

GARDEZIN, Maria Aruane Santos.

Configurações sociais e espaciais do cotidiano.

Dissertação de Mestrado
Salvador: UFBA, 1996.

*Ao meu querido filho Daniel,
pelas horas que foram
subtraídas do nosso convívio.*

Ficha Bibliográfica

G245

GARDEZIN, Maria Aruane Santos. **As calçadas de Salvador. Configurações sociais e espaciais do cotidiano.** Salvador: UFBA, 1996. 168 p.

Dissertação de Mestrado em Desenho Urbano, apresentada à UFBA.- Faculdade de Arquitetura, Mestrado de Arquitetura e Urbanismo.

Agradecimentos

Prof. Orientador- Paulo Roberto de Sousa Rocha
Prof^a Evelin Hartoch
Prof^a Lina Maria Brandão de Aras
Prof. Eduardo Neira Alva
Prof. Isaías Neto
Prof. Vicente del Rio
Heloísa Oliveira de Araújo
Hilda M^a de Melo Ferreira Conceição

SUMÁRIO

Resumo	07
Abstract	08
APRESENTAÇÃO	09
INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO I	
O ESPAÇO VIVIDO: Uma leitura dos usos e significados	18
1.1. Conceito de espaço	18
1.2. O espaço das práticas sociais	23
1.3. Conceito de apropriação social e território	24
1.3.1. Relação público/privado	26
1.4. O espaço público	27
CAPÍTULO II	
O ESPAÇO PROJETADO: Uma leitura de modelos e padrões	35
2.1. As leis urbanísticas como instrumentos do Desenho Urbano	35
2.2. As calçadas e a evolução dos modelos de Rua	37
2.3. A evolução do desenho das Ruas em Salvador	42
2.4. As calçadas de Salvador no modelo de Rua atual	48
2.4.1. Quadro conceitual	50
2.4.2. Projeto: Padrões mínimos exigidos	54
2.4.3. Serviços de Execução e Conservação	57
2.5. Repensando a rua em Salvador	61
CAPÍTULO III	
AS RUAS DE SALVADOR: Usos e Abusos	64
3.1. Usos atuais – relações temporais e espaciais	66
3.1.1. Usos relacionados com o USO DO SOLO das Edificações	66
3.1.2. Usos relacionados com a CIRCULAÇÃO	75
3.1.3. Usos relacionados com a SOBREVIVÊNCIA	82
3.1.4. Usos relacionados com o LAZER	90
3.1.5. As calçadas como locais de instalação da INFRAESTRUTURA	98
3.2. Usos atuais: ecos do passado	101
CAPÍTULO IV	
FRAGMENTOS DO OLHAR SÔBRE O URBANO	104
4.1. As calçadas da Baixa dos Sapateiros	106
4.1.1. A apropriação da calçada pelo COMÉRCIO	109
4.1.2. Apropriação da calçada por atividades relacionadas com a CIRCULAÇÃO urbana	122
4.1.3. A calçada como espaço de CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES	124
4.2. As Banquinhas ou Barraquinhas	125
4.2.1. A apropriação social do espaço	134

4.2.2. Aspectos funcionais da Barraquinha no contexto da rua	138
4.2.3. Relações com outros elementos urbanos	142
4.3. As Baianas de Acarajé	145
4.3.1. A atividade	146
4.3.2. Pessoas envolvidas com a atividade	147
4.3.3. Apropriação social do espaço	147
4.4. Calçadas: um espaço de trocas e interação social	152
CONSIDERAÇÕES FINAIS	154
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	154
Anexos	

LISTA DE ABREVIATURAS

EPUCS – Escritório de Planejamento Urbano da Cidade do Salvador

OCEPLAN – Órgão Central de Planejamento

PLANDURB – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

LISTA DE ANEXOS

Anexo 5 – Tabela V.6 da Lei nº 3377/84

Resumo

Este trabalho constitui-se no estudo das calçadas de Salvador como uma categoria de espaço público urbano. Buscou-se, a partir da análise dos usos atuais, das práticas sociais que nele se desenvolvem, uma melhor compreensão dos seus significados, das suas funções e da sua importância no contexto urbano atual. O estudo do espaço das calçadas implicou na análise da rua enquanto contexto espacial resultante de um modelo de desenho, da dinâmica das transformações urbanas e da forma de viver o espaço público pelos cidadãos. A calçada enquanto espaço projetado surge neste trabalho através das leis que as regulamentam. A evolução dos seus usos pode ser compreendido pela análise histórica das suas permanências e ausências. A calçada como espaço vivido emergiu da análise da apropriação social nas suas formas atuais. A leitura crítica dos referenciais conceituais que estão subjacentes à projeção do espaço das calçadas e a análise dos seus usos e significados enquanto espaço vivido, permitiu a identificação de questões relativas ao desenho das ruas em Salvador. Por fim, foram apresentadas um desenho de rua que possibilite uma maior integração entre espaço físico e social.

Abstract

This paper concerns the sidewalks of Salvador as a category of public urban space. We tried to find a better comprehension of their meanings functions and importance in the urban context, analyzing their current uses and the social practices developed in the area. The study of sidewalk space implied na analysis of the street within a context of space use as a result of a designed model, of the dynamics or urban transformation and the way citizens us public space. The sidewalk as planned space appears in this paper through the existing laws concerning them. The evolution of its use can be understood by the historic analysis of its presence and absence. The sidewalk as a useful space emerged from the analysis of the social appropriation in actual use. A critical reading of the conceptual references which underlay the project of sidewalk space and the analysis of its use and meaning as used space, allowed the identification of questions related to the layout of the streets in Salvador. Finally some suggestions were presented considering a street layout which will lead to a greater interaction between physical and social space.

APRESENTAÇÃO

Este trabalho constitui-se no estudo de uma categoria de espaço público: as calçadas; no caso específico, aquelas inseridas no contexto espacial da cidade de Salvador. Definidas pelos urbanistas como os espaços da rua destinados à circulação de pedestres, estão normalmente situadas de forma marginal às vias de tráfego motorizado, conforme o modelo convencional de rua adotado pelo urbanismo desde o século XIX e predominante nas cidades brasileiras. Não estamos nos referindo, portanto, aos caminhos de pedestres de modo geral, mas àqueles que se encontram atrelados ao contexto específico da rua, e que dela fazem parte enquanto unidade espacial.

O estudo do espaço das calçadas implica a análise da rua enquanto contexto espacial resultante de um modelo de desenho, da dinâmica das transformações urbanas e da forma de vivenciar o espaço pelos cidadãos. Enfocar a calçada e não a rua como um todo foi uma opção que privilegia a análise de um dos aspectos da rua - o de circulação de pessoas e não de veículos, o de espaço social e não o de espaço funcional enquanto elemento da estrutura urbana.

O que se pretende, neste estudo, é a interpretação do espaço da calçada, não somente como parte da pista, mas como uma categoria de espaço público urbano, buscando, a partir da análise dos seus usos atuais, das práticas sociais que nele se desenvolvem, extrair informações que possam vir a contribuir para uma melhor compreensão do seu papel e reais funções, dos seus significados e, portanto, da sua importância no contexto urbano de Salvador.

Especificamente, interessa-nos analisar os usos da calçada por intermédio das atividades que ali se desenvolvem, da interação com os seus elementos físicos, da relação com os espaços da pista e das edificações, identificando algumas questões sobre o seu desenho e gestão pelos órgãos

públicos. Pretendemos mostrar que o desenho das calçadas de Salvador não está coerente com a sua importância social, revelando uma incongruência entre o espaço físico e o social, entre o espaço projetado e o vivido.

A legislação urbanística de Salvador, enquanto instrumento do desenho urbano, contribui para esta incongruência na medida em que, numa visão empobrecedora da realidade, privilegia apenas uma das funções da calçada: a circulação de pedestres. A função social desempenhada por este espaço, como local de trocas e interação social, não tem sido considerada pela legislação de Salvador na determinação dos parâmetros urbanísticos que os dimensionam.

O método de estudo adotado privilegia o uso como o principal elemento informativo a este respeito, buscando na leitura do espaço vivido, na realidade cotidiana, a percepção dos seus significados e do seu papel no contexto urbano estudado.

A nível instrumental, o nosso estudo teve como base a observação direta da realidade, com o auxílio dos recursos técnicos da fotografia, nas quais buscamos registrar os mecanismos espaciais das atividades desenvolvidas nas calçadas. As informações obtidas através das imagens fotográficas foram privilegiadas no nosso estudo pela capacidade de capturar o “momento”, ou seja, o registro das ações, gestos e posicionamentos espaciais dos diversos componentes envolvidos nas atividades.

Foi feita também uma pesquisa sobre o conjunto de leis que tratam dos parâmetros urbanísticos na nossa cidade, tendo como base principal a legislação atual, buscando identificar os paradigmas sobre os quais assentam-se as concepções e valores que embasaram o estabelecimento de padrões de desenho e dos mecanismos de gestão deste espaço pelo Poder Público.

Foram selecionados como estudos de caso, dois tipos de situações urbanas que, apresentam aspectos significativos para a análise das calçadas

do ponto de vista dos seus usos. O primeiro tipo de situação corresponde à análise da calçada no âmbito de uma rua comercial, identificando usos, apropriações diversas e o papel desempenhado pela mesma. Neste caso, optou-se pelo estudo de uma área específica da cidade, a Baixa dos Sapateiros, observando neste contexto os efeitos da liminaridade da calçada, dos usos que se desenvolvem nas edificações e os efeitos dos próprios da pista.

