter 12 palmos, aproximadamente dois metros e 40 centímetros de largura.

Ainda em sua fala de 1846, Soares d'Andréa (1846) detalha como deveriam ser os passeios: de laje e não menos de quatro palmos por um lado, e cinco pelo outro. Menciona que, embora a legislação pudesse ser por meio de Posturas, entendia o Presidente ser preferível fossem estabelecidos tais parâmetros para os passeios mediante lei provincial, que obrigaria todas as cidades, vilas e freguesias.

Esses passeios devem ser de *lages*, que não *tenham* menos de quatro palmos por um lado, e cinco pelo outro, podendo ser de muito maior grandeza, com tanto que não alteram a largura determinada. Posturas das *Camaras bastarão* para obrigar os *proprietarios* a bordarem suas propriedades dos passeios que lhes toca; mas *he* muito melhor, que isto seja determinado por Lei, e para todas as cidades, *Villas, ou Freguezias*, e mesmo para todas as casas feitas sobre qualquer estrada ou caminho *publico*. (SOARES D'ANDRÉA, 1846, p.34, *grifos nossos*).

Sugere o então Presidente provincial da Bahia um aumento de tributo, além de multa para a hipótese de não assentamento de passeios, de modo a obrigar os omissos a construírem os passeios em um prazo de quatro anos:

Um *augmento* no imposto da *decima* nos lugares em que *ella* se paga, e nos outros uma multa *annual* em quanto não assentarem os passeios, pode obrigar os omissos a que *os fação*, ou deixem *taes* quantias nos cofres, que cheguem para *elles seião* feitos pelas *Camaras* á custa dos donos; medida a que todas *ellas* devem ficar *autorizadas*, logo que expire o prazo, que for concedido na Lei, o qual não deve ser menor talvez de quatro *annos*, para dar tempo, a que todos os Pedreiros empregados neste serviço o *possão* fazer. As casas que se houverem de construir, e as que se concertarem, devem terminar as obras pela feitura desses passeios. (SOARES D'ANDRÉA, 1846, p.35, *grifos nossos*).

Pela Fala do Presidente da Província Soares d'Andréa (1846), se constata que a cidade de Salvador ainda não era dotada de passeios (calçadas, na forma atual).

Faz-se a ressalva de que quando Soares d'Andréa (1846) menciona que um dos maiores incômodos ao transitar pelas ruas de Salvador era a falta de passeios de lajes unidas às casas, não quer dizer, necessariamente, que não existia algum tipo de passeio. Contudo, a aparência é de inexistência porque o Presidente provincial traz como modelo passeios existentes em outras cidades, como Rio de Janeiro e Recife, mas nada menciona a esse respeito sobre passeios em Salvador.

Não se identificou na pesquisa a implementação das sugestões de Soares d'Ándrea quanto à criação de lei provincial obrigando a feitura de passeios em todas as cidades da Bahia, com as características traçadas na tabela por ele apresentada. Certamente não se concretizou a proposta do Presidente da Província, tanto que no ano de 1848 a Câmara de Salvador aprovou Postura sobre o tema, integrante das "Posturas Novas", tendo, inclusive, sido utilizado o termo "passeio" pela primeira vez na legislação para designar a calçada em frente aos prédios (CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1830, p.101).

Por seu turno, na fala que recitou outro Presidente da Província da Bahia, Francisco Gonçalves Martins, em seu primeiro governo, de 1848 a 1852, na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia, em 1 de março de 1850, noticia que ladeiras da cidade foram calçadas, sendo o leito central com tijolo e as laterais com pedra:

Achão-se concluídas as obras das ladeiras da Gameleira, do Sodré, da Preguiça, da Conceição, e a de detraz do Palácio, calçadas todas com o centro de tijolo, e os lados de pedra com os necessários alveos para o curso das agoas. (MARTINS, 1850, p.23, grifos nossos).

Foram nessas ladeiras mencionadas na fala de Francisco Martins (1850) que, provavelmente, deu-se em Salvador a primeira separação da rua entre leito e passeio, certamente no ano de 1849, já que o relatório de 1850 cuida de prestação de contas do ano anterior, o que permitiria constatar que as laterais da rua dessas ladeiras, calçados com pedras, seriam os primeiros passeios da cidade de Salvador. Contudo, não tinham essas laterais a função de passeios, no sentido de trânsito de pessoas a pé:

He a calçada de tijolo nas ladeiras favorável ao trânsito de toda espécie, livres os passantes do perigo de escorregarem como sucede na calçada de pedra; porém tem a desvantagem de gastar-se mais depressa, não a mão d'obra que resiste, mas sim os próprios tijolos, que não podem ser por tanto tempo empregados nos novos reparos e concertos como sucede com a pedra. Esta desvantagem das calçadas de tijolo poderá muito diminuir quando os pudermos obter bem fabricados e por melhor preço, o que se deverá brevemente conseguir; e então a duração da mão d'obra, que he sempre a mais cara do Paiz, nos indemnizará do excesso de despeza com o seo material. Em todo caso as ladeiras, que constituem uma necessidade de nosso local, não podem commodamente receber outro gênero de calçada. (MARTINS, 1850, p.23-24, grifos nossos).

Conforme justificativa do Presidente da Província, o leito da rua, calçado com tijolos, tinha o objetivo de evitar que as pessoas escorregassem como ocorria com a estrutura de pedra. Dessa forma, as laterais (passeios?) construídas em pedra não tinham a finalidade de circulação de pessoas e provavelmente estavam no mesmo

nível do leito da rua. Como as ladeiras eram calçadas com pedras, que escorregavam, fez-se o leito de material diferenciado, no caso, tijolos, por onde circulavam as pessoas, deixando com a estrutura de pedra somente as laterais, que por serem mais próximas das casas certamente o trânsito de pessoas não ocorria nesses espaços.

Então, quais teriam sido os primeiros passeios da cidade? Ainda na mesma fala, Francisco Martins menciona que estava concluindo a obra da Praça do Teatro (atual Praça Castro Alves) e que pretendia calçar a Ladeira de São Bento “por um novo sistema”:

*Concluidas como estão as obras das Ladeiras de que já tratei, e com pouca diferença a da Praça do *Theatro*, tenciono calçar por um novo sistema, e por forma agradável a ladeira de S. Bento, o que completará o *bello* quadro destes indicados sítios.(MARTINS, 1850, p.29, *grifos nossos*).*

Embora não tenha detalhado Francisco Martins, em sua fala no início de março de 1850, como seria o “novo sistema” de pavimentação a ser implantado na Ladeira de São Bento, há um registro fotográfico do local no ano de 1861, por Mulock (FERREZ; NAEF, 1976), que demonstra que a pavimentação da rua contemplava passeios, em nível diferenciado do leito da rua. Vejamos:



Figura 8 - Ladeira de São Bento e Largo do Teatro, ao fundo
Foto: Mulock, 1861 (FERREZ; NAEF, 1976).

Do mesmo fotógrafo Mulock, há registro de imagem da ladeira do Pelourinho no ano de 1859, retratando a igreja do Rosário dos Pretos (FERREZ; NAEF, 1976), onde já se observa a existência de passeios. (Figura 9).



Figura 9 - Igreja do Rosário dos Pretos
Foto: Mulock, 1859. (FERREZ; NAEF, 1976).

Segundo dados do Órgão Central de Planejamento da Prefeitura Municipal (OCEPLAN), na primeira gestão de Francisco Martins foi calçada grande parte da Cidade Baixa e, na Cidade Alta foram pavimentadas as ruas do Sodré, de Baixo, de João Pereira (Rosário), depois prosseguindo pelas Mercês, além do calçamento da ladeira de São Bento, Sé, Rua Chile e largo do Teatro (PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1979, p.87-88).

Então, é bem provável que os primeiros passeios da Cidade de Salvador, da forma como são conhecidos na atualidade, em nível acima do leito da rua, foram instalados na Ladeira de São Bento, entre 1850 e 1852, dentro do período do primeiro governo de Francisco Martins.

3.2 LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA DE SALVADOR SOBRE PASSEIOS

Uma vez examinados alguns aspectos histórico-geográficos da cidade de Salvador e como se deu a implantação dos seus passeios, veremos a legislação do Município ao longo do tempo sobre esse espaço público.

Inicialmente, será abordado o histórico da legislação municipal de Salvador, contemplando as normas revogadas, e em seguida a legislação vigente no disciplinamento dos passeios da cidade.

3.2.1 Legislação Revogada

3.2.1.1 Código de Posturas de 1829

A primeira legislação do Município de Salvador contemplando a separação da rua entre a parte próxima das edificações e o seu leito verificou-se com o Código⁴ de Posturas do ano de 1829 (CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1830, p.2).

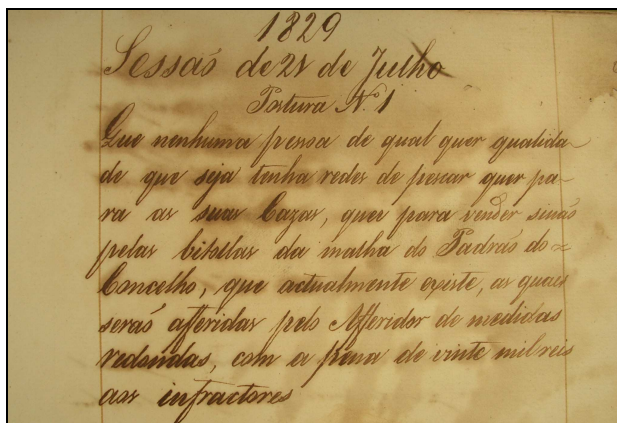


Figura 10 - Código de Posturas de 1829

Nota: Extraído do manuscrito datado de 1830, sob o título *Posturas da Câmara Municipal de 1829 a 1859* (CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1830, p.2).

Esse código tratou dos passeios em uma Postura, a de n. 47, sem ainda mencionar o termo “passeio”. Essa Postura de n. 47 (CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1830, p.25-v e seg.), determinava que na edificação ou conserto de prédios deveria o proprietário calçar toda a frente do imóvel na largura de uma braça para a rua, debaixo do mesmo nivelamento, e ordem do leito da rua, sob pena de multa e de ser feito às custas do proprietário:

Postura 47⁵ :

Todo proprietário que edificar, ou consertar seus prédios deve calçar toda a frente *d'elles* na largura d'uma braça para a rua, debaixo do mesmo nivelamento, e ordem da calçada geral. Pena de 10\$000 reis, e de se mandar *fazer* a sua custa. (CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1830, p.25-v e seg., grifos nossos).

⁴ Embora não haja menção expressa, trata-se de um “código”, mesmo que bem simplificado, por cuidar de uma compilação de leis, cuidando de temas diversos.

⁵ Há outra Postura no Código de 1829 com essa mesma redação, Postura, de n. 41, página 26. Contudo, como na página 22-v, também há uma postura com o n. 41, tratando de hospitais e casas de repouso, consideramos na pesquisa a de n. 47.

Observe-se que legislador do Município, diante dessa nova concepção de dividir em duas partes as ruas que fossem pavimentadas, contemplando uma parte em destaque próxima às edificações, denominou o leito da rua de “calçada geral”, certamente para distinguir da outra calçada junto aos prédios, que posteriormente viria a ser utilizado o nome de “passeio” pelo legislador.

Destaque-se, ainda, que esse “passeio”, segundo a Postura n. 47, deveria ser no mesmo nível do leito da rua, sem, portanto, contemplar o desnível que conhecemos na atualidade.

3.2.1.2 Código de Posturas de 1844

Em 17 de outubro de 1844, foi aprovado pela Câmara Municipal de Salvador outro Código⁶ de Posturas (CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1830, p.75-v e seg.).

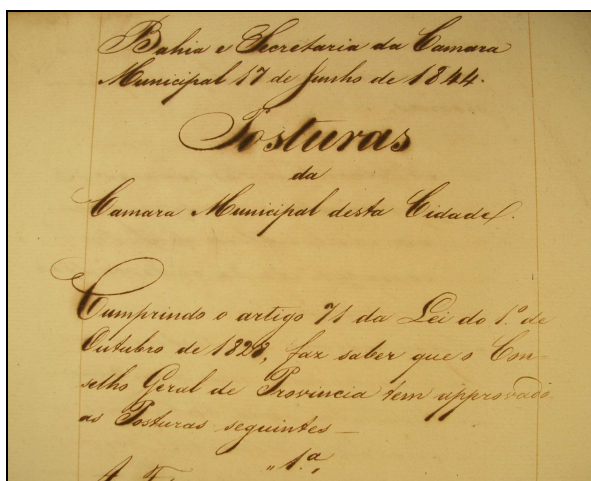


Figura 11 - Código de Posturas de 1844

Nota: Extraído do manuscrito datado de 1830, sob o título *Posturas da Câmara Municipal de 1829 a 1859* (CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1830, p.80-v).

⁶ Do mesmo modo que o Código de Posturas de 1829, não há menção expressa de que se trata de um “código”, mas o consideramos como tal por consolidar regras jurídicas em matérias distintas umas das outras.

Nesse Código há uma postura sobre a “calçada”⁷ próxima das edificações, a Postura n. 41: Postura 41:

Todo proprietário que edificar *predios*, ou *concertal-os*, será obrigado á reparar a calçada em toda a frente *dellas*, quando em consecuencia da obra tiver *soffrido* desmancho ou [...], pena 60\$000 reis, e de se *faser á* sua custa a obra precisa. (CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1830, p.80-v, grifos nossos).

O legislador de Salvador, do ano de 1844, praticamente repetiu o texto da postura de 1829. Determinou que competia ao proprietário, que edificasse ou consertasse prédios, reparar a “calçada” que fosse danificada em decorrência da obra.

3.2.1.3 Posturas Novas de 1848

Por seu turno, no ano de 1848,⁸ foram editadas um grupo de Posturas, sob a denominação de “Posturas Novas”, contendo duas Posturas sobre passeios, constando pela primeira vez na legislação municipal termo “passeio” (CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1830, p.100-v e seg.).

A “Postura Nova” de n. 05, que também recebeu o número 131 (CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1830, p.101-101-v)– em continuidade à numeração das Posturas de 1844 – cuidava da obrigação de construir os passeios, bem como do material a ser empregado:

Os proprietários q~. *edificarem* ou reedificarem *seos predios*, ou *aquelles* cujas ruas se forem de novo calçando, serão obrigados á *factura* dos passeios nas testadas de seus respectivos *predios*, dentro do prazo de um *anno*; bem como a *traserem os conductores* das águas *pluviaes* até o *nivel* da rua, fazendo-os engastar nas paredes em altura *sufficiente* e passar q. baixo dos passeios: pena de 30\$000 reis em um e outro caso, pela infração, e de fazer a obra á custa dos contraventores. Esses passeios deverão ser ou de pedra *lagea do pais* ou de cantaria e só serão [*desobrigados*] da obrigação de *fazel-as* aqueles proprietários, que justificarem com documentos *legaes* não possuírem mais bens e absoluta impossibilidade para faze-los que então serão feitas á custa da *Camara Municipal*. *Ficão sem effeito* as disposições em *contrario*. (CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1830, p.101-101-v, grifos nossos).

⁷ Nessa Postura de 1844 o legislador utilizava o termo “calçada” tanto para designar o calçamento do leito da rua quanto o “passeio”.

⁸ Embora não sejam datadas essas “Posturas Novas”, iniciadas na fl. 100-v, mas na folha anterior, de n. 100, tem uma Resolução de 5 de agosto de 1848 e na fl. 102, após a Postura nova de n. 05, há outra Resolução também com a mesma data de 5 de agosto, daí se conclui que as “Posturas Novas”, pelo menos até a de n. 5, são de 5 de agosto de 1848.

Segundo essa Postura, a largura dos passeios deveria corresponder ao tamanho das testadas dos prédios e ser construídos com laje ou cantaria, com previsão de multa para o descumprimento da obrigação, além de serem feitos à custa dos proprietários, exceto aos que comprovassem impossibilidade de fazê-los.

Já a sexta “Postura Nova”, de n. 132⁹, cuidava do disciplinamento do trânsito pelos passeios:

Os passeios das ruas desta *cid.* e novamente calçadas, servirão unicamente para transito de *pessoas á pé* e sem carga: multa aos infratores de 4\$000 ou *dous* dias de prisão; o dobro nas *reincidenceas*. Na mesma pena incorrerão os senhores dos escravos carregados, ou donos dos *animaes*, que por *elles* passarem, e por *elles* arrastarem pelos passeios *q.l* quer objeto. (CAMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1830, p.102-v, *grifos nossos*).

Essa Postura 132 positivou que os passeios da cidade destinavam-se, exclusivamente, ao uso de pessoas a pé, e sem carga, vedada sua utilização por animais e por escravos transportando cargas ou pessoas, sob pena de multa ou prisão.

3.2.1.4 Código de Postura de 1920

Passados quase cem anos da edição do Código de Posturas de 1829, em 1920 entrou em vigor um novo Código de Posturas do município da cidade do Salvador (BAHIA, 1921), aprovado pelo “Conselho Municipal”, como anexo do “Acto” n. 127, de 5 de novembro daquele ano, da “Intendência Municipal” de Salvador, “acto” este o instrumento legal para dar validade jurídica ao Código¹⁰. Esse Código tinha 309 Posturas, dividido em dois títulos.

No capítulo I, sob a denominação “Dos Limites da Cidade”, integrante do título I “Polícia Administrativa”, estabeleceu-se que o Município compreendia o território de vinte distritos de paz, a saber: a) Urbanos: “Sé, São Pedro, Victoria, Sant’Anna, Nazareth, Rua do Paço, Santo Antonio, Brotas, Conceição da Praia,

⁹ A partir da sexta “Postura Nova”, a numeração passou a ser, exclusivamente, em continuidade às das Posturas de 1844.

¹⁰ Esse Código de 1920 integra o Livro de Posturas da Câmara Municipal de Salvador, manuscrito, aberto em 1897.

Pilar, Mares e Penha”; b) Suburbanos: “Pirajá, Paripe, Aratú, Cotegipe, Matoim, Passé, Maré e Itapoã”.

Nesse Código há seis Posturas sobre passeios.

A Postura n. 37 estabeleceu a obrigatoriedade construção de passeios a cargo dos proprietários dos imóveis, sob pena de multa para a hipótese de omissão:

Postura 37:

Nenhuma casa poderá ser *construída* ou *reconstruída* para dentro da rua, praça ou avenida, sem que seja fechado, previamente o terreno, no devido alinhamento, por gradil ou muro com gradil, ou baloustrada; sendo obrigado o *proprietario* a fazer o respectivo passeio, com dimensões e revestimentos marcados pela Diretoria de Obras *Municipaes*, quando seja ou esteja sendo calçada a rua, ficando a frente da construção ou reconstrução *paralella* ao muro ou gradil e *delle* distante, pelo menos 4 metros.

Pena: 30\$0000 de multa, paga pelo *infractor* de qualquer das condições exigidas na presente Postura. (BAHIA, 1921, p.12, *grifos nossos*).

As Posturas de n. 70 a 72 compõem o Capítulo XI, do Código, sob denominação “Dos Passeios”, integrante do título I, “Polícia Administrativa”.

A Postura de n. 70 confirma a legislação anterior sobre passeios, de que construção e conservação estavam a cargo dos proprietários dos imóveis, cuja inobservância ensejava a aplicação de multa e construção da obra pela municipalidade à custa dos “infratores”, repetindo, parcialmente, o teor da Postura n. 37, do mesmo Código:

Postura n. 70:

Os *proprietarios*, que edificarem o reedificaram *predios* em ruas que se *fôrem* calçando serão obrigados á *factura* de passeios em frente dos seus *predios* e terrenos não edificados, dentro do prazo de seis *mêses*.

Pena: 30\$0000 de multa, em um ou outro caso, fazendo a Municipalidade a obra à custa dos contraventores, que a pagarão, *amigavel* ou judicialmente, com o *acrescimo* de 20% para a administração [...]. (BAHIA, 1921, p.32, *grifos nossos*).

Essa postura, no entanto, estabelece, além da multa, um acréscimo de taxa de 20% sobre o valor da obra, em favor da Municipalidade.

A estrutura dos passeios da Cidade foi prevista na Postura de n. 71, segundo a qual, nos lugares asfaltados ou calçados a paralelepípedos seriam sempre de cantaria, laje, xadrez, mosaico e ladrilho e nos demais lugares seriam permitidos passeios de cimento:

Postura 71:

Os passeios de ruas, praças e avenidas que os *proprietarios* são obrigados a fazer, á sua custa, de *accôrdo* com a Postura acima, serão sempre de cantaria, lage, xadrez, mosaico e ladrilho do *systema actualmente adoptado*, nos *logares asphaltados, macadamizados* ou calçados a paralelepipedos;

nos outros, *porem*, serão *tambem* permitidos os de cimento, com *sufficiente* espessura. [...]. (BAHIA, 1921, p.32-33, *grifos nossos*).

A Postura n. 72, por seu turno, cuidava do procedimento administrativo para a hipótese omissão por parte dos proprietários:

Postura 72:

Quando não tiverem sido feitos os passeios, depois de intimado pela secção de Fiscalização Municipal, o *proprietario* do *predio*, em cuja testada tenham de ser feitos, a *mêsma* *secção* *communicará* ao executivo municipal, ficando logo o *proprietario* incurso na pena de 30\$000 de multa, e a obra será executada pela Municipalidade, sendo *responsavel* pelas *despêsas*, *adicionadas* de 20% para a administração, o respectivo proprietário, que, no caso de não pagar, será executado judicialmente, pela secção do Contencioso Municipal. (BAHIA, 1921, p.34, *grifos nossos*).

Ainda no mesmo Código de Posturas de 1920 há duas Posturas que merecem destaque por também cuidarem dos passeios: a de n. 114 e a de n.165.

A Postura de n. 114 vedava utilização dos passeios com veículos ou animais, sob pena de multa, excetuando-se, quanto aos veículos, bicicletas de crianças:

Postura 114:

É *prohibida* a passagem de qualquer *vehiculo* ou animal, pelas calçadas ou passeios das ruas, praças e avenidas desta cidade; *excepto as bycicletas* de crianças.

Pena: 2\$000 a 5\$000 de multa. (BAHIA, 1921, *grifos nossos*).

Pelo teor dessa norma, fica evidenciado que nos idos de 1920, época dessa Postura, os passeios também já eram denominados de calçadas.

Já a Postura n. 165, pertencente ao Capítulo XXIV, do Código, proibia a ocupação dos passeios por vendedores ou ambulantes, sob pena de multa:

Postura n. 165:

Fica terminantemente *prohibida* a ocupação dos passeios por *vendedôres* de frutas, doces ou *quaesquer* outros *generos*, expostos ao *commercio* por vendedores ambulantes, e por *conductores* de mercadorias, ou outros *quaesquer* volumes na cabeça.

Pena: 2\$000 a 5\$000 de multa. (BAHIA, 1921, *grifos nossos*).

Essas duas Posturas, de n. 114 e 165 disciplinavam o uso dos passeios, como já ocorrera com a Postura Nova de n. 132, de 1848, ampliando, contudo, o leque de proibições, vedando-se, por exemplo, o comércio ambulante nesse espaço público.

3.2.1.5 Posturas Subsequentes ao Código de 1920

As Posturas posteriores às do Código de 1920¹¹ continuaram recebendo numeração subsequente à do Código. Assim, em 8 de novembro de 1923, foi editada pela Câmara a Postura 316, que cuidava do alinhamento e conserto de passeios:

Postura 316:
O conselho Municipal da Cidade do Salvador resolve:

Os proprietarios de predios em ruas calçadas, cujos passeios estejam fóra do alinhamento, serão obrigados á nivelal-os e collocal-os no respectivo alinhamento, bem como aquelles, cujos passeios de seus predios estejam arrebrandos ou estragados, ficarão obrigados á concertal-os, independentemente de licença, em um ou outro caso.

Para o cumprimento do determinado na presente postura, fica concedido o praso de seis meses e findo esse praso, serão as obras feitas, em um ou outro caso, pela Municipalidade, á custa dos contraventores, que a pagarão amigavel, ou judicialmente, com o acrescimo de vinte por cento para a administração.

Exceptuam-se dessa obrigação os proprietarios de predios, cujo valor locativo não exceda de 180\$000 reis annuaes e nelles residirem, sendo, então, as obras feitas á custa da municipalidade.

Pena: 30\$000 a 60\$000 reis de multa. (CONSELHO MUNICIPAL DE SALVADOR, 1897, p.85v-86, grifos nossos).

Segundo essa Postura, para o alinhamento e conserto dos passeios independeria de prévia licença, seria concedido aos proprietários o prazo de seis meses. Uma vez findo, as obras seriam feitas à custa dos “contraventores”, com o acréscimo de vinte por cento para a administração, além de multa, excetuando-se esse disciplinamento aos imóveis de menor valor locatícios, nos quais a municipalidade faria as obras com recursos próprios.

3.2.1.6 Decreto-Lei n. 701, de 1948

Como resultado dos estudos desenvolvidos pelo Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador (EPUCS) – dirigido por Mário Leal Ferreira na elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano (PLANDURB), entre os anos de 1943 e início de 1947 – foi editado um Decreto-Lei municipal no ano de 1948, dispondo sobre a divisão e utilização da terra e o loteamento de terrenos na zona

¹¹ Essas Posturas continuaram a ser lançadas no livro aberto no ano de 1897 para essa finalidade.

urbana de Salvador, dando ao plano de urbanismo elaborado pelo EPUCS um respaldo legal (PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1976, p.29).

Antes, em janeiro daquele ano de 1948, foi criada a Comissão do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador (CPUCS) e o Conselho de Assistência ao Plano da Cidade, com a finalidade de dar efetividade às diretrizes traçadas no “plano urbanístico” de Mário Leal Ferreira, inclusive, “interessar a população local” pelos seus elementos mais significativos, segundo justificativa de criação pelo então Prefeito de Salvador, Wanderley de Araújo Pinho (PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1976, p.29).

Esse Decreto-Lei, de n. 701, de 9 de março 1948, tinha 65 artigos, dividido em duas partes: “da divisão da terra e sua utilização” e “da subdivisão da terra.” (SALVADOR, 1948, p.2).

O Decreto-Lei dividiu a cidade em doze setores: um setor central, um setor portuário e comercial, um setor industrial, sete setores residenciais e dois setores de transição; detalhou os limites precisos de cada um desses setores, do artigo 11 ao artigo 22. Estabeleceu um sistema viário, do artigo 23 ao artigo 35, para a “cidade alta”, com “vias primárias” para o tráfego pesado, divididas em “cintas concêntricas” e “linhas radiais”, e “vias secundárias”; para a “cidade baixa” uma “via básica”, uma “via de triagem do tráfego portuário” e uma “via de conexão”. Cuidou, ainda, esse normativo “das áreas verdes”, “da habitação”, “dos loteamentos e dos lotes” e, ainda, “dos processos de loteamento”.

Previu o mesmo dispositivo legal, em seu artigo 6º, que os setores residenciais teriam, em cada um de seus bairros, centros de atividades comuns, onde se agrupariam estabelecimentos comerciais, pequenas indústrias, atividades profissionais e os serviços públicos ou de utilidade pública, de interesse local. Estabeleceu no artigo 31, que nas vias e logradouros públicos deveriam ter “refúgio para pedestres”, além dos muitos outros elementos ali citados.

3.2.1.7 Código de Urbanismo e Obras do Município de Salvador: Lei n. 1.855, de 1966

Quase duas décadas após o Decreto-Lei 701/1948, foi aprovado o Código de Urbanismo e Obras do Município de Salvador, por meio da lei n. 1.855, de 5 de abril

de 1966 (CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1966), com 480 artigos, dividido em dois livros: livro I, “Do Urbanismo” e livro II, “Das Obras”, a partir do artigo 127. Nesse artigo n. 127 há definições dos elementos urbanísticos disciplinados no Código, como, a título de exemplo, passeio ou calçadas, logradouro e testada.

A seção I, do capítulo V, do título IV, do Código de Obras, cuidava dos passeios, especificamente nos art. 437 a 442. O artigo n. 437 determinava que era obrigatório o passeio em toda frente de terrenos localizados em logradouros públicos providos de meios-fios, com largura a ser definida pelo órgão competente da Prefeitura, tendo por parâmetro a largura do logradouro, enquanto que o tipo de pavimentação e de eventuais desenhos teriam que ser previamente aprovados por órgão técnico do poder municipal, segundo artigo n. 438.

Também estabelecia o Código de Obras, no artigo n. 441, da mesma forma que no Código de Posturas de 1920, que a conservação dos passeios era de responsabilidade dos proprietários dos terrenos a que servia, prevendo que em caso de inexecução ou não conservação dos existentes, as obras necessárias seriam realizadas pela própria Prefeitura, com cobrança do valor correspondente ao proprietário, com acréscimo de taxa de administração de 20% (vinte por cento) além da aplicação de multa prevista na Tabela I, da Lei. Previu, ainda, a referida lei 1.855/66, que as rampas de acesso a veículos poderiam ocupar, a partir do meio-fio, até o máximo de 1/5 (um quinto) da largura do passeio. Esse Código foi tacitamente revogado pela lei n. 2.403, de 1972.

3.2.1.8 Parcelamento do Solo Urbano: Lei n. 3.200, de 1982

Em 1982, foi promulgada a lei n. 3.200/82 (CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1998), por meio da qual o Município de Salvador disciplinava o “Parcelamento do Solo Urbano” em 59 artigos, constando do artigo 12, regras para as vias de circulação em loteamentos, variando a largura dos passeios de 1,5 a 2,5 metros, de cada lado.

Essa Lei foi revogada dois anos depois, de forma expressa, pela lei n. 3.377/1984.

3.2.1.9 Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDDU: Lei n. 6.586, de 2004

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), do ano de 2004, introduzido pela lei n. 6.586/04, revogado pela lei n. 7.400/2008, trouxe um glossário no Anexo A-90, no qual ampliava o conceito de calçada constante das leis anteriores, definida como: “parte da via, normalmente segregada e em nível diferenciado, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, engenhos de sinalização e publicidade, vegetação e outros fins.” (CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 2004, p.64).

No Anexo A-31, relativo ao sistema viário tratado no artigo 54 da lei, especificava a largura das calçadas, variando de 2,00 a 2,50 metros, a saber: inexistência de passeio nas vias expressas (ve) e arteriais (va-I); nas vias arteriais (va-II), vias coletoras (vc-I) e vias locais (vl) previsão de 2,50 metros de largura e nas vias coletoras (vc-II) e vias marginais (vm) de 2,00 metros.

3.2.2 Legislação Vigente sobre Passeios

Do mesmo modo que a legislação já revogada, a legislação vigente no Município de Salvador disciplinando os passeios da cidade é fragmentada, constando de diversos diplomas jurídicos, do quase totalmente revogado Código de Obras de 1972 ao recentíssimo Plano Diretor do Município do ano de 2008.

3.2.2.1 Código de Urbanismo e Código de Obras: Lei n. 2.403, de 1972

Apenas seis anos de vigência do Código de Urbanismo e Obras de 1966, o Município de Salvador instituiu um novo “Código de Urbanismo e Obras”, por meio da lei n. 2.403, de 23 de agosto de 1972 (CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1976), contendo 552 artigos, em substituição ao anterior.