A segunda situação típica diz respeito a um tipo de uso da calçada que não resulta de um contexto espacial específico, conquanto se reproduza na cidade inteira, mas que, dada a freqüência com que ocorre nas calçadas de Salvador, não poderia ficar de fora de um estudo desta natureza. É o caso da apropriação da calçada por atividades do comércio informal. Dois elementos são estudados nesta situação tipo: a banquinha e a baiana de acarajé.

As banquinhas ou barraquinhas, constituem o equipamento típico do mercado informal da cidade, onde são vendidos produtos diversos como lanches, cigarros, bebidas, revistas. Esse equipamento tem demonstrado uma afirmação no universo vivencial do espaço público, particularmente nas calçadas onde se localizam, o que nos induz a considerá-lo um dos mais importantes elementos das ruas da cidade.

As baianas de acarajé, tais como as barraquinhas, são importantes figuras das ruas da cidade, e fazem nas calçadas e praças os seus “pontos”.

Este trabalho está dividido em quatro capítulos. No capítulo 1 apresentamos um quadro conceitual que referenciou a nossa pesquisa de campo, abordando conceitos relativos ao espaço vivido.

No capítulo 2, após um breve histórico do surgimento e evolução da calçada como elemento do desenho urbano, enfocamos as calçadas de Salvador, enquanto elementos projetados, a partir da legislação urbanística de Salvador. A lei, como representação de valores urbanos e, portanto, como co-formadora de espaços, é o enfoque que, ao nosso ver, possibilita-

nos extrair o quadro conceitual urbanístico, do qual o espaço construído - a calçada - é uma resultante, na sua forma atual.

No capítulo 3, fazemos uma leitura rápida dos usos e da forma de viver as ruas de Salvador, dentro de uma perspectiva histórica. Identificamos, assim, algumas permanências e similaridades nos usos antigos e atuais que caracterizam a forma de viver o espaço público dentro da nossa sociedade e da nossa cultura, consciente de que é da interação entre espaço físico e sociedade, através do tempo, que resultam as formas espaciais atuais.

O capítulo 4 é um capítulo ilustrativo, em que buscamos traduzir as nossas impressões acerca do objeto de estudo, a partir de fragmentos desta realidade urbana.

Nas considerações finais, dedicamo-nos ao fechamento do trabalho, buscando uma síntese do raciocínio que desenvolvemos, ao tempo em que apresentamos algumas sugestões e proposições a respeito do tema abordado.

INTRODUÇÃO

Embora em períodos anteriores tenham sido registradas soluções urbanísticas que já evidenciavam uma preocupação com os pedestres na rua, tais soluções constituíram-se em exemplos isolados. O surgimento e a evolução das calçadas como parte integrante da rua acontecem a partir do século XVIII em algumas cidades européias, relacionado com a necessidade de separação de tráfego de pedestres dos demais tipos de tráfego da rua. Incorporada ao desenho urbano, as calçadas ganham evidência a partir do século XIX com o modelo da cidade burguesa, na qual uma nova ordem econômica e social corresponderia a uma nova forma de viver o espaço urbano.

O desenvolvimento do comércio e dos serviços valorizou as ruas como locais de permanência, trazendo consigo novos elementos à sua paisagem. A arborização e o surgimento do mobiliário urbano como bancos, abrigos para o transporte urbano, lixeiras, cabines telefônicas, implicaram novas funções para as calçadas e um novo tratamento urbanístico. A infra-estrutura urbana, como a iluminação pública, também teve, nas calçadas, a presença marcante dos seus elementos.

No século XX, uma nova cidade surge na esteira do desenvolvimento tecnológico e a arquitetura repensa a cidade sob a égide do progresso industrial. Na era da máquina, a cidade ganha em escala e complexidade: o desenvolvimento dos transportes e da comunicação é um impositivo para vencer as grandes distâncias, tornando-se a metrópole o lugar da multiplicidade de visões e de interesses. O espaço urbano especializa-se. A cidade traveste-se em mercadoria e exhibe a si mesma. Viver significa consumir. Os espaços públicos incorporam a publicidade; os outdoors, os anúncios em neon ou laser disputam a atenção do cidadão que passa a uma velocidade cada vez maior. E o cidadão está sempre em movimento.

O olhar é cinestésico e esta é a nova forma do olhar urbano sobre as pistas, sobre as calçadas. Nestas, a publicidade ocupa não só as fachadas

das lojas mas o espaço aéreo, disputando a atenção do pedestre, acrescentando novos estímulos e configurações, aumentando a complexidade do seu espaço visual e de circulação.

Para conter o trânsito de automóveis, feroz e cada vez mais ávido de espaço, são usados gradis e outros elementos como medidas de proteção ao pedestre contra a velocidade do tráfego ou da ocupação da calçada por estacionamentos. A incorporação de novos elementos relacionados com o tráfego de veículos, como sinais de trânsito e semáforos, reduz espaço disponível para os pedestres e orienta o seu movimento em direção aos locais considerados próprios à travessia da pista.

Modifica-se a ambiência das ruas e, também, o modo de vida urbano. Altera-se a relação da arquitetura com o espaço e com o tempo. À homogeneização dos espaços, cunhados pelo ideal do homem universal da era moderna, justapõe-se, hoje, a historicidade e a fragmentação do espaço urbano. O olhar do arquiteto recai sobre os pequenos recônditos da alma urbana que muitas vezes, na sua aparente desordem, denunciam uma nova forma de vivero espaço urbano.

O espaço público, a maneira como se configura, os usos que nele se verificam, e os valores simbólicos incorporados através do tempo revelam muito sobre o ritmo, as formas de comunicação e interação social, a maneira de ser das cidades e dos seus cidadãos.

O primeiro pressuposto do nosso trabalho é que a calçada é um espaço onde se desenvolvem atividades e que estas atividades geram significados e valores ao espaço. As atividades, analisadas na sua inter-relação com o ambiente construído, podem ser um meio válido para entender o estilo de vida, a mentalidade e a cultura.

Segundo Carlos Nelson F.dos Santos, um sistema de espaços existe em conexão com um sistema de valores que, por sua vez, está relacionado com um sistema de atividades. Os três podem ser dissociados apenas através de um artifício analítico, que consiste no reconhecimento do

conjunto de espaços que por sua vez, estão associados a um conjunto de valores.¹

No caso do nosso estudo, acreditamos ser procedente pensar na calçada como parte integrante de dois conjuntos de espaços (a casa e a rua ou a pista e as edificações) que estão relacionados a dois conjuntos de valores diferenciados (o público e o privado). Nas diferentes situações do cotidiano, a calçada pode ser vista como um espaço liminar, intercessivo entre dois domínios, e que se relaciona mais com o espaço da pista ou das edificações, segundo as diferentes situações do cotidiano.

casa + calçada X calçada + rua

privado X público

Outro pressuposto básico do nosso trabalho é de que a calçada, a despeito dos valores e significados que assume, é um espaço público. Esta forma de abordagem tem uma importância conceitual, uma vez que traz consigo uma série de pressupostos sobre as funções, características, papéis e qualidades desejáveis ao espaço, os quais diferem daquelas requeridas ao espaço privado. O espaço público, tal como o entendemos, traduz um posicionamento ideológico, que tende a privilegiá-lo como um lugar de ação, de interesses múltiplos, um território de permanente disputa, onde as regras de apropriação são possíveis de serem conhecidas e avaliadas na sua interação com as características físicas do espaço. Entendemos que estes são pressupostos importantes para qualquer análise a respeito do desempenho do espaço da calçada e que vise tornar mais profícua a interação entre ação e suporte físico, entre palco e atores, entre espaço físico e espaço social.

A construção do espaço é uma atividade contínua e processual, apesar de ser possível separar distintas fases como concepção ou projeto,

¹ SANTOS, Carlos Nelson F. dos (org). **Quando a rua vira casa**. A apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro. São Paulo: Projeto, 1985, p.67

execução e ocupação. Diversos atores participam de todas essas fases e de diferentes formas contribuem para o seu desenho. O projeto prenuncia o espaço equacionando necessidades, valores e condições técnicas e materiais da sua realização. O espaço urbano, projetado por técnicos ou pessoas envolvidas nesta atividade, pressupõe um padrão de qualidade ambiental desejado dentro de uma expectativa formada a partir de fatores de ordem cultural e ideológica. Porém, estes espaços nem sempre refletem as aspirações dos usuários. A incongruência entre o espaço projetado e o espaço desejado pela população é uma das importantes questões do desenho urbano e as possibilidades de análise desta questão passam pela observação do espaço vivido.

O espaço físico, além de um espaço projetado, é também aquele onde se desenham regras e apropriações diversas pela sociedade, onde ocorrem as práticas sociais que implicam valores, símbolos e significados adquiridos através do tempo.

A importância desta abordagem decorre do fato de que a análise do espaço, enquanto ambiente vivido, pode fornecer um fundamental apoio à atividade projetual, contribuindo para o estabelecimento de parâmetros de desenho mais condizentes com as necessidades daqueles que usam e vivem o espaço. Além disto, este tipo de estudo poderá ser de grande valia para um melhor direcionamento das atividades do Poder Público relacionadas com a manutenção e conservação desses espaços na cidade, uma vez que informam sobre a relação espaço/usuário.

CAPÍTULO I

O ESPAÇO VIVIDO

Uma leitura dos usos e significados

O objetivo deste capítulo é situar o leitor com relação ao referencial teórico utilizado, neste trabalho, para a conceituação do espaço e para definição das características e aspectos que consideramos fundamentais ao tipo de leitura que norteou toda a pesquisa de campo.