Interessa-nos o Código de Obras, quanto à disciplina das calçadas, ainda parcialmente vigente. Da mesma forma que o Código de 1966, a lei 2.403/72 foi dividida em dois livros: um destinado ao “Urbanismo”, este, revogado pela lei 3.377/84, e o outro para “Obras”, do artigo 150 ao artigo 552.

Os passeios foram regulados neste Código na seção I “Dos Passeios”, pertencente ao Capítulo VII, “Das Obras e Exigências Complementares”, por sua vez, inserido no título IV “Das Normas Especiais para Edificações”.

Essa Seção I, “Dos Passeios”, constante dos artigos 473 a 478, faz referência à largura, à pavimentação, à execução e à conservação, bem como às rampas de acesso, seguindo as mesmas diretrizes das leis anteriores nessa matéria. Vejamos, então, os dispositivos ainda vigentes:

Determina o artigo 473 que é obrigatório o passeio em toda a frente de terrenos localizados em logradouros públicos providos de meios-fios:

Art. 473 – Serão exigidos passeios em toda frente de terrenos localizados em logradouros públicos providos de meios-fios.

Também estabelece o mesmo Código de Obras que a conservação dos passeios, art. 477, caberá aos proprietários dos terrenos a que sirva.

Art. 477 – A conservação dos passeios caberá, sob as sanções deste Código, ao proprietário do terreno a que sirva.

Para o caso de inexistência ou não conservação dos passeios existentes, determina o art. 478 que as obras necessárias serão realizadas pela própria Prefeitura, que exigirá o valor correspondente ao proprietário, além da taxa de administração de 30% (trinta por cento) do valor total, além de multa prevista em tabela anexa à Lei:

Art. 478 – A inexistência ou falta de conservação dos existentes importará na realização das obras necessárias, diretamente pela Prefeitura, que cobrará as despesas com acréscimo de taxa de administração em 30% (trinta por cento) do valor total, sem prejuízo da aplicação da multa prevista na tabela anexa.

Segundo Tabela I.4, anexa à referida Lei, a multa variava de 1 a 3 UFP, Unidade Fiscal Padrão do Município.

Nas Leis anteriores, de 1920 e 1966, a taxa de administração pelo serviço de conserto dos passeios pela própria Prefeitura era de 20% (vinte por cento) do valor da obra.

Ainda de acordo com o Código de Obras de 1972 compete à Prefeitura, no exercício da fiscalização de obra, exigir a restauração ou construção de passeios das edificações em vias pavimentadas (art. 188, VII).

Os demais dispositivos sobre calçadas constantes desta lei 2403/72 foram disciplinados por leis posteriores, estando, portanto, revogados tacitamente.

Determinava o parágrafo único do artigo 473 que a largura dos passeios seria definida pelo órgão competente da Prefeitura tendo por parâmetro a largura do logradouro: “a largura dos passeios será fixada pelo órgão competente, em função da largura do logradouro”.

Previo o artigo 474 o que tipo de pavimentação para cada logradouro deveria ser previamente aprovado por órgão técnico do poder municipal: “competirá à Prefeitura, através de seus órgãos técnicos, fixar o tipo de pavimentação dos passeios para cada logradouro.

Não se identificou na pesquisa a definição da largura dos passeios ou do tipo de pavimentação por órgão competente da Prefeitura, como previsto nos artigos acima.

No artigo n. 476 havia a previsão que as rampas de acesso de veículos poderiam ocupar, a partir do meio-fio, até o máximo de 1/5 (um quinto) da largura do passeio, ficando proibida tais rampas do meio-fio para o leito carroçável ou em alinhamento de gradil para o passeio.

3.2.2.2 Deficientes Físicos e Visuais: Lei n. 3.276, de 1983

No ano de 1983, foi promulgada a Lei Municipal n. 3.276/83, estabelecendo “normas a serem adotadas em edificações, visando à adequada utilização por deficientes físicos e visuais e dá outras providências.” (CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1983, p.1).

Previu, em seu artigo 1º, que as edificações de livre acesso ao público deveriam dispor de rampas a permitirem corrigir eventual desnível entre o logradouro ou área externa e o andar onde se situa a soleira de ingresso do prédio, possibilitando assim o acesso de deficientes físicos e visuais, ocupando os recuos dos prédios em relação ao alinhamento de gradil ou aos limites laterais.

Deveriam ter essas rampas, largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros), declividade máxima de 8% (oito por cento) e piso antiderrapante.

3.2.2.3 LOUOS - *Lei do Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo: Lei n. 3.377, de 1984*

Em 23 de julho de 1984, foi promulgada lei n. 3.377/84 (PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR, 1988a), com 78 artigos e nove anexos contendo tabelas e dados, que dispôs sobre o Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo no Município da Cidade do Salvador”, a denominada LOUOS¹².

Estabelece em seu art. 39 uma hierarquia de vias de transporte, da seguinte forma: Vias expressas (ve), vias arteriais (va), vias coletoras (vc), vias locais (vl), vias marginais (vm), vias de pedestres (vp), vias exclusivas (vex) e ciclovias (cv), cujas características foram detalhadas nas Tabelas V.6 e V.7 do Anexo 5, da Lei, que cuidam, respectivamente, das características técnicas com padrões mínimos exigidos e tipos de articulações entre as categorias das vias.

Prevê a LOUOS, no artigo 39, VI, que as vias de pedestres, destinadas exclusivamente à circulação de pedestres, inclusive, ocasionalmente destinando-se a espaço público de lazer, teriam variáveis padrões geométricos de desenhos, de acordo com as exigências do sítio.

No anexo n. 01 constam as definições do que foi disciplinado na Lei, repetindo, basicamente, aquelas das leis anteriores, como a título de exemplo, “passeio ou calçada - parte do logradouro público reservado ao trânsito de pedestres”.

O anexo 5, em seu item, 5.1.2.12, do mesmo ordenamento, com nova redação dada pelo inciso IV do art. 10º, da 3.853/88, disciplina a abertura de vias e arruamentos em 13 incisos, merecendo destaque o seguinte:

No inciso I, há previsão que toda via aberta, integrante ou não de arruamento ou parcelamento, será enquadrada em uma das características do artigo 39 da Lei, devendo obedecer aos padrões técnicos definidos na Tabelas V.6 e V.7.

¹² Esta lei revogou expressamente, em seu art. 73: a) o livro I da lei 2.403/72, correspondente ao Código de Urbanismo; b) as leis 2.682/75 e 2.744/75, que modificavam parcialmente a lei 2.403/72 e c) a lei 3.200/82, que cuidava do Parcelamento e Uso do Solo.

O inciso II prevê que serão assegurados espaços, passeios e/ou quaisquer logradouros exclusivos para pedestres, de modo a propiciar segurança contra veículos motorizados e mecânicos.

O inciso IV estabelece que será incluído mobiliário urbano necessário, tais como: bancos, abrigos em pontos de parada de transporte, locais para caixa de correios, pontos destinados a hidrantes, anti-incêndio, coletores de lixo, quando julgado conveniente pelo órgão competente, instalações sanitárias e a previsão de instalações móveis e pontos para comércio ambulante.

Nesse mesmo inciso IV, também consta que será assegurada a circulação de deficientes físicos, através da adequação de projeto às necessidades do usuário, como abaixamento do meio-fio nos pontos de travessia de pedestres.

A alínea “e” do inciso IX, do mesmo item 5.1.2.12, do anexo 5 da referida lei, determina que projetos para abertura de vias de pedestres deverão observar, dentre outras condições, que essas vias deverão ter obstáculos físicos que impeçam o tráfego normal de veículos, exceto pequenos destinados a serviços.

Por fim, a tabela V.6, do anexo 5, estabelecia as características técnicas e os padrões mínimos exigidos para o sistema viário da cidade, em cada categoria de vias. Essa tabela, contudo, foi revogada tacitamente pela lei municipal n. 4.700/2008, novo Plano Diretor, merecendo sua transcrição apenas para efeito comparativo da tabela similar do novo diploma legal:

Tabela 3 - Hierarquização do sistema viário: características técnicas – padrões mínimos exigidos

(continua)

N.	CARACTERÍSTICAS	UNIDA DE	CATEGORIA DAS VIAS						
			VE	VA-I	VA-II	VC-I	VC-II	VL	VM (1)
01	Velocidade Diretriz mínima	Km/h	100	80	60	50	40	30	50
02	Raio mínimo de curva	m	375	230	150	90	60	30	90
03	Taxa máxima de superelevação	%	8	6	4	2	2	-	2
04	Número mínimo de faixas(2)	unid.	2x2	2x2	2x2	2	2	-	2
05	Largura mínima faixa de rolamento	m	3.75	3.60	3.50	3.50	3.50	(6)	3.50
06	Largura mínima faixa de estacionamento	m	-	-	-	3.0	2.25	-	2.50
07	Largura mínima canteiro central	m	16.0	16.0	-	-	-	-	-
08	Largura mínima canteiro lateral	m	10.75	10.7	-	-	-	-	-
09	Acostamento externo	m	3.0	0.50	0.50	-	-	-	-
10	Acostamento interno	m	0.50	0.50	0.50	-	-	-	0.50
11	Rampa máxima	%	3	4	6	8	10	12	8
12	Distância mínima entre acessos	m	800.0	500.0	-	-	-	-	-
13	Faixa total de domínio	m	90.0	84.0	40/41.0	18.0	15.5	12.0	-
14	Largura mínima passeio	m	-	-	2.50	2.50	2.00	2.00	2.0
15	Parada de ônibus	-	Não	Perm.	Perm.	Perm.	Perm.	Tol	Perm.

N.	CARACTERÍSTICAS	UNIDA DE	CATEGORIA DAS VIAS						
			VE	VA-I	VA-II	VC-I	VC-II	VL	VM (1)
16	Estacionamento	-	admitido Não admitido	c/Baia Não admitido	c/Baia Sob Controle Direto	c/Baia Sob Controle Direto	c/Baia Sob Controle Direto	Perm. Direto	c/baia Sob Ctle. Direto
17	Acesso às propriedades adjacentes	-	Atr.VM	Atr.VM	Controle Direto	Controle Direto	Controle Direto	Direto	Direto
18	Cruzamento de pedestres	-	Pass.	Pass.ou Faixa Zeb.	Faixa Zebrada	Faixa Zebrada	Faixa Zebrada	Livre	Faixa Zebrada
19	Controle de Tráfego nas interseções	-	Total	Sem.de pl. de parada	Sem.pl. de par.	Sem.pl. parada	Sem.pl. de par.	Placas de par.	Semáf. pl. de parada

Notas: **(VE)**= vias expressas; **(VA-I e VA-II)**= vias arteriais; **(VC-I; VC-II)**= vias locais; **(VM)**= vias marginais.

Por essa tabela, relativamente aos passeios, não previa sua existência nas vias expressas (ve) e arteriais (va-I). Nas demais exigia uma largura mínima, variando de 2,0 a 2,5 metros, a saber: vias arteriais (va-II) e vias coletoras (vc-I), 2,50 metros; vias coletoras (vc-II), vias locais (vl) e vias marginais (vm), 2,00 metros.

3.2.2.4 Execução de Obras: Lei n. 3.903, de 1988

A lei n. 3.903/88 (PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR, 1988b, f.2-12), com 123 artigos, veio instituir nova disciplina relativa à execução de obras, com a seguinte ementa: “institui normas relativas à execução de obras no Município do Salvador, alterando as Leis nºs 2.403/72 e 3.077/79 e dá outras providências”. Conforme seu artigo primeiro, “norteará a execução de toda e qualquer obra no Município de Salvador”.

Embora esta Lei seja comumente denominada como o atual “Código de Obras”, legalmente, o “Código de Obras” do Município é o de 1972, instituído pela lei n. 2.403/72, que vai do art. 150 ao artigo 552, vigendo, ainda, naquilo em que não colidir com as disposições da nova Lei. Então, esta Lei 3.903/88 complementa o Código de Obras e o altera em grande parte, mas não o revoga em sua totalidade.

Indica a lei n. 3.903/88, que tem como princípios gerais (art. 1º), privilegiar o indivíduo, priorizar o interesse coletivo sobre o individual, assegurar o correto dimensionamento dos espaços, dentre outros. Constam algumas definições no artigo 2ª., como, a título de exemplo, linha de gradil: “limite do lote ou da gleba com o logradouro público existente ou projetado.”

Esta lei traz algumas disposições sobre os passeios, de forma esparsa, revogando parcialmente o Código de Obras de 1972 nessa matéria.

O artigo 18, pertencente ao capítulo relativo a “Licenças”, tem as seguintes regras: é dispensável prévia licença para a construção e conservação de calçadas (artigo 18, “a”); contudo, não implica em dispensa ao atendimento das normas estabelecidas, ficando a obra passível de verificação e fiscalização (art. 18, par. primeiro); aos proprietários de terrenos ainda não edificados será fixado prazo pela fiscalização do Município para a construção dos passeios e muros de gradil que, se não realizada a obra até o fim do prazo, a Prefeitura a executará com cobrança da taxa de administração de 30% (trinta por cento) do valor da obra e aplicação de multa a ser estabelecida no anexo II da Lei (artigo 18, parágrafo segundo); e, ainda, que será obrigação dos proprietários loteantes e de desmembramentos a execução de passeios em loteamentos e desmembramentos aprovados (art. 18, par. 3º).

O artigo 38, também integrante do capítulo relativo a “Licenças”, condiciona que o alvará de habite-se só será concedido quando estiver pavimentado o passeio adjacente ao terreno edificado.

Por fim, o artigo 116, integrante do capítulo “Circulação e Segurança”, determina que as rampas de acesso a garagens e estacionamentos, quando de uso exclusivo de veículos, terão inclinação máxima de 20% (vinte por cento).

Especificamente quanto às multas, a lei 3.903/88 ampliou significativamente o seu valor, variando de 1 a 500 UFP, enquanto que as da lei 2403/73 não ultrapassavam 50 UFP. Contudo, no anexo II, que traz a tabela de multas, não constou multa para o descumprimento do artigo 18, que cuida das calçadas, prevalecendo, dessa forma, a pena prevista na lei 2.403/72, que é de 1 a 3 UFP.

Como se pode observar, esta “Lei de Execução de Obras” não fez referência à construção de calçadas em áreas já loteadas e em terrenos já edificados, permanecendo vigente a lei 3.403/72 quanto a essas matérias.

3.2.2.5 Código de Polícia Administrativa do Município do Salvador: Lei n. 5.503, de 1999

Por meio da lei n. 5.503/99, foi instituído o novo “Código de Polícia Administrativa do Município do Salvador” (CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1999, f.2-16), com 286 artigos, que revogou a lei 2.455, de 1973, que cuidava da

mesma matéria. Estabelece essa lei, em diversas partes, regras relativas a pedestres e passeios:

- será disciplinado por decreto ou norma complementar o trânsito de animais nas vias e logradouro públicos (art. 5º, V);
- a licença para funcionamento de estacionamento de veículos em terrenos baldios obriga o interessado a construir passeio fronteiro ao terreno (art. 27, II);
- o exercício de qualquer atividade comercial, industrial ou de prestação de serviços em logradouro público, depende de alvará e outorga da permissão de uso do solo ou bem, sempre em caráter individual, precário e intransferível (art. 29);
- o alvará de autorização ou termo de permissão para exploração de atividade em logradouro público somente poderá ser deferido a pessoa física (art. 30);
- é dever do responsável pela obra manter limpas as partes reservadas para trânsito de pedestres (art. 47);
- é vedada a ocupação de logradouro público com resíduos de construções (art. 50);
- é proibido colocar lixo ou entulho nos logradouros públicos, ressalvada a colocação nos passeios de residências ou estabelecimentos (art. 51, VII);
- é proibido riscar, fazer pichações, pintar inscrições em passeio (art. 52, II, e);
- é de responsabilidade do proprietário do animal a remoção de dejetos deixados em via pública (art. 79);
- o lixo deverá ser colocado nos alinhamentos de cada imóvel ou em local, horário e frequência determinados pela Prefeitura (art. 93, II);
- as atividades em logradouros públicos deverão observar a livre circulação dos pedestres (art. 150).

Por fim, a não observância das regras estabelecidas no Código, segundo seu artigo 207, enseja a aplicação de sanções, como advertência, multa, apreensão de bens e mercados, suspensão ou cassação de alvará, dentre outros.

3.2.2.6 Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDDU: Lei n. 7.400 de 2008

Passados um pouco mais de três anos de vigência do Plano Diretor de 2004 - lei n. 6.586, de 03 de agosto de 2004 - a Câmara Municipal de Salvador aprovou no início de 2008 um novo Plano Diretor para o Município, por meio da lei n. 7.400, de 20 de fevereiro de 2008, com 349 artigos (PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, 2008).

Prevê expressamente esta Lei, em seu artigo n. 338, que até a entrada em vigor de uma nova legislação de “ordenamento do uso e da ocupação do solo do Município”, que certamente trará um novo disciplinamento para os passeios da cidade, permanece em vigor a lei nº 3.377, de 23 de julho de 1984 (LOUOS), naquilo em que não for incompatível com a norma contida no Plano Diretor.

Relativamente ao tratamento dado pela nova Lei aos pedestres e respectivos passeios, há disciplinamento dessa matéria nos artigos 195 e 196 e no quadro 3, anexo à Lei. Esses artigos pertencem à Seção III, sob a denominação “Do Deslocamento de Pedestres e Pessoas com Deficiência ou Mobilidade Reduzida”, integrante do Capítulo IV “Da Mobilidade Urbana”, que por sua vez está inserido no Título VIII da Lei “Do Ordenamento Territorial”.

Diz o artigo n. 195 que as diretrizes para o deslocamento de pedestres têm como premissas básicas a reconquista do logradouro público como espaço de integração social no ambiente urbano, adequado à circulação de pessoas, e a garantia da acessibilidade universal, especialmente para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, cujas necessidades especiais devem ser contempladas adequadamente no planejamento, implantação e manutenção de espaços e equipamentos de uso público.

Por seu turno, o artigo n. 196 estabelece as diretrizes para o deslocamento de pedestres e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, a saber:

I - garantia de autonomia, segurança e conforto na circulação de pedestres, com adoção de parâmetros ergonômicos nos logradouros públicos e espaços privados de uso público, contemplando a diversidade, a especificidade e as necessidades dos indivíduos de diferentes idades, constituição física, com deficiência e limitações de mobilidade;

II - planejamento e implantação de novas calçadas e adequação das existentes, obedecendo aos princípios do desenho universal, bem como de equipamentos de transposição de pedestres, adaptando-os às necessidades das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida,

assegurando autonomia, segurança e conforto em vias que não permitem a interrupção do tráfego de veículos;

III - planejamento e implementação de um sistema contínuo destinado à circulação de pedestres, integrado aos demais modos de deslocamento, inclusive com a implantação de sistema de circulação vertical interligando as cumeadas dos altiplanos com os vales, possibilitando deslocamentos rápidos e seguros;

IV - manutenção permanente e garantia da desobstrução dos espaços destinados à circulação de pessoas;

V - estabelecimento de prioridade para a circulação de pedestres sobre o tráfego de veículos nas vias coletoras, conectoras e locais;

VI - adoção de meios de sinalização adequados à orientação de pessoas com deficiência visual e auditiva nos logradouros, demais espaços e equipamentos públicos e de uso público;

VII - adaptação dos espaços de circulação de pedestres às necessidades dos usuários com deficiência, possibilitando deslocamento contínuo e condições favoráveis de mobilidade, especialmente nos logradouros e edificações de uso público. (PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, 2008).

Já o “quadro n. 3”, anexo à lei 7.400/2008 – que cuida das “Características Físico-Operacionais das Vias Segundo Categorias” – quanto aos passeios especifica novos parâmetros quanto à largura, aumentando essa dimensão consideravelmente em relação ao Plano Diretor anterior, de 2004.

(continua)

CARACTERÍSTICAS	UNID.	EXPRESSA	ARTERIAL I	ARTERIAL II	COLETORA DE CONECCÃO	COLETORA I	COLETORA II	LOCAL
Velocidade Diretriz	Km/h	100	80	60	50	50	40	30
Número mín. de faixas / sentido	un	2	2	2	1	1	1	1
Faixa externa de segurança	m	0,50	0,40	0,40	-	-	-	-
Faixa interna de segurança	m	0,50	0,40	0,40	-	-	-	-
Largura mín. do canteiro central	m	16,00(*)	16,00(*)	1,00	-	-	-	-
Largura da faixa lat. de domínio	m	27,00(*)	27,00(*)	14,00	-	-	-	-
Largura da faixa de rolamento	M	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50
Raio mínimo de curva	M	375,00	250,00	150,00	90,00	90,00	70,00	-
Rampa Máxima	%	4	6	8	10	10	12	12
Distancia mín. entre acessos	M	800(*)	500(*)	-	-	-	-	-
Largura mínima do Passeio	M	5,00 (na VM)	5,00 (na VM)	4,00	3,00	3,00	3,00	3,00

CARACTERÍSTICAS	UNID.	EXPRESSA	ARTERIAL I	ARTERIAL II	COLETORA DE CONEÇÃO	COLETORA I	COLETORA II	LOCAL
Parada de ônibus	-	Perm. apenas na VM	Permitido com baixa	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido
Estacionamento	-	VETADO	VETADO	VETADO	VETADO	VETADO	VETADO	VETADO
Acesso às prop. Adjacentes	-	Através VM	Através VM	Direto sob controle	Direto	Direto	Direto	Direto
Larg. mín. faixa estacionamento	M	2,5 (na VM)-	2,5 (na VM)-	2,50	2,50	2,50	2,50	2,00
Travessia de pedestres	-	Passagem em desnível	Pass.em desn. ou trav. em nível	Pass.em desn. ou trav. em nível	Travessia em nível	Travessia em nível	Travessia em nível	Travessia em nível
Controle de tráfego nas interseções	-	Passagem em desnível	Passagem em desnível ou C.regu lamentado	Cruzam.regu lamentado	Cruzam.regu lamentado	Cruzam.regu lamentado	Cruzam.regu lamentado	Cruzam.regu Lamentado
Número de pistas	-	2	2	1 ou 2	1	1	1	

Quadro 1 - Características Físico-Operacionais das Vias Segundo Categorias

Fonte: Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDDU. (PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR, 2008).

Nota: (*) Poderá ser ajustada pelo Plano Funcional.

Conquanto as novas larguras dos passeios para a cidade de Salvador, que passam a ter de 3 a 5 metros, representem uma sensível alteração relativamente à legislação anterior, que previa entre 2 a 2,5 metros, na prática, pouco ou quase nada interferirá na paisagem da cidade, posto que essa norma do PDDU destina-se a novos loteamentos, uma vez que os já instalados seguiram ou deveriam ter seguido a legislação da época em que foram criados, até mesmo porque seria inviável interferir nas calçadas existentes para torná-las mais largas porque, para tanto, teria que ser estreitado o leito da rua.

Em conclusão, com a análise neste Capítulo da evolução histórico-geográfica dos passeios da cidade de Salvador e da legislação do Município sobre esse espaço público ao longo do tempo, têm-se, então, os elementos para o estudo das calçadas de Salvador na atualidade.

4 CALÇADAS DE SALVADOR: ÁREAS ANALISADAS

Examinaremos neste capítulo as calçadas e seu uso nos seguintes espaços na cidade de Salvador: Rua Chile e Ladeira da Preguiça, no centro antigo; Avenida Tancredo Neves e Rua Marcos Freire, no centro moderno; Estrada da Liberdade e Rua do Curuzu, no bairro da Liberdade; Rua da Graça, no bairro da Graça; Corredor da Vitória, no bairro da Vitória, contíguo à Graça, correspondentes à via principal desses territórios e a uma via no respectivo entorno e, por fim, Avenida Oceânica em uma área no bairro de Ondina.

Antes, porém, como forma de melhor conhecer o território onde estão inseridas essas calçadas, será feito um breve estudo da região e do bairro onde estão localizadas, lembrando que Salvador, até o momento, não dispõe de dados estatísticos por bairros. Os dados existentes referem-se às Regiões Administrativas (RA's) do Município, no total 17 RA's, e também as Unidades de Desenvolvimento Humano (UDH) da Região Metropolitana de Salvador, no total de 149, sendo que destas, 119 estão no Município de Salvador.

4.1 CENTRO ANTIGO DE SALVADOR E SUAS CALÇADAS

4.1.1 Área Central de Salvador: Análise Histórico-Geográfica

O núcleo do centro antigo de Salvador, onde iniciou o povoamento da cidade, com seu formato triangular, remonta a quatro séculos e meio, embora nenhuma construção remanesça da estrutura inicial de 1549 (SAMPAIO, 1949, p.183). De acordo com Santos (1959, p.142) “não resta senão o traçado das ruas, pois as casas, construídas com um material muito frágil, durante o primeiro século da colonização, foram substituídas, desde o fim do século 17 ou começo do século 18.” Na atualidade, o traçado das ruas e da praça principal praticamente continua o mesmo do início da cidade, conforme se pode constatar pela reconstituição de Teodoro Sampaio do que teria sido Salvador em 1549 (VASCONCELOS, 2002, p. 48) e imagem recente do local.



Figura 12 - Planta de Salvador em 1549

Fonte: Vasconcelos (2002).

Nota: Reconstituição por Teodoro Sampaio (1949).



Figura 13 - Núcleo do centro antigo de Salvador, 2007

Fonte: Google Earth.

Quem melhor estudou a parte central da cidade, aí compreendendo toda a região central, foi o geógrafo Milton Santos em tese de doutoramento na Universidade de Strasbourg, na França, apresentada no ano de 1958, que resultou no livro publicado no Brasil no ano de 1959, sob o título *O Centro da Cidade do Salvador*.

Observou Santos (1959, p.99) que os dois fatores que mais marcam a paisagem central da cidade são: uma Cidade Baixa, sobre uma planície estreita quase que totalmente construída pelo homem; uma Cidade Alta, assentada sobre colinas e vales, separando esses dois elementos, a escarpa de falha, sendo tais denominações, Cidade Alta e Cidade Baixa, da época em que a cidade tinha como limite o núcleo da região central.

Nas ruas centrais da cidade, menciona o Santos (1959, p.100), identificava-se conflito ente as formas antigas da organização urbana e as exigências do tráfego moderno, citando que, como as ruas eram adaptadas à tração animal – e também às viagens a pé – a introdução de veículos a motor fez-se em um quadro não adaptado, exigindo-se modificações que não teriam sido satisfatórias. Nesse passo, com a

introdução do automóvel em 1901 e do bonde elétrico no ano de 1904 de acordo com Santos (1959, p.100), tornou-se necessária a adaptação da estrutura urbana, resultando, nos anos de 1910, no alargamento e retificação de ruas estreitas, traçadas para outra época, no caso, as ruas da Misericórdia, Chile e Ajuda e a Avenida Sete de Setembro (SANTOS, 1959, p.107).

Notícia Santos (1959, p.81) que até o final do século XIX todo o comércio de Salvador situava-se na parte baixa da Cidade – daí a denominação do local com “Comércio”, nome esse que perdura até os dias atuais – enquanto que a parte central da Cidade Alta concentrava as principais funções administrativas e religiosas, tendo também importante função residencial.

Sobre o comércio varejista da região central, relata Santos (1959, p.82) que – na época de sua pesquisa, na década de 1950 – o comércio rico encontrava-se nas ruas do coração da Cidade Alta, seguindo as linhas dos transportes coletivos, em direção aos bairros ricos. O comércio varejista pobre ocupava a Baixa dos Sapateiros (Rua J.J. Seabra), artéria principal do tráfego de veículos coletivos que se dirigiam aos bairros da classe média e pobre, enquanto que o comércio varejista de luxo, a Rua Chile constituía uma espécie de “vitrine da cidade”, segundo constatações do referido autor (SANTOS, 1959, p.82).

Acrescenta Santos (1959, p.84-85), que além das feiras sedentárias havia um verdadeiro comércio ambulante, sendo comum encontrar, ao ar livre, sobre os passeios, uma variedade de mercadorias, anunciadas aos gritos pelos camelôs, sendo a Praça Cairu uma espécie de “quartel-general” deste gênero de atividade.

Informa-nos ainda Santos (1959, p.100) que “ao lado do asfalto moderno havia ruas pavimentadas com pedras irregulares, denominadas ‘coração-de-negro’, que levavam ao passado sem sair do presente”, mencionando o mesmo autor palavras de Stefan Zweig (apud SANTOS, 1959, p.100), romancista, que “em Salvador, podemos, em dez minutos, estar em dois, três, quatro séculos diferentes e todos parecem genuínos”, assim explicitando: “o velho e o novo, o presente e o passado, o luxuoso e o primitivo, 1600 e 1940, tudo isso reúne-se para formar um todo, numa das mais tranquilas e mais agradáveis paisagens do mundo.”

Na década de 1960, o centro da cidade ainda concentrava os órgãos governamentais, escritórios, consultórios médicos, etc., com a conseqüente utilização desse espaço por seus atores, conforme notícia Amado (1980, p.74).

Da época do estudo de Milton Santos (1959), à atualidade, essa região central de Salvador teve grandes transformações, principalmente nas funções administrativa e comercial. A governadoria do Estado da Bahia e respectivas secretarias deslocaram-se para um novo espaço denominado Centro Administrativo da Bahia (CAB), no início dos anos de 1970 (VASCONCELOS, 2002, p.384), bem mais ao norte, e o comércio, em grande parte, transferiu-se para outras regiões da cidade com o surgimento dos denominados *shopping centers*, sendo um símbolo desse processo o fechamento da tradicional Loja *Sloper*, uma das mais sofisticadas da Cidade Alta, em meados da década de 1970 (VASCONCELOS, 2002, p.384).

Continuam instaladas no centro antigo a administração municipal, inclusive a Prefeitura e a Câmara dos Vereadores, esta, no mesmo local desde a fundação da cidade em 1549.

O núcleo da região central, identificado como bairro Centro, pertence à Região Administrativa Centro, de n. I, e à Unidade de Desenvolvimento Humano (UDH) do “Centro, Nazaré, Saúde, Barroquinha e Pelourinho.” Vejamos a localização dessa UDH no mapa de Salvador e fotografia aérea de toda a região central (figuras 14 e 15):

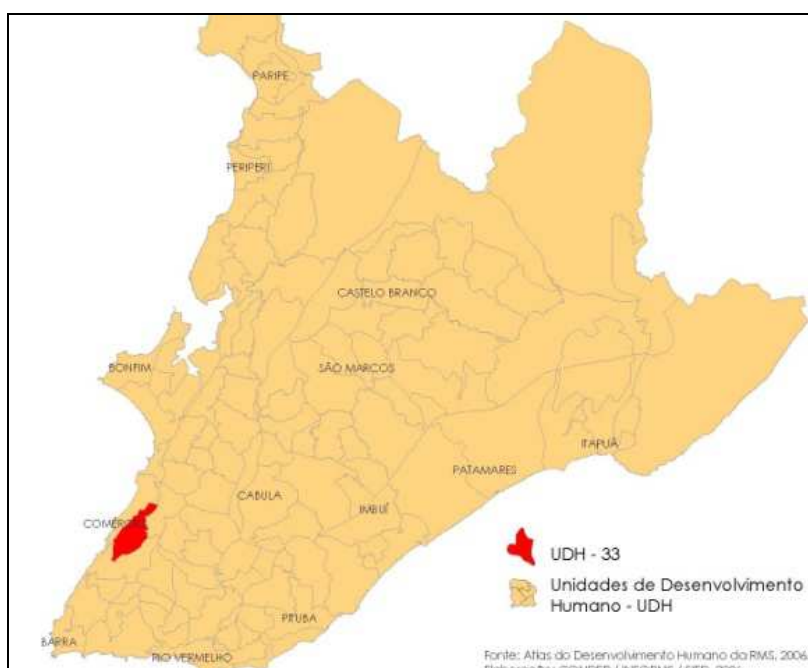


Figura 14 - Salvador: UDH Centro, Nazaré, Saúde, Barroquinha e Pelourinho - Localização
Fonte: CONDER (2006).