O espaço vivido como fonte privilegiada de informações é o marco teórico do nosso estudo. Buscamos conceituar o espaço público, que é outro referencial importante neste trabalho, por acreditarmos que esta qualidade do espaço o introduz numa nova esfera de significação e valores que merecem ser discutidos e explicitados.

Este capítulo é complementado pelo seguinte, uma vez que acena para o espaço real. O espaço que não é fruto de intenções projetuais de um determinado grupo de técnicos, mas é resultante da superposição de vários elementos vivenciais como usos, memória, símbolos.

1.1- Conceito de espaço

Neste trabalho, o espaço é entendido dentro da relação homem/ambiente construído. O conceito de meio ambiente construído é muito amplo, englobando todas as atitudes dos homens que se relacionam não só com o espaço físico mas com toda a organização da vida, e desdobra-se em ritmos temporais, em comportamentos e relações que se refletem no espaço.

Segundo Rapoport, “O ambiente construído é a expressão física de uma forma de ordenar o mundo. É uma organização espacial feita a partir da adoção de certos valores, normas e critérios que refletem a cultura de um povo. É uma organização de significados que se expressam através de signos, materiais, formas, paisagens e aspectos icônicos do ambiente.

Reflete também uma forma de organização do tempo, tanto a nível da progressiva estruturação de ciclos temporais quanto à forma de divisão do tempo, os ritmos manifestos.”² Assim, segundo este autor, tanto a organização espacial quanto a organização de atividades no tempo, são elementos que servem para separar grupos sociais, os quais podem ocupar o mesmo lugar, porém, não se encontrarem jamais.

O espaço construído, diferentemente do espaço físico e topológico, está intrinsecamente ligado à experiência humana e, portanto, à percepção, usos e significados a ele atribuídos dentro de uma sociedade específica. Dentro desta perspectiva, os atributos do espaço como forma, estrutura e conteúdo, são aspectos absolutamente indissociáveis da atividade de percepção e leitura, portanto, dos condicionamentos socioculturais que intermediam a relação homem/espaço.

Cerasi, como Rapoport, raciocina o espaço na sua relação com o usuário, trabalha com o conceito de forma, não apenas como a expressão física resultante dos processos sociais, econômicos, políticos e culturais da sociedade que o produziu, mas como um aspecto do espaço indissociável da experiência, condicionada a uma esquema de leitura dentro de um conjunto de relações e valores.³

Segundo ele, um determinado fragmento de estrutura ambiental (urbanística ou arquitetônica) apresenta várias formas, entre as quais, aquelas resultantes dos aspectos econômicos, numa forma sociológica da articulação de classes, e outras, além das formas visuais.

À arquitetura deve interessar não somente as formas visuais, mas a interdependência dinâmica entre as distintas formas, de modo a obter uma representação expressiva da experiência comum do espaço e uma correta previsão dos modos de fruição dos espaços projetados por nós.

Tal visão questiona os modos de leitura tradicionais na arquitetura, utilizando o conceito de forma como um processo interativo entre o espaço

² RAPOPORT, A. **Aspectos humanos de la forma urbana**. Barcelona: Ed. Gustavo Gili S/A, 1978. (Col Arquitetura/Perspectiva) p. 24.

³ CERASI, M. **La lectura del ambiente**. Buenos Ayres: Ed. Infinito, 1977 p. 22

resultante das intenções originais de quem o criou e aquele percebido pelo usuário, dentro das possibilidades do seu repertório cultural e intenções presentes no momento da experiência.

*“O conceito de forma arquitetônica como um processo integrado por intenções de leitura e de fruição por uma parte, e por outra parte o espaço físico com todas as atribuições que derivam das intenções de quem o formou, contrasta com uma interpretação estreitamente filológico-historicista da arquitetura”.*⁴

Para Cerasi, a percepção do espaço está ligada a uma intencionalidade natural no uso que se faz do ambiente. A experimentação espacial é o mais importante condicionamento à percepção do ambiente, onde os sons, os cheiros, a estrutura do pavimento, o movimento, as sensações corporais impressionam tanto quanto as cores, fachadas ou outros elementos visuais do espaço urbano. Por isso, existe sempre uma rede de possíveis estruturas que poderiam produzir uma expressão e uma forma e a lógica desta formação é a da fruição. *“Os atributos do espaço formam um todo inseparável do nosso comportamento (ação, fruição, leitura) da forma física ou topológica.”*⁵ Nesse sentido, ele utiliza o conceito de espaço ativo ou espaço vivido como recurso metodológico fundamental para o conhecimento da estrutura portante do espaço.

*“O conceito de espaço ativo ou espaço vivido é a trama que nos permite conhecer uma estrutura, ou seja, uma forma em qualquer fenômeno ambiental, que nos permite decidir quais dos elementos são característicos, quais são descartáveis em relação à uma determinada estrutura.”*⁶

Segundo ainda o autor, o arquiteto deve atuar sobre as inter-relações de modo a fazer surgir o caráter de participação nas formas ambientais. Deverão ser buscadas as articulações, as estruturas potenciais dentro do espaço coletivo, que encerram uma parte significativa da vida urbana,

⁴ Idem p. 22

⁵ Idem p. 23

⁶ Idem p. 20.

visando identificar, entre as inter-relações e os fatos físicos, aquelas conexões que traduzem um sentido mais profundo do ambiente.

Outro autor, Jorge Wilhem, também afirma os conceitos de forma e de estrutura do espaço como resultantes da interação entre fatos físicos e sociais elaborados continuamente a partir dos usos e atividades dos cidadãos, do seu viver cotidiano na cidade, dos sistemas de vida mais significativos de uma cidade. Segundo ele:

*“Os sistemas de vida mais significativos de uma cidade são, na realidade resultado direto de subsistemas ou o resultado indireto da decantação e escolha coletiva entre subsistemas. Em outros termos: uma população é formada por indivíduos que, ao nível de suas atividades, estabelecem e recriam subsistemas de vida (conjunto de atividades significativas para a vida de cada um): a repetição de certos subsistemas e a superposição de subsistemas comuns a diversos indivíduos acaba criando padrões predominantes de grande significado para a maior parte dos cidadãos; esta escolha de subsistemas determina não só o caráter dominante de uma cidade, como também, em última análise, a sua forma física”.*⁷

Embora acreditemos que a escolha seletiva entre “subsistemas” não seja resultado tão somente de escolhas democráticas, mas fruto também da existência de mecanismos estruturais da sociedade que propiciam e alimentam diferenças fundamentais nas formas de fruição do espaço urbano pelo cidadão, o que achamos interessante nesta visão é o reconhecimento de que a forma física e a estrutura do espaço são resultantes da ação cotidiana e da forma como ocorre a interação entre formas sociais e espaciais.

*“Percebe-se, então, que a relação entre estrutura e subsistema de vida é uma relação de interação; os sistemas e subsistemas (atividades significativas) apoiam-se nas estruturas físicas disponíveis. Por outro lado, ao compor o caráter da cidade, os seus padrões característicos acabam por influir na própria forma física da cidade e, conseqüentemente, na gradual alteração de sua estrutura.”*⁸

⁷ WILHEM, Jorge. **O substantivo e o adjetivo**. São Paulo: Perspectiva/EDUSP, 1976. p. 65.

⁸ WILHEM, Jorge. **O substantivo e o adjetivo**. São Paulo: Perspectiva/EDUSP, 1976. p..66.

Embora não utilize o conceito de espaço lugar para expressar o potencial significativo que resulta da interação espaço/usuário, o autor aponta também para o fato de que elementos distintos e aparentemente insignificantes do contexto urbano podem interagir entre si contribuindo para que determinadas atividades possam se desenvolver. Ou seja, diversos códigos presentes no espaço urbano, as pessoas e formas espaciais em interação, produzem situações que não devem ser ignoradas pelo urbanista.

Segundo ainda Wilhem, o semáforo, a calçada, as pessoas, o jornaleiro, a banca de jornal e o bar são um conjunto. Como eles interagem, o conjunto pode ser chamado de sistema; um sistema que é efetivamente significativo para um certo grupo de cidadãos.

*“Dentro deste sistema, interessa ao urbanista a relação entre elementos fisicamente permanentes e que constituem uma das microunidades físicas da cidade: o farol, a banca de jornais e o bar. Sobre este conjunto, aceito como uma unidade, o urbanista pode atuar a fim de tornar o sistema mais adequado, mais agradável e rico. Numa cidade há uma infinidade desses pequenos sistemas, por isso eles são chamados de subsistemas: a vida urbana de cidadão utiliza apenas uma parte dos subsistemas disponíveis na cidade”.*⁹

E ainda:

*“Para compreender determinada situação urbana é, portanto, necessário apreender seu caráter básico, seus elementos dinâmicos, sua relação com as estruturas físicas disponíveis. Este caráter e as estruturas constituem o ponto de partida para o quadro referencial dentro do qual podemos compor nossa visão e compreensão da situação. Este quadro básico é inserido dentro de um contexto maior, mais genérico e de características históricas.”*¹⁰

1.2 - O espaço das práticas sociais

Considerando o espaço urbano, o espaço vivido não é a cidade inteira, mas fragmentos do todo, construído cotidianamente no movimento contínuo da produção x consumo, da atividade x repouso, do sair x chegar. Daí

⁹ Idem p. 67 e 68

¹⁰ Idem p. 70

decorre o sentido de lugar que Depaule define como o espaço qualificado, vivido, produzido pela prática cotidiana (atividades, percepção, memória, símbolos). Segundo ele, o arquiteto enuncia lugares virtuais, hipotéticos, que a realidade poderá reconhecer ou recusar.