Figura 15 - Região Central de Salvador
Fonte: Google Earth.

Essa Unidade de Desenvolvimento Humano (UDH), onde fica localizado o Centro, tinha no ano de 2000, último ano com dados disponíveis, uma população total residente de quase 17.000 pessoas, com densidade demográfica no mesmo ano de 13.784 habitantes por quilômetro quadrado, conforme apresenta a Tabela 4:

Tabela 4 - Salvador: UDH Centro, Nazaré, Saúde, Barroquinha e Pelourinho - População Total, Densidade Demográfica e Domicílios – 1991-2000

Indicador	1991	2000
População total	20.333	16.679
Densidade Demográfica (hab./km ²)	16.804	13.784
Número de Domicílios	5.576	5.002

Fonte: CONDER (2006).

Comparando-se o registro populacional do ano de 2000 com o ano de 1991, constata-se que houve perda de população na região central da cidade de mais de três mil pessoas, num percentual de 21,90%, com conseqüente diminuição da densidade demográfica.

Na Unidade estudada, a renda *per capita* média era de R\$473,00 em 2000. Cresceu 31,00% comparativamente à do ano de 1991, R\$ 361,07, conforme apresenta a Tabela 5, a seguir:

Tabela 5 - Salvador: UDH Centro, Nazaré, Saúde, Barroquinha e Pelourinho - Renda, Pobreza e Desigualdade – 1991-2000

Indicador	1991	2000
Renda <i>per Capita</i> Média (R\$ de 2000)	361,1	473,0
Proporção de Pobres (%)	18,3	19,1
Índice de Gini	0,53	0,57

Fonte: CONDER (2006).

A pobreza (medida pela proporção de pessoas com renda domiciliar *per capita* inferior a R\$75,50, equivalente à metade do salário mínimo vigente em agosto de 2000) correspondia a 19,1% da população em 2000 (CONDER, 2006). Cresceu 4,54% relativamente ao ano de 1991. A desigualdade, por sua vez, medida pelo índice de Gini, era de 0,57, dados do ano de 2000, mostrando-se crescente, comparada com a de 1991, que era de 0,53.

Quanto ao Desenvolvimento Humano, a situação em 2000 do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) da unidade espacial sob análise era 0,837, conforme Tabela 6.

Tabela 6 - Salvador: UDH Centro, Nazaré, Saúde, Barroquinha e Pelourinho Desenvolvimento Humano – 1999-2000

Indicador	1991	2000
Índice de Desenvolvimento Humano Municipal	0,776	0,837
(IDH-M) Educação	0,895	0,956
(IDH-M) Longevidade	0,677	0,755
(IDH-M) Renda	0,756	0,801

Fonte: CONDER (2006).

Segundo a classificação do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), a unidade espacial está entre as regiões consideradas de alto desenvolvimento humano, por ter IDH maior que 0,8 (CONDER, 2006).

Em relação às outras Unidades de Desenvolvimento Humano da Região Metropolitana de Salvador, a unidade espacial apresenta uma situação boa: ocupa a 37ª posição, sendo que 112 Unidades de Desenvolvimento Humano (75,2%) estão em situação pior (CONDER, 2006). Entre 1991-2000, constata-se que o IDH-M da unidade espacial cresceu 7,86%, passando de 0,776 em 1991 para 0,837 em 2000.

Examinados os aspectos históricos e geográficos da área central de Salvador, serão estudadas, então, as calçadas da via principal, a Rua Chile.

4.1.2 Rua Chile e suas Calçadas

Da região central sobressai-se como via principal a Rua Chile, antiga Rua dos Mercadores, posteriormente Rua Direita do Palácio, até ganhar a atual denominação no ano de 1902. Na reprodução de Sampaio (1949, p.184-185) do que seria a primeira planta da cidade de Salvador, aparece essa rua com a denominação de Rua Direita dos Mercadores.

Como exemplo da importância que teve essa rua, informa Querino (1922, p.97, *grifos nossos*), que na

Rua Direita do Palácio existiu por longos anos uma loja de charutos denominada 'Progressista', de propriedade de Laurentino, que fora o ponto de reunião constante de políticos como senadores, deputados, conselheiros, desembargadores, juizes e chefes políticos que *affluam ahi*, prosavam, compravam charutos de 'Havana' e conheciam das novidades *sociaes*.

Acrescentando Querino (1922, p.97), que naquele local “organizavam-se ministérios, derrubavam situações, conforme o desejo de cada grupo.” Mais tarde, acrescenta o autor, a “Livraria Catilina” passou a substituir a “Progressista”.

Sobre a verticalização da Rua Chile, informa Santos (1959, p.111) que em toda a Cidade Alta, antes de 1940, havia apenas um imóvel com oito andares; era um hotel, na Rua Chile, onde existia também um imóvel com cinco andares (outro hotel), três com quatro andares e oito com três andares. Em 1957, também noticia Santos (1959, p.111), a situação era diferente: “na Rua Chile, há dois imóveis com 10 andares, um com 9, um com 8, três com 7, um com 5, dois com 4, nove com 3, e quatro com 2.”

Nos anos de 1950, observou Santos (1959, p.125) que a circulação dos pedestres se fazia sem nenhuma disciplina, realçando que pessoas permaneciam em pé, na Rua Chile e suas adjacências, durante várias horas sobre os passeios, e mesmo sobre o meio-fio, a conversar incessantemente, o que, no entender do autor era motivo de agravamento da dificuldade de locomoção das pessoas.

Noticia Amado (1980, p.74) sobre a Rua Chile que, ao final da tarde: “pelas cinco horas da tarde a rua está repleta. Comerciantes, advogados, médicos,



Figura 17 – Salvador: Rua da Misericórdia e Rua Chile
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

A Praça Tomé de Souza, antiga Praça do Palácio, situada na parte norte da Rua Chile, tem essa função desde a fundação da cidade, conforme se constata pela planta de Teodoro Sampaio (1949, p.184-185), onde nos primórdios da cidade “se assentou o pelourinho e se corriam touros em dias de festas”, segundo Soares de Souza (apud SAMPAIO, 1949, p.189).

Pita (1976, p. 46) assim descreve essa praça, em obra publicada pela primeira vez no ano de 1730, época em que era denominada de Palácio: “na frente tem o majestoso paço onde residem os generais; na parte oposta a Casa da Moeda; ao lado direito as da Câmara e da Cadeia; ao esquerdo a da Relação”.

Abriga, na atualidade, ao norte, a sede da Prefeitura do Município, construída no local onde funcionaram “as casas da Repartição da Alfândega e Armazéns” (SAMPALIO, 1949, p.189) e, posteriormente, a Biblioteca Pública (VASCONCELOS, 2002, p.326); ao sul, o Palácio Rio Branco, antigo Palácio dos Governadores, “que conserva o mesmo local da construção, datada de 1549” (SANTOS, 1959, p.75); ao leste, a Câmara dos Vereadores, que teve essa função legislativa desde a fundação da cidade, tendo funcionado também no pavimento térreo a cadeia pública da cidade (SAMPALIO, 1949, p.189) e a oeste, do lado que dá para a Baía de Todos os Santos, ao pé da escarpa, o Elevador Lacerda.



Figura 18 – Salvador: Praça Tomé de Souza - Palácio Rio Branco e Elevador Lacerda

Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

Nas calçadas ao longo da Rua Chile sentido sul, lado direito, predomina a largura de 2 metros e 20 centímetros, embora haja um pequeno trecho com 1,90 metros e outro do mesmo modo pequeno com 2,80 metros. Do lado oposto, esquerdo, é variável, iniciando com 1,1 e terminado com 2,5 metros, no vértice do triângulo que forma com a Rua Ruy Barbosa.

A largura das calçadas e do leito da Rua Chile são mais amplos que normalmente o são as outras ruas da área central do antigo centro da cidade, em decorrência da ampla reforma na década de 1910 (SANTOS, 1959, p.107), tendo “desaparecido todo o miolo da Rua Chile”, segundo Leal (2002, p.113), “através da demolição de todos os prédios do lado leste”, conforme notícia Vasconcelos (2002, p.291).

Têm as calçadas composição uniforme, em ambos os lados, revestidas com pedra portuguesa de cor branca com desenhos semelhantes em cor preta, em toda sua extensão, conforme mostram as figuras 19 a 22, evidenciado que essa obra foi construída pelo Poder Público.



Figura 19 – Salvador: Rua Chile - Composição das calçadas
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

As calçadas encontram-se medianamente conservadas, com alguns remendos em cimento e algumas pedras soltas, enquanto que os equipamentos de serviços públicos, dispostos ao longo da calçada, como telefones públicos, postes, coletores de lixo, dentre outros, tomam espaço considerável, reduzindo mais ainda o espaço ao pedestre, conforme pode-se constatar pelas Figuras 19 a 22.

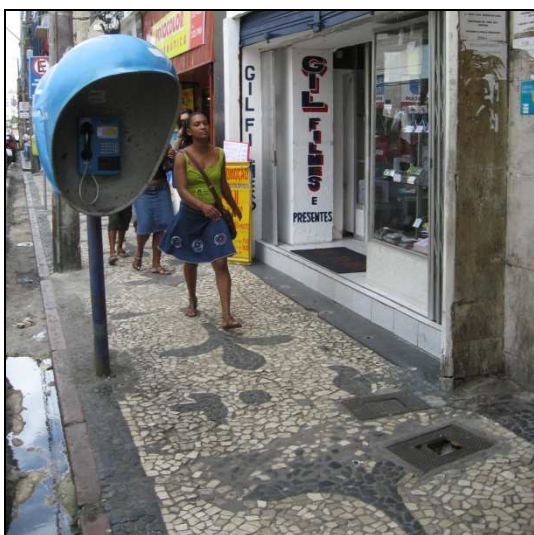


Figura 20 - Salvador: Rua Chile -
Calçadas ocupadas
equipamentos de serviços
públicos

Fotografia: Francisco Lacerda Brito,
ago./2007.

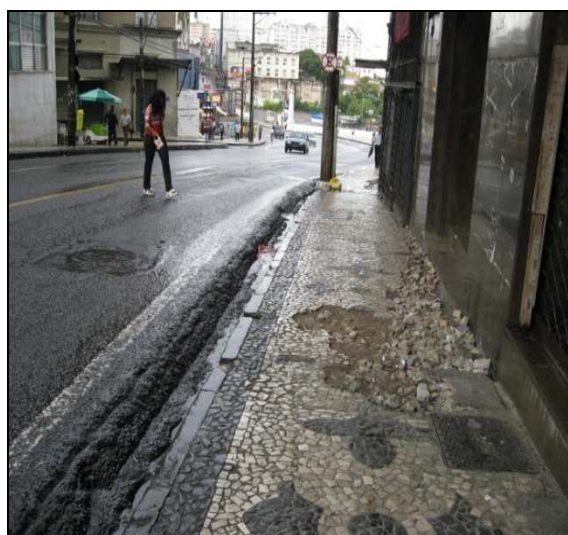


Figura 21 - Salvador: Rua Chile - Detalhe
da composição das calçadas –
Má conservação dos espaços

Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

Na pesquisa, não se identificou ambulantes “fixos” sobre as calçadas. Um ou outro circula pelo local. (Figura 22).



Figura 22 – Salvador: Rua Chile - Circulação de ambulantes
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

Da famosa Rua Chile de outrora já não resta mais nada. Os imóveis, mal conservados, ocupados no andar térreo por casas comerciais populares, em sua maioria, e nos andares superiores pequenos escritórios. Suas calçadas do mesmo modo sem uma desejável boa conservação em nada lembram um tempo que esse espaço foi símbolo de poder e ostentação.

Examinadas as calçadas do centro antigo da cidade, sob a ótica de sua via principal, em estudo complementar, será analisada uma via no entorno da Rua Chile.

4.1.3 Ladeira da Preguiça: Entorno da Rua Chile, no Centro Antigo

Na fala do então Presidente da Província da Bahia, Francisco Gonçalves Martins, na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia, em 1º. de março de 1850, disse que tinham sido calçadas no ano anterior, 1949, diversas ladeiras da Cidade, dentre elas, a da Preguiça, sendo o leito central com tijolo e as laterais com pedra. (MARTINS, 1850, p.23).

Por meio dessa forma de calçamento implantada na Ladeira da Preguiça, onde as laterais da rua, confeccionadas com pedras, diferenciavam-se do restante do logradouro, a cidade de Salvador iniciou uma nova sistemática de pavimentar suas ruas. Essas laterais calçadas com pedras ainda não se constituíam em passeios como conhecemos na atualidade porque, além de estarem no mesmo nível

do leito da rua, não se destinavam ao trânsito de pessoas a pé. Na época, a circulação de pedestres ocupava toda a rua, inclusive o leito, tanto que na mesma fala de Francisco Martins (MARTINS, 1850, p.24) foi mencionado que a parte central da rua, calçada com tijolos, tinha a finalidade de dar maior segurança às pessoas, que escorregavam no calçamento com pedras.

A Ladeira da Preguiça é um dos acessos que liga a Cidade Baixa à Cidade Alta, em formato curvo de noventa graus. Inicia nas imediações da Igreja da Conceição da Praia, na parte baixa da Cidade, em continuação à Rua da Conceição no ponto em que se toca com a Rua Manoel Vitorino, e termina na Rua do Sodré, já praticamente na parte alta da Cidade, numa extensão de aproximadamente 260 metros, conforme se pode melhor visualizar pelo mapa do local, com destaque com “A” em vermelho. (Figura 23).



Figura 23 - Salvador: Região Central – Ladeira da Preguiça
Fonte: Google Mapas (2008).

Seguindo-se pela Rua do Sodré, no sentido da Rua Chile, em um pequeno trecho, alcança-se a parte final das ladeiras da Conceição e da Montanha, formando um pequeno largo contíguo à Praça Castro Alves.

A Ladeira da Preguiça pertence à Unidade de Desenvolvimento Humano (UDH) do “Comércio-Santo Antônio Além do Carmo”, apresentando características

sócio-econômicas semelhantes à da UDH onde está situada a Rua Chile, inclusive, com a mesma renda *per capita* e índice de desenvolvimento humano no ano de 2000, respectivamente, de R\$473,00 e 0,837 (CONDER, 2006). Contudo, esses dados certamente não refletem a situação sócio-econômica do sítio onde se localiza a Ladeira da Preguiça, dado a situação de vulnerabilidade desse território.

O início da ladeira, na parte baixa, contígua à Avenida Lafaiete Coutinho, tem edifícios comerciais do lado oposto à Bahia de Todos os Santos, com dois pavimentos. O leito da rua é coberto por camada de asfalto, com calçadas confeccionadas por cimento, com largura de um metro, lado direito, e um metro e meio, lado que toca a Avenida, este, em estado de conservação precário. (Figura 24).

Iniciando-se a curva à esquerda há um pequeno largo, com trecho sem calçada, utilizado como depósito de lixo; o outro lado, embora com calçada, mas utilizada como estacionamento de veículos.



Figura 24 - Salvador: Região Central - Ladeira da Preguiça - Parte baixa, contígua à Avenida Lafaiete Coutinho
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.



Figura 25 - Salvador: Região Central - Ladeira da Preguiça – Edificações antigas
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

Após o largo, a Ladeira da Preguiça, já ligeiramente íngreme, as edificações são predominantemente de antigos sobrados, com dois e três pavimentos, a maioria em precário estado de conservação, ocupados por diversas famílias. (Figura 25).

O leito da rua é calçado com pedras em paralelepípedo, razoavelmente estruturado, com calçadas estreitas, com largura inferior a um metro em quase toda a extensão, predominando a largura de 60 centímetros. (Figuras 26 e 27).



Figura 26 - Salvador: Região Central
Ladeira da Preguiça –
Pedestre no leito da rua.
Fotografia: Francisco Lacerda Brito,
ago./2007.



Figura 27 - Salvador: Região Central -
Ladeira da Preguiça –
Pedestre e automóvel.
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

Da mesma forma que nos primórdios da Cidade, o leito da rua continua sendo utilizado por pedestres, contudo, com um ingrediente novo: o veículo automotor disputando o mesmo espaço.

Assim, na região central de Salvador, na Cidade Alta, são encontradas calçadas predominantemente estreitas, com largura inferior a um metro, confeccionadas em cimento, com exceção de algumas poucas ruas, como a Rua Chile, que são revestidas de pedras portuguesas e têm largura em torno de dois metros.

4.2 CENTRO MODERNO E SUAS CALÇADAS

4.2.1 A Região do Iguatemi

O centro moderno da cidade está localizado na região do Iguatemi, onde concentra atualmente grande quantidade de edifícios de escritórios empresariais. Criado na década de 1970, teve como principal atrativo para o rápido desenvolvimento, segundo Vasconcelos (2002, p.389), uma localização que permite acessibilidade e fluidez privilegiadas, configurando-se como uma nova ligação entre a área central e o aeroporto da cidade, por meio da avenida Paralela (Luiz Viana), concluída no ano de 1974 (VASCONCELOS, 2002, p.389).

Também no ano de 1974, foi construída a nova estação rodoviária intermunicipal e interestadual e no ano seguinte foi inaugurado no local o primeiro *shopping center* da cidade, o Iguatemi (VASCONCELOS, 2002, p. 389), que continua a ser o maior *shopping* de Salvador. Certamente devido à importância econômica desse espaço comercial, terminou por servir de referência a toda a região onde instalado, que recebe o seu nome.



Figura 28 - Salvador: Região Iguatemi.
Fonte: Google Earth.

O novo centro localiza-se em parte de duas Regiões Administrativas, Pituba-Costa Azul, de n. VIII, e Brotas, de n. V, sendo que o núcleo está inserido na primeira delas, na Unidade de Desenvolvimento Humano (UDH) Caminho das Árvores – Iguatemi.

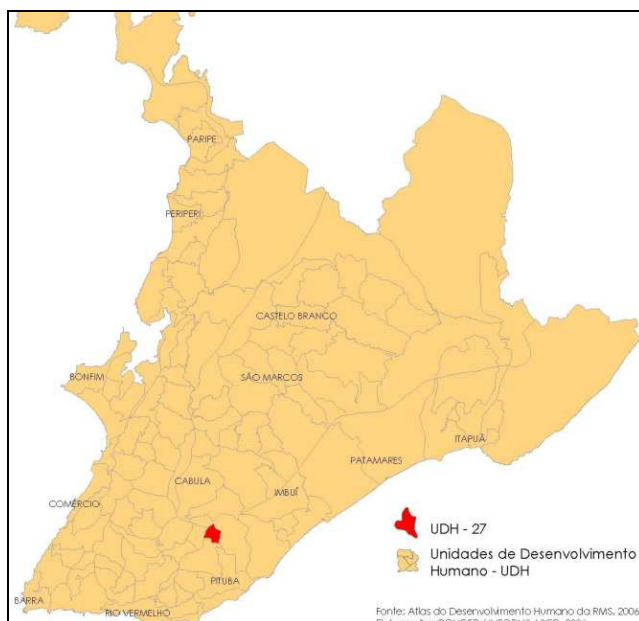


Figura 29 - Salvador: Região Iguatemi, Localização

Fonte: Prefeitura Municipal do Salvador. Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente (2006).

Adaptação: Francisco Lacerda Brito.

Para efeito estatístico, objetivando a comparação com as demais áreas analisadas na pesquisa, serão utilizados os dados dessa UDH, onde além do próprio *shopping* Iguatemi, estão localizados centros empresariais e área residencial de alta renda, com predominância de prédios de apartamentos. No decorrer da pesquisa foi inaugurado um novo *shopping center* na região, denominado *Shopping Salvador*, localizado no outro lado, às margens do rio Camurujipe.

O núcleo da Região Iguatemi tem perímetro de apenas 2,49 km (CONDER, 2006), com população total no ano de 2000 de 14.709 pessoas, com aumento populacional de 21,56% em relação ao ano de 1991, conforme Tabela 7.

Tabela 7 - Salvador: UDH Caminho das Árvores – Iguatemi
População Total, Densidade Demográfica,
Domicílios – 1991-2000

Indicador	1991	2000
População Total	12.100	14.709
Densidade Demográfica (hab/km ²)	5.063	6.154
Número de Domicílios	2.846	4.307

Fonte: CONDER (2006).

A renda *per capita* média da unidade espacial cresceu 30,45%, passando de R\$1.271,73 em 1991 para R\$1.658,94 em 2000.

Tabela 8 - Salvador: UDH Caminho das Árvores – Iguatemi
Renda, Pobreza e Desigualdade – 1991-2000

Indicador	1991	2000
Renda <i>per capita</i> média (R\$ de 2000)	1271,7	1658,9
Proporção de pobres (%)	4,1	2,1
Índice de Gini	0,43	0,41

Fonte: CONDER (2006).

Ainda conforme Tabela 8, a pobreza diminuiu 47,42%, passando de 4,1% em 1991 para apenas 2,1% em 2000, tendo também diminuído a desigualdade, na medida em que, segundo o Índice de Gini, modificou-se de 0,43 em 1991 para 0,41 em 2000.

Relativamente ao desenvolvimento humano da unidade espacial analisada, medido pelo IDH-M, em 2000 era de 0,968, inserindo a UDH Caminho das Árvores - Iguatemi, entre as regiões consideradas de alto desenvolvimento humano, aquelas com IDH maior que 0,8, segundo Tabela 9.

Tabela 9 - Salvador: UDH Caminho das Árvores – Iguatemi
Desenvolvimento Humano – 1991-2000

Indicador	1991	2000
Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M)	0,918	0,968
IDH-M Educação	0,923	0,994
IDH-M Longevidade	0,864	0,911
IDH-M Renda	0,966	1,000

Fonte: CONDER (2006).

No período 1991-2000 o IDH-M cresceu 5,45%, passando de 0,918 em 1991 para 0,968 em 2000, tendo contribuição significativa a educação, com 46,7%, seguida pela longevidade, com 30,9% e pela renda, com 22,4% (CONDER, 2006), destacando-se que o “IDH-M renda” atingiu o seu limite máximo, ou seja 1.

Em relação às outras Unidades de Desenvolvimento Humano da Região Metropolitana de Salvador, a unidade espacial “Caminho das Árvores - Iguatemi” ocupa a 2ª posição, no universo das 149 Unidades de Desenvolvimento Humano da Região Metropolitana de Salvador (CONDER, 2006).

Como são e como funcionam os passeios desse novo centro da cidade de Salvador, será examinada uma área específica desse território.

4.2.2 Avenida Tancredo Neves

Do novo centro é representativa para a região a Avenida Tancredo Neves, principalmente o lado esquerdo no sentido da orla marítima, onde se localiza o imponente edifício “Casa do Comércio”, devido à concentração de novos edifícios empresariais, configurando-se o espaço mais moderno dentro desse moderno centro. Por essa peculiaridade, que poderá melhor contrastar, ou não, com o centro antigo da cidade, examinou-se os passeios desse local, onde há um grande fluxo diário de pedestres e veículos.

O trecho estudado está localizado na Unidade de Desenvolvimento Humano (UDH) “Caminho das Árvores / Pituba – Rodoviária, Loteamento Aquários”, com aérea de 2,39 km² e perímetro de 9,84 km. Embora pertença a UDH diversa daquela onde instalado o *Shopping* Iguatemi, as duas, que compõem o novo centro da Cidade, apresentam dados muito próximos, sendo idênticos a renda *per capita* e o índice desenvolvimento humano no ano de 2000, ambas com 1658,9 e 0,968, respectivamente (CONDER, 2006).

A extensão da área estudada mede 650 metros, compreendendo três quarteirões: do rio Camurujipe à Rua Alceu Amoroso Lima, desta à Rua Coronel Almerindo, e desta última à Rua Frederico Simões. Pelo mapa do trecho analisado, na Figura 30, visualiza-se o leito principal da Avenida Tancredo Neves em destaque, identificada com “A”, na cor vermelha. Identificam-se, ainda, alguns espaços vazios no trecho estudado, atualmente, já quase totalmente ocupado com edificações.



Figura 30 - Salvador: Trecho da Avenida Tancredo Neves
Fonte: Google Maps (2008).

No espaço compreendido entre o rio Camurujipe até a Rua Frederico Simões, final do trecho pesquisado, as calçadas têm largura predominante entre 1,80 e 2,25 metros, sendo que em um pequeno trecho chega a 3,40 metros e em outro a 1,20 metros. A composição do material é bem variada. Cada edifício tem um padrão distinto: cimento, lajotas e pedra portuguesa nas cores preto e branco ou preto, branco e vermelho.

A conservação dos passeios, de um modo geral, é precária, com pedras portuguesas soltas, cimento e lajotas com vida útil ultrapassada, conforme se pode observar pelas Figuras 31 e 32.



Figura 31 - Salvador: Avenida Tancredo Neves – Trecho entre o Rio Camurujipe até a Rua Frederico Simões – Detalhe1 da conservação dos passeios
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, fev./2007.

Figura 32 - Salvador: Avenida Tancredo Neves – Trecho entre o Rio Camurujipe até a Rua Frederico Simões – Detalhe2 da conservação dos passeios
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, fev./2007.

Na Rua Alceu Amoroso Lima há um espaço vazio, aparentemente destinado a uma praça, utilizado como estacionamento, que sequer há calçada pavimentada. Onde deveria ser o passeio é utilizado por veículos, como se pode observar pela Figura 33.



Figura 33 - Salvador: Avenida Tancredo Neves – Trecho sem calçada
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, fev./2007.

Também se identificou uma invasão dos passeios, quer numa tentativa de embelezamento, como se constata pela Figura 34 quer com a utilização do espaço público no interesse exclusivamente privado, sendo bem representativas as Figura 35, em que mais da metade do já estreito passeio é ocupada com uma estrutura metálica de suporte para propaganda obrigando o pedestre andar pelo leito da rua, pois o espaço restante só permite a passagem de uma pessoa.



Figura 34 - Salvador: Trecho da Avenida Tancredo Neves – invasão do passeio público
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, fev./2007.



Figura 35 - Salvador: Trecho da Avenida Tancredo Neves – utilização do espaço público pelo setor privado.
Fotografia: Francisco Lacerda Brito fev./2007.

Apesar da maioria dos edifícios do local possuir estacionamentos rotativos, mesmo assim os passeios são utilizados para estacionamento de veículos. (Figuras 36 e 37).



Figura 36 - Salvador: Trecho da Av. Tancredo Neves – calçada como estacionamento1

Fotografia: Francisco Lacerda Brito, fev./2007.



Figura 37 - Salvador: Trecho da Av. Tancredo Neves – calçada como estacionamento2

Fotografia: Francisco Lacerda Brito, fev./2007.

Há trechos onde os passeios têm uma boa estrutura, mas são apenas trechos muito pequenos que se perdem no todo danificado, sem conservação e, ainda, ocupado por barreiras físicas impostas por particulares e até mesmo por concessionárias de serviço público, como telefones públicos expostos no meio da calçada. (Figuras 38 e 39).



Figura 38 - Salvador: Trecho da Av. Tancredo Neves com boa estrutura.

Fotografia: Francisco Lacerda Brito, fev./2007.

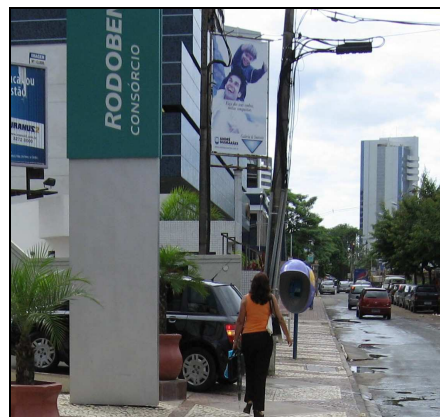


Figura 39 - Salvador: Trecho da Av. Tancredo Neves – calçada invadida p/concessionária de serviço público

Fotografia: Francisco Lacerda Brito, fev./2007.

Da amostra do novo centro da cidade constata-se quanto aos passeios que a idéia de espaço moderno, com o conforto e segurança daí decorrentes aos

pedestres, fica seriamente mitigada em face da quase ausência de um cuidado mínimo dos proprietários dos imóveis e do Poder Público municipal com a conservação e a própria existência das calçadas.

4.2.3 Rua Marcos Freire (Ponte Sobre o Rio Camurujipe): Entorno da Avenida Tancredo Neves, no Centro Moderno

Grande número de pessoas que trabalham nos edifícios localizados no núcleo “Casa do Comércio” toma transporte coletivo no trecho entre o final da Avenida Paralela e o terminal rodoviário intermunicipal e interestadual. Neste caso, necessariamente, utilizam as calçadas da Rua Marcos Freire – logradouro com um pouco mais de 100 metros, compreendendo, inclusive, a ponte sobre o rio Camurujipe – para chegar ou sair dos edifícios comerciais instalados ao longo da Avenida Tancredo Neves e ruas adjacentes.



Figura 40 - Salvador: Rua Marcos Freire
Fonte: Fonte: Google Mapas (2008).

Nos início da manhã e no final da tarde há uma grande quantidade de pessoas passando pelo local. O passeio existente, do lado esquerdo sentido orla marítima, mede entre 74 e 86 centímetros. No sentido oposto, mede entre 55 centímetros e 1,10 metro. Tem piso irregular, confeccionado com cimento. No entanto, o leito da rua destinado aos veículos tem quatro pistas. (Figura 41).

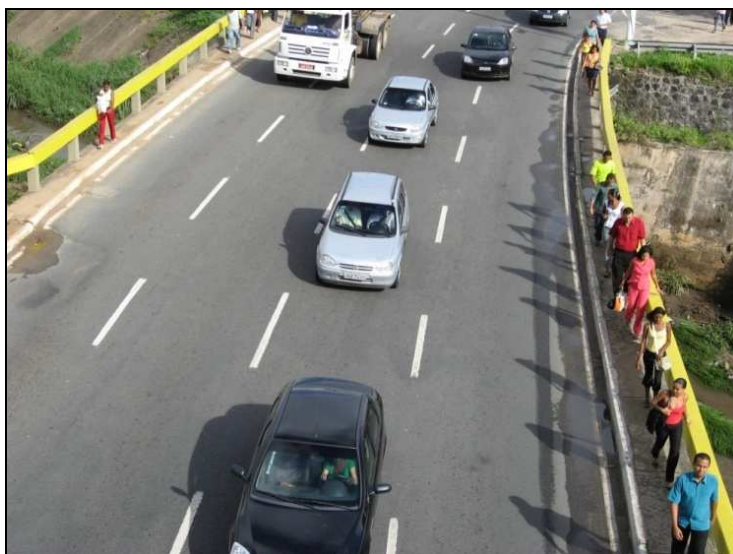
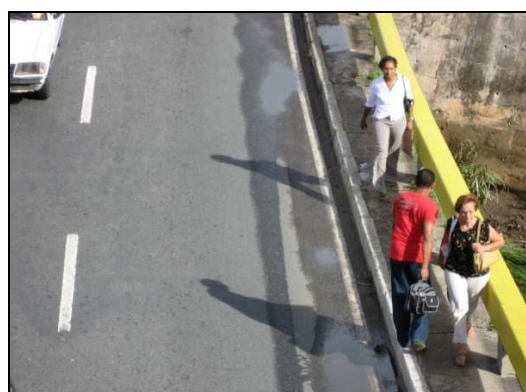


Figura 41 – Fluxo de pessoas nos passeios da Rua Marcos Freire

Fotografia: Francisco Lacerda Brito, fev./2007.