Utilizando o conceito de Bourdieu, segundo o qual, as práticas sociais são engendradas a partir de princípios ativos, estruturantes, modelos culturais, hábitos ou sistemas de disposições, Depaule define as práticas sociais como produtos de uma conjuntura, como a interação de um sistema de disposições interiorizado pelo indivíduo no curso de sua educação, das experiências de sua história pessoal (que inclui aquelas determinadas pelas relações sociais típicas de sua classe) com uma situação dada.¹¹

As práticas sociais, nas suas características espaciais são estruturadas e é possível conhecê-las. Porém, não se pode isolar a prática do espaço do processo global dos condicionamentos sociais, nem tampouco generalizá-la à dimensão de práticas urbanas.

Sabemos da dificuldade que existe em se dimensionar o papel do espaço no conjunto das práticas sociais, considerando que a relação espaço sociedade está permeada por valores humanos. É inquestionável, porém, que o espaço pode interagir como um catalisador positivo ou negativo com relação ao desenvolvimento de determinadas práticas sociais.

A forma do espaço, que está diretamente ligada aos modos de leitura relativos a estes condicionamentos (cultura, hábitos, história pessoal, valores de classe), pode contribuir para transmissão dessas práticas ou para sua transformação ao longo da história. *“Os hábitos como a língua preexistente, a aprendizagem cotidiana, a educação os interiorizam. O espaço físico na sua forma, pela prática que há nele, pelo corpo principalmente que o memoriza, contribui à sua transmissão. Ele intervém também na sua lenta transformação.”*¹²

¹¹ DEPAULE, Jean-Charles, PANERAI, Philippe, DEMORGY, VEYRENCHÉ, Michel. **Elementos d'analyse d' Architecture Moderne**, 1980. p. 129.

¹² Idem, p. 133.

A função do espaço é um dado conceitual importante na sua concepção e na determinação das suas características de desenho, porém, a forma como a sociedade se apropria destes espaços e o contexto no qual se insere é que vão definir, ou melhor, explicitar, as suas funções reais e simbólicas.

1.3- Conceito de apropriação social e território

A apropriação social do espaço tem a ver com o outro, com a alteridade, com a negociação entre atores sociais. O espaço é uma das dimensões da existência humana e um elemento importante para a identidade, quer a nível coletivo, quer a nível individual. A relação com o outro traduz-se em relações espaciais das quais uma delas é a formação de territórios.

Longe de ser apenas o suporte físico e material onde se desenrola a ação humana, o espaço é um produto elaborado socialmente e em contínua transformação. Na relação homem/espaço, os elementos inerentes a cada um, estão de tal forma relacionados numa situação de vivência, que se torna difícil dissociar um do outro, assim como forma e conteúdo. O espaço vivido incorpora qualidades e significados que expressam a sociedade que o produziu. Por meio de códigos culturais próprios, cada sociedade elabora a leitura e apropriação do espaço, bem como as noções de limite e territorialidade.

O território, mais que um espaço vivido e qualificado, implica num conjunto de valores e comportamentos que o diferenciam dos demais espaços. Na sua constituição, na definição dos seus limites, está implícito um sentido de poder afirmado através de um conjunto de regras e símbolos, visíveis ou invisíveis.

“Da mesma maneira que os animais definem territórios diversos e usos diversos, as pessoas o definem. Para alguns o importante será definir uma zona privada com indícios simbólicos bem claros, para os outros, o interessante será a definição de sua pertinência a um grupo de através de uma

*área distinta. A distinção se centra sobretudo na oposição privado /público, mais que nos de estrutura territorial: sem dúvida, influi na relação da casa com a rua, o uso da rua, a quantidade de interação com as pessoas e a natureza das barreiras de defesa”.*¹³

Conforme Rapoport, os espaços urbanos estão divididos em domínios distintos por regras e símbolos. Seu propósito é o de estabelecer fronteiras entre o nós e os outros, entre o privado e o público, prevendo os graus ótimos de interação e as defesas necessárias. Tudo isto varia com a cultura.¹⁴

*“Qualquer cidade pode considerar-se como uma seleção de subsistemas com vários graus de publicidade e privacidade, frontalidade/detrás (backness) vinculados e separados por diferentes barreiras e mecanismos, e com gradações mais ou menos suaves. Tudo isto reflete os sistemas de valores, os estilos de vida e a cultura dos diferentes tipos envolvidos”.*¹⁵

1.3.1. Relação público-privado

A dicotomia público/privado está subjacente a toda a relação homem/ espaço, na relação dos homens entre si e na relação do homem com o mundo à sua volta. Além de constituírem-se em dois territórios distintos, representam domínios do comportamento humano. Em cada sociedade, os significados atribuídos a cada um desses domínios, bem como o nível de interação entre eles, refletem todo um sistema de valores de ordem cultural, moral, social e política. Mais do que uma noção de direito sobre a propriedade de algo, são dois universos de significação social, dinâmicos e inter-relacionados, que estão em permanente evolução dentro da sociedade. A cada um desses universos corresponde uma série de valores, comportamentos e discursos próprios que variam de acordo com os códigos culturais de cada sociedade. O espaço é um dos campos de sua

¹³ RAPOPORT, A. **Aspectos humanos de la forma urbana**. Barcelona: Ed. Gustavo Gili 1978.(Col. Arquitectura/Perspectivas) p. 260.

¹⁴ Idem, p. 261.

¹⁵ Idem, p. 265.

representação, em que se materializam onde os códigos pertinentes a esta relação.

Além do caráter de oposição que se estabelece entre os dois domínios, existe uma relação mútua, na qual, um não sobrevive sem o outro. A relação entre esses dois domínios possui claros reflexos no tratamento dos espaços.

A história da relação entre as esferas pública e privada registra alterações nos significados e amplitude de cada uma. Em determinados períodos históricos, a esfera pública se retrai em detrimento da esfera social, que amplia o seu universo de significação social. Este é um dado que se reflete, entre outras coisas, na concepção, nos usos dos espaços públicos e na sua importância na vida dos cidadãos.

A *polis* grega é o maior exemplo histórico de uma sociedade na qual houve a valorização da esfera pública da vida, corporificada em um contexto espacial que traduzia e alimentava os ideais comuns e coletivos. A ágora representava o espaço público por excelência, o lugar do discurso e do confronto com o outro, o lugar do cidadão em oposição à casa, lugar do indivíduo.

Os limites entre espaço público e espaço privado, o grau de permeabilidade entre eles, é um dado particularmente importante que se reflete no tratamento das zonas fronteiriças das edificações, nos limites dos lotes. O tratamento das fachadas reflete o grau de entrosamento desejado que se traduz no tamanho e características das aberturas, no tipo de materiais utilizados, no grau de visibilidade permitida. Os muros e elementos usados como limites entre o espaço público e o privado são também reguladores das trocas entre estes dois espaços.

As calçadas como espaços situados no limites das edificações com a rua, no contexto da rua tradicional, embora sejam espaços de domínio público, muitas vezes, sofrem influências nos seus significados simbólicos, do domínio privado.

1.4- O espaço público

Por constituir tanto um fato físico quanto social, o estudo do espaço público envolve também os aspectos físicos espaciais e os simbólicos e significativos da experiência humana, englobando na sua definição conceitos de diferentes áreas do conhecimento: arquitetura, psicologia, antropologia, sociologia etc.

Sociologicamente falando, o espaço público tende a ser definido como espaço onde se desenvolve um conjunto de práticas sociais e de saberes, com regras e códigos próprios, que pode ser estudado a partir das suas características básicas.

Segundo M Joli, a despeito das diferentes abordagens do objeto e das diferenças de escola, existe um posicionamento teórico comum de base a partir do qual o *“espaço público é considerado um fenômeno socialmente organizado e toda análise deve tentar preservar sua integridade fenomenológica enquanto fenômeno conhecido em comum”*.¹⁶ Este mesmo autor chama a atenção para a natureza comunicativa do espaço público e de que grande parte dos estudos do espaço público baseia-se nas características visíveis deste fato social.

Em relação a esta característica do espaço público, a visibilidade, Jonh Lee e R.Watson afirmam que a visibilidade é um aspecto crucial do caráter público sensível (transparente) de tais espaços. As pessoas têm consciência de que são olhadas e elas têm consciência dos outros, de suas categorias de pertinência (mendigos, vendedores), de seus posicionamentos espaciais e de suas trajetórias projetadas. A interação entre os diversos atores sociais e as relações espaciais decorrentes possuem características previsíveis dentro de um contexto cultural específico. *“Os participantes do espaço público são visualizadores deste espaço, culturalmente competentes*

¹⁶ JOLI, Michele. Trouver une place, prendre son tour. In: Les **Annales de la Recherche Urbaine**; Espaces publiques en villes. Plain Urbain. Ministère de L' Equipement et du Tourisme., nº 57/58, déc.1992/mars 1993 p. 83

e que parecem presumir, exigir e impor um campo visual estandardizado, um campo de atividades e de objetos familiares - um mundo visto em comum".¹⁷

Em termos arquitetônicos ou espaciais, o espaço público se define muito mais pelas características do seu uso e apropriação social do que pelas suas características formais ou qualidades físicas enquanto elementos reconhecíveis ou definidores deste tipo de espaço.

Longe de serem homogêneos, os tipos funcionais e as suas formas espaciais são muito variadas. O próprio grau de publicidade de um espaço é um atributo muito dinâmico e mutável. Na definição desta qualificação, estão embutidos valores culturais, políticos, sociais e simbólicos que dizem respeito a uma determinada sociedade em um determinado momento da sua história. É, portanto, um dado conjuntural da realidade urbana, ao longo da história das civilizações.