Devido à largura muito estreita dos passeios, às pessoas resta andarem em fila, com veículos passando quase que roçando em seus braços. Se há alguém em sentido contrário, como o espaço não comporta duas pessoas lado a lado, faz-se um “balé”, onde a parte superior de corpos se projeta para além do espaço físico do passeio. Para os menos habilidosos na arte da “dança do passeio”, só resta invadir o prioritário espaço destinado aos veículos. São representativas as fotos seguintes. (Figuras 42 e 43).



Figuras 42 e 43 – Fluxo de pedestres na Rua Marcos Freire (Ponte sobre o Rio Camurujiipe)

Fotografia: Francisco Lacerda Brito, fev./2007.

Quando do início da pesquisa nesse local, no segundo semestre do ano de 2006, se identificava no passeio sobre o Rio Camurujiipe, sentido orla atlântica, um

pequeno afundamento da calçada com uma pequena fissura no cimento. Em fevereiro do ano de 2007 o afundamento e a fissura já se mostram mais evidentes, conforme se constata pela Figura 44, permitindo a circulação de forma normal, aliás, numa estranha normalidade, já que continuamente pessoas têm que se contorcerem para passarem uma pelas outras.



Figura 44 – Fissura apresentada no cimento da Ponte sobre o Rio Camurujipe

Nota: Fotografia de Francisco Lacerda Brito, fev./2007.

Contudo, o tempo foi passando e o pequeno afundamento e a fissura transformaram-se em buracos no passeio. Vide registro do local em setembro de 2007, Figura 45.

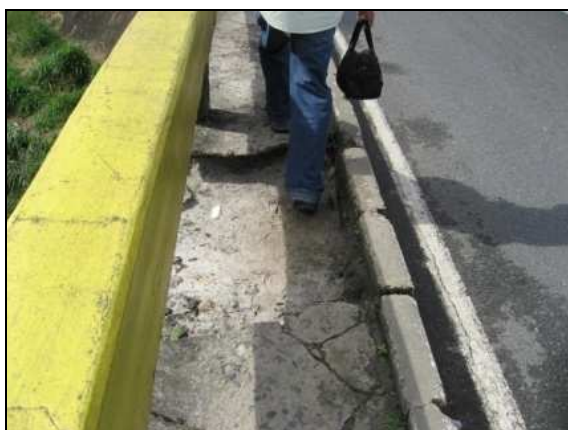


Figura 45 – Buraco sobre passeio da Ponte do Rio Camurujipe – 2007

Fotografia: Francisco Lacerda Brito, set./2007.

Até o último registro no local, em março de 2008, continuava cada dia mais profundo o buraco, sem qualquer intervenção do Poder Público Municipal, sequer permitindo o uso pelos pedestres, devido a profundidade, Figura 46.



Figura 46 – Buraco sobre passeio
da Ponte do Rio Camurujipe
– 2008

Fotografia: Francisco Lacerda Brito, mar./2008.

Assim, passam pedestres, o tempo passa, passa gente, muita gente, passa o tempo, muito tempo e continua lá o buraco na calçada sobre o Camurujipe.

4.3 PASSEIOS NA LIBERDADE

4.3.1 O Bairro da Liberdade

A Liberdade desenvolveu-se, de acordo com Vasconcelos (2002, p.387) como ligação do centro histórico de Salvador à península de Itapagipe – a partir da via de cumeada, antes dos aterros realizados que permitiram o acesso direto pela Cidade Baixa – e ao norte, à Estrada das Boiadas. Segundo o Vasconcelos (2002, p.387) nos anos de 1940, um grande número de invasões consolidou a área, com predomínio de populações pobres e majoritariamente negro-mestiças, sendo atualmente considerado um dos bairros mais populosos de Salvador e o bairro mais negro da cidade. Está inserido na Região Administrativa da Liberdade, de n. IV, com 696,51ha de extensão e uma população 184.194 pessoas no ano de 2000 (PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR, 2006). O Atlas de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador apresenta uma pequena variação no total da população da Liberdade no ano de 2000, com 187.447 habitantes (CONDER, 2006).

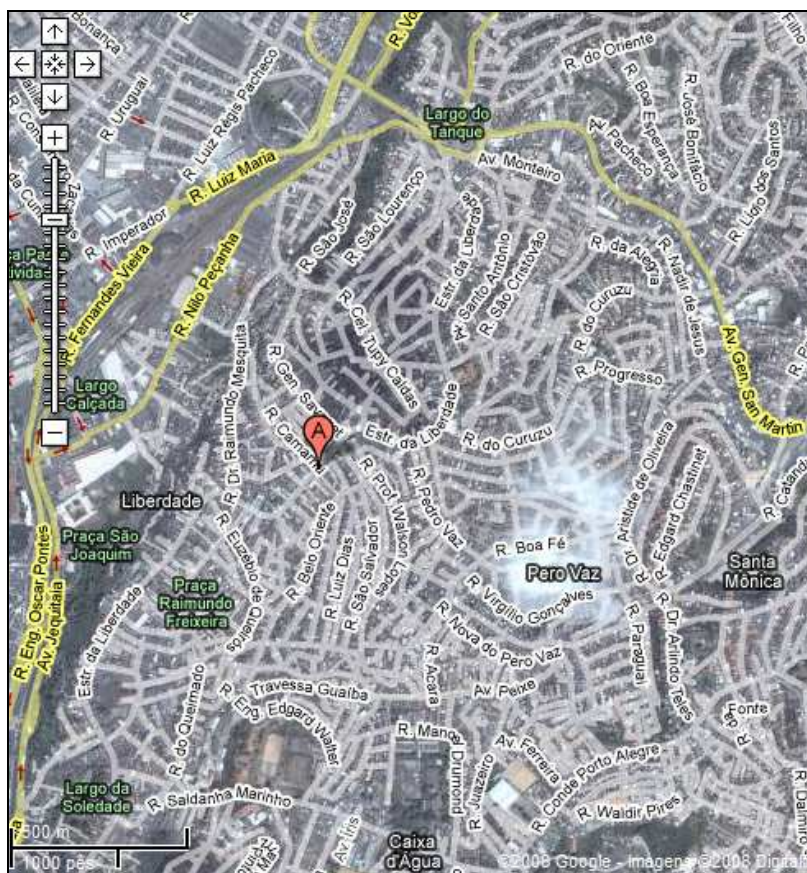


Figura 47 – Salvador: Bairro da Liberdade.
Fonte: Google Mapas.

Nos mapas de 1956, de acordo com Vasconcelos (2002, p.334), a área ocupada pelo bairro já aparece bastante densa, tendo uma infra-estrutura precária, ampliando-se esse quadro nos dias atuais, tanto que dentre as proposições do Plano Diretor de Salvador / 2004 para o bairro (PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR, 2006, Anexo A-64), vigente no período da pesquisa, dentre outras, tinha-se por objetivo: conter o adensamento populacional e de área construída, em razão dos altos índices de densidade populacional e de ocupação do solo verificados na região; ampliar os espaços abertos de uso e gozo público existentes e criação de novos; renovação de áreas degradadas/equipamentos ociosos, como forma de mitigar as altas densidades; incentivar empreendimentos de reurbanização que favoreçam a substituição dos padrões de ocupação existentes por outros com menores índices de ocupação e maiores índices de permeabilidade do solo; controlar a expansão horizontal das nucleações de comércio e serviços existentes, em especial daquelas situadas ao longo dos principais corredores de circulação, quais sejam, a Estrada da Liberdade e as ruas Pero Vaz e Saldanha Marinho;

incentivar, ainda, a implantação de empreendimentos de recreação e lazer, bem como melhorar a circulação de veículos e pedestres com ampliação de calçadas (Anexo A-68).

A pesquisa utilizou-se dos dados da UDH “Liberdade - Sieiro, Bairro Guarani, Largo do Tanque e Lapinha”, na qual se concentra o núcleo do Bairro da Liberdade, com uma densidade demográfica no ano de 2000 de 36.217,5 habitantes por quilômetro quadrado, identificada na Figura 48 no mapa da cidade de Salvador.

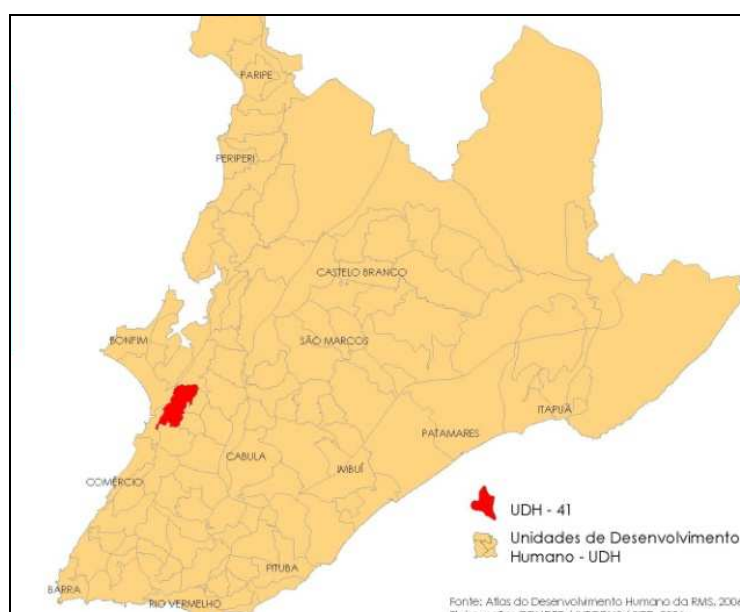


Figura 48 – Salvador: UDH Liberdade - Sieiro, Bairro Guarani, Largo do Tanque e Lapinha
Fonte: CONDER (2006).

Comparando-se a população dessa Unidade no período de 1991-2000, houve um crescimento de 2,97%, com o conseqüente aumento da densidade demográfica no mesmo percentual.

Tabela 10 - Salvador - UDH Liberdade - Sieiro, Bairro Guarani, Largo do Tanque e Lapinha: População Total, Densidade Demográfica, Domicílios – 1991-2000

Indicador	1991	2000
População Total	42.206	43.461
Densidade Demográfica (hab/km ²)	35.171	36.218
Número de Domicílios	9.541	11.237

Fonte: CONDER (2006).

Quanto ao número de domicílios para o mesmo período também houve crescimento, de 7,77%, o que provoca cada vez mais a concentração de imóveis no local.

A renda *per capita* média da UDH sob análise, no ano de 2000, era de R\$209,76, registrando um crescimento de 9,04%, em relação aos R\$192,37 em 1991.

Tabela 11 - Salvador - UDH Liberdade - Sieiro, Bairro Guarani, Largo do Tanque e Lapinha: Renda, Pobreza e Desigualdade – 1991-2000

Indicador	1991	2000
Renda <i>per capita</i> média (R\$ de 2000)	192,4	209,8
Proporção de pobres (%)	30,2	23,8
Índice de Gini	0,51	0,47

Fonte: CONDER (2006).

A pobreza diminuiu 21,30%, passando de 30,2% em 1991 para 23,8% em 2000. A desigualdade também diminuiu: o Índice de Gini passou de 0,51 em 1991 para 0,47 em 2000.

Por seu turno, em 2000, o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) da unidade espacial era 0,791. Segundo a classificação do PNUD (CONDER, 2006), a unidade espacial está entre as regiões consideradas de médio desenvolvimento humano (IDH entre 0,5 e 0,8), Tabela 12.

Tabela 12 – Salvador - UDH Liberdade - Sieiro, Bairro Guarani, Largo do Tanque e Lapinha: Desenvolvimento Humano – 1991-2000

Indicador	1991	2000
Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M)	0,755	0,791
IDH-M Educação	0,899	0,946
IDH-M Longevidade	0,714	0,763
IDH-M Renda	0,651	0,665

Fonte: CONDER (2006).

No período 1991-2000, o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) da unidade espacial cresceu 4,77%, passando de 0,755 em 1991 para 0,791 em 2000. Neste período, o hiato de desenvolvimento humano (a distância entre o IDH da unidade espacial e o limite máximo do IDH, ou seja, 1 - IDH) aumentou em 14,7% (CONDER, 2006).

Comparativamente às outras Unidades de Desenvolvimento Humano da Região Metropolitana de Salvador, a unidade espacial em destaque apresenta uma situação intermediária: ocupa a 58ª posição, estando em situação melhor que 91 Unidades de Desenvolvimento Humano (CONDER, 2006).

Com essas peculiaridades, o bairro da Liberdade é bem representativo de um espaço que abriga na cidade de Salvador pessoas com baixa renda, em contraposição ao outro local da cidade pesquisado, com predominância de pessoas de classe média alta.

4.3.2 Estrada da Liberdade: Via Principal

A Estrada da Liberdade é a principal via de acesso do bairro da Liberdade, tendo sido reurbanizada entre 1947 e 1951 (AZEVEDO; LINS, 1969, apud VASCONCELOS, 2002, p.333). Tem uma extensão de 2.460 metros (CONDER, 2006), Figura 49, estendendo-se do Largo do Tanque até a Lapinha.

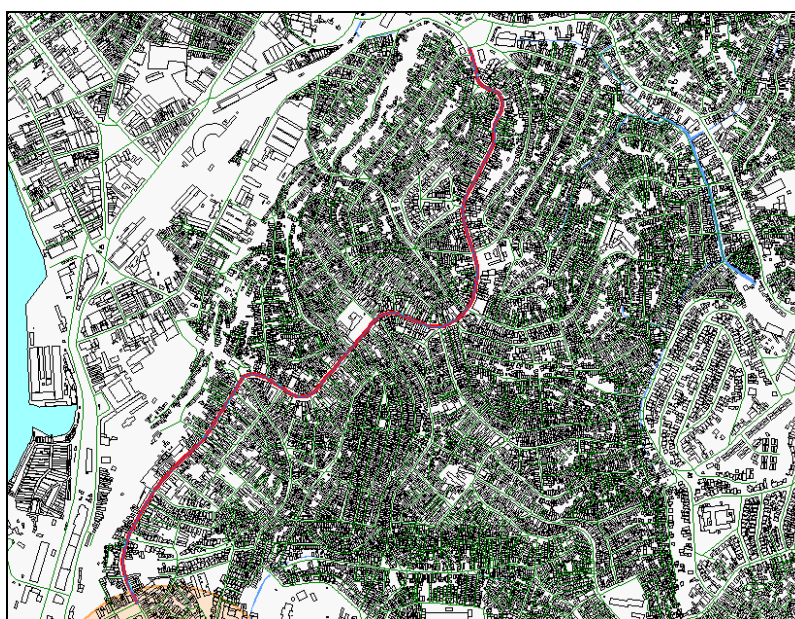


Figura 49 – Salvador: Estrada de Liberdade

Fonte: Prefeitura Municipal do Salvador. Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente (2006).
Adaptação: Francisco Lacerda Brito.

A predominância da cor verde no entorno da Estrada da Liberdade diz respeito aos eixos dos logradouros do bairro, evidenciando um desordenamento na ocupação do território, com predomínio de vielas.

Estudou-se o trecho central da Estrada da Liberdade, de aproximadamente 400 metros, entre o Largo Guarani e a Rua Pero Vaz, identificado na Figura 50.



Figura 50 – Salvador: Estrada da Liberdade: Largo Guarani à Rua Pero Vaz.

Fonte: *Google Maps*

No trecho, do lado direito, sentido Lapinha, após o Largo Guarani, há a Travessa Alto do Abacate, a Rua Santo Antônio, a Rua Coronel Tupy Caldas e a travessa Laurindo Rabelo. Do lado esquerdo, mesmo sentido, tem a Rua São Cristóvão, que após cruzar a Estrada de Liberdade recebe o nome de Rua Santo Antônio; a Rua do Curuzu, que recebe o nome de Coronel Tupy Calças do lado após a Estrada da Liberdade; a Rua Tenente Mário Alves, sem continuidade após a Estrada, e Rua Pero Vaz.

Predomina no local pesquisado edificações com dois ou três pavimentos, ocupadas por lojas de comércio varejista, algumas poucas residências e dois bancos.

As calçadas, com largura razoável, do lado direito, sentido Lapinha, variam entre 2,30 e 2,95 metros, enquanto que do lado esquerdo têm largura de 2,40 a 2,70 metros, cujo leito da avenida tem oito metros de largura. Os passeios são revestidos

com cimento, alternado por pequenos espaços em pedra portuguesa, em péssimo estado de conservação, na grande maioria, como se vê nas Figuras 51 e 52.



Figura 51 - Salvador: Bairro da Liberdade. Largura da calçada, lado esquerdo, 2,30 e 2,95 metros

Fotografia: Francisco Lacerda Brito, mar./2007.



Figura 52 - Salvador: Bairro da Liberdade. Largura do trecho do lado direito das calçadas, 2,40 a 2,70 metros.

Fotografia: Francisco Lacerda Brito, mar./2007.

Associado à conservação precária, as calçadas são ocupadas com veículos estacionados e por objetos comercializados por vendedores ambulantes. Também se identificou na pesquisa algumas estruturas físicas instaladas ao longo das calçadas, certamente para impedirem estacionamento de veículos que, para o pedestre, é tão pernicioso quanto o próprio veículo. (Figura 53).

Foram identificadas bancas de revistas, barracas para venda de lanches, equipamentos de uso público, como postes de iluminação e telefones públicos. Destacam-se, ainda, mercadorias expostas sobre as calçadas por comerciantes estabelecidos em lojas, com a extensão dessas sobre os passeios, evidenciando a utilização de área destinada ao pedestre, exclusivamente, no interesse do particular, que inviabiliza esse espaço como passeio, ao tempo em que subtrai da cidade uma com destinação pública. Em 3 de março de 2007, no trecho estudado, haviam 22 carros estacionados sobre as calçadas e aproximadamente 30 camelôs e barraqueiros. (Figuras 54 a 55).



Figura 53 - Salvador: Estrada da Liberdade – Ocupação das calçadas equipamentos de uso público

Fotografia: Francisco Lacerda Brito, mar./2007.



Figuras 54 e 55 - Salvador: Estrada da Liberdade – Ocupação das calçadas por ambulantes e automóveis

Fotografia: Francisco Lacerda Brito, mar./2007.

Esse território no bairro da Liberdade mostra que os passeios poderiam propiciar uma circulação de pedestres, se não confortável, pelo menos não tão caótico como se apresenta, porque têm largura suficiente para tanto.

Contudo, a deficiência na conservação e o uso indevido do espaço público por particulares têm como consequência um total desarranjo dos passeios que dificulta e até impede o consagrado direito de ir e vir.

4.3.3 Rua do Curuzu: Entorno da Estrada da Liberdade

No entorno da Estrada da Liberdade, via principal do Bairro da Liberdade, destaca-se a região do Curuzu, com perímetro de 3,3 quilômetros, população no ano de 2000 de 18.153 pessoas e densidade demográfica de 41.256,8 habitantes por

quilômetro quadrado. Segundo registro de Vasconcelos (2002, p.301), em 1943 houve a primeira expansão do Bairro da Liberdade com a aprovação do Loteamento Vila Curuzu, com 57 lotes.

O território do Curuzu margeia uma via principal em forma de “s” que se estende entre a Estrada de Liberdade e a Avenida General San Martin, numa extensão total de 1.070 metros (ver Figura 56). O trecho compreendido da Estrada de Liberdade até o término de uma ladeira íngreme recebe o nome de Rua do Curuzu, com 900 metros. Ao término dessa ladeira, no cruzamento com as ruas Progresso de Baixo e Alegria, esse logradouro passa a denominar-se travessa do Curuzu, com extensão de 170 metros, até atingir a Avenida General San Martin.

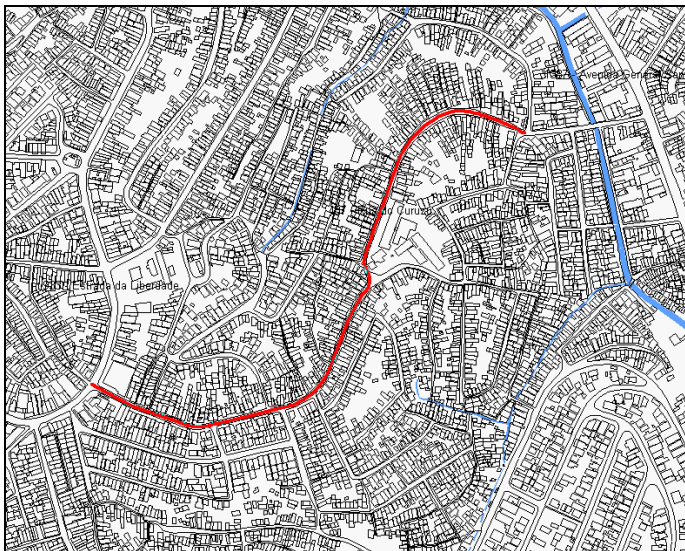


Figura 56 - Salvador: Rua do Curuzu

Fonte: Prefeitura Municipal do Salvador. Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente (2006).

Adaptação: Francisco Lacerda Brito.

As construções desse logradouro têm predominantemente um ou dois pavimentos. Na parte mais próxima da Estrada da Liberdade tem uma concentração maior de comércio, ladeado por residências. À medida que avança no sentido da Avenida San Martins, há uma presença maior de residências.

Comunicam-se com a Rua do Curuzu número significativo de ruas muito estreitas, os denominados de becos, que recebem, no local, o nome de avenidas ou travessas.

Como o Atlas de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador disponibiliza dados específicos para o Curuzu, e por se mostrarem um pouco

diferenciados dos dados da região central do bairro da Liberdade, já analisados no Capítulo IV, serão destacados.

A renda *per capita* média, em 2000, era R\$163,59, com crescimento de 2,77%, comparativamente a 1991, que era de R\$159,18. A pobreza correspondia a de 37,7% da população em 1991, passando para 32,3% em 2000. Diminuiu em 14,32% no período. A desigualdade, por sua vez, de acordo com o Índice de Gini, era de 0,46 em 2000.

Em 2000, o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal do Curuzu registrava 0,763, menor que índice da região central da Liberdade que era de 0,791, no mesmo ano. No período 1991-2000, cresceu 4,81%, passando de 0,728 em 1991 para 0,763 em 2000. Segundo a classificação do PNUD, a unidade espacial está entre as regiões consideradas de médio desenvolvimento humano, assim caracterizado pelo IDH entre 0,5 e 0,8 (CONDER, 2006).

Em relação às demais 148 UDHS da Região Metropolitana de Salvador, o Curuzu ocupa exatamente a posição intermediária: está na 75ª posição, sendo que 74 Unidades de Desenvolvimento Humano (49,7%) estão em situação melhor e 74 Unidades de Desenvolvimento Humano (49,7%) estão em situação pior ou igual (CONDER, 2006).

A Rua do Curuzu, após 500 metros da Estrada da Liberdade, bifurca-se, continuando à esquerda com o nome Curuzu e à direita com o nome Rua do Progresso, esta última se tocará novamente com a Curuzu no final da ladeira, já com nome Rua Progresso de Baixo.

É neste trecho da Rua do Curuzu, iniciando-se após a bifurcação (identificado com "A", em vermelho, na figura 57, indo até o término da ladeira, com 400 metros de extensão, que se desenvolveu a pesquisa sobre as calçadas do local.



Figura 57 – Salvador: Rua do Curuzu.
Fonte: Google Maps.

No local predominam casas residenciais de um a dois pavimentos, embora sejam encontrados pequenos prédios com três ou quatro andares, de baixo a médio padrão de construção, intercaladas com atividades comerciais de pequeno porte.

As calçadas do local pesquisado têm largura muito reduzida, predominantemente inferior a um metro, variando entre 50 centímetros e 1,7 metros, confeccionadas com cimento. (Figuras 58 e 59).



Figura 58 - Salvador: Rua do Curuzu.
Trecho com calçadas.
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.



Figura 59 - Salvador: Rua do Curuzu –
largura das calçadas
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

As pessoas que descem ou sobem a pé a ladeira íngreme, denominada “Ladeira do Curuzu” – que dá acesso à Avenida General San Martin – utilizam

normalmente o leito da rua, visto que em alguns trechos da ladeira sequer são servidos com calçadas. Mesmo nos trechos em que existem calçadas, certamente por serem muito estreitas, com degraus irregulares ou mal conservadas, também é usado pelo pedestre o espaço destinado aos automóveis. (Figuras 60 e 61).



Figura 60 - Salvador: Ladeira do Curuzu – Subida
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.



Figura 61 - Salvador: Ladeira do Curuzu – Descida
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

Não bastassem as calçadas serem estreitas, mal conservadas e com desnível, que já seriam suficientes para dificultar a utilização desse espaço público pelos pedestres, também são utilizadas como estacionamento de veículos e para atividades comerciais. (Figuras 62 e 63).



Figura 62 - Salvador: Rua do Curuzu – utilização das calçadas local para atividades comerciais
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.



Figura 63 - Salvador: Rua do Curuzu – uso das calçadas para estacionamento
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

Teria sido no sítio onde atualmente encontra-se o bairro da Graça a residência de Diogo Álvares Corrêa, o Caramuru, o primeiro povoador branco da península (SAMPAIO, 1949, p.128-129), que chegou nessas terras entre 1509 e 1511 (AZEVEDO, 1969, p.94).

Na ausência de dados exclusivos do bairro, utilizou-se na pesquisa dados da Unidade de Desenvolvimento Humano “Canela/Graça/Vitória”, que compreende os bairros com o mesmo nome, representada cartograficamente no mapa da cidade na Figura 65.

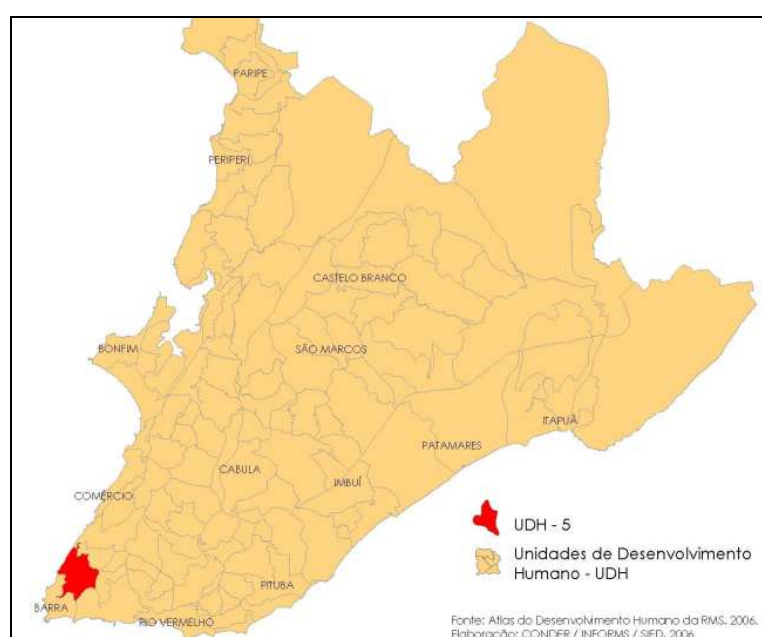


Figura 65 - Salvador, UDH Canela, Graça, Vitória
Fonte: CONDER (2006).

A população no ano de 2000 dessa UDH era de 30.235 pessoas, com densidade demográfica, no mesmo ano, de 19.891 habitantes por quilômetro quadrado, conforme Tabela 13.

Tabela 13 - Salvador, UDH Canela/Graça/Vitória: População Total, Densidade Demográfica, Domicílios – 1991-2000

Indicador	1991	2000
População Total	32.247	30.235
Densidade Demográfica (hab/km ²)	21.215	19.891
Número de Domicílios	8.372	9.234

Fonte: CONDER (2006).

Houve uma diminuição na população total na ordem de 6,65% no período entre 1991-2000 e, conseqüentemente, redução idêntica na densidade demográfica, embora tenha havido um aumento do número de domicílios no mesmo período, no percentual de 10,30%, o que sugere a diminuição significativa do número de ocupantes por unidades residenciais.

A Unidade onde está localizada o bairro da Graça – UDH Canela/Graça/Vitória – apresentava uma elevada renda *per capita* de R\$1.564,10, no ano de 2000, com proporção de pobres igualmente baixa, no percentual de 3,6% da população no mesmo ano.

Tabela 14 - Salvador, UDH Canela/Graça/Vitória: Renda, Pobreza e Desigualdade – 1991-2000

Indicador	1991	2000
Renda <i>per capita</i> média (R\$ de 2000)	1344,6	1564,1
Proporção de pobres (%)	2,6	3,6
Índice de Gini	0,49	0,49

Fonte: CONDER (2006).

A pobreza - medida pela proporção de pessoas com renda domiciliar *per capita* inferior a R\$75,50, equivalente à metade do salário mínimo vigente em agosto de 2000 (CONDER, 2006) – teve crescimento, atingindo 3,6% da população no ano de 2000, enquanto que em 1991 esse percentual era de 2,6%, representando, assim, um aumento de 1% no período. Pelo Índice de Gini, que mede a desigualdade, não houve alteração no período, permanecendo em 0,49.

Com o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal de 0,956 no ano de 2000, apresentando crescimento de 4,37% relativamente ao ano de 1991, esta unidade espacial, segundo a classificação do PNUD, está entre as regiões consideradas de alto desenvolvimento humano, isto é, aquelas com IDH maior que 0,8 (CONDER, 2006).

Tabela 15 – Salvador, UDH Canela/Graça/Vitória: Desenvolvimento Humano – 1991-2000

Indicador	1991	2000
Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M)	0,916	0,956
IDH-M Educação	0,950	0,922
IDH-M Longevidade	0,823	0,877
IDH-M Renda	0,975	1,000

Fonte: CONDER (2006).

Em relação às outras Unidades de Desenvolvimento Humano da Região Metropolitana de Salvador (UDH-M), a unidade Canela/Graça/Vitória apresentava uma situação excelente: ocupava a 6ª entre as UDH-M (CONDER, 2006).

Especificamente, quanto ao bairro da Graça, embora haja predominância de pessoas com alto poder aquisitivo, é possível que os dados relativos à renda e ao desenvolvimento humano possam ter sido ligeiramente influenciados para cima em decorrência de estarem juntos com os do bairro da Vitória, que concentra em grande parte padrão construtivo superior ao da Graça.

Insta então examinarmos a relação dos soteropolitanos com as calçadas desse território. Contudo, a via principal do bairro da Graça não é facilmente identificável, como normalmente acontece com a maioria dos bairros da cidade de Salvador. Tanto a Rua da Graça, quanto a Avenida Princesa Leopoldina ou a Avenida Euclides da Cunha são logradouros representativos para o bairro. Contudo, elegemos a Rua da Graça que, além de ter o próprio nome do bairro, serve de ligação com o Largo da Graça e o Largo da Vitória este, o principal local de referência para o vizinho bairro da Vitória.