As *nuances* que pode assumir o espaço, com relação a esta qualificação, nem sempre são claras. Segundo F. Navez-Bouchanine, estas *nuances* decorrem de uma parte das lógicas de criação destes espaços, ou sejam, as funções para as quais foram programados ou de outro lado, das lógicas de apropriação social. Isto implica a necessidade de duas leituras - a que diz respeito aos fundamentos culturais e aquela que investiga as transformações sociais. Neste último caso, a questão mais importante, ao levarmos em conta as dinâmicas de transformação social, é a sua contribuição à definição de novas urbanidades.¹⁸

Maurício Cerasi faz uma diferenciação entre espaço público e espaço coletivo. O espaço coletivo constitui, a seu ver, "*um sistema unitário de espaços e edifícios englobados no território urbanizado em uso comum para*

¹⁷ LEE, Jonh WATSON, Rodney. Regards et habitudes des passants. In: **Les Annales de la Recherche Urbaine**; Espaces publics in villes. Paris, Ministère de L' Equipement et du Tourisme., nº 57/58, déc.1992/mars 1993, p. 101.

¹⁸ NAVEZ-BOUCHANINE, Françoise. Les espaces publics des villes marocaines. In: **Les Annales de la Recherche Urbaine**; Espaces publics en villes. Paris, Ministère de L' Equipement et du Tourisme, nº 57/58, déc.1992/mars 1993, p. 184.

amplios extratos da população e que constituem a sede e os lugares de sua experiência coletiva.”¹⁹

O conceito de espaço coletivo em Cerasi expressa uma série de atribuições, de usos e papéis que outros autores admitem para o espaço público, porém, ao diferenciar o espaço coletivo do espaço público, ele aborda a questão da propriedade, do domínio, do espaço, conjuntamente com as funções sociais. Segundo ele, o conceito de espaço coletivo costura categorias que de outra forma pareceriam desconexas, mas que juntas possuem uma incidência sobre a arquitetura, sobre as condições de vida, sobre as relações do cidadão com a cidade.

Para Cerasi, o conceito de espaço coletivo extrapola a idéia de domínio, de propriedade do espaço. Vários são os componentes que entram na construção do espaço coletivo: espaços e edifícios públicos, atividades centrais e áreas centrais, monumentos, serviços urbanos, áreas verdes e espaços abertos.²⁰

O espaço público (solos, edifícios) é o protagonista na constituição do espaço coletivo da cidade moderna, possuindo um papel determinante na sua constituição, mas não coincide com ele.

Muitas atividades próprias do espaço coletivo dos cidadãos, como o comércio e o lazer, ocorrem no âmbito da iniciativa privada. Importantes elementos da vida coletiva das cidades modernas, os shoppings center, exercem hoje, nas grande cidades, uma série de funções antes exercidas pela área central da cidade, pela zona comercial do bairro, que se processavam na via pública.

A questão do domínio é um fator que vem caracterizar o espaço público, enquanto componente do espaço coletivo. O espaço público representa a parte do espaço coletivo da cidade cujo domínio é público. Em função desta característica do espaço, pressupõe-se que o espaço público é um local cujo acesso esteja garantido a todos os cidadãos, ao menos nas

¹⁹ CERASI, Maurício. **El espacio colectivo de la ciudad; construcción y disolución del sistema público en la arquitectura moderna**. Ed. Oikos-Tau. Col de Urbanismo. p.87

²⁰ Idem p. 89

sociedades democráticas. O acesso é uma qualidade do espaço que pode se traduzir na condição de permitir-se ao uso de diversas classes sociais, diferentes idades, sexos, e isto é um efeito regulado pela sociedade de acordo com as diferentes culturas.

Tanto o acesso quanto o comportamento e a forma de apropriação do espaço público são fatores intrínsecos ao processo de desenvolvimento social, daí decorrendo outra importante característica deste que ressaltamos no nosso trabalho: este é um espaço de múltiplas expectativas e de constante negociação.

Segundo Isaac Joseph, o espaço público é o primeiro dos bens públicos, um espaço de encontros e de visibilidade mútua e que se oferece a uma pluralidade de intenções. *“Como todo bem público, é uma co-produção e o senso comum que lhe é reputado poder construir ou consolidar, demanda ser analisado de maneira imanente e sobre os lugares de ação”*.²¹ O espaço público como lugar de ação, segundo ele, vem ressaltar o seu caráter ativo, muitas vezes tratado como espaço residual pelos urbanistas.

Muitas críticas têm sido levantadas, particularmente por arquitetos e urbanistas preocupados com as questões paisagísticas e ambientais, sobre a forma como são concebidos os espaços públicos e o sistema de áreas verdes da cidade. A arquitetura residencial resultante de empreendimentos privados, tais como loteamentos, conjuntos de edificações pluri ou unifamiliares e outras tipologias adotadas, é a grande protagonista da formação do tecido urbano, no qual os espaços abertos, praças, áreas de pedestres, ruas e calçadas acabam sendo um resultante secundário.

Assim como o potencial paisagístico e a importância do espaço público para a qualidade ambiental urbana são negligenciadas na maioria das nossas cidades, o mesmo ocorre quanto ao reconhecimento por parte dos técnicos e do Poder Público, da importância que o espaço público possui na construção da cidadania. Isto não quer dizer que o espaço público não seja

²¹ JOSEPH, Isaac. L'espace public comme lieu de l'action. In: **Les Annales de la Recherche Urbaine**; Espaces publics en villes. Paris: Plain Urbain. Ministère de L' Equipement et du Tourisme., nº 57/58, déc.1992/mars1993. p. 212.

cooptado politicamente como referencial emblemático de uma nova ordem, da representação do Poder. Porém, a significação política do espaço público, vista só por esta ótica pragmática, em geral, resulta em termos de desenho, na valorização de determinados tipos de espaços eleitos como símbolos, particularmente nas áreas centrais ou estratégicas e, portanto, na valorização das partes, em vez do todo urbano enquanto espaço significativo.

Este posicionamento ideológico não desconhece o papel do espaço público na construção social da urbanidade como alimentador ou inibidor de práticas sociais coletivas, mas tende a cooptar sua importância na formação da identidade e da cidadania, por meio da valorização dos aspectos formais do espaço.

A compreensão do caráter participativo do espaço público como local de trocas e de disputas, como elemento de dinamização e enriquecimento da vida social, passa pela valorização dos elementos vivenciais e humanos que se expressam em todos os componentes deste espaço. Neste sentido, não existem espaços mais ou menos importantes na cidade.

As características do espaço público que o colocam como um fator físico e social, ao mesmo tempo, implicam a impossibilidade de compreendê-lo na sua essência, se não nos reportarmos a ele enquanto espaço vivido. Isso significa que entender as ruas de Salvador e suas calçadas, ao nosso ver, só é possível dentro de um contexto analítico em que a visão esteticista ou formalista do espaço dê lugar a uma visão do espaço construída a partir da relação dialética deste com o usuário, da relação espaço e sociedade.

A capacidade do espaço de moldar-se às exigências da sociedade traduz-se nas evidências dos seus usos, no desenrolar das ações cotidianas, dentro da vivência urbana.

Em função de visões preconcebidas, sobre qual deveria ser o papel desempenhado por determinada categoria de espaço público, muitas atividades e usos são considerados indesejáveis, descartados, muitas vezes classificados pelos urbanistas como transgressores, inoportunos, e numa série de categorias de qualificação.

Todos os usos do espaço merecem ser analisados como elementos que nos informam sobre o seu conteúdo significativo. As atividades e os usos recorrentes, além de sua interação com a estrutura física, de modo geral, refletem possibilidades concretas e viáveis do espaço ou, no mínimo, prenunciam transformações necessárias no nível da gestão ou da produção do espaço público.

O espaço público projetado é uma das possibilidades do espaço onde se dialoga com funções e papéis concebidos idealisticamente, mas que só poderão se confirmar na sua conexão com as atividades humanas, que lhe conferirão valores e símbolos.

Trabalhar com a cidade enquanto espaço vivido possibilita-nos resgatar e trazer à tona novos conteúdos do espaço, adquiridos no viver cotidiano, nem sempre percebidos ou projetados pelos técnicos. Significa trabalhar com a cidade real e não com a ideal.

“as conseqüências dessa especialização concreta, dessa história vivida no presente na existência cotidiana, traduzem-se na impossibilidade de se promover uma cidade perfeita ou ideal. A cidade de todos os dias é aquela onde se vive na imperfeição, mesmo e sobretudo quando evoca, imaginariamente, uma figura mística onde se realiza a harmonia plural.”²²

²² MAFESOLLI, M. **A conquista do presente**. Rio de Janeiro: Rocco, 1984. Trad. Márcia C. de Sá Cavalcanti. p. 58.

CAPÍTULO II

O ESPAÇO PROJETADO: Uma leitura de modelos e padrões

O objetivo deste capítulo é tentar compreender a calçada como componente do desenho urbano das ruas, objeto de leis e regulamentações, as quais refletem preocupações e conceitos vigentes a respeito das suas funções dentro das expectativas urbanísticas de uma determinada época e da evolução da rua dentro do panorama urbanístico mais geral.

A formação de parâmetros urbanísticos pressupõe um modelo inspirador de cidade e uma determinada visão conceitual a respeito das questões urbanas e do funcionamento das cidades. As leis urbanísticas refletem, no mínimo, um padrão de qualidade ambiental urbana considerado razoável e que se deseja alcançar.