4.4.2 Rua da Graça: Via Principal

A Rua da Graça, com seus 480 metros de extensão, liga o Largo da Graça ao Largo da Vitória. Concentra alguns edifícios residenciais de alto padrão construtivo nas imediações do Largo da Graça, e à medida que se aproxima do Largo da Vitória há edificações de médio padrão, também existindo no local atividades empresarias variadas, principalmente, em antigas casas remanescentes, tendo sido identificados

nesse espaço postos de combustíveis, agência bancária, escola, doceria, mercadinho, farmácias, casa loteria, laboratório clínico, dentre outros.

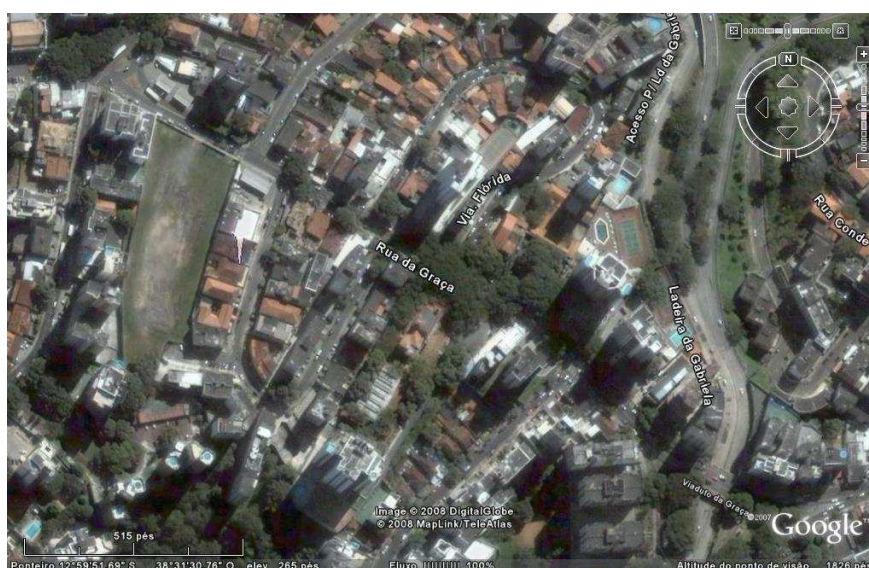


Figura 66 – Salvador – Rua da Graça.
Fonte: *Google Earth*

As calçadas têm, em média, 2,5 metros de largura, variando entre 2,40 e 2,60 metros, com áreas em pedra portuguesa, e outros em lajotas e cimento, bem conservadas em quase toda a extensão. Apenas em pequenos trechos, nas proximidades do Largo da Vitória, há alguns espaços como remendos nas calçadas, que, no entanto, não prejudica a circulação de pedestres.



Figura 67 - Salvador: Bairro da Graça –
Detalhes da calçada local
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

Ao longo das calçadas há muitas árvores com troncos grossos que tomam parte considerável dos passeios. Há também sobre os passeios uma barraca para venda de frutas e uma banca de revistas (figuras 68 e 69).



Figura 68 - Salvador: Bairro da Graça –
árvores e barraca para
venda de frutas

Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.



Figura 69 - Salvador: Bairro da Graça –
árvores e barraca de revista

Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

Não se identificou durante a pesquisa a utilização dos passeios em atividades comerciais por ambulantes “fixos”, mas de forma esparsa algumas pessoas circulam vendendo pequenos objetos industrializados e lanches.

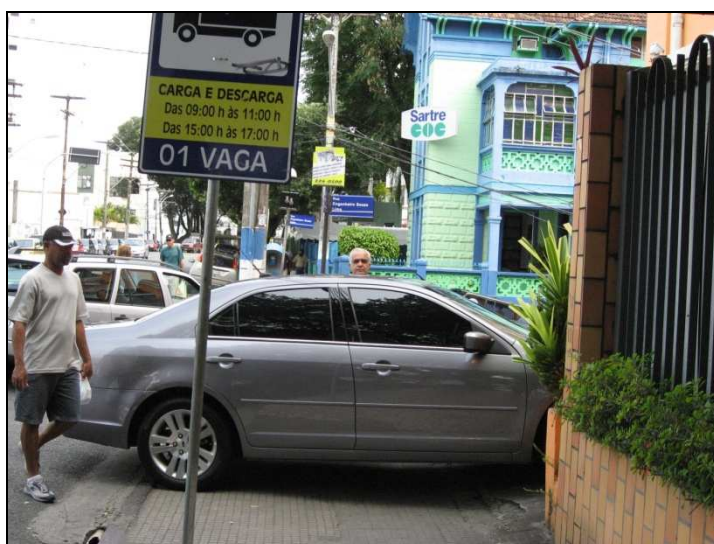


Figura 70 - Salvador: Bairro da Graça –
– Detalhes do passeio local

Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.



Embora na Rua da Graça não se estacionem veículos paralelamente em cima das calçadas, é comum servirem os passeios em frente a estabelecimentos comerciais como estacionamento, como evidenciam as imagens acima, Figura 70, sendo do mesmo modo danoso para o pedestre que tem seu direito de utilizar livremente os passeios cerceados.

A relação de pedestres com as calçadas da região da Graça, ora examinada tendo-se por referência sua via principal, poderá ser melhor avaliada por meio de estudo complementar em uma via no entorno desse espaço público.

4.4.3 Corredor da Vitória: Entorno da Rua da Graça

Recebe a denominação de Corredor da Vitória o trecho central da longa Avenida Sete de Setembro, compreendido entre o Largo do Campo Grande e o Largo da Vitória, medindo aproximadamente 930 metros de extensão (PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR, 2006), contendo em si quase que a totalidade do pequeno bairro da Vitória. (Figura 71.



Figura 71 – Corredor da Vitória
Fonte: Google Maps

Esse logradouro denominado Corredor da Vitória liga-se à Rua da Graça por meio do Largo da Vitória, estando, portanto, no seu entorno. Diferencia-se dessa rua, no entanto, na medida em que, além de concentrar quase exclusivamente unidades residenciais, enquanto que na Rua da Graça há relevância em atividades empresariais, apresenta também maior pujança econômica, notadamente no trecho estudado, permitindo, assim, seja examinada uma região da cidade economicamente mais rica, em um local com atividade empresarial em destaque, no caso, a Rua da Graça, e outro com predominância de residências, o Corredor da Vitória. Dessa forma, é relevante para a pesquisa no ponto que busca identificar como se dá o uso das calçadas em uma região habitada por pessoas com alto poder aquisitivo e outra considerada economicamente pobre, o bairro da Liberdade.

As mansões de outrora do Corredor da Vitória, pouco a pouco foram ou estão sendo substituídas por imponentes edifícios residenciais, principalmente aqueles que ladeiam a escarpa da Baía de Todos dos Santos, tidos como os mais caros da cidade. Registra Vasconcelos (2002) a existência de edifícios de luxo no local já nos anos de 1980, destacando o edifício Mansão Costa Pinto, com 18 andares, construído no ano de 1987, com um apartamento por andar e piscina em cada unidade, e teleférico conectando-o à Baía de Todos os Santos. A Figura 71 mostra na atualidade um número considerável de pontos de atracação de barcos ao longo da costa do Corredor da Vitória, correspondente a igual número de teleféricos ligando os edifícios à Bahia devido a elevada altura da escarpa que os separam.

Como ainda não há dados por bairros em Salvador, valemo-nos dos dados da Unidade de Desenvolvimento Humano “Canela/Graça/Vitória”, que apresentava no ano de 2000 renda *per capita* de R\$1.564,10, acreditando-se que, se obtidos dados apenas o bairro da Vitória, essa renda seria bem superior à apresentada. O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para o mesmo ano era de 0,956, considerado de alto desenvolvimento humano (CONDER, 2006), e que certamente seria ainda maior se com base em dados exclusivamente do bairro.

As calçadas de toda a extensão do Corredor da Vitória têm um mesmo padrão construtivo, revestidas com pedras portuguesas na cor branca e detalhes em preto, sempre com o mesmo desenho, com largura de três metros, confirmando que houve intervenção do Poder Público na confecção dessas calçadas, embora a

legislação do Município de Salvador sempre atribuiu ao proprietário do imóvel o dever de construir e conservar as calçadas.

Examinou-se mais detidamente, as calçadas e seu uso no trecho compreendido entre o Colégio Odorico Tavares e o Largo da Vitória, de aproximadamente 440 metros, destacado a Figura 72, abrigando três museus: o Museu de Arte da Bahia, o Museu Geológico da Bahia e o Museu Carlos Costa Pinto, este último, tendo aos fundos o edifício mencionado por Vasconcelos (2002). Nas proximidades do Largo da Vitória identificam-se alguns pontos comerciais e à medida que segue para o Campo Grande concentram-se os edifícios residenciais luxuosos, principalmente os que dão para a Baía de Todos os Santos.

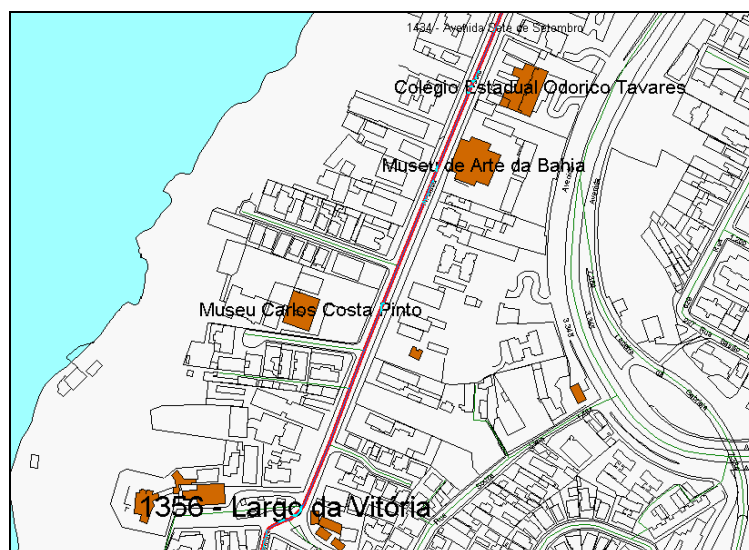


Figura 72 – Salvador: Bairro do Corredor da Vitória – Museus

Fonte: Prefeitura Municipal do Salvador. Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente (2006).

Adaptação: Francisco Lacerda Brito.

Durante a pesquisa – que se estendeu de junho a novembro de 2007 – identificou-se diversos trechos com remendos e buracos, inclusive com pedras portuguesas soltas, que dificulta o acessos dos pedestres, como mostram a imagens das Figuras 73 e 74, de ambos os lados da rua.



Figura 73 - Salvador: Corredor da Vitória –
– Detalhe1 do passeio local
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.



Figura 74 - Salvador: Corredor da Vitória –
– Detalhe2 do passeio local
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

Árvores com troncos grossos, uma característica do local, da mesma forma que na Rua da Graça, terminam por também restringir o livre acesso dos pedestres. (Figura 75).



Figura 75 - Salvador: Corredor da Vitória –
– Detalhe3 do passeio local –
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

A não conservação das calçadas pelo proprietário do imóvel atinge tanto o proprietário privado quanto entes públicos, como constata-se pelas imagens em frente aos museus de Arte da Bahia e Geológico da Bahia e da Procuradoria da República (Figura 76).



Figura 76 - Salvador: Corredor da Vitória – Detalhe4 do passeio local.

Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

Apesar de terem largura razoável de três metros, as calçadas do Corredor da Vitória não refletem a pujança econômica do local. São utilizadas predominantemente por pessoas comuns do povo que fazem uso de transporte coletivo para deslocamento da moradia ao trabalho ou para escola.

É raro encontrar-se nas calçadas um morador dos prédios de alto luxo ali instalados. Certamente por esse motivo as calçadas do Corredor da Vitória não refletem em nada, ou quase nada, a riqueza econômica do interior das residências a apenas alguns poucos metros; tão próximas; e ao mesmo tempo tão distantes.

4.5 ONDINA E SEUS PASSEIOS

4.5.1 O Bairro de Ondina

O bairro de Ondina localiza-se no extremo sul da cidade, banhado pela orla atlântica. Está inserido na Região Administrativa Barra-Ondina, de n. VI e na Unidade de Desenvolvimento Humano da Região Metropolitana de Salvador “Chame-Chame / Ondina - Apipema, São Lázaro e Roça Sabina”. Essa UDH

apresenta área de 2,47 km² e perímetro de 11,16 quilômetros (CONDER, 2006).
Vejamos sua localização no mapa de Salvador:

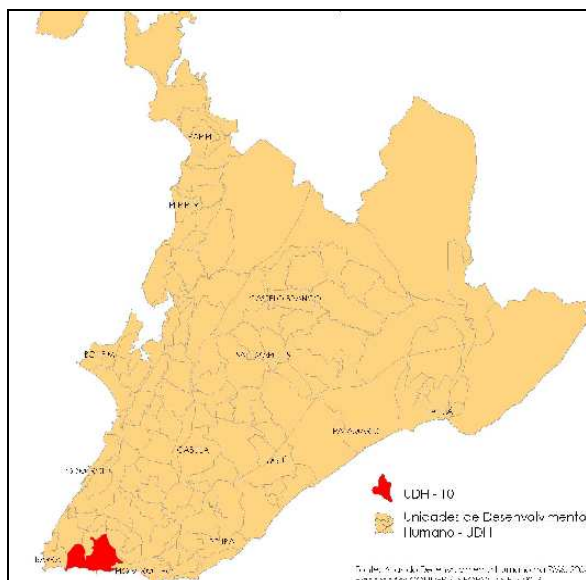


Figura 77 - Salvador: UDH Chame-Chame/Ondina - Apipema, São Lázaro e Roça Sabina

Fonte: CONDER (2006).

Elaboração: Francisco Lacerda Brito.

Na unidade espacial onde está localizado esse bairro, predominam unidades domiciliares de alto e médio padrão, a maioria pluridomiciliares. Destaca-se no bairro a concentração de hotéis na Avenida Oceânica e entorno, via esta que corresponde a um dos atuais circuitos do carnaval de Salvador, o circuito Barra / Ondina. Concentra o mesmo bairro o *campus* principal da Universidade Federal da Bahia (UFBA), a residência do Governador do Estado e o Parque Zoobotânico de Salvador.

Há também nessa UDH “áreas especiais de interesse social”, em pequenos núcleos, concentradas no Alto de Ondina, no Alto da Alegria e na Roça da Sabina, áreas estas formadas majoritariamente por unidades unidomiciliares de baixo padrão construtivo (CONDER, 2006), o que influencia para baixo dados como *renda per capita* e Índice de Desenvolvimento Humano da unidade espacial.

A UDH “Chame-Chame / Ondina - Apipema, São Lázaro e Roça Sabina” tinha no ano de 2000 uma população total de 19.985 pessoas, para 6.253 domicílios e densidade demográfica de 8.091. (Tabela 16).

Tabela 16 - Salvador, UDH Chame-Chame/Ondina - Apipema, São Lázaro e Roça Sabina: População Total, Densidade Demográfica, Domicílios – 1991-2000

Indicador	1991	2000
População Total	20.451	19.985
Densidade Demográfica (hab/km ²)	8.280	8.091
Número de Domicílios	5.262	6.253

Fonte: CONDER (2006).

A Tabela 16, acima, mostra também que houve no período de 1991-2000 uma diminuição da população total no percentual de 2,33%, com aumento do número de domicílios em 18,83% no mesmo período, evidenciando, da mesma forma que na região do bairro da Graça, uma diminuição da quantidade de habitantes por unidade residencial.

Essa unidade, onde está inserido o bairro de Ondina, apresentava no ano de 2000 uma renda *per capita* média R\$1.430,52, com crescimento de 18,54%, em relação ao ano de 1991, que era de R\$1.206,79, consoante Tabela 17.

Tabela 17 - Salvador, UDH Chame-Chame/Ondina - Apipema, São Lázaro e Roça Sabina: UDH Chame-Chame/Ondina - Apipema, São Lázaro e Roça Sabina:: Renda, Pobreza e Desigualdade – 1991-2000

Indicador	1991	2000
Renda <i>per capita</i> média (R\$ de 2000)	1206,8	1430,5
Proporção de pobres (%)	14,9	8,2
Índice de Gini	0,58	0,56

Fonte: CONDER (2006).

A pobreza diminuiu, segundo dados da CONDER (2006), 44,62%, passando de 14,9% em 1991 para 8,2% da população local em 2000. A desigualdade também diminuiu: pelo Índice de Gini alterou de 0,58 em 1991 para 0,56 em 2000.

Quanto ao Índice de Desenvolvimento Humano Municipal da unidade espacial de Ondina, espelhado na Tabela 20, em 2000 era de 0,930, evidenciado que está entre as regiões consideradas de alto desenvolvimento humano.

Tabela 18 – Salvador, UDH Chame-Chame/Ondina - Apipema, São Lázaro e Roça Sabina: Desenvolvimento Humano – 1991-2000

Indicador	1991	2000
Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M)	0,895	0,930
IDH-M Educação	0,938	0,984
IDH-M Longevidade	0,790	0,821
IDH-M Renda	0,957	0,986

Fonte: CONDER (2006).

No período 1991-2000, o IDH-M da unidade espacial cresceu 3,91%, passando de 0,895 em 1991 para 0,930 em 2000.

Em relação às outras UDHS da Região Metropolitana de Salvador, o IDH-M de “Chame-Chame / Ondina - Apipema, São Lázaro e Roça Sabina” apresentava em 2000 uma situação muito boa: ocupava a 11^a posição, ao lado de “Santa Cruz-Hospital Aliança” e “Brotas – Horto Florestal, Candéal, Cidade Jardim” (CONDER, 2006).

Apontados alguns dados sobre o bairro de Ondina, importa analisar a via principal dessa região e os respectivos passeios.

4.5.2 As Calçadas da Avenida Oceânica

A Avenida Oceânica tem uma extensão de 4,1 km, estendo-se do Farol da Barra ao início da enseada do Rio Vermelho, cortando todo o bairro de Ondina.

Nessa avenida, em um trecho compreendendo 800 metros no bairro de Ondina, concentram diversos hotéis de padrão médio a alto, a maioria, tocando as margens do oceano atlântico. Nesse espaço, teve o primeiro hotel construído no ano 1972, o Salvador Praia e no ano seguinte, o Ondina Praia (VASCONCLEOS, 2002). Posteriormente, implantaram-se outros hotéis, destacando-se: *Ondina Apart*, *Bahia Othon* e *Caesar Towers*.

Foram analisadas as calçadas em frente aos três maiores hotéis de Ondina: Salvador Praia, Bahia *Othon* e *Ondina Apart*, com extensão de 420 metros, por onde efetivamente circulam os pedestres que estão hospedados nos hotéis, moradores da cidade que fazem caminhada, banhistas e pessoas deslocando-se para o trabalho ou para pontos de ônibus dispostas ao longo dessas calçadas. Estendeu-se ainda o

Essas calçadas são revestidas com cimento e pedra portuguesa, com estado de conservação apenas mediano. Os trechos em pedra portuguesa têm especificação variada, na cor branca e branca com detalhes em preto, tendo formato de ondas iniciando no hotel Ondina *Apartment* até a Avenida Adhemar de Barros. (Figura 80).



Figura 80 – Bairro de Ondina, Avenida Oceânica – detalhes das calçadas
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

Acrescente-se o fato de que ao longo dessas calçadas os equipamentos como postes de iluminação pública, postes com orientação de trânsito e até de propaganda, e, ainda, cabines telefônicas estão dispostos ao longo das calçadas de forma aleatória, dificultando seriamente o trânsito dos pedestres, como evidenciam as imagens da Figura 81.



Figura 81 - Salvador: Ondina: Avenida Oceânica – Calçada em pedra portuguesa, com e sem detalhes.
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

O trecho da Avenida Oceânica após os hotéis, até a altura da Avenida Adhemar de Barros, é um espaço degradado, abandonado pelo Poder Público.

Inicia, no sentido Rio Vermelho, ao lado do hotel Ondina *Apert*, na linha da calçada, com um pequeno estacionamento de veículos e uma quadra de esportes próxima do mar, em péssimo estado de conservação, uma lanchonete, uma banca de revistas e três barracas de palha para venda de coco, a partir dessas barracas as calçadas tocam diretamente a areia da praia. À beira mar, há diversas barracas cobertas com palha, também degradadas, onde se vendem bebidas e comida em forma de “tira gosto”, principalmente frutos do mar, destacando-se no local também a presença de “baianas de acarajé”.

As calçadas dessa área seguem o mesmo padrão daquelas em frente aos hotéis, com largura variando de um metro e meio a dois metros, alargando-se à altura da Avenida Adhemar de Barros, onde há um ponto de ônibus.



Figura 82 – Salvador: Ondina - Trecho da Avenida Oceânica, até a altura da Avenida Adhemar de Barros. Revestimento em pedra portuguesa, com detalhes

Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

No período da festa de carnaval, quando as áreas privadas em frente aos hotéis de Ondina são fechadas para instalação de camarotes, fica mais evidenciada a precariedade das calçadas do local, como mostram as imagens, em dupla, obtidas antes e durante o carnaval do ano de 2008. (Figuras 83-88).



Figura 83 - Salvador: Ondina:
Detalhe1, calçada local,
antes do Carnaval
Fotografia: Francisco L. Brito, ago./2007.



Figura 84 - Salvador: Ondina:
Detalhe2, mesma calçada
local, durante o Carnaval.
Fotografia: Francisco L. Brito, fev./2008.



Figura 85 - Salvador: Ondina:
Detalhe3, calçada local,
antes do Carnaval
Fotografia: Francisco L. Brito, ago./2007.



Figura 86 - Salvador: Ondina:
Detalhe4, mesma calçada,
durante o Carnaval.
Fotografia: Francisco L. Brito, fev./2008.



Figura 87 - Salvador: Ondina:
Detalhe5 da calçada local
antes do Carnaval.
Fotografia: Francisco L. Brito, ago./2007.



Figura 88 - Salvador: Ondina:
Detalhe6 da mesma calçada
local durante o Carnaval.
Fotografia: Francisco L. Brito, fev./2008.

Não se identificou no bairro de Ondina a ocupação de áreas públicas, como calçadas, por exemplo, por camarotes. As imagens acima, figuras 83-88, evidenciam que ao ser seccionado o espaço público do espaço privado na área onde localizados os principais hotéis locais, pouco ou quase nada resta de espaço público efetivo destinado ao pedestre. Apesar dessa largura mínima dessas calçadas, ainda assim se encontram instalados postes no meio desses passeios, o que torna quase inviável a passagem de pedestres.

As calçadas de Ondina, no trecho estudado, mostram a falta de sensibilidade e até descaso do Poder Público para com o pedestre, cuja estrutura e funcionalidade são incompatíveis com um espaço que tem por função primordial o turismo, do qual depende substancialmente a economia da cidade.

Vimos, então, neste Capítulo, alguns dados geográficos e históricos de alguns bairros da cidade selecionados para a pesquisa, além de dados econômicos, que aliados ao estudo das calçadas nas vias principais e entorno de algumas dessas vias, servirão de fonte para a análise crítica a ser levada a efeito no Capítulo V.

5 CALÇADAS DE SALVADOR: ESTUDO COMPARATIVO

Analisados nos capítulos anteriores as calçadas de Salvador quanto à perspectiva de espaço público e direito a esse espaço, à evolução histórico-geográfica e legislação pertinente e, por fim, essas calçadas, no momento atual, através de estudo de caso na via principal e entorno de algumas regiões da cidade, impõe-se sejam examinados neste capítulo final alguns aspectos que decorrem da pesquisa até aqui desenvolvida.

Inicialmente, será realizado o estudo comparativo entre as calçadas e seu uso nos locais pesquisados, objeto do Capítulo 4, notadamente com o objetivo de se identificar eventuais similaridades ou efetivas divergências entre as dicotomias propostas: centro antigo e centro moderno e bairro habitado por pessoas com renda baixa e bairro ocupado por pessoas com renda predominantemente alta.

Esse estudo comparativo se dará quanto a alguns dados econômicos das regiões estudadas e quanto à especificação, qualidade, estrutura e funcionalidade das calçadas, aliados à percepção de residentes em Salvador, obtida por meio de entrevistas.

Também será comparada a percepção dos habitantes da cidade, quanto às calçadas, com a de turistas, obtida por meio de aplicação de questionário no bairro de Ondina.

Em seguida, será confrontada a legislação municipal disciplinadora dessa matéria tanto na implantação quanto na conservação das calçadas.

Por fim, também como estudo complementar, será abordada a utilização das calçadas por pedestres na cidade de Salvador, fazendo-se um paralelo com o uso da rua como um todo, inclusive, com questões afetas à segurança dos pedestres e o abandono das calçadas.

5.1 CENTRO ANTIGO E CENTRO MODERNO. BAIRRO COM BAIXO PODER AQUISITIVO E BAIRRO COM ALTO PODER AQUISITIVO

5.1.1 Dados Econômicos em Comparação

O núcleo da região central de Salvador tinha no ano de 2000, último ano com dados disponíveis, uma densidade demográfica de 13.784 habitantes por quilômetro quadrado, enquanto que o núcleo da região do Iguatemi, no mesmo ano, apresentava 6.154. No ano de 1991, esses dados apresentavam, respectivamente, 16.804 e 5.063 (CONDER, 2006).

Comparando-se a densidade demográfica dessas regiões no ano de 2000 com o ano de 1991, constata-se que houve uma diminuição acentuada no centro antigo, no percentual de 21,90%, com um aumento também considerável da densidade demográfica em 21,59% na região do novo centro. Mesmo assim, o centro antigo, no ano de 2000, tinha mais que o dobro da densidade demográfica da nova região central.

Quanto à renda e pobreza, em 2000, o centro antigo apresentava uma renda *per capita* de R\$473,00 e uma proporção de pobres de 19,1%, enquanto que no centro moderno esses dados eram, respectivamente, R\$1.658,94 e 2,1%, evidenciando que este último tinha uma renda *per capita* 3,5 vezes maior que o centro antigo e um número de pobres em relação às demais classes sociais quase que insignificante, de apenas 2,1% da população local, enquanto que no centro antigo esse percentual aproximava-se de 20% (CONDER, 2006).

Relativamente ao desenvolvimento humano para o Município de Salvador, a situação em 2000 do IDH-M, era, na mesma ordem, de 0,837 e de 0,968, sendo ambas consideradas de alto desenvolvimento humano, segundo classificação do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) – ter IDH maior que 0,8 (CONDER, 2006), mas a região central moderna apresenta IDH bem superior ao centro antigo, compatível com os demais dados analisados.

Esses dados poderão ser melhor visualizados e comparados na Tabela 20.

Tabela 20 – Centro Antigo e Centro Moderno - Densidade Demográfica, Renda *per Capita*, Desenvolvimento Humano - 2000

	Centro Antigo	Centro Moderno
Densidade Demográfica: hab./km ²	13.784	6.154
Renda <i>per capita</i> : R\$	473,00	1.658,94
Proporção de Pobres: %	19,1	2,1
Desenvolvimento Humano: IDH-M	0,837	0,968

Fonte: CONDER.

Elaboração: Francisco Lacerda Brito.

Evidencia-se, assim, o distanciamento econômico entre os habitantes do antigo centro com os da região atualmente considerada como o novo centro de Salvador.

Por outro lado, o núcleo do bairro da Liberdade, onde se localizam as calçadas da Avenida da Liberdade, apresentava no ano de 2000 uma densidade demográfica 36.217,5 habitantes por quilômetro quadrado. Comparada com a densidade de 1991, 35.171,0 hab./km², houve um crescimento de 2,97% (CONDER, 2006). No bairro da Graça, para o mesmo ano de 2000, a densidade demográfica era de 19.891,0 habitantes por quilômetro quadrado, consideravelmente menor que a do bairro da Liberdade, que tinha, em 2000, quase o dobro da densidade da Graça, ressaltando-se que neste último bairro, no período entre 1991-2000, houve uma diminuição de 6,65% na densidade demográfica, visto que indicava, em 1991, 21.215,0 (CONDER, 2006).

Quanto à renda *per capita* média, no ano de 2000, a do núcleo do bairro da Liberdade era de R\$209,76, tendo uma proporção de pobres de 23,8% da população local (CONDER, 2006), enquanto que no bairro da Graça era, no mesmo ano, de R\$1.564,10, com proporção de pobres baixa, no percentual de 3,6% da população (CONDER, 2006), sendo a renda *per capita* dos habitantes da Graça superior aos dos moradores da região central da Liberdade em 7,45 vezes, o que evidencia um enorme distanciamento destes dois bairros quanto ao quesito renda.

Comparando-se, ainda, a Liberdade e a Graça, agora, relativamente ao desenvolvimento humano para o Município de Salvador, tem-se que em 2000 a Liberdade apresentava IDH-M de 0,791 (CONDER, 2006), considerado de médio desenvolvimento humano – que compreende IDH entre 0,5 e 0,8, cujo limite máximo

é 1 – enquanto a Graça indicava IDH-M de 0,956 para o mesmo período, considerada de alto desenvolvimento humano (CONDER, 2006).

Esses dados poderão ser melhor visualizados e comparados na Tabela 21.

Tabela 21 - Densidade Demográfica, Renda *per Capita*, Desenvolvimento Humano - 2000

	Bairro da Liberdade	Bairro da Graça
Densidade Demográfica: hab./km ²	36.217,5	19.981,0
Renda <i>per capita</i> : R\$	209,76	1.564,10
Proporção de Pobres: %	23,8	3,6
Desenvolvimento Humano: IDH-M	0,791	0,956

Fonte: CONDER

Elaboração: Francisco Lacerda Brito.

Portanto, pelos dados acima, percebe-se uma enorme diferença do ponto de vista econômico entre as pessoas residentes nos bairros da Liberdade e da Graça, do mesmo modo observada essa disparidade entre os habitantes do antigo e do novo centro da cidade.

5.1.2 Especificação, Qualidade, Estrutura e Funcionalidade das Calçadas

As calçadas da Rua Chile, local mais representativo do centro antigo da cidade, a especificação e estrutura contrastam com as demais calçadas do núcleo dessa região central, que normalmente são bem estreitas, conforme constatação em estudo complementar levado a efeito na Ladeira da Preguiça, também integrante desse território mais antigo da cidade.

Na Rua Chile identificou-se calçadas medianamente conservadas, com pequenos trechos com remendos em cimento na pedra portuguesa em cor branca com detalhes similares em preto (Figura 89) , e também pedras soltas, tornando vulnerável o pedestre quanto ao risco de acidentarse, associado aos equipamentos de serviços públicos que, da forma como expostos ao longo da calçada, reduzem o espaço do pedestre. Na Ladeira da Preguiça, os passeios em cimento com espessura inferior a um metro inviabilizam sua utilização por pedestres que, para

tanto, usam o leito da rua, calçado com paralelepípedos, disputando esse espaço com os automóveis. (Figura 90)



Figuras 89 e 90 - Detalhe das calçadas Rua Chile e Ladeira da Preguiça
Fotografias: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

A Figura 91 mostra uma típica rua do núcleo dessa região, sem reformas, localizada no bairro do Pelourinho, onde se percebe que a calçada, por ser bem estreita, não comporta o uso regular por pedestres, que utilizam o leito da rua para o seu ir e vir.