Neste capítulo, vamos nos deter no espaço desenhado a partir dos valores de um dos atores responsáveis pelo desenho das cidades: a dos desenhistas urbano - uma categoria profissional ligada à atividade de planejamento e à gestão do espaço urbano pelo Poder Público. Mais especificamente, analisaremos o espaço da calçada enquanto concepção resultante de um modelo de desenho adotado na legislação urbanística de Salvador atual.

2.1- As leis urbanísticas como instrumentos do Desenho Urbano

O espaço urbano, enquanto meio ambiente construído, reflete valores específicos de grupos de indivíduos, diferentes classes sociais e urbanistas. É resultado de um desenho elaborado por muitos atores sociais, constituindo-se num espaço heterogêneo, quanto aos valores e significados que encerra.

O desenho é definido por Rapoport como *“uma organização espacial com propósitos específicos e ajustada a diferentes normas, refletindo as*

necessidades, os valores e desejos de grupos de pessoas ou indivíduos envolvidos nesta atividade, e, desta maneira, representando a congruência ou a incongruência entre a realidade física e a realidade social".²³

Este conceito de desenho é bastante amplo e envolve todo o meio ambiente que é desenhado a partir das transformações operadas pelas atividades, valores e desejos do homem sobre o espaço natural. De acordo com Rapoport, *"todos os meios ambientes feitos pela mão do homem estão desenhados de maneira que implicam decisões humanas, e as eleições e a forma específica de resolver os conflitos exigem sempre um processo de gestão"*.²⁴

A gestão do espaço pressupõe regras e objetivos coadunados com valores específicos integrados a um padrão de qualidade ambiental desejada.

O Estado interfere na produção do espaço urbano enquanto fato arquitetônico, de forma direta e indireta. Na forma direta, o Estado é o próprio empreendedor da transformação do espaço através da criação da rede de infra-estrutura, equipamentos urbanos, unidades habitacionais, dentre outras coisas. De forma indireta, o Estado exerce um poder orientador da atividade de desenho e construção do espaço urbano, que é exercido através de políticas de ordenamento e uso do solo urbano, da atividade de órgãos técnicos de projeção e fiscalização e de outros instrumentos do desenho urbano, como as leis urbanísticas.

Enquanto a construção do espaço é um produto social, as leis urbanísticas como produto da atividade dos urbanistas, representam modelos de desenho cujos parâmetros urbanísticos adotados, refletem o pensamento de técnicos e setores da sociedade envolvidos na sua elaboração, em um determinado momento histórico. O espaço urbano é desenhado, simultaneamente, por planejadores urbanos e usuários, pela iniciativa privada e pública.

²³RAPOPORT, A. **Aspectos humanos de la forma urbana**. Barcelona. Ed. Gustavo Gili SA, . 1978. Col. Arquitectura/ Perspectivas., p.25

²⁴ Idem p. 30.

O aspecto político que envolve a implementação de leis, a correlação de forças dentro da sociedade na qual está inserido o espaço urbano, não pode ser desprezado. No Brasil, quando se fala em leis, fala-se em elites, intelectuais mas, principalmente, econômicas, que estão aí representadas. A grande maioria da população, de baixo poder aquisitivo vive alijada do processo de decisões e o espaço que, de alguma forma, co-produzem, obedece a uma realidade econômica que impõe padrões de qualidade possíveis e nem sempre os desejados por esta classe, assim como não se adequam aos padrões previstos nas leis.

Embora tenhamos consciência dos aspectos políticos que envolvem a questão da implementação de leis - seja como instrumentos, que são, do poder, seja na avaliação da sua importância real na produção do espaço urbano, ante a autoprodução do espaço pelas classes menos favorecidas - estes aspectos aqui não nos serão muito úteis, uma vez que, o nosso interesse sobre a legislação recai na análise desta enquanto concepção referenciada a um modelo de desenho urbano.

2.2- As calçadas e a evolução dos modelos de rua

Na Idade Média, a rua era um local de intensa atividade, fervilhava de gente, animais, carroças, vendedores ambulantes etc. Pessoas de diferentes classes sociais misturavam-se em ruas estreitas e tortuosas de onde exalavam muitos odores. Muitos barulhos eram produzidos em função das inúmeras atividades que lá aconteciam. Além de extensão dos locais de trabalho, as ruas eram locais onde aconteciam as festas populares. Os acontecimentos sociais de maior importância também tinham, no âmbito público, o seu desenrolar.

Nas ruas medievais, pessoas de diferentes grupos sociais misturavam-se nas ruas estreitas. As carroças com produtos agrícolas nem sempre

conseguiam chegar ao centro da cidade, por causa da grande quantidade de pedestres circulando pelas ruas.

O tempo traz modificações para as cidades e para as ruas. O modo de circulação diferenciado trouxe consigo a segregação espacial no âmbito da rua - *“a partir do século XVII, com o uso crescente de carruagens pelos ricos, se produziu uma separação, tanto espacial como social entre as pessoas.”*²⁵

A introdução dos veículos de rodas levou também à adoção de medidas de proteção ao pedestre. Na Inglaterra, no século XVIII, as ruas mais importantes possuíam trilhas de pedestres protegidas por postes. *“Antes do fim do século. XVIII, não havia trottoirs em Paris. Em algumas ruas, o espaço reservado aos pedestres era limitado por marcos chamados de “montoirs” que serviam também aos cavaleiros para se colocarem em sela.”*²⁶

O primeiro *trottoir* parisiense surgiu na *Rue de l’ Odeon* em 1781, para permitir a contemplação das vitrines dos magazines de luxo. Antes, os ricos comerciantes obtinham autorização para, no inverno, colocarem estrados de madeira diante de suas lojas.²⁷

No século XIX, em 1832, a preocupação com o calçamento das cidades refletiu-se através do estabelecimento de um regulamento sobre as larguras do *trottoir*, relacionando-os com a largura da via e com a largura dos veículos que circulavam nela. Propunha-se então, que as ruas de mais de vinte metros de largura tivessem 4m de *trottoir* para permitir a plantação de árvores sem inconvenientes para as fachadas.²⁸

A lei de 7 de junho de 1845 instaura o sistema de *trottoir* atrelado ao da pavimentação da rua em toda a França. Até esta data, os debates em torno deste elemento urbano evoluíram em várias etapas, tendo sido

²⁵ TUAN, Yi-Fu. **Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio Ambiente**. São Paulo: .Difel, 1980. P. 20

²⁶ LANDAU, Bernard. “La Fabrication des Rues de Paris au XIX Siécle - Um territoire d’innovation technique et politique”. In: **Les Annales de la Recherche Urbaine**; Espaces publics en villes.Paris: Plain urbain- Ministère de l’equipement, des Transports et du Tourisme - n° 57, 58- déc.1992- mars 1993 p.26

²⁷ Idem p.27

²⁸ Idem p.26

tentados vários tipos de *trottoirs*.²⁹ No ano seguinte, a portaria de 15 de abril de 1846 fixou o regulamento para a construção de trottoirs em Paris e seu dimensionamento em função da largura das vias. O princípio é estabelecido sobre uma proporção de 3/5 para via e 2/5 para o *trottoir*.³⁰

Até o século XIX, a Igreja, os monarcas e os grandes proprietários aristocratas tiveram influência determinante na produção e planificação do espaço urbano. Porém, a rua do século XIX ganha novas características dentro de uma nova forma de pensar o espaço público na cidade burguesa. A cidade pós-revolução industrial é uma cidade regulamentada a partir de critérios e argumentos técnicos em função da higiene urbana, buscando-se uma maior qualidade sanitária das habitações e dos espaços da cidade. Nesta época, consolida-se um tipo de espaço público que iria influenciar o padrão das ruas em todo o mundo.

A burguesia foi, aos poucos, introduzindo novos elementos à economia urbana, o que implicou em modificações da vida do espaço coletivo da cidade. Uma destas alterações e que caracterizará a cidade burguesa, segundo Cerasi, é a afirmação da função complexa e laica do solo e das edificações públicas, com a intervenção do Estado, das Entidades Públicas no ordenamento do espaço urbano e na estruturação da imagem da cidade.³¹

O século XX traz consigo novas questões relativas à concepção das cidades, que vêm alterar substancialmente a ordem espacial vigente. Os espaços públicos, dentro do urbanismo modernista, passam a funcionar de forma segregada, a partir das funções consideradas próprias a cada um desses espaços. A rua, valorizada no desenho da cidade do século XIX, é abolida do vocabulário modernista como símbolo de uma ordem espacial decadente e ineficiente. Em seu lugar, surgem as pistas, destinadas à circulação de veículos e transportes (as vias) e as calçadas (caminhos para pedestres), não necessariamente atrelados ao contexto espacial da rua.

²⁹ Idem, p.26.

³⁰ Idem, p. 27.

No Brasil, as ruas nas povoações mais antigas, eram entendidas quase exclusivamente como meio de ligação, entre os domicílios e os pontos de interesse coletivo ou um ao outro desses pontos. Em geral, não tinham significado, como local de permanência. O movimento era sempre reduzido, sobretudo nos centros menores.”³²

O seu aspecto físico estava relacionado com o uso que dela se fazia.

“Normalmente, o tráfego era principalmente de pessoas - pedestres, cavaleiros, rédes ou cadeirinhas carregadas por escravos. O transporte de mercadorias era realizado por escravos ou sobre rodas, através das vias que ligavam as entradas da povoação aos locais de feira ou mercado. Estreitas e irregulares, as ruas dos conglomerados urbanos brasileiros tinham uma escala e um tratamento de acôrdo com aqueles fins, reservando-se as atenções principais, aos locais de uso comum, que eram as praças.”³³

As ruas eram utilizadas também para algumas formas de recreação e para as procissões, manifestações religiosas que ocorriam com certa freqüência, havendo aquelas oficialmente estabelecidas pela Câmara. Nas praças, desenvolviam-se as principais atividades urbanas como reuniões cívicas, religiosas ou recreativas, e atividades comerciais, como feiras e mercados.