Figura 91- Centro antigo: Pelourinho
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2008.

Remanescem na Rua Chile dois comerciantes dos tempos áureos daquele logradouro, o Sr. Antônio, da Casa Rodrigues, que comercializa tecidos, e o Sr. Gil, da loja Gil Filmes, que vende produtos fotográficos.

Antônio, de 87 anos, proprietário da Casa Rodrigues, informa que nasceu em Ribeira do Pombal - BA e foi segundo tenente de artilharia do Exército. A Casa

Rodrigues foi fundada pelo pai de Antônio, que sempre negociou. “Eu nunca tolerei comércio” diz; “só entrei no negócio porque meu pai adoeceu, mas nunca tolerei comércio.”

Continua a comercializar tecidos, da mesma forma que o seu pai, inicialmente, na Rua da Misericórdia. Depois a Santa Casa realocou-o na Rua Chile, mas não se lembra quando veio para essa rua. A loja atualmente é a metade do tamanho de antigamente. “O comércio tem dia que vende, tem dia que não vende”, afirma.



Figura 92 - Casas comerciais: Rua Chile
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

Lembra o Sr. Antônio que, quando era jovem, “a Rua Chile era uma beleza!!”. Indicando com o dedo, acrescenta: “aquele prédio ali, o Palace Hotel, era muito bom. Veja que embaixo não tem uma loja mais...”. Com ar de indignação, desabafa: “veja o que tem aqui na Rua Chile... só tem a Insinuante!” Fala que antigamente era muito tranqüilo. Indagado se ele passeia pelas calçadas da Rua Chile, responde: “eu não ando pela calçada porque não tenho interesse nenhum!”, finaliza.

A propósito, Leal (2002, p.142) menciona a Casa Rodrigues como importante loja da Rua da Misericórdia: “há que se destacar as Lojas Cinco irmãos, Cabús, Gabi, Washi e Casa Rodrigues.”

O outro comerciante remanescente, de prenome Gil, de 76 anos de idade, está há quarenta anos com o mesmo comércio de produtos fotográficos. Inicialmente instalado na Rua da Misericórdia e mais recentemente na Rua Chile, informa:

“alcançei o tempo que se fazia tudo aqui na Rua Chile; acabou!” – comparando o passado com o presente.

A Rua Chile, que por mais de 400 anos (de 1549 à década de 1960) foi uma das principais vias públicas de Salvador e por mais de 200 anos (de 1549 à década de 1760, época da transferência da sede da capital do Brasil de Salvador para Rio de Janeiro), foi também uma das mais importantes do Brasil, símbolo de poder e riqueza. Hoje, suas calçadas servem, inclusive, como leito para crianças e jovens denominados de “meninos-de-rua”, que ali dormem à noite e permanecem ainda em sono profundo ao amanhecer, como evidencia a Figura 91.



Figura 93 – Rua Chile - “meninos-de-rua” dormindo sobre suas calçadas

Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

Um antigo prédio no final da rua, nas imediações da Praça Castro Alves, está atualmente ocupado por diversas famílias pobres, que invadiram o local e ali residem em situação extremamente precária. As calçadas nas proximidades desse edifício, com pedras portuguesas soltas, já formando um buraco no passeio, são um prenúncio das más condições sociais existentes no interior do imóvel.

Também nas proximidades da Praça Castro Alves, na mesma rua, está instalado o Arquivo Histórico Municipal de Salvador, órgão da Fundação Gregório de Mattos (FGM), cuja sede funciona no mesmo local, vinculada administrativamente à Secretaria Municipal de Educação e Cultura (SMEC), criado em 1931, ainda com o nome Arquivo Geral da Prefeitura, através do Ato nº 112, foi inaugurado no ano seguinte, em 1932 (FUNDAÇÃO GREGÓRIO DE MATOS, 2008).

A documentação do Arquivo Municipal de Salvador é originária do antigo Senado da Câmara, na era Colonial, e da Câmara Municipal, desde 1624, nos regimes Imperial e Republicano, cujo conjunto, de valor probatório e histórico-cultural, representa a memória político-administrativa da cidade (FUNDAÇÃO GREGÓRIO DE MATOS, 2008).

Em frente à Fundação Gregório de Matos (FGM) as calçadas, em 20 de agosto de 2007, data do registro fotográfico, figura 92, não estavam em melhor estado de conservação que aquelas próximas ao prédio dos sem-teto, vizinhos da Fundação.



Figura 94 - Rua Chile: Calçada em Frente à
Fundação Gregório de Matos (FGM)
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

O prédio invadido pelos sem-teto e o da Fundação Gregório de Matos (FGM) eram os dois únicos trechos da Rua Chile, naquela data de 20 de agosto de 2007, em que as calçadas se encontravam em péssimo estado de conservação. Por ironia, e em mais uma similaridade com o imóvel dos sem-teto, no interior do prédio do Arquivo Municipal, parte da documentação original dos séculos XVII a XX, de valor histórico inestimável, está em estado tão avançado de degradação, que causa perplexidade semelhante à provocada quando se vê seres humanos, no prédio ao lado, ou dormindo nas calçadas, tão vulneráveis, tão desprotegidos.

Por seu turno, as calçadas do novo centro, representadas pelo trecho da Avenida Tancredo Neves, na região do Iguatemi, com largura média de 2,0 metros, têm revestimento diversificado, com padrão distinto em cada edifício: cimento,

lajotas e pedra portuguesa em cores diversas, diferenciando, nesse aspecto das calçadas da Rua Chile. (Figura 95). Contudo, deixa muito a desejar a qualidade das calçadas na Avenida Tancredo Neves. Há muitos pontos com pedras portuguesas soltas, há lajotas quebradas e cimento com vida útil ultrapassada. (Figura 96).



Figura 95 – Novo centro, Av. Tancredo Neves, detalhes das calçadas
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, fev./2007.



Figura 96 – Novo centro, Av. Tancredo Neves, detalhes das calçadas,
com buracos
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, fev./2007.

Há até trecho sem sequer ter calçada pavimentada: onde deveria ser o passeio é utilizado para estacionamento de veículos.

Ressalte-se que além dos equipamentos de serviços públicos, como postes e telefones públicos, que da forma como dispostos ao longo da calçada são um empecilho ao pedestre, identificou-se na pesquisa barreiras efetivas instaladas sobre os passeios, como jarros, postes para propaganda e muitos veículos estacionados.

Também foi identificada barreira ao pedestre nas estreitas calçadas da Rua Marcos Freire, no trecho da ponte sobre o rio Camurujipe, onde por mais de um ano

permaneceu aberto um buraco sobre a calçada que obrigava as pessoas usarem o leito rua, em uma perigosa disputa do espaço com automóveis.

Destaque-se que a manutenção das calçadas da Avenida Tancredo Neves, no trecho estudado, é de responsabilidade dos particulares, proprietários dos edifícios, enquanto que a manutenção das calçadas ao longo da ponte sobre o rio Camurujipe é de responsabilidade do Poder Público. Ambos, o particular e o Estado, têm demonstrado total indiferença às pessoas enquanto pedestres, usuários de “suas” calçadas.

O centro antigo de Salvador e o novo centro apresentam dados sob os aspectos econômicos e sociais bem distantes entre si na atualidade, na mesma ordem, um, em estado de decadência e quase pobreza, o outro, ascendente e representativo do poder econômico da cidade, contudo, os passeios destinados aos pedestres, em um e outro, se assemelham em todos os itens analisados: especificação, qualidade, estrutura e funcionalidade, lamentavelmente, mas próximo da decadência do antigo centro.

Relativamente às calçadas do bairro da Liberdade, no trecho pesquisado em sua via principal, a Estrada da Liberdade, têm largura predominante de 2,5 metros, revestidas de cimento, em sua maioria, identificando-se alguns poucos espaços com acabamento em pedra portuguesa, estão mal conservadas, com muitos remendos e buracos sobre o piso, conforme imagens da Figura 97.



Figura 97 – Bairro da Liberdade, Estrada da Liberdade – Detalhes das calçadas
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, mar./2007.

Abrigam uma área predominantemente comercial, de produtos populares, compatíveis com o nível de renda de seus moradores.

Têm essas calçadas um trânsito intenso de pessoas, que disputam o espaço que seria público com mercadorias expostas por comerciantes ambulantes e até por

comerciantes formais que também estendem seus produtos sobre os passeios ampliando a área de suas lojas. Esse tipo de comércio informal, segundo Gomes (2002, p.177), se desenvolve quase sempre nos locais públicos de maior circulação ou de grande valorização comercial e se estabelece como um meio de explorar uma certa atividade sobre uma área que, em princípio, deveria ser de livre acesso a todos.

Além dessa invasão dos passeios por comerciantes, os consumidores estacionam parte de seus carros em cima das calçadas, empurrando muitas vezes o pedestre para o leito da avenida. Alguns proprietários de lojas põem cavaletes sobre os passeios, talvez para impedir o estacionamento de veículos, mas terminam por diminuir mais ainda o espaço do pedestre. Em um dia normal de funcionamento do comércio, a impressão do observador externo é de um mais absoluto caos, diante da ausência de ordenamento. Contudo, tudo flui na mais absoluta normalidade, pelo menos para os padrões locais. Até mesmo os bancos ali instalados se harmonizam e se inserem no contexto local, como evidenciam as imagens da Figura 98.



Figura 98 – Calçadas do bairro da Liberdade – Uso das calçadas em frente a bancos
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, mar./2007.

O estudo dos passeios no entorno da Estrada da Liberdade, em um trecho da Rua do Curuzu ocupado predominantemente por residências, evidenciou o uso e conservação das calçadas de forma similar à via principal.

A Rua da Graça, por sua vez, do mesmo modo que a área estudada da Estrada da Liberdade, tem calçadas com 2,5 metros de largura média, apresentando, em quase sua extensão total, o mesmo padrão em pedras

portuguesas, com detalhes variados, e alguns poucos em lajotas ou cimento, de modo geral bem conservadas e limpas (figura 99).



Figura 99 – Bairro da Graça, Rua da Graça – Detalhes das calçadas
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

Não se identificou ambulantes fixos; os poucos comerciantes existentes no local não expõem seus produtos sobre as calçadas. Uma barraca para venda de frutas e uma banca de revistas existentes no local se harmonizam e se integram ao ambiente. Apesar dessa invejável harmonia, não identificada nas áreas pesquisadas no bairro da Liberdade, no horário comercial, veículos são estacionados sobre as calçadas em frente a estabelecimentos empresariais, obrigando os pedestres a andarem pelo leito da rua, desviando-se desses carros. A imagem da Figura 100 é emblemática quanto a essa indevida ocupação das calçadas na Rua da Graça.

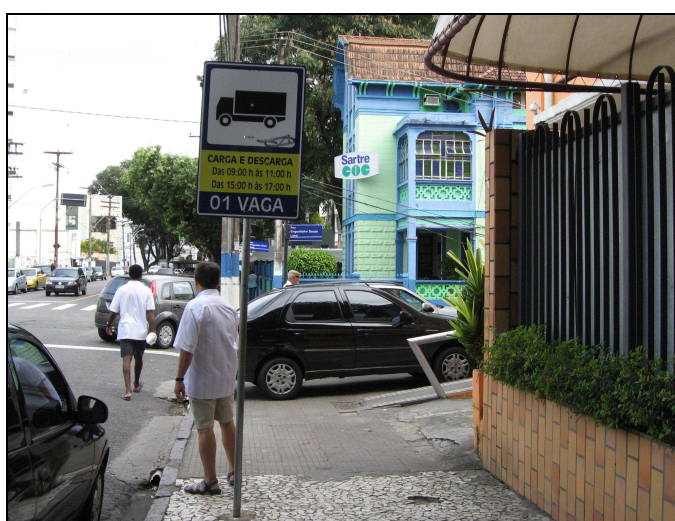


Figura 100 – Rua da Graça - Especificação, Qualidade, Estrutura e Funcionalidade
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

No entorno da Rua da Graça, o Corredor da Vitória, mesmo sendo um território ocupado por pessoas que em sua maioria tem elevado poder econômico, superior até mesmo aos dos moradores do bairro da Graça, as calçadas relativamente largas, com cerca de três metros, em pedra portuguesa, no período da pesquisa não guardavam consonância com os luxuosos edifícios residenciais ali instalados, devido ao espantoso estado de degradação dos passeios, evidenciando uma total dissociação entre o público e o privado, ou seja, calçada e residências. (Figura 101).



Figura 101 – Corredor da Vitória, entorno da Rua da Graça – Detalhes das calçadas
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007.

Então, apesar da especificação, estrutura e qualidade das calçadas da Rua da Graça serem bem superiores às da Estrada de Liberdade, no item funcionalidade, no entanto, se assemelham, afinal, não faz diferença para o pedestre se o obstáculo que o impede de livremente andar pelas calçadas, obrigando-o a usar o leito da rua, é um ambulante com mercadorias ou um veículo.

5.1.3 Impressão de Pedestres

Foram ouvidas pessoas usuárias das calçadas do centro antigo e novo centro de Salvador.

João Batista, comerciante instalado há quatro anos da área central da cidade, na Rua Chile, proprietário da loja Fotocolor, acha que a conservação das calçadas e da rua deixa muito a desejar, com utilização indevida, citando que “às vezes, o *camelô* expõe sua mercadoria na rua”, existindo também mendicância. Entende que a conservação das calçadas da cidade caberia aos órgãos públicos, “*mesmo que até*

repassassem parte dos custos para os proprietários”, pois “daria uma padronização do calçamento”. Diz que se existisse mais conforto as pessoas usariam mais as ruas. Reconhece que também as pessoas não se sentem seguras para andarem pelas ruas, contudo, “não é só a falta de segurança, mas também a comodidade; as pessoas tão deixando de caminhar.” Avalia que as calçadas das ruas de Salvador são mais conservadas nos bairros mais nobres: “na periferia poucas são as ruas que se encontra um calçamento.” Por fim, tem a percepção de que “há por parte da população o desconhecimento dos direitos de cidadania; deveria se cobrar mais. É obrigação do Estado.”

José de Souza trabalha na região central da cidade há mais de 30 anos, como vendedor. Recorda que a Rua Chile era freqüentada pela “elite”, mas também andavam pessoas mais pobres, *“embora tivessem algumas lojas que só quem tinha mais dinheiro entrava, mas todo mundo transitava por ali.”* Observa que as calçadas eram muito bem movimentadas, mas *“depois dos shoppings as pessoas deixaram de andar por aqui”*, certamente referindo às pessoas com maior poder aquisitivo, visto que a Rua Chile continua sendo usada por um grande número de pessoas. Disse que até cerca de oito anos atrás havia grave problema de segurança na área: *“roubavam as pessoas, o que não mais ocorre na atualidade.”* Observa que nos dias atuais os passeios são mal conservados; que a Prefeitura devia consertar. Informa que reside no bairro de Brotas e que evita sair na sua rua, por não se sentir seguro.

Outra pessoa entrevistada na área central antiga da cidade, Brandão, um pernambucano, proprietário de um sebo localizado na Rua Ruy Barbosa, nas proximidades da Rua Chile, ali instalado desde 1969. Veio para Salvador por intermédio de Luis Viana Filho, ex-governador do Estado da Bahia: *“ele ia muito a Recife e disse que aqui não tinha sebo.”* Sobre as calçadas da região central observa: *“os passeios são curtinhos; o cego sofre, o aleijado sofre, porque não tem passeios para eles, além do mais, o carro invade nossos passeios”.* *“O passeio do baiano é a rua”,* acrescenta. *“Quando chega a São Paulo morre baiano como o quê, porque é acostumado a andar na rua”,* brinca. As pessoas *“pegaram a mania de andar pela rua porque têm dificuldade de andar pelo passeio”,* citando como exemplo a rua onde está instalada a Livraria: *“você tira aqui pela Rua Ruy Barbosa, não tem passeio para andar. O passeio não é reto, tem degraus, batentes, isso atrapalha; é inadmissível uma rua como essa cheia de poste de iluminação sobre os*

passeios”. Acredita Brandão que, devido à mania do pedestre andar no leito da rua em Salvador, mesmo nos locais em que o passeio é largo, não é usado: *“eu mesmo ando pela rua, fui pegando o vício...”*. Sobre a percepção das pessoas sobre a falta de estrutura dos passeios para uso pelo pedestre, diz: *“não é que as pessoas achem normal; as pessoas já estão acostumadas, não olham mais isso, já é costume.”* Muitas vezes *“nos passeios só se encontra imundície”*. Quanto à manutenção das calçadas, entende deva ser pela Prefeitura: *“não é dever, é obrigação, da Prefeitura; você paga impostos.”* Fazendo uma comparação entre a região central e o local em que mora, no município de Lauro de Freitas-BA, afirma Brandão que *“lá tem passeios para andar, a população é pequena, tem boas calçadas...”*. Acrescenta, ainda, sobre as calçadas do centro antigo, que a dificuldade para uso dos passeios é que além de serem estreitos demais, os batentes, buracos, falta de conservação, *“tudo isso envolve esse estado de coisa. Então as pessoas passam a andar pela rua, mesmo com a dificuldade e risco de serem atropeladas; ele tem pressa, você tem pressa, o passeio engarrafa demais”*, conclui.

Gil, de 76 anos de idade, um comerciante remanescente das Ruas Chile e Misericórdia, afirma que a conservação das calçadas é incumbência da Prefeitura, que também é encarregada de consertar o calçamento. A segurança na Rua Chile, hoje, *“está relativamente normal”*, mas onde mora só sai a pé durante o dia. Relativamente a carros estacionados sobre passeios diz que *“é válido em função do sistema, porque é assim que funciona”*, acrescenta.

Também foram entrevistados moradores da Ladeira da Preguiça:

Gildete mora há 22 anos no andar térreo, alugado, de um velho sobrado na Ladeira da Preguiça, no final da ladeira, próximo à Rua do Sodré. Sobre o fato de todas as casas da ladeira terem grades de ferro nas portas e janelas informa que há o costume no local de todos deixarem as portas e janelas abertas. Como nos últimos anos aumentou a insegurança, os moradores gradearam suas casas. Ressalta que os moradores da Ladeira da Preguiça são todas pessoas boas. Indagada se usa as calçadas, isso porque são estreitas, informa: *“uso sim, para sentar à tarde pra tomar vento.”* Finaliza dizendo que gosta muito de morar ali.

Outra moradora da Ladeira de Preguiça, Lucineide, de 24 anos e três filhos, também paga aluguel, no valor de R\$ 120,00, por parte do andar térreo de um sobrado, morando no local há nove anos. Diz que quando chegou para morar na

Ladeira da Preguiça não havia grades nas portas ou janelas. *“Antes era muito tranqüilo”*, informa. Mas apesar da insegurança recente gosta de morar no local, ressaltando que *“aqui é um paraíso pra se morar”*.

Obteve-se também a impressão de alguns usuários das calçadas na área pesquisada da Avenida Tancredo Neves, no novo centro da cidade:

Mariana, de 37 anos, tem uma “barraca” para venda de lanches na Avenida Tancredo Neves há 10 anos. Afirma que *“a cada dia a situação está pior; as calçadas estão péssimas e a disputa entre você e os carros é concorrida”*. Acrescenta que *“a conservação das calçadas deve ser de responsabilidade do atual prefeito que não está tomando providências necessárias”*.

Outra usuária das calçadas do novo centro, Maria Antônia, com 42 anos, trabalha há 15 anos na região. Diz que *“cada dia vê uma miséria diferente e não mudou nada”*. Afirma que a incomodam os buracos, os passeios estreitos, além *“do perigo entre pedestres e carros”*, ressaltando que as calçadas também estão ocupadas por barracas *“impedindo que as pessoas passem”*, e destacando, mais uma vez, a inconveniente *“disputa entre pedestres e carros”*. Também entende, como quase a totalidade dos entrevistados, que *“a conservação das calçadas é de responsabilidade da prefeitura de Salvador”*.

Regina, também trabalha e usa as calçadas na região da Avenida Tancredo Neves. Acha precárias as calçadas, que têm muitos buracos. Ressente-se de ter que competir com os carros, além da rua, também ao utilizar os passeios. Do mesmo modo que os demais, entende que a Prefeitura deveria *“tomar providências urgentes porque uma avenida como essa tinha que ser melhor e ter mais infra-estrutura”*.

Alguns moradores e usuários das calçadas da Liberdade e da região do bairro da Graça foram entrevistados com o mesmo objetivo:

Luíza, aparentando 80 anos de idade, mora na Rua do Curuzu, nas proximidades da atual sede do bloco carnavalesco Ilê-Ayê, há mais 60 anos. Indagada sobre o uso dos passeios diz: *“os passeios, você não tá vendo? Serve para estacionamento de carro. Encosta na parede, você não pode passar. Se reclamar com o motorista que estaciona na calçada não adianta, vai criar uma inimizade.”* Acrescenta dizendo que *“no supermercado do Curuzu, por exemplo, você passa pela manhã tem um carro estacionado em cima da calçada; de tarde quando passa o carro continua estacionado lá. Também deixam cadeira, mesa...”*.

Questionada se os carros estacionados sobre os passeios a incomodam, responde: *“se incomodam!?”*, dando a entender que incomodam muito. Diz que *“com as calçadas ocupadas eu vou me apertando na parede, eu saio me apertando no meio dos carros, passando entre cadeiras e mesas mas não saio da calçada.”* Sobre o dever de consertar as calçadas, opina que *“é a Prefeitura, é a dona do asfalto”*.

Outros moradores, Hélio, com 66 anos de idade, Gilberto com 69 anos e Manoel, com 64 anos, nasceram na Rua do Curuzu e sempre viveram na mesma rua. Informam eles que como moradores se sentem seguros, que não há violência. Hélio diz que *“se eu ganhasse na loteria não sairia do Curuzu; dava uma melhorada da casa”*. Acrescenta: *“aqui é o melhor lugar que você pode imaginar”*. Os demais entrevistados concordam com a opinião de Hélio. Afirmam que descendo a ladeira, lá em baixo, tem intranqüilidade, na Rua da Alegria, Rua do Progresso. Há pessoas que ficam no início da ladeira para atacar pessoas.

Todos moram em casas, com porta para a rua. Informam que entre dez e onze horas da noite fecham suas casas, mas a porta de entrada fica fechada também durante o dia. Sobre usar a calçada para comércio dizem que é *“totalmente errado”*, mas *“existe uma certa consideração e amizade”*, que mesmo estando errados os proprietários dos estabelecimentos, há tolerância dos moradores. Informam que os bares na Rua do Curuzu se concentram mais no trecho que dá para a Estrada de Liberdade, onde põem mesas na calçada: *“Ou desse ou passa no meio. Quando tem uns malhados nas mesas, você desse para a rua para não apanhar”*, comentam.

Os três entrevistados não são integrantes do Clube Ilê, como é conhecido no local. Dizem que com o surgimento do Ilê não houve mudança para eles. Antes tinha sede um pouco abaixo da atual, do outro lado da rua. Nessa época fazia o ensaio na rua e *“era mais complicado”*. Consertar as calçadas é dever da Prefeitura, são unânimes os três.

Sobre a tranqüilidade na rua onde moram, dizem: *“É por causa do princípio: existe união entre moradores”*. Esclarecem: *“existe uma afinação entre pessoas, principalmente entre as pessoas mais antigas que fez com que os mais modernos venham respeitando. Você diz, ‘ah é filho de não sei quem’...”*. Reafirmam: *“A rua é tranqüila porque há união dos moradores. Existe um respeito aos mais velhos”*, finalizando.

José Ribeiro também é morador da Liberdade. Reside nas proximidades da Estrada da Liberdade há muitos anos. Informa que as calçadas de sua rua foram feitas há quatro anos pela Prefeitura. Sobre o uso dos passeios opina que *“o ruim é que às vezes o passeio está livre, mas as pessoas gostam de andar pela rua. Acontece acidente com pessoas andando pela rua.”* Indagado se ele sabe porque isso ocorre, diz: *“às vezes tem batente”*, referindo-se a degraus existentes em alguns trechos da calçada. Nas proximidades em que se encontra o entrevistado há um carro estacionado sobre o passeio, que obriga as pessoas utilizarem o leito da rua. Sobre segurança menciona que a violência está em todo lugar, mas se sente seguro porque conhece as pessoas do local onde mora, embora reconheça que bairros próximos, ao lado, *“trazem problemas pra gente”*. Quanto a conservação das calçadas, embora no seu entender seja dever da Prefeitura, mas pondera: *“não é falando bem da Prefeitura, mas se os moradores não colaborarem a coisa não anda”*. Reafirma que *“a calçada está boa, mas as pessoas andam pela rua”* e finaliza: *“a Liberdade é um lugar bom para se morar.”*

Outras pessoas foram entrevistadas, usuários das calçadas da Estrada da Liberdade que reclamam dos buracos e de carros sobre os passeios, sendo todos unânimes de que é atribuição do Poder Público municipal a conservação das calçadas.

No bairro da Graça e no Corredor da Vitória também foram ouvidos moradores e usuários das calçadas:

Hélio é proprietário de uma banca de revistas há 20 anos na Rua da Graça. Informa que calçadas da rua são sempre limpas às 7h00, às 11h00 e ao final da tarde. Diz que a rua é tranqüila, as pessoas andam normalmente pela rua, a pé. Ele nunca foi assaltado, nunca viu violência no local. No seu entender *“os passeios são bons para o pedestre em comparação com os da cidade”*. Vê as pessoas andando normalmente. Pelo que sabe, diz o entrevistado, o conserto das calçadas é dever do morador. Justifica que conhece esse fato porque trabalha com jornal.

Outro morador, Deraldo, reside na Rua Oito de Dezembro, logradouro com edifícios residenciais normalmente com alto padrão construtivo. Destaca o entrevistado que o pior problema ao pedestre são os dejetos de animais. Acha que é a Prefeitura que deviria consertar as calçadas, sob o entendimento de que *“a calçada é uma área comum, por isso deve ser considerada pela Prefeitura”*. Sobre

veículos de passeio estacionados sobre as calçadas em frente a estabelecimentos comerciais na Rua da Graça, diz que *“não engole”*, gíria que quer dizer “não concorda”, acrescentando que *“quando param (veículos) no passeio as pessoas vão para a rua”*, ressaltando que na Rua da Graça como a rua *“é um pouco larga, dá até para estacionar”*, mas outras ruas do bairro, *“onde a calçada é estreita, os carros estacionam nas calçadas e os pedestres vão para a rua”*. Ao ser informado que é o dono do imóvel que deve consertar as calçadas, afirma o entrevistado que até acha correto ser o dono do imóvel que conserte a calçada, mas provoca: *“se é o particular, quem pagou a calçada da Manoel Dias?”*, referindo-se à intervenção do Poder Público municipal ocorrida na Avenida Manoel Dias da Silva, no bairro da Pituba, que resultou no alargamento das calçadas.

José Rodrigues também morador do bairro da Graça, afirma em tom de brincadeira, que a postura dele, ao andar pela rua, é de uma pessoa deprimida sem estar deprimido. Segundo ele, um dos males da depressão é a pessoa andar olhando para o chão. Ele anda com a cabeça baixa, como se estivesse doente, mas está olhando para ver se tem sujeira de fezes de cães, *“um perigo para a saúde pública provocado pela deseducação do povo.”*

Informa o entrevistado que em sua casa, por exemplo, sua mulher e sua filha praticamente só saem à rua em carro particular. Acha que ninguém deixa de sair pela rua, a pé, por questão de segurança, não crê. De noite, talvez, depois da nove da noite. Quanto a estacionar veículos de passeio nas calçadas das casas comerciais, entende ser normal, *“ou pelo menos é rotineiro”*, contudo, não tem dúvida se é legal, ressaltando que *“ninguém reclama, até mesmo porque a gente se acostuma com esta falta de educação; se você não pode fazer nada, é melhor deixar pra lá”*.

Entende também, o mesmo entrevistado, que a largura e a conservação dos passeios são boas: *“os passeios são de boa qualidade na Rua da Graça”*. Observa que existem muitas ruas com passeios esburacados pela cidade. Firma entendimento que o dever de consertar as calçadas é da Prefeitura. Quando informado que é o particular quem deve consertar o passeio, pensa um pouco e diz que é correto, *“até porque pouco pesa para o dono do imóvel, mas o todo pesa muito para a Prefeitura.”*

Jurandir, de 42 anos, é proprietário de uma banca de revistas há 15 anos no Corredor da Vitória. Acha que as calçadas do local têm que melhorar; tem buracos: *“um bairro como este merece uma calçada melhor!”*, embora *“esse estado de mal conservação das calçadas é quase em geral na cidade de Salvador”*, acrescentando que *“um bairro como este precisa melhorar, e também o centro em geral merece um passeio melhor”*. Quanto à conservação indica que deve ser de responsabilidade da Prefeitura: *“eu pago IPTU para isso, para ter um passeio melhor”*.

Crispiniano, 45 anos, trabalha em um museu há 10 anos e utiliza diariamente as calçadas do Corredor da Vitória. Reclama que as calçadas, por enquanto, precisam de limpeza; falta de conservação; não tem lixeiras. Reclama que carros estacionam nos passeios e, às vezes: *“a gente tem que sair das calçadas para ir para a rua porque os carros estão estacionados.”*

Outra usuária dos passeios do Corredor da Vitória, Cristiane, 23 anos, diz que as calçadas estão péssimas, ocupadas por carros, muitos mendigos e até ladrões. Ressalta que, o que mais lhe incomoda, são os próprios moradores que trazem seus cachorros para defecar nos passeios e não tem balde de lixo para jogar as fezes; a Prefeitura deveria tomar providências, destaca.

Antônio, 47 anos, reclama da ausência de um ponto de ônibus coberto no Corredor da Vitória: *“se chover ficaremos molhados porque não tem onde se abrigar”*.

Por fim, Rose, 27 anos, trabalha na região desde 2003 e utiliza os passeios todos os dias. Observa: *“estas calçadas estão péssimas, horríveis, eu já tomei topada e vi pessoas idosas caindo várias vezes.”*

Outros usuários das calçadas da Graça e do Corredor da Vitória foram entrevistados, que, de forma unânime, reclamam da má conservação das calçadas, atribuindo ao Poder Público municipal o dever de manter os passeios da cidade bem conservados.

Os habitantes e usuários dessas calçadas, apesar de parecerem indiferentes à usurpação do espaço que a cidade lhes disponibiliza enquanto pedestres, quando provocados reagem com indignação por serem preteridos no seu direito de ir e vir. Têm convicção que a conservação das calçadas é de responsabilidade da Prefeitura Municipal. Como esse ente público apresenta-se para a população de uma forma abstrata, distante, sem representantes, resignam-se, aceitam sem revolta a condição

em que vivem. Desconhecem que o dever de manter bem estruturadas as calçadas é dos proprietários dos imóveis.

Destaque-se a observação por entrevistados quando ao incômodo provocado por dejetos de animais sobre as calçadas da Rua da Graça e do Corredor da Vitória, sem referência semelhante pelas pessoas ouvidas na Estrada da Liberdade e Rua do Curuzu. Como nos primeiros há uma concentração de edifícios com muitas unidades residenciais, enquanto que nos últimos predominam casas, é possível que nestes – embora certamente haja ocorrências da espécie – por serem em menor escala não cheguem a incomodar os usuários das calçadas no mesmo nível das outras ocorrências indicadas nas entrevistas. Contudo, a existência de dejetos de animais sobre as calçadas, notadamente em bairros habitados por pessoas com alto poder aquisitivo, é emblemático quanto ao abandono desse espaço público por esses habitantes da cidade, ressaltando-se, por oportuno, que segundo a legislação do Município, lei n. 5.503/99, artigo 79, é de responsabilidade do proprietário do animal a remoção de dejetos deixados em via pública.

5.2 O TURISTA E AS CALÇADAS EM ONDINA

Objetivando ampliar a pesquisa quanto à percepção das pessoas residentes em Salvador sobre as calçadas, até então obtida por meio de entrevistas já analisadas neste Capítulo, foi aplicado questionário no bairro de Ondina, nas proximidades dos hotéis ali instalados, sendo ouvidos residentes na cidade e visitantes, em igual número, totalizando 50 pessoas.

Indagou-se a turistas e residentes se algo os incomodava quando usavam as calçadas, qual a impressão sobre as calçadas e de quem deveria ser a responsabilidade pela sua conservação, sendo a primeira pergunta com resposta espontânea, admitindo mais de uma resposta, e as demais, com as respostas possíveis indicadas no questionário, que poderia ser escolhida apenas uma delas.

A falta de segurança foi o fator apresentado pelos dois grupos como indicativo do que mais os incomodava na utilização das calçadas da cidade, lembrada igualmente por 56% de cada grupo. Em segundo lugar, o turista, visitante, lembrou de buracos nos passeios, com 24%, e em terceiro lugar dos carros estacionados sobre as calçadas, com 16%, enquanto que o residente em Salvador também destacou como o segundo maior incômodo a deficiente conservação das calçadas,

com 36%, e em terceiro lugar, com 28%, três aspectos: carros estacionados, dejetos de animais e passeios estreitos, sendo esses dois últimos fatores também relacionados pelos visitantes. Ambos os grupos identificaram, ainda, em menor número, camelôs, equipamentos públicos (postes de iluminação e telefones) e bancas de revistas.

Do total de pessoas ouvidas, 12% dos turistas não identificaram qualquer tipo de inconveniência nas calçadas de Salvador e apenas 8% dos residentes na cidade disseram que nada os incomodava na condição de pedestres pelas ruas da cidade.

Indagadas essas mesmas pessoas quanto ao que achavam da qualidade das calçadas, houve as seguintes respostas. Os turistas, em percentual de 12% identificaram-nas como excelentes, 52% como boas, 24% regulares, 8% péssimas e 4% não opinaram. Os residentes, por sua vez, assim se manifestaram: 4% vêem as calçadas de Salvador excelentes, 12% boas, 52% regulares e 32% péssimas.

Relativamente ao último item do questionário, a grande maioria dos residentes, no percentual de 68%, atribuiu à Prefeitura do Município o dever de conservação das calçadas. Os visitantes, em um percentual de 48% entenderam desse mesmo modo, sendo que 36% destes não emitiram opinião nesse aspecto.

Como evidencia a aplicação do questionário, as pessoas que utilizam as calçadas na via principal do bairro de Ondina, residentes em Salvador, têm percepção acerca de alguns aspectos desse espaço público, em grande parte, similar à dos não residentes, destacando-se a falta de segurança, aliada à má conservação, os principais entraves identificados como inibidores ao confortável uso das calçadas. Os residentes em Salvador, contudo, são mais críticos quanto à qualidade das calçadas, com 52% indicando serem regulares e 32% péssimas, ao passo que o turista, no percentual de 52%, as vê como boas e 24% regulares.

Embora os dados obtidos com a aplicação do questionário, em face da pequena quantidade da amostra, poderiam não refletir fidedignamente a percepção das pessoas quanto ao objeto pesquisado, contudo, como estão em sintonia com os dados resultantes das entrevistas – segundo os quais a grande maioria dos entrevistados indicaram diversos aspectos negativos relacionados ao uso das calçadas – permite-nos concluir que, de modo geral, as pessoas residentes em Salvador percebem que esse espaço público é deficiente, quer quanto a estrutura, quer quanto à má conservação e, principalmente, quanto à falta de segurança.

5.3 O LEGAL E O REAL

Comentando sobre as ruas da cidade de Salvador do início do século XX, Sampaio (1949, p.210) afirma que “a cidade de hoje é, assim, o refluxo do mau vezo, que tarde ou nunca se *cohibiu*”, conseqüência do mau costume de não serem obedecidas as leis que disciplinavam o uso do solo, mencionando que, apesar da existência de postura municipal, cada qual construía a sua casa e corria a sua cerca “à feição de suas comodidades e interesses”, arrematando que a cidade cresceu sob o influxo da “tolerância”, em detrimento da desejável “repressão” pelo descumprimento da lei (SAMPAIO, 1949, p.211).

Partindo dessas observações de Sampaio (1949) sobre a cidade de Salvador até o início do século passado, veremos como tem sido na atualidade a relação entre o que foi previsto na legislação municipal e o que efetivamente se concretiza quanto aos passeios da cidade.

Como visto no Capítulo 3, desde a primeira legislação sobre o tema até os dias atuais é do proprietário dos imóveis urbanos o dever de fazer e consertar as calçadas correspondentes à área em frente ao imóvel.

A primeira legislação do Município de Salvador fazendo referência ao que seria no futuro conhecido por “passeio” deu-se com o Código de Posturas do ano de 1829 (CAMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1830, p.2-seg.), embora ainda sem o desnível que veio existir posteriormente, prevendo que na edificação ou conserto de prédios o proprietário deveria calçar toda a frente do imóvel na largura de uma braça para a rua, no mesmo nivelamento da rua, sob pena de multa e de ser feito pelo Poder Público às custas do proprietário.

Em Postura do ano de 1848 (CAMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1830, p.101 - 101v.) restou estabelecida a obrigação de construir os “passeios” pelos proprietários das edificações, na largura correspondente ao tamanho das testadas dos prédios, com laje ou cantaria, aplicando-se multa para o descumprimento da obrigação e impondo-se fossem feitos à custa desses proprietários.

Ao longo do século XX diversas legislações de Salvador trataram das calçadas, ratificando a legislação do século XIX quanto ao dever do proprietário de construir e conservar os “passeios” em frente às edificações. Iniciando-se com o

Código de Posturas de 1920 – que previu, pela última vez na legislação municipal, o material a ser utilizado nas calçadas: pedra, laje, xadrez, mosaico, ladrinho ou cimento, sem estabelecer, contudo, qual a largura mínima a ser observada – e findando-se com o recente Plano Diretor da cidade, editado neste ano de 2008, segundo o qual as calçadas da cidade deverão ter largura entre três e cinco metros, ainda pendente de lei específica quanto a esse aspecto. Nesse meio termo, dentre outras, a lei n. 2.403, 1972 (CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1976, p.146), que previu que as rampas de acesso de veículos poderiam ocupar, a partir do meio-fio, até o máximo de 1/5 (um quinto) da largura do passeio, a Lei do Parcelamento do Solo Urbano, de 1982, que definiu largura mínima para as calçadas variando de um e meio a dois metros e meio e a Lei do Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo, LOUOS, de 1984, que previu largura mínima de dois metros a dois metros e meio.

Assim, vista de forma sintética a evolução da legislação de Salvador sobre as calçadas, vejamos, então, como têm sido aplicadas essas leis.

Diz-nos Yázigi (2000, p.337) que “a vida cotidiana mostra que há grande distanciamento entre os direitos escritos e o que efetivamente ocorre.”

Na cidade de Salvador, no que se refere às calçadas, notadamente sua utilização, confirma-se a observação de Yázigi (2000): há uma efetiva disparidade entre o legal e o real, e, o que é pior, deixando-nos a impressão de que o descaso com a previsão legal não tem maiores consequências para os infratores.

Embora seja dever do proprietário do imóvel construir e consertar a calçada contígua, rotineiramente não vem sendo observada essa previsão legal, causando graves transtornos aos pedestres.

Oportuno o registro quanto ao “Código de Polícia Administrativa do Município do Salvador”, instituído por meio da lei n. 5.503/99 (CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR, 1999). Esse diploma legal estabelece diversas regras quanto ao disciplinamento do uso das calçadas.

O artigo 47 desse Código determina que o responsável pela obra deve manter limpas as partes reservadas para trânsito de pedestres e o artigo 50 proíbe a ocupação de logradouro público com resíduos de construções. No entanto, ao longo da pesquisa observou-se que normalmente as calçadas em frente aos imóveis que estão sendo edificados são ocupadas com entulho e material de construção.

Embora o artigo 150 estabeleça que as atividades em logradouros públicos deverão preservar a livre circulação dos pedestres, evidenciou a pesquisa um abuso do particular no uso indevido das calçadas para atividades comerciais, sem o desejável disciplinamento pelo Poder Público municipal, verificando assim uma privatização do espaço público em detrimento do pedestre. Podemos citar como exemplo duas imagens obtidas na pesquisa: uma, na Estrada da Liberdade, no bairro da Liberdade, em que comerciantes regularmente estabelecidos expõem suas mercadorias sobre as calçadas impedindo a passagem de pessoas sobre as calçadas; outra, obtida na Avenida Tancredo Neves, em que para expor cartazes com propaganda foi tomada a metade da calçada com a estrutura de sustentação, situação essa que perdura há alguns anos.

Estrada da Liberdade



Av. Tancredo Neves



Figura 102 – Utilização indevida das calçadas por particulares para fins comerciais no bairro Liberdade e na Av. Trancredo Neves

Fotografia: Francisco Lacerda Brito, mar./2007 e fev./2007

Registre-se, ainda, que desde o ano de 1972, há legislação na cidade de Salvador limitando o desnível das rampas de acesso às edificações a um quinto da

largura das calçadas. A pesquisa evidenciou que, via de regra, essa norma não é cumprida. A título de exemplo podemos citar um trecho de calçada da Estrada da Liberdade, onde o proprietário utilizou toda a calçada como rampa e degraus de acesso ao seu imóvel, impedindo ao pedestre a utilização da calçada no seu ir e vir, restando-lhe apenas o leito da rua, conforme evidencia a imagem da figura 103.



Figura 103 – Estrada da Liberdade: utilização da calçada com rampa e degraus
Fotografia: Francisco Lacerda Brito, mar./2007.

Ressalte-se que, pelo estado da construção, cuida de uma obra com alguns anos de existência, localizada não em uma via secundária, mas na principal avenida do bairro da Liberdade, e mesmo assim, diante de tão evidente agressão ao direito de livre acesso dos pedestres às ruas da cidade, o Poder Público municipal não usa de seu poder de polícia para fazer cumprir a Lei.

Esse desrespeito à lei quanto às rampas de acesso às garagens ficou evidenciado em todos os locais pesquisados. Em um luxuoso hotel na Avenida Oceânica, no bairro de Ondina, a rampa de acesso para veículos toma quase a totalidade da calçada, restando essa invasão mais evidenciada quando do período carnavalesco, onde toda a área privada é tomada por camarotes. (Figura 104).

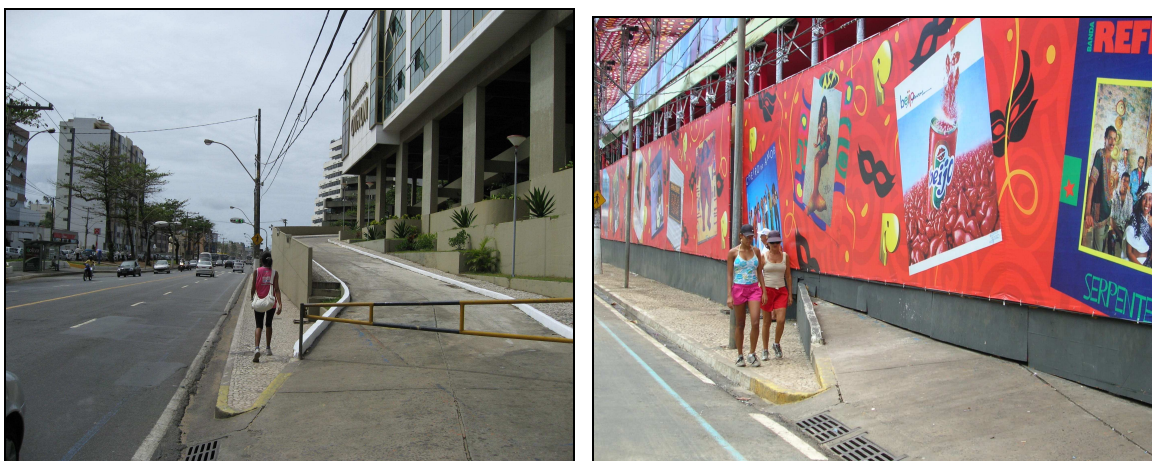


Figura 104 – Bairro de Ondina - Avenida Oceânica: utilização da calçada com rampa de acesso para veículos

Fotografia: Francisco Lacerda Brito, ago./2007 e fev./2008.

Citemos, ainda, um fato observado durante o carnaval de 2008, no bairro de Ondina, que é emblemático para a cidade de Salvador. Na Rua Ranulfo de Oliveira, que serve de ligação entre esse bairro e a Avenida Centenário, e dá acesso ao local onde desfilam trios elétricos, o órgão de trânsito da cidade, antes do início do carnaval, sinalizou com placas proibindo estacionar ao longo da rua. Esperava-se, com essa medida, diminuíssem os enormes engarrafamentos de veículos no local nas noites do carnaval e, certamente, melhorasse o acesso aos pedestres que dispunham apenas de uma estreitíssima calçada. Ocorre que já na primeira noite da festa carnavalesca as placas de trânsito foram simplesmente viradas para o lado, deixando de existir a “incômoda” proibição. Com isso, pôde-se estacionar livremente no local, inclusive, sobre a quase inexistente calçada, como se pode verificar pelas imagens da figura 105.



Figura 105 – Rua estreita, que serve de ligação entre o Bairro de Ondina e a Avenida Centenário – estacionamento no período do Carnaval

Fotografia: Francisco Lacerda Brito, fev./2008.

Enquanto durou a festa carnavalesca, as placas de trânsito permaneceram viradas e diariamente estacionou-se “normalmente” no local, sem o desejável exercício do poder de polícia pelo órgão municipal de trânsito. Restou aos munícipes “pagarem a conta” da criação, confecção, colocação e retirada de placas de trânsito sem nada usufruírem dos benefícios almejados.

Assim, tendo-se por referência a legislação urbanística da cidade do Salvador sobre as calçadas, apesar de haver disciplinamento quanto à construção, dimensionamento, conservação e uso, com as conseqüentes penalidades para hipóteses de descumprimento, constata-se uma total omissão do Poder Público objetivando fazer cumprir a legislação existente.

5.4 A RUA, A CALÇADA E O PEDESTRE

Tratando da circulação dos pedestres no centro da cidade de Salvador, na década de 1950, diz Santos (1959, p.124) que se dava sem nenhuma disciplina, chegando a se tornar perigosa, em certos lugares:

O comércio, os gabinetes médicos, os salões de beleza, outros ‘serviços’ e também o simples trottoir elegante dos fins de tarde na Rua Chile atraem uma multidão de pessoas que se sucedem em um vaivém incessante. Por um lado, a função de verdadeira encruzilhada realizada no centro urbano provoca uma circulação considerável de pedestres, entre os pontos de parada que ao mesmo tempo são pontos de correspondência. Uma aproximação pessimista entre 17,30 horas e 18,30 horas atribui a passagem de 30.000 pessoas a pé, pela Rua Chile e cerca de 35.000 pelo Taboão.

Para agravar ainda mais o trânsito dos pedestres, informa também Santos (1959, p.125) que os veículos ficavam estacionados sobre os passeios, ressaltando que “atravessar a pé a Rua Chile, após as 17 horas, na hora do *rush*, não é coisa fácil”.

Nesse universo envolvendo o automóvel e o pedestre, Palen (1975?, p.116) destaca a importância do automóvel na evolução espacial urbana, na medida em que mudou a configuração do espaço das cidades, ao dar uma nova mobilidade aos moradores e permitir, e mesmo encorajar, a ocupação de regiões previamente inacessíveis na periferia.

Contudo, a relação pedestre e automóvel não tem sido pacífica na cidade de Salvador, quer pela perda cada vez mais freqüente do espaço público destinado ao pedestre, com o estreitamento das calçadas em benefício do alargamento do leito carroçável, quer pela indevida utilização das calçadas como estacionamento desses

veículos, este último, bem mais grave, porque impede o pedestre de utilizar a calçada forçando-se quase sempre a andar pelo leito da rua, fato esse já observado por Milton Santos na década de 1950. A propósito, Scheinowitz (1998, p.153) ao cuidar da largura das calçadas, da orla marítima de Salvador, afirma: “fez-se uma escolha para uma civilização desenfreada do carro.”

Observa Serpa (2007a, p.38), *apud* TUAN, que no início do século XX “o andar a pé”, modo de transporte predominante até então, foi substituído gradualmente pelo automóvel, transformando “o aspecto e a configuração espacial das cidades”, onde “cenários de rua passam a ser percebidas cada vez mais do interior dos veículos”, destacando que, “na cidade do automóvel”, atual, “os pedestres recebem pouca consideração: algumas ruas não têm calçadas, outras são extensas artérias que se adequam melhor à velocidade dos carros que ao andar a pé”, acrescentando, ainda:

O automóvel influencia e influenciou o desenho das cidades, assim como suas formas de percepção e apropriação social. Não só os motoristas e usuários dos veículos particulares percebem e se apropriam de modo diferenciado do espaço urbano, mas também os pedestres, que se adaptam (ou tentam se adaptar) aos percalços impostos ao seu cotidiano pelo automóvel. Parece, de fato, não haver mais espaço para andar a pé na cidade contemporânea, devido às facilidades concebidas para o automóvel e a circulação de mercadorias. (SERPA, 2007a, p. 38).

Nesse aspecto, há uma enorme desvantagem do pedestre em relação ao automóvel na cidade de Salvador, notadamente quando o espaço das calçadas é tomado como estacionamento, fato esse observado em todas as áreas abrangidas na pesquisa.

Informa, ainda, Serpa (2007a, p. 39), citando Yázigi (2000), que a cada cinco mortes no trânsito na cidade de São Paulo, três são de pedestres, vítimas de atropelamentos, representando 60%, enquanto que nos países economicamente ricos essa taxa é de 30%.

Notícia Rocha (2003a, p. 49) que em Salvador, no ano de 2001, foram registrados 5.400 acidentes de trânsito com vítimas, resultando em 6.251 feridos e 376 mortos, enquanto que, em relação aos pedestres, foram 2.525 feridos (46,76%) e 188 mortos (50%).

Segundo o Anuário Estatístico do DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito) para o ano de 2005: a) Salvador tinha uma frota de 441.171 veículos, sendo 334.217 automóveis (75,76%) e 8.276 ônibus e micro ônibus (1,87%), para

uma população estimada de 2.673.560 pessoas, representando um índice de motorização de 16,5 (veículos / 100 habitantes), em uma média nacional 31,1; b) houve na cidade 5.149 acidentes automobilísticos com vítimas, com 6.336 vítimas não fatais e 212 fatais, totalizando 6.548 pessoas, das quais 2.261 eram pedestres, em um percentual de 34,53%, sendo 2.157 (34,04%) vítimas pedestres não fatais e 104 (49,06%) vítimas fatais.

Constata-se que em Salvador, no ano de 2005, os acidentes fatais de trânsito envolvendo pedestres continuam em torno de 50% dos acidentes com vítimas, bem superior, portanto, à taxa de 30% dos países ricos.

Relativamente aos pedestres acidentados no trânsito, comparando-se com o total de vítimas, Salvador, com 34,53% no ano de 2005, detém o maior percentual das grandes capitais brasileiras. Segundo o mesmo Anuário Estatístico, Belo Horizonte apresentou em 2005 um percentual de 21,68%; Curitiba, de 15,59%; Fortaleza, de 19,30%; Porto Alegre, de 18,69%; Rio de Janeiro, de 28,40% e São Paulo, de 22,68%.

O elevado percentual de pedestres acidentados em Salvador em relação ao número de vítimas no trânsito, bem superior à média das outras grandes capitais brasileiras, e mais que o dobro de Curitiba, evidencia uma grave deficiência nos espaços públicos destinados a eles, constatando-se que o pedestre em Salvador, ao ser deslocado para o leito da rua – quer pela má conservação das calçadas, quer por ser estreito o passeio ou até inexistente, quer também pela indevida ocupação por particulares em atividades empresarias ou como estacionamento de automóveis – tem sofrido graves conseqüências, com o elevado número de acidentados no trânsito. Assim, o “costumeiro” andar pelo leito da rua na cidade de Salvador, identificado na pesquisa, em uma desproporcional disputa com os automóveis, tem provocado acidentes ao pedestre em um número muito superior ao verificado nas demais grandes capitais brasileiras, tornando evidente a ineficiência de políticas públicas locais quanto a esse tema.

A propósito, ainda no início da década de 1960 Jacobs (2003, p.5-6) observava que embora o automóvel fosse rotulado como vilão no uso do espaço urbano, via-o como sintoma da incompetência dos planejadores urbanos:

Os automóveis costumam ser convenientemente rotulados de vilões e responsabilizados pelos males das cidades e pelos insucessos e pela inutilidade do planejamento urbano. Mas os efeitos nocivos dos automóveis são menos a causa do que sintoma de nossa incompetência do desenvolvimento urbano. Claro que planejadores, inclusive engenheiros de

tráfego, que dispõem de fabulosas somas em dinheiro e poderes ilimitados, não conseguem compatibilizar automóveis e cidades. Eles não sabem o que fazer com os automóveis nas cidades porque não têm a mínima idéia de como projetar cidades funcionais e saudáveis – com ou sem automóveis. As necessidades dos automóveis são mais facilmente compreendidas e satisfeitas do que as complexas necessidades das cidades, e um número crescente de urbanistas e projetistas acabou acreditando que, se conseguirem solucionar os problemas de trânsito, terão solucionado o maior problema das cidades. As cidades apresentam preocupações econômicas e sociais muito mais complicadas do que o trânsito de automóveis. Como saber que solução dar ao trânsito antes de saber como funciona a própria cidade e de que mais ela necessita nas ruas? É impossível.

Sobre o “andar a pé” pelas cidades, oportuna a observação de Yázigí (2000, p. 359): “não adianta lamentar que só em Paris ou Veneza é que se consegue andar a pé, se a opção política, apesar de oscilativa, pendeu preferencialmente sobre a circulação automotiva, nos últimos trinta anos.”.

Notícia Tuan (1980, p. 215) que a partir do século XVII, em Londres, houve menos oportunidade de mistura entre ricos e pobres nas ruas, sendo que, anteriormente, “pessoas das diferentes classes sociais se acotovelavam indiscriminadamente nas ruas e praças”, mas a partir daquele século “o rico, sempre que podia, viajava em carruagens pelo meio da rua, enquanto a massa dos cidadãos andava a pé”.

Em Salvador, essa separação entre ricos e pobres nas ruas da cidade, antes do surgimento do automóvel, dava-se com o uso de serpentina e, posteriormente, com a cadeirinha de arruar, relatando Querino (1922, p.101 e 102) que a cadeira era privilégio das pessoas mais ricas da cidade como símbolo distintivo de abastança, observando que em uma simples visita na mesma rua à vizinhança não se dispensava o veículo. Essa separação continua nos dias atuais, segundo constatação da pesquisa, merecendo relevo, a título de exemplo, o Corredor da Vitória, território da cidade de Salvador em que há uma grande concentração de pessoas economicamente ricas, mas as calçadas locais não são utilizadas pelos moradores, o que certamente influencia na baixa qualidade desse espaço público.

Opina Gomes (2002, p.184) que o uso do transporte particular nas cidades brasileiras é quase a regra para os que têm condições de ter um carro. Quando a garagem é interior e a saída se faz por meio de portas automáticas, como ocorre com muitos prédios nas grandes cidades, ao sair à rua “já estamos devidamente protegidos por nossas carapuças privadas”. Com isso, as cidades aumentam cada

vez mais os espaços para a circulação dos carros particulares, em detrimento de outros usos para o espaço público (GOMES, 2002, p.184).

Sobre o automóvel na cidade contemporânea Serpa (2007a, p. 39) o identifica como “objeto de atração e desejo”, o que ocorre de forma semelhante com condomínios residenciais fechados e *shoppings centers*, inicialmente, “ideal das elites” que alcança na atualidade todas as camadas da população, certamente, também, como símbolo de proteção e segurança.

Especificamente quanto ao uso das calçadas e sua relação com segurança, por ser muito pertinente e atual, utilizaremos algumas considerações de Jane Jacobs (2003).

Afirma Jacobs (2003, p. 30) que “as cidades grandes estão, por definição, cheias de desconhecidos”, mas “o principal atributo de um distrito urbano próspero é que as pessoas se sintam seguras e protegidas nas ruas em meio a tantos desconhecidos”, até mesmo porque “quando temem as ruas, as pessoas as usam menos, o que torna as ruas ainda mais inseguras”. Segundo a mesma autora, a ordem pública “é mantida fundamentalmente pela rede intrincada, quase inconsciente, de controles e padrões de comportamentos espontâneos presentes em meio ao próprio povo e por ele aplicados.” (JACOBS, 2003, p.32).

Apointa Jacobs (2003, p.35-36) três características de bairros prósperos, no quesito segurança: primeira, “deve ser nítida a separação entre espaço público e espaço privado”, de forma que os espaços públicos e privados não devam se misturar, como observado nos subúrbios e conjuntos habitacionais das cidades pesquisadas pela autora; segunda, “devem existir olhos para a rua”, que seriam os olhos daqueles que poderiam ser chamados de proprietários naturais da rua, sugerindo que os edifícios deveriam estar voltados para a rua, pois assim melhor garantiria a segurança tanto dos moradores quanto dos estranhos, evitando-se fundos ou lados mortos para a rua; terceira, “a calçada deve ter usuários transitando ininterruptamente”, que teria o efeito de aumentar os olhos voltados para a rua, o maior tempo possível, tanto dos que por ela trafegam quanto dos que estão dentro dos edifícios, que encontram motivo para observar as calçadas, já que “ninguém gosta de ficar na soleira de uma casa ou na janela olhando uma rua vazia [...]” (JACOBS, 2003, p.36).

Assevera Jacobs (2003, p.36) que “é inútil tentar esquivar-se da questão da insegurança urbana tentando tornar mais seguros outros elementos da localidade, como pátios internos ou áreas de recreação cercados”, até mesmo porque “nenhuma pessoa normal pode passar a vida numa redoma.”

Gomes (2002, p186), por sua vez, destaca o crescimento de “ilhas utópicas”, para designar os condomínios residenciais fechados, caracterizados por “ambientes cada vez mais homogêneos e isolados”, um “arremedo de cidade”, onde o homem público procura se reproduzir em um espaço privado ou ainda, “o espaço público é recriado em esferas menores e privativas”, recusando-se “a conviver dentro de uma sociedade variada e multifacetada.” (GOMES, 2002, p.187).

Ainda sobre o tema, segurança e condomínios fechados, são interessantes as ponderações de Schweizer (2000, p.22)

Nos bairros de classe alta e média alta foram instituídas equipes de guardas de vigilância pagos pela própria população, fechando ruas, colocando guaritas e tomando medidas para coibir o roubo e a violência física contra as pessoas. Os bairros de classe média baixa e os assentamentos espontâneos (favelas e outros) ficam à mercê de traficantes e de organizações criminosas que fazem impossível a vida civilizada da cidadania local.

Por não acreditar ser possível forçar as pessoas a utilizar as ruas sem motivo, como do mesmo modo também não podem as pessoas ser forçadas a vigiar as ruas, então, como forma viável de manter os olhos voltados para a rua, e como requisito básico da vigilância, segundo Jacobs (2003, p.37), seria manter “um número substancial de estabelecimentos e outros locais públicos dispostos ao longo das calçadas”, inclusive, que esses estabelecimentos - com lojas, bares e restaurantes - e locais públicos fossem utilizados de noite.

A ocupação do tecido urbano dessa forma daria às pessoas motivos concretos para percorrer as calçadas passando por trechos que, em si, não têm interesse para uso público, mas terminam por ter sempre pessoas circulando por ser caminho para outro lugar, sendo que um comércio bem variado levaria as pessoas a circularem por todo o local (JACOBS, 2003, p.37), afinal, “uma rua viva sempre tem tanto usuários quanto meros espectadores”, pontifica Jacobs (2003, p.38).

Se a tese de Jacobs (2003) estiver correta, e efetivamente parece estar, a concentração de lojas em um lugar fechado, como se dá nos denominados *shopping centers* da cidade de Salvador e de outras médias e grandes cidades brasileiras, ao

invés de propiciar a segurança anunciada, é fonte de insegurança, visto que as regiões residenciais ficam quase que desprovidas de lojas, bares e restaurantes ao longo de suas calçadas, havendo o esvaziamento das ruas, e, por conseguinte, provoca a ausência de olhos para as ruas, tornando-as inseguras.

Especificamente sobre a esses centros comerciais e culturais intra muros, também é bastante pertinente a visão de Jacobs (2003, p.2-3) “os *shopping centers* monopolistas e os monumentais centros culturais, com o espalhamento das relações públicas, encobrem a exclusão do comércio – e também da cultura – da vida íntima e cotidiana das cidades.”

As ruas do bairro Jardim Apipema, no entorno do bairro de Ondina, na parte mais alta daquele território, fornecem um bom exemplo para a constatação de Jacobs (2003). Fruto de loteamento dos anos de 1950 são ruas eminentemente residenciais, não havendo uma única loja, nem mesmo uma pequena barraca de frutas. Restaurantes ou bares, também não.

Os idealizadores desse loteamento planejaram uma larga avenida no entorno do então loteamento, ligando a Avenida Presidente Vargas (atual Avenida Oceânica) na região do bairro de Ondina à Avenida Centenário, que une o bairro da Barra ao Dique do Tororó. Essa avenida contornaria o imóvel da Santa Casa de Misericórdia onde está instalado o cemitério do Campo Santo.



Figura 106 – Salvador: Jardim Apipema
Fonte: Prefeitura Municipal de Salvador (1977).

Como houve omissão do Poder Público e não foi construída essa avenida, o local foi ocupado com moradias não planejadas, consolidando-se daí o território denominado Calabar.

Embora todo o espaço do loteamento Jardim Apipema esteja construído, sendo a grande maioria com edifícios de apartamentos com 10 ou mais andares, concentrando, assim, número considerável de moradores, as calçadas ficam praticamente vazias durante o dia; raramente se encontra um pedestre. Ao anoitecer, há um completo esvaziamento da rua e suas calçadas, ocupadas apenas por um ou outro pedestre. A insegurança é reinante no local, sendo constantes os assaltos a pedestres, tanto ao dia quanto à noite.

As calçadas da parte alta desse bairro medem um pouco mais de um metro de largura e não bastasse esse exíguo espaço, parte é ocupada por plantas ornamentais, algumas com espinhos, e cestos para lixo, além de árvores e equipamentos urbanos, como postes e telefones públicos. Resta aos pedestres somente o leito da rua, a dividir esse espaço com os automóveis.