“As ruas e praças raramente eram calçadas - quando isso ocorria o calçamento era grosseiro, de pedras fincadas, abrangendo toda a largura das ruas, pois inexistiam ainda os passeios, introduzidos muito mais tarde, como forma de seleção do tráfego. Apenas às vezes se punha algumas lages sobre os beirais, para proteção contra as águas de chuvas que caíam, como aquelas colocadas nas ruas do Rio de Janeiro, em 1625.”³⁴

A partir da segunda metade do século XVII, as ruas, nos centros maiores, adquirem uma nova importância em função da atividade comercial e da incipiente produção manufatureira, passando também a adquirir interesse como locais de permanência, semelhantes às praças.

³¹ CERASI, Maurice. **El espacio colectivo de la ciudad. Construccion y dissolucion del sistema público en la arquitectura de la ciudad moderna.** Barcelona: Ed Oikos, 1990.(Col. de Urbanismo), p. 126-127.

³² REIS FILHO, Nestor Goulart. **Evolução urbana no Brasil.** São Paulo: Pioneira/EDUSP, 1968. p. 131.

³³ Idem, p.132

“Ao se iniciar o século XVIII, a rua já se transformara no local para o qual os colonos se voltavam cerimoniosamente, oferecendo-lhe o melhor de suas casas, de suas roupas e do qual cada um procurava ocultar suas fraquezas, insuficiências e intimidade. Estavam maduras as condições para implantação de um urbanismo de caráter formal, de inspiração barroca”³⁵

No século XIX, multiplica-se o uso de pavimentação nas ruas e surgem as calçadas em frente às casas iniciando o processo de separação do trânsito de pedestres, de animais e veículos. A divisão física entre leito carroçável e os passeios em frente às casas definiu também responsabilidades e a concorrência do público e do privado na execução dos serviços relativos a pavimentação, limpeza e higiene do logradouro público.

36

A partir da segunda metade do século XIX, novos componentes do mobiliário urbano, a exemplo de luminárias, bancos, sinais de orientação, árvores e canteiros, irão modificar o aspecto das ruas, enriquecendo esteticamente o padrão antigo e simples.

2.3- A evolução do desenho das ruas em Salvador

A forma regular do traçado, que era uma prática vigente na Europa Renascentista e inspiradora do desenho da cidade no século XVI, tende a ser deformada em Salvador na cidade alta, principal zona de ocupação da cidade antiga, adaptando-se às condições topográficas do sítio. As ruas são estreitas e as praças largas.

Desde então, a falta de um planejamento, aliado às exigências do sítio e à presença de grandes terrenos dos conventos, determinam o

³⁴ Idem, p. 146.

³⁵ Idem, p. 148.

³⁶ MARX, Murilo. **Nosso chão: do sagrado ao profano**. São Paulo: EDUSP, 1989. p. 182.

desenvolvimento linear da cidade, sobretudo pelas dorsais. Predominam, então, as ruas tortuosas e as praças pequenas.³⁷

O alinhamento e a largura da rua eram irregulares e às vezes, numa só rua, variavam de uma quadra para a outra. O nivelamento era também em geral precário, uma vez que as ruas não eram utilizadas para a passagem de veículos. A preocupação maior era com a circulação de pedestres, especialmente durante as procissões, que se constituíam numa das atividades urbanas mais características. Por ocasião das festas religiosas é que se determinavam aos moradores que limpassem e capinassem as ruas, tapassem os buracos e valos abertos pelas chuvas, em frente às suas casa, que também deveriam ser caiadas.³⁸

A partir de 1650, em Salvador, as questões de calçamento e conservação passam a constituir uma das preocupações da Câmara, que, visando a realização desses serviços, busca a adoção de medidas de caráter permanente. As questões relativas ao alinhamento e nivelamento também passam a ser objeto de maior cuidado, estabelecendo a Câmara que as ruas de Salvador deveriam ter 66 palmos de largura (cerca de 14 m). Esta distância era contada de parede a parede, inexistindo os passeios. Na prática, porém, as dimensões variavam.³⁹

A intensificação da vida urbana e a crescente importância da rua como local de permanência para uma parcela significativa da população trazem, como consequência, uma maior preocupação com a aparência das ruas.⁴⁰

Nos documentos das Atas da Câmara de Salvador relacionadas aos anos de 1689-1700, várias referências à abertura, calçamento e alinhamento de ruas, demonstram um avanço no tratamento da questão em relação aos anos anteriores e, em meados do século XVIII, a Câmara de Salvador passou a legislar sobre a aparência das construções. Estas, por sua vez, em

³⁷ SANTOS, Milton. **O Centro da Cidade do Salvador - estudo de geografia urbana**. Salvador: Progresso/UFB^a, 1959. p.142.

³⁸ REIS. FILHO, N.G, op cit., p. 145.

³⁹ Idem, p. 138.

⁴⁰ Idem 147.

função da, valorização da via pública adotam um tratamento arquitetônico mais apurado.⁴¹

O governo do Conde dos Arcos (1810 - 1818), representa um marco no processo de modernização da cidade, onde são levadas adiante ações que buscam transformar não só do ponto de vista econômico, mas na criação de novas formas de viver o espaço e de novas esferas da vida cidadina.

Uma série de ações são implementadas nesse sentido entre as quais as obras de melhoria do porto e da cidade comercial, a busca de embelezamento da cidade através de posturas, o incentivo à cultura com a criação da Faculdade de Medicina, Biblioteca Pública, Teatro e do Passeio Público.

Esse processo de modernização que se estende até o século seguinte tem, no início do século atual como eixos norteadores: a salubridade, a fluidez e a estética.

A preocupação com a estética da cidade, que é uma constante no século XIX, ocorre através da dominação da natureza dentro da perspectiva paisagística e na preocupação com a regularização do uso dos espaços públicos, no embelezamento deste, na preocupação com a cenografia.⁴²

É interessante frisar a importância do espaço público neste período, tanto na constituição da paisagem urbana, como no modo de vivenciar a cidade.

“Em 1831, a Câmara Municipal aprovou Projeto do Código de Posturas, correspondente ao que chamamos hoje de Código de Obras, sendo, ao mesmo tempo, um código sanitário.”⁴³

Apesar das melhorias verificadas nas ruas da cidade, a carência de calçadas nas ruas de Salvador é um fato que chamava a atenção, tornando-se uma das preocupações do governo de Soares Andrea (1844 -1846). Conforme texto extraído de um dos seus discursos, pode-se observar a

⁴¹ Idem 147.

⁴² FERNANDES, A. e GOMES, M.A.F. Idealizações urbanas e a construção de Salvador moderna. 1850-1920. **Espaço & Debates**. São Paulo, n.34, 1991. p. 99.

⁴³ SALVADOR. Prefeitura Municipal. OCEPLAN. **Evolução física da cidade de Salvador**. V.3. p. 68.

relevância do fato: *”Um dos maiores incômodos que se sente no transito pelas ruas desta Cidade, é a falta de passeios de lages unidas às casas, como tem no Rio de Janeiro, a cidade do Recife, a do Rio Grande (...) Para solucionar este problema, propôs-se a construção de calçadas proporcionais considerando-se conveniente, a nível de desenho, que fossem proporcionais à largura das ruas.”*⁴⁴ Ainda nesse discurso, são previstas as diversas larguras possíveis da calçada e as medidas mínimas de quatro (04) palmos.

A topografia da cidade, com suas cumeadas e vales por onde corriam rios, e o seu próprio desenho, caracterizado por ruas estreitas e tortuosas que se desenvolviam sem um plano prévio, constituíam obstáculos à fluidez da circulação de mercadorias e de pessoas na cidade, um dos objetivos de intervenção do setor público desde meados do século XIX.

*“Essas limitações talvez ajudem a, pelo menos em parte, a explicar porque, apesar de ter delineado e montado em poucas décadas uma rede viária básica e um sistema de transporte razoavelmente articulado, Salvador ainda guarda em suas ruas, até os últimos anos do século XIX, a velha figura dos carregadores de cadeira que, outrora, haviam feito a cidade se movimentar a passo de homem”.*⁴⁵

No início do século atual, a introdução do automóvel e dos transportes mecânicos (o automóvel e o bonde elétrico) implica modificações na estrutura urbana. A irregularidade e a estreiteza de ruas resultantes de um traçado urbano típico de outra época, são características incompatíveis com as novas necessidades.

A ligação entre a cidade alta e a cidade baixa, a melhoria das ladeiras, o alargamento e a retificação de ruas importantes para a circulação, são medidas urbanísticas que serão realizadas visando a melhoria do tráfego, mas que se mostrarão insuficientes para prevenir os engarrafamentos de amanhã, particularmente nas ruas centrais da cidade, onde predomina a atividade comercial. *“De modo geral, essas retificações e alargamentos tiveram como resultado um tráfego mais intenso e a construção de novas*

⁴⁴ Idem, p. 105.

*casas. Entretanto, as ruas paralelas e transversais guardaram seu antigo aspecto.”*⁴⁶

Na primeira década deste século, alargaram-se as ruas da Misericórdia, Chile, Ajuda e Av. Sete, na Cidade Alta. Nos anos 20, na Cidade Baixa foram feitos alargamentos e retificações em várias ruas.