O loteamento Jardim Apipema é um exemplo do descaso do Poder Público de Salvador para com a questão relacionada às calçadas e, em última análise, aos habitantes da cidade, que têm o direito a um espaço urbano que lhes permita usar a cidade em sua plenitude.

Curiosamente, na década de 1910, a Rua Chile foi parcialmente destruída (VASCONCELOS, 2002, p.291) para propiciar o alargamento da rua e suas calçadas, contudo, passados quarenta anos, na década de 1950 o mesmo Poder Público autoriza um loteamento, no caso, Jardim Apipema, com ruas tão estreitas, quase tanto quanto a outrora Rua Chile e demais ruas da antiga área central da cidade.

Oportuna a lição de Silva (2003, p.114) de que “é fundamental pensar a cidade visando a construção de um projeto sócio-espacial eficiente e justo para a sua totalidade”, projeto esse, segundo o mesmo autor, que assegure desenvolvimento com inclusão e formas compatíveis de governança urbano-regional unindo a sociedade como um todo; os três setores: setor público, setor privado e o setor da sociedade civil organizada.

Por fim, merece destaque um exemplo da atuação do Poder Público municipal quanto aos passeios da cidade, no momento atual.

A Rua Coronel Almerindo é uma rua constituída por um só quarteirão, com duas pistas para automóveis e um canteiro central, perpendicular à Avenida Tancredo Neves até tocar o rio Camurujipe, no novo centro econômico da cidade. A circulação de pedestres dava-se somente pelas calçadas próximas aos edifícios, sendo que o canteiro central tinha função apenas de separação das duas pistas. Certamente por ausência de uma função específica para esse canteiro, foi instalado no seu centro uma caixa metálica do serviço telefônico, além de árvores.

Recentemente, com a inauguração nas proximidades de um grande centro de compras, o *Shopping Salvador*, essa rua passou a ter a função de ligar o empreendimento comercial com a avenida, inclusive, o lado oposto da avenida. Para tanto, construiu-se uma bela ponte sobre o rio e, no outro extremo, uma passarela sobre a avenida, que se ligam por meio do canteiro central da rua.



Figura 107 – Avenida Tancredo Neves - *Shopping Salvador* - Rua que liga o empreendimento comercial com a avenida

Fotografias: Francisco Lacerda Brito, maio/2008.

Ocorre que o Poder Público municipal “esqueceu-se” de liberar esse espaço público para a circulação dos pedestres, continuando no local os mesmos equipamentos. Apenas a existência da caixa telefônica já comprometeria seriamente o trânsito das pessoas, que teriam que contorná-la. Ocorre que, tornando ainda mais vulnerável o pedestre, comerciantes ambulantes apoderaram-se da área ao redor da caixa telefônica sendo totalmente obstruído o local, que deveria ser público.

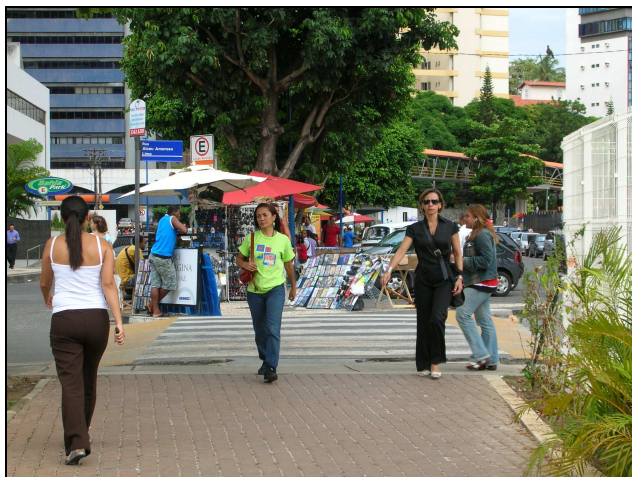


Figura 108 – Avenida Tancredo Neves proximidades do *Shopping Salvador*.

Fotografia: Francisco Lacerda Brito, maio / 2008.

Associado à privatização de parte do canteiro central, as laterais desse canteiro são utilizadas para estacionamento de veículos. A movimentação de pedestres no local é intensa durante o funcionamento do *shopping*. Resta ao pedestre andar pelo leito da rua, muitas vezes contornando os veículos estacionados.

Passado um ano da inauguração do *Shopping Salvador*, até maio de 2008, esse cenário continuava na mais absoluta “normalidade”.

Dessas constatações, não deixam de ser pertinentes e ainda atuais as observações de Jane Jacobs (2003, p.6):

Talvez nos tenhamos tornado um povo tão displicente, que não mais nos importemos com o funcionamento real das coisas, mas apenas com a impressão exterior imediata e fácil que elas transmitem. Se for assim, há pouca esperança para nossas cidades e provavelmente para muitas coisas mais em nossa sociedade. Mas não acho que seja assim.

Assim, com o aumento considerável da população urbana de Salvador nas últimas décadas, torna-se premente a remodelação dos espaços públicos, dentre eles os passeios, estes, com estrutura e segurança necessárias e suficientes para uma confortável circulação e lazer de seus habitantes.

6 CONCLUSÃO

Com a pesquisa ora concluída, sobre a relação dos habitantes de Salvador com suas calçadas, na atualidade, com ênfase no Direito, objetivou-se examinar se é assegurado aos seus usuários o direito de usufruírem desse espaço público de forma plena, sem obstáculos impostos quer por particulares, quer pelo próprio Poder Público.

Os bens públicos, de acordo com a legislação brasileira (Código Civil, artigo 99), são divididos em três grupos: os de uso especial, que têm como principal característica serem privativos da administração pública, destinados ao funcionamento dos órgãos que a compõem, os dominiais, que integram o patrimônio da administração pública, mas não têm finalidade específica, razão porque podem ser alienados e, por último, os bens de uso comum do povo, como rios, mares, estradas, praças e ruas.

A calçada, espaço integrante da rua destinado aos pedestres, embora bem público por definição legal, quase sempre encerra a idéia de apropriação pelo usuário do bem imóvel em frente do qual é instalada, certamente, por ser o elemento de ligação entre a casa, como propriedade privada que é, e o leito da rua, espaço eminentemente público.

Vimos que a legislação do município de Salvador sempre impôs ao proprietário do imóvel urbano fazer e consertar a calçada (passeio) em frente ao imóvel. Essa imposição já era observada no Código de Posturas de 1829, que determinava que o proprietário deveria calçar (calçamento) toda a frente do seu imóvel edificado ou consertado, seguindo o mesmo nivelamento e padrão da “calçada geral”, sob pena de multa.

Por meio de pesquisa de campo, em locais representativos da cidade, pôde-se constatar que, de modo geral, a especificação, qualidade, estrutura e funcionalidade das calçadas se assemelham, apesar do distanciamento econômico entre o centro antigo e o centro moderno e também entre o bairro da Liberdade, a região do bairro da Graça e o bairro de Ondina, sendo a Liberdade representativa de um local com predominância de pessoas com baixo poder aquisitivo, enquanto que nos dois últimos preponderam habitantes economicamente com alto poder aquisitivo.

As calçadas do centro moderno, tomando-se por amostragem as áreas analisadas da Avenida Tancredo Neves, da Rua Marcos Freire e da Rua Coronel Almerindo, agridem de forma muito evidente o direito consagrado na Constituição brasileira de livre locomoção das pessoas, na medida em que ou apresentam buracos no piso, ou são estreitas, ou têm equipamentos públicos e particulares indevidamente dispostos ao longo dessas calçadas, que causam sérios transtornos aos pedestres, exigindo-se, destes, atenção redobrada para evitar acidentes em uma simples caminhada, sendo muito semelhantes às do núcleo do antigo centro da cidade, apesar deste último encontrar-se decadente, em contraposição a pujança econômica do outro centro.

As calçadas da Rua da Graça, do bairro de mesmo nome, por sua vez, aparentemente permitiriam um confortável uso pelos pedestres, por serem bem conservadas e limpas, com estrutura plana sem deformações e largura média de dois metros e meio, tendo comércio quase inexpressivo sobre os passeios e presença mínima de ambulantes. Contudo, ao longo do dia estacionam-se veículos sobre essas calçadas obrigando o pedestre a andar pelo leito da rua em alguns trechos. Nesse último aspecto, quanto à funcionalidade, essas calçadas assemelham-se com as da Estrada de Liberdade, no bairro da Liberdade, visto que como estas são ocupadas por comerciantes formais e informais, em alguns trechos as pessoas ficam impedidas de usarem esse espaço público sendo compelidas a andarem pelo leito da rua, do mesmo modo como ocorre na Rua da Graça. Esses espaços urbanos diferenciam-se apenas quanto à estrutura e qualidade, visto que as da Liberdade são mal conservadas, com remendos e buracos ao longo dos passeios.

Por outro lado, evidenciou a pesquisa que as calçadas do Corredor da Vitória, contíguo à Rua da Graça, contrastam com o grande poder econômico de muitos de seus moradores, especialmente daqueles que habitam edifícios com teleféricos para a Baía de Todos os Santos. Curiosamente, essas calçadas assemelham-se, em parte, com os passeios da Rua do Curuzu, no bairro da Liberdade, caracterizado por construções de baixo padrão construtivo e pessoas economicamente pobres. Apesar de terem largura com três metros e revestidas com pedras portuguesas, os passeios do Corredor da Vitória padecem da má conservação, com muitas pedras soltas e alguns trechos com buracos expostos, como evidenciou a pesquisa no capítulo

quatro, mostrando-se não recomendável para uso esses trechos danificados, da mesma forma que a Rua do Curuzu nos trechos em que as calçadas ou são muito estreitas, com cerca de 50 centímetros, ou estão ocupadas por atividades comerciais de particulares, além de servirem como estacionamento de automóveis.

Constatou-se na pesquisa que as pessoas andam pelo leito da rua, disputando esse espaço com os automóveis, por ausência de passeios confortáveis para a circulação, com muitos obstáculos facilmente identificáveis: normalmente são estreitos, é comum a existência de degraus, postes de iluminação e de outros usos muitas vezes no meio da calçada, comércio ambulante, e, muito mais grave ainda a invasão das calçadas por automóveis. Por falta de espaço nas calçadas, só resta ao pedestre o leito da rua.

Vimos que, na delimitação do espaço público destinado aos pedestres e aos veículos, as pessoas que têm um maior poder aquisitivo usam como transporte quase que exclusivamente seus automóveis, passando as calçadas a serem utilizadas predominantemente pelas pessoas de baixa renda, tendo como consequência o desleixo na conservação do piso das calçadas, possivelmente porque as pessoas com menor poder aquisitivo pouco exercem seu direito de exigir essa conservação. Mesmo onde o dimensionamento das calçadas e a conservação do piso encontram-se adequados para uma circulação confortável, a tradição interfere de tal modo nesse espaço, com uso indevido e sujeira, dentre outros inconvenientes, que aliados à crescente falta de segurança, dificultam ou até mesmo inviabilizam o livre acesso das pessoas, provocando o paulatino abandono das calçadas, em troca por espaços privados em centros comerciais fechados.

Acreditávamos, no início da pesquisa, que a deficiência na estrutura, a má conservação das calçadas, a sujeira e a falta na segurança, identificados em estudo preliminar, provocavam, paulatinamente, o abandono das calçadas na cidade de Salvador, agredindo o direito de uso a esse espaço e o direito de ir e vir das pessoas, sem ser perceptível aos seus moradores.

Verificou-se, por meio das entrevistas e da aplicação de questionário, que os usuários das calçadas, de modo geral, compartilham de preocupações semelhantes. Entendem que as calçadas não têm boa qualidade para a finalidade a que se destinam, encontrando-se mal conservadas e que há uma ocupação indevida por particulares, agravada pelo uso desse espaço público como estacionamento de

veículos, causando prejuízo ao pedestre no seu direito de livremente circular pela cidade.

Constatou-se, também, que as pessoas residentes em Salvador, apesar de terem a percepção de que os passeios são deficientes para uso pelo pedestre e que não acham normal a ausência de passeios livres, contudo, se acostumaram com a situação reinante: se não tem calçada, vai para o leito da rua. Reconhecem a indevida ocupação das calçadas por particulares, mas ninguém reclama, “até mesmo porque a gente se acostuma com esta falta de educação”, como ressaltado por um entrevistado ou, ainda, “se você não pode fazer nada, é melhor deixar pra lá”.

Há um consenso, equivocado, evidenciado nas entrevistas e questionários, de que a manutenção e conservação das calçadas deveria ser uma atribuição dos órgãos públicos, enquanto que, na realidade, esse dever é do particular, segundo a legislação do Município sobre essa matéria. Esse desconhecimento do munícipe acerca de seu dever de cuidar das calçadas é um fator que certamente tem contribuído para o agravamento do péssimo estado de conservação dos passeios da cidade.

Segundo dados da SUCOM - Superintendência do Controle e Ordenamento do Uso do Solo do Município de Salvador, constantes de relatório interno daquela Superintendência (embora não publicado, mas foram disponibilizados alguns dados para a pesquisa), no ano de 2007 foram realizadas 4.777 notificações no âmbito da SUCOM, destas, 650 relativas a recuperação de calçadas. Como resultado das notificações alusivas às calçadas, 49% dos imóveis notificados recuperaram as calçadas, 23% solicitaram ampliação de prazo, 17% atribuíram a degradação dos passeios a serviços incompletos realizados por concessionárias de serviços públicos e 13% não se manifestaram. Ao final, foram lavrados 330 autos de infração. No entanto, essas autuações ao proprietário de imóveis com calçadas degradadas não tem se mostrado eficazes porque atingem apenas um pequeno número de proprietários, ficando a grande maioria alheia ao grave problema identificado quanto aos passeios mal conservados, supondo ser atribuição do Poder Público, como demonstrou a pesquisa.

Dessa forma, mostra-se necessária a implementação, por parte da Prefeitura de Salvador, de políticas públicas destinadas à divulgação aos munícipes da

legislação existente sobre as calçadas, principalmente, quanto ao dever do proprietário do imóvel de construir, conservar as existentes e não pôr obstáculos físicos ao longo dos passeios, sob pena de multa, buscando controlar a utilização das calçadas para uso comercial, como bancas de revistas, barracas para venda de frutas, de doces e de alimentação, além de mercadorias diversas espalhadas sobre os passeios, inibindo o estacionamento de veículos, de forma que se fortaleça uma consciência coletiva de que passeios bem conservados, limpos e livres para utilização por pedestres poderão propiciar uma melhor qualidade de vida da população.

Essa divulgação das normas sobre as calçadas poderia ser feita diretamente para as pessoas em geral, de forma mais abrangente, por meio de anúncios e cartilhas, e também de forma mais detalhada para os agentes da sociedade civil que atuam nesse segmento como, a título de exemplo, CREA (Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura) e IAB (Instituto dos Arquitetos da Bahia). Contudo, uma campanha para publicidade da legislação sobre as calçadas, inclusive, de sanções decorrentes pela sua inobservância, somente alcançaria o resultado desejável se a própria Prefeitura Municipal desse o exemplo de manter bem conservadas as calçadas instaladas em terrenos públicos como praças, orla marítima e imóveis ocupados por órgãos do Município e também exigisse o mesmo quanto aos órgãos do Estado da Bahia e da União.

Como medida complementar à divulgação das normas jurídicas à sociedade, a Prefeitura deveria exigir de todos os infratores a observância da legislação que, uma vez não cumprida, a própria Prefeitura deveria realizar o serviço e cobrar do proprietário o valor acrescido de 30%, além de multa, conforme autoriza a Lei. Ressalte-se que não se identificou na pesquisa se em algum momento foi adotado esse procedimento pelo Poder Público municipal. Na atualidade, embora seja recomendável, é pouco provável que a Prefeitura realize esse serviço com recursos próprios porque teria dificuldade de receber judicialmente o valor correspondente com os acréscimos legais, devido a morosidade da Justiça, segundo constatou-se por meio de entrevistas em órgãos da Prefeitura Municipal. Com isso, o Município tem adotado o procedimento de emitir autos de infração como forma de pressionar os proprietários de imóveis para consertarem as calçadas, sem ônus para o Poder Público.

Ressalte-se que a legislação do Município relativamente às calçadas é bastante fragmentada, conforme se constatou no Capítulo 3, podendo este ser um fator que influencia negativamente em sua aplicação, existindo, inclusive, alguns temas relacionados aos passeios que não estão legalmente disciplinados ou se encontram defasados, como é o caso, respectivamente, do material a ser utilizado nas calçadas, permitindo ao proprietário do imóvel utilizar materiais que dificultam o trânsito de pedestres, como é o caso de grama, e do valor da multa pela não observância da Lei quanto a confecção ou conservação das calçadas, evidenciando que seria bastante oportuna uma nova legislação sobre essa matéria.

A propósito, se em decorrência da inadequação do material utilizado no passeio para uso do pedestre ou da má conservação provocar acidente em alguém, o proprietário do imóvel tem o dever legal de indenizar os prejuízos sofridos.

Constatou, ainda, que o Governo Municipal pouco utiliza o seu poder de polícia para coibir a ocupação indevida das calçadas, nem tampouco o exerce adequadamente para impor ao particular manter a calçada em bom estado de conservação, ficando essas atribuições quase que exclusivamente a critério do particular que, em geral, abusa do direito de uso desse espaço público.

Por fim, a pesquisa revelou que, embora seja assegurado na Constituição brasileira o direito de livre locomoção, as calçadas da cidade de Salvador não permitem aos seus usuários o exercício desse direito: o direito às calçadas da cidade.

REFERÊNCIAS

AMADO, Jorge. **Bahia de Todos os Santos: guia de ruas e mistérios**. 29. ed. Rio de Janeiro: Record, 1980.

ARAÚJO, Heloísa Oliveira de. **Inventário legislação urbanística de Salvador (1920-1966): as novas regras do jogo para o uso e o abuso do solo urbano**. 1992. Dissertação (Mestrado)-Universidade Federal da Bahia (UFBA), Faculdade de Arquitetura Salvador, 1992.

AZEVEDO, T. & LINS, E. **História do banco da Bahia, 1858-1958**. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1969.

AZEVEDO, Thales. **Povoamento da cidade do Salvador**. Salvador: Itapuã, 1969.

BAHIA. **Código de Posturas Municipais: Cidade do Salvador**. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1921.

_____. Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador – CONDER. **Estudo de uso do solo e transportes para Região Metropolitana de Salvador: Sistemas de Transportes**. Salvador, 1979.v. 5.

BASTOS, Celso Ribeiro; MARTINS, Ives Gandra. **Comentários à Constituição do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988**. São Paulo: Saraiva, 1989. v.2.

BRASIL. **Constituição (1988)**. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao88.htm>. Acesso em: 10 dez. 2006.

_____. **Leis Ordinárias (1979). Lei n. 6.766, de 19 de dezembro de 1979**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6766orig.htm>. Acesso em: 5 maio 2007.

_____. **Leis Ordinárias (2001). Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 28 nov. 2006.

_____. **Leis Ordinárias. Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm>. Acesso em: 15 jul. 2008.

CALMON, Pedro. **História da fundação da Bahia**. Salvador: Museu do Estado, 1949.

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR. **Atas da Câmara: 1751 – 1765**, Salvador: Câmara Municipal; Fundação Gregório de Matos, 1996.

_____. Decreto-Lei n. 701, de 9.3.1948. **Diário Oficial do Município**, Salvador, 9 mar.1948.

_____. Lei n. 1.038/60, de 15 de julho de 1960. **Diário Oficial do Município**, Salvador, 15 jul.1960.

_____. **Lei n. 1.855/66, de 5 de abril de 1966.** Código de Urbanismo e Obras do Município do Salvador. Salvador: S.V.O.P./D.U.E.D., 1966.

_____. **Lei n. 2.403/72, de 23 de agosto de 1972.** Institui o Código de Urbanismo e Obras do Município do Salvador: modificada pelas leis n. 2.682/75 e n. 2.744/75. Salvador: Secretaria de Urbanismo e Obras Públicas, 1976.

_____. Lei n. 3.200/82. **Diário Oficial do Município**, Salvador, 21 jun.1982.

_____. **Lei n. 3.276/83.** Disponível em: http://www.seplam.salvador.ba.gov.br/legisla/legurban/L3276-83_topo.htm. Acesso em: 7 jan. 2007.

_____. Lei n. 3.903/88. **Diário Oficial do Município**, Salvador, n. 289, f. 2-12, 26 e 27 jul.1988b.

_____. Lei n. 5.503/99. **Diário Oficial do Município**, Salvador, f. 2-16, de 18 fev.1999.

_____. **Lei n. 6.586/04, de 03 de Agosto de 2004. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDDU.** Salvador, 2004.

_____. **Lei n. 7.400/08:** Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDDU. Salvador, 2008. Disponível em: <http://www.seplam.salvador.ba.gov.br/lei7400%5Fpddu/conteudo/texto/lei7400-08.pdf>. Acesso em: 8 mar.2008.

_____. **Posturas da Câmara Municipal de 1829 a 1859.** Salvador, 1830. Manuscrito.

CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso. Segregação ocioespacial e dinâmica metropolitana. In: _____ (Coord.). **Como anda Salvador e sua Região Metropolitana.** Salvador: Edufba, 2006.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Comentários ao estatuto da cidade.** Rio de Janeiro: Lúmen Jures, 2005.

CASTELLS, Manoel. **A questão urbana.** São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CENTRO INTERDISCIPLINAR DE DESENVOLVIMENTO E GESTÃO SOCIAL - CIAGS. **Projeto qualidade ambiental das águas e da vida urbana em Salvador:** território – bairros. Disponível em: <http://www.gestaosocial.org.br/conteudo/nucleos/aguas/territorio-bairros>. Acesso em: 27 maio 2008.

CONDER - COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO ESTADO DA BAHIA. **Atlas do desenvolvimento humano da Região Metropolitana de Salvador.** Salvador: CONDER; PNUD; Fundação João Pinheiro, 2006. Acompanha versão em CD-ROM.

CONSELHO MUNICIPAL DE SALVADOR. **Livro de Posturas.** Salvador, 1897. Manuscrito.

DAMATTA, Roberto. **A casa & a Rua.** 5. ed. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito. **Anuário estatístico**. 2005. Disponível em: <<http://www2.cidades.gov.br/renaest/detalheNoticia.do?noticia.codigo=245>> Acesso em: 10 mar. 2008.

_____. **Frota por tipo/Município**. Disponível em: <<http://www2.cidades.gov.br/renaest/detalheNoticia.do?noticia.codigo=245>> Acesso em: 10 nov. 2008.

FERREZ, Gilberto; NAEF, Weston J. **Pioneer photographers on Brazil: 1840-1920**. New York: The Centre for Inter-American Relations, 1976.

FUNDAÇÃO GREGÓRIO DE MATOS (FGM). [Site institucional]. Disponível em: <<http://www.cultura.salvador.ba.gov.br/arquivo-historico.php>>. Acesso em: 29 mar.2008.

GARZEDIN, Aruane. **Calçadas de Salvador**: configurações espaciais e sociais do cotidiano. 1996. Dissertação (Mestrado de Arquitetura e Urbanismo)-Universidade Federal da Bahia (Ufba), Salvador, 1996.

GOMES, Paulo César da Costa. **A condição urbana**: ensaios de geopolítica da cidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

GOOGLE EARTH. [Site institucional]. Disponível em: <<http://www.google.com>>. Acesso em: 3 dez.2007.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2003. Tradução de: *The death and life of great american cities*.

LEAL, Geraldo da Costa. **Perfis urbanos da Bahia**: os bondes, a demolição da Sé, o futebol e os gallegos. Salvador: Santa Helena, 2002.

LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade**. 4. ed. São Paulo: Centauro, 2006. Tradução de: *Le droit à la ville*.

LYRA FILHO, Roberto. **O que é Direito**. 11. ed. São Paulo: Brasiliense, 1990.

MARTINS, Francisco Gonçalves. **Falla que recitou o presidente da provincia da Bahia, n'abertura da Assembléa Legislativa da mesma provincia em 1. de março de 1850**. Bahia: Typ. Constitucional, 1850. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/113/index.html>> Acesso em: 20 ago.2007.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história**: suas origens, transformação e perspectiva. São Paulo: Martins Fontes, 2004. Tradução de: *The city in history*.

PALEN, J. John. **O mundo urbano**. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, [1975?].

PINHEIRO, Eloísa Petti. **Europa, França e Bahia**: difusão, e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador). Salvador: Edufba, 2002.

PINTO, Victor Carvalho. **Direito urbanístico**: plano diretor e direito de propriedade. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.

PITA, Sebastião da Rocha. **História da América Portuguesa**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1976.

PLANEJAMENTO e território: ensaios sobre a desigualdade. **Cadernos IPPUR/UFRJ**, Rio de Janeiro: PD&A, ano 1, n. 1, jan./abr.1986.

PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR. **A Bahia de ontem e de hoje**. Salvador, 1953.

_____. **Álbum-lembraça da exposição iconográfica e bibliográfica bahiana**. Salvador, 1953.

_____. **Inventário de loteamentos**. Salvador, 1977.

PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR. Órgão Central de Planejamento – OCEPLAN. **EPUCS – uma experiência de planejamento urbano: PLANDURB**. Salvador, 1976. (Série Estudos Informativos, 1).

_____. **Evolução física da cidade de Salvador**. Salvador: Biblioteca da Fundação Mário Leal Ferreira, 1979. v.1-5. Versão preliminar.

PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR. Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente – SEPLAM. [Site Institucional]. Disponível em: <<http://www.seplam.salvador.ba.gov.br>>. Acesso em: 7 jan.2007.

_____. **Consolidação das leis do ordenamento do solo: leis e decretos complementares**. Salvador, v. 1, 1988a.

_____. **LOUOS**. Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo : versão 1.2. [Salvador]: Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente, [2006]. 1 CD-Rom.

PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR. Sistema de Informação Municipal de Indicadores - SIM. [Site Institucional]. Disponível em: <<http://www.sim.salvador.ba.gov.br/indicadores>>. Acesso em: 27 maio 2008.

QUERINO, Manuel. **A Bahia de outr’ora**. Salvador: Livraria Econômica, 1922.

REALE, Miguel. **Fundamentos do Direito**. 3. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1998.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Evolução urbana do Brasil**. São Paulo: Pioneiro, 1968.

_____. **Quadro da arquitetura no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 2006.

RISÉRIO, Antônio. **Uma história da cidade da Bahia**. 2. ed. Rio de Janeiro: Versal, 2004.

ROCHA, Francisco Ulisses Santos. **A Mobilidade a pé em Salvador**. 2003. Dissertação (Mestrado de Arquitetura e Urbanismo)-Universidade Federal da Bahia (UFBA), Salvador, 2003a.

_____. A mobilidade a pé em Salvador. **Cadernos PPG-AU/FAUFBA**, Salvador, ano 1, n. 2, p.41-60, 2003b.

SAMPAIO, Theodoro. **História da fundação da cidade do Salvador**. Salvador: Beneditina, 1949.

SANTOS, Milton. **O centro da cidade de Salvador**. Salvador: Publicações da Universidade da Bahia, 1959.

_____. **Pensando o espaço do homem**. São Paulo: Edusp, 2004.

SCHEINOWITZ, Abraham Samuel. **O macroplanejamento da aglomeração de Salvador**. Salvador: Empresa Gráfica da Bahia, 1998.

SCHWEIZER, Peter José. Planejamento participativo e a execução associativa na execução de projetos para a promoção do desenvolvimento sustentável das cidades. In: _____. (Coord.). **Planejamento participativo na reestruturação urbana**. Rio de Janeiro: Viveiros de Castro, 2000. (Coleção AFEBA, 1).

SERPA, Angelo. Culturas transversais: um novo referencial teórico-metodológico para a Geografia Humanista e Cultural?, In: KOZEL, S.; SILVA J. C.; GIL FILHO, S. F. **Da percepção e cognição à representação**: reconstruções teóricas da geografia cultural e humanística. São Paulo: Terceira Margem, 2007a.

_____. **O espaço público na cidade contemporânea**. Salvador: Contexto, 2007b.

SILVA, Barbara-Christine Nentwig; ROCHA, Aline Pereira. Análise da dinâmica da urbanização no Estado da Bahia – 1940/2000. In: SILVA, Sylvio Bandeira de Mello; SILVA, Barbara-Christine Nentwig Silva. **Estudos sobre globalização, território e Bahia**. Salvador: Universidade Federal da Bahia (UFBA); Departamento de Geografia, 2003.

SILVA, José Afonso da. **Curso de direito constitucional positivo**. 26. ed. São Paulo: Malheiros, 2006a.

_____. **Direito urbanístico brasileiro**. 3. ed. rev.atual. São Paulo: Malheiros, 2000.

_____. **Direito urbanístico brasileiro**. 4. ed. rev.atual. São Paulo: Malheiros, 2006b.

SILVA, Sylvio Bandeira de Mello. Tentando definir Salvador em um contexto da globalização. In: SILVA, Sylvio Bandeira de Mello; SILVA, Barbara-Christine Nentwig Silva. **Estudos sobre globalização, território e Bahia**. Salvador: Universidade Federal da Bahia; Departamento de Geografia, 2003.

SOARES D'ANDREA, Francisco José de Sousa. **Falla dirigida a Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, na abertura da sessão ordinária do ano de 1846, pelo presidente da Província**. Salvador: Typ. de Galdino José Rizerra e Companhia, 1846. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/109/index.html>>. Acesso em: 20 ago.2007.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade**: uma introdução críticas ao planejamento e à gestão urbanos. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

_____. **ABC do desenvolvimento urbano**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

TEIXEIRA, Cid. **Bahia em tempos de província**. Salvador: Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1986.

_____. Salvador: história visual. **Correio da Bahia**, Salvador, 2001.

TUAN, Yi-Fu. **Topofilia**. um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. São Paulo; Rio de Janeiro: Difel, 1980. Tradução de: Topophilia: a study of environmental perception, attitudes and values.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **Dois séculos de pensamento sobre a cidade**. Ilhéus: Editus, 1999.

_____. **Salvador**: transformações e permanências (1549-1999). Ilhéus: Editus, 2002.

VERGER, Pierre. **Notícias da Bahia de 1850**. Salvador: Currupio, 1981.

YÁZIGI, Eduardo. **O mundo das calçadas**. São Paulo: Humanitas / FFLCH6/USP; Imprensa Oficial do Estado, 2000.

Apêndice A – Questionário

UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR

Mestrado em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social

PESQUISA: DIREITO À CALÇADA: O Espaço e o Pedestre na Cidade de Salvador

Mestrando: Francisco Lacerda Brito

QUESTIONÁRIO

Local de aplicação: bairro de Ondina

Residência do entrevistado: () Salvador () Visitante

Sexo: () Masculino () Feminino

Faixa etária: () até 25 anos () de 26 a 60 anos () acima de 60 anos

Algo lhe incomoda nas calçadas (passeios) de Salvador? (resposta espontânea)

() bancas de revistas () buracos () camelôs

() carros estacionados () dejetos de animais () falta de segurança

() passeio estreito () objetos (postes, telefones) () piso escorregadio

() nada me incomoda () Não lembra

() outros _____ ; _____ ; _____

Que você acha das calçadas que você utiliza?

() excelentes () boas () regulares () péssimas () não tenho opinião

A conservação das calçadas deve ser de responsabilidade de quem?

() da Prefeitura () do proprietário do imóvel () outros _____ () não tenho opinião

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](#)