Algumas obras foram realizadas mediante a destruição de áreas antigas da cidade, de monumentos históricos. O período de 1912 a 1920 passou a ser caracterizado por alguns urbanistas como “urbanismo demolidor”- considerando que as ações implementadas no espaço urbano refletiam um ideal de se desenhar a cidade em função do veículo. Este urbanismo encontra referência na reforma urbana adotada para o Rio de Janeiro, no início do século, pelo então prefeito, o engenheiro F. Pereira Passos, que realizou a abertura de inúmeras avenidas como a Central, Rio Branco, Rodrigues Alves, entre outras.

Em 1935, realiza-se a Semana de Urbanismo, uma série de conferências onde se discutia a necessidade da elaboração de um plano para a cidade. Estas conferências, nas quais se buscava contar com a participação da população, apresentavam uma série de problemas urbanos considerados mais importantes na ótica de técnicos conceituados da cidade. Entre diversas questões abordadas, aquelas relativas às ruas da cidade possuíam destaque: defendia-se o alargamento e a redução das declividades em função não só da necessidades de trânsito e tráfego, mas por questões de segurança. sob a inspiração no Plano de Avenidas de São Paulo (1930), pregava-se a abertura de largas avenidas e um melhor articulação destas por meio de viadutos e dos vales, por túneis.

Em 1940, através de decreto-lei, torna-se obrigatória por parte dos proprietários, a construção de calçadas que dão acesso aos seus terrenos.

“Talvez se depositasse fé na eficácia dessa forma de instrumento legal visto que, em anos anteriores, vários editais

⁴⁵ FERNANDES, A. e GOMES, M.A.F. Idealizações urbanas e a construção de Salvador moderna. 1850-1920. *Espaço & Debates*. São Paulo, n.34, 1991. p. 99.

⁴⁶ SANTOS, Milton. *O Centro da Cidade do Salvador - estudo de geografia urbana*, Salvador: Progresso / UFB^a, 1958. p. 107.

intimavam a população ao cumprimento das posturas sobre o assunto, como também à construção de muros em terrenos baldios, à demolição de ruínas e à reconstrução das paredes danificadas das edificações, sem grandes resultados, haja vista a freqüência com que aparecem.”⁴⁷

Em 1948, foi criada a Comissão do Plano Urbanístico da Cidade do Salvador - EPUCS, a quem ficaria afeta a continuidade dos trabalhos do Plano da cidade. Várias propostas da Semana de Urbanismo foram incorporadas ao EPUCS, como mostram os princípios norteadores do plano:

1. O plano pretendia a construção de uma nova cidade em harmonia com a velha. Pretendia também ser abrangente, incluindo saúde, educação, segurança etc.

2. O zoneamento era a “base do plano de uma cidade”.

3. Os principais elementos do plano seriam: as ruas, o trânsito, os transportes, os divertimentos públicos e o zoneamento.

Nos anos que se seguiram, a atividade de planejamento ocorreu por meio de comissões e planos setoriais, carecendo da unidade que deveria presidir o comando da planificação do desenvolvimento urbano.

O fenômeno da “explosão urbana”, que se manifestou no Brasil a partir dos anos 40, em escala nacional, acentuou-se ainda mais nas décadas seguintes em Salvador. O crescimento populacional implicou numa expansão física da cidade que se fez de forma desordenada. Loteamentos numerosos surgiram, concebidos em projetos isolados sem a preocupação de integra-los ao sistema viário e aos espaços circundantes.

Os empreendimentos deveriam obedecer às especificações do primeiro Código de Obras da Cidade (Lei nº 1855/66 - aprovada em 1966). Esta lei tratava, entre outras questões urbanísticas, das calçadas, denominadas de passeios, mas não havia, ainda, um planejamento global de desenvolvimento urbano.

Porém, só em 1970, com a criação do Órgão Central de Planejamento, é retomado o processo de planejamento. Nesse intervalo em decorrência do

⁴⁷ ARAÚJO, Heloísa O. **Inventário da legislação urbanística de Salvador (1920-1966); as novas regras do jogo para o uso e o abuso do solo urbano**. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 1992. p. 255.

desenvolvimento sócio-econômico do país, são realizadas obras de infraestrutura, abrindo novas vias de tráfego primário e incorporando novas áreas urbanas.

Além da densificação dos bairros tradicionais, ocorrem ampliações horizontais em áreas mais desertas e crescimento vertical. Paralelamente, também ocorre uma redistribuição da atividade comercial e de serviços, que antes concentrada na área central, disseminou-se pelos bairros residenciais, atribuindo-lhes certa autonomia.

Em 1975, a lei n.º 2773, autoriza à FINEP - Financiadora de Estudos e Projetos a realização do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano - PLANDURB, cujos objetivos incluem a fixação de um modelo de ocupação físico e territorial para a cidade.

2.4. As calçadas de Salvador no modelo de rua atual

As calçadas de Salvador obedecem aos padrões de dimensionamento ditados pela Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo de Salvador (lei n.º 3.377/84, modificada pela lei n.º 3.853/88), e são regulamentadas, especificamente quanto aos direitos e deveres do Poder Público e Privado e a outras questões relativas ao tratamento e conservação do espaço, pela lei n.º 2.403/72 e referendada pela lei n.º 3.903/88, que corresponde ao atual Código de Obras.

Exercendo um papel mais orientador que empreendedor na construção do espaço urbano, o Poder Público admite como uma das formas básicas do crescimento urbano a prática dos loteamentos e/ou desmembramentos do solo urbano pela iniciativa privada. É sobre este paradigma de reprodução espacial da cidade que se fundamenta a Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo de Salvador.

A influência do Poder Público no projeto desses espaços é garantida pela legislação urbanística de várias maneiras: por meio da fixação de padrões técnicos mínimos para a construção das calçadas, pela

possibilidade de ingerência direta dos órgãos responsáveis pela aprovação dos projetos e, em última instância, pela atividade fiscalizadora que cabe aos órgãos municipais competentes.

Os padrões técnicos mínimos exigidos, os serviços de urbanização e o tratamento, previstos para estes espaços de acordo com a Lei, resultam, de certa forma, de uma visão conceitual da rua enquanto elemento constituinte do espaço urbano. Tendo surgido como parte da rua, destinada ao trânsito de pedestres, não se pode dissociar a concepção da calçada do significado da rua dentro de um determinado momento histórico de uma sociedade, da forma de viver o espaço público como um todo e dos modelos teórico-ideológicos de cidade no desenvolvimento do ideário urbano.

A lei do Ordenamento e Uso do Solo possui sua base teórico-ideológica delineada na década de 70 a partir dos estudos do PLANDURB - Plano Diretor Urbano, que representou um momento de retomada da atividade de planejamento urbano em Salvador, desde o EPUCS.

2.4.1- Quadro conceitual

No que se refere ao conceito de rua, as influências do urbanismo progressista estão muito claras na lei, na qual aliás, esta designação não é utilizada, sendo substituída pelo termo via que, ao contrário do anterior, expressa o caráter funcional deste espaço.

Na cidade do modelo progressista, em nome da eficácia e da higiene, a rua é abolida. Em seu lugar, surge a via que, liberta das edificações, impõe-se como local exclusivo de tráfego, de ligação entre vários pontos da cidade. A rapidez, capacidade e fluidez do tráfego passam a ser as referências segundo as quais serão redesenhados estes espaços, dentro de uma concepção urbana na qual a especialização funcional dos espaços é um dos recursos utilizados rumo à eficiência do sistema urbano.

O conceito de rua varia nas sociedades urbanas no decorrer do tempo, em função do papel que desempenham na estruturação da vida cotidiana e dos usos que abriga. Além de caminho, elemento de ligação entre edificações e outros componentes urbanos, a rua é um lugar onde ocorrem

vários tipos de atividades, expressando um conjunto de significados que estão relacionados com o modo de estruturação da sociedade. A arquitetura moderna elimina a noção de rua ao entendê-la como um elemento espacial destituído de todo o conteúdo social que lhe cabe no contexto da vida urbana. A este respeito, James Holston afirma que a arquitetura moderna rejeita a rua porque:

“esta constitui uma organização arquitetônica dos âmbitos privado e público da vida social que o modernismo busca superar. No gênero de cidade que o modernismo condena, a rua é ao mesmo tempo um tipo específico de lugar e um âmbito da vida pública. A organização arquitetônica desse âmbito estrutura toda a paisagem urbana por meio de um contraste entre o espaço público e o edifício privado. Assim, a rua não é apenas um lugar onde ocorrem vários tipos de atividade. Também corporifica um princípio de ordem arquitetônica mediante o qual a esfera pública da vida civil é ao mesmo tempo representada e constituída.”⁴⁸

A definição do vocábulo “rua” no dicionário de língua portuguesa de Aurélio Buarque de Holanda, confirma a amplitude do significado da rua como pertencente a um âmbito da vida pública em oposição à esfera privada.

O termo rua, derivado do latim *ruga*, “*ruga*” posteriormente “*sulco*”, caminho, serve para designar, entre outras coisas:

1. Via pública para circulação urbana, total ou parcialmente ladeada de casas. 2. Numa cidade, vila, etc., qualquer logradouro público ou outro lugar que não seja casa de residência, local de trabalho, etc.: ‘Foi para rua cedo e ainda não voltou.’⁴⁹

Segundo o mesmo dicionário, o termo “*via*” deriva do latim *via*, “*caminho*”, “*Lugar por onde se vai ou se é levado: estrada, caminho.*” Esta definição, ao contrário da concepção de rua, representa um fato físico tão somente, estando relacionada a uma função específica: a de deslocamento, circulação.⁵⁰

⁴⁸ HOLSTON, James.. **A cidade modernista: uma crítica de Brasília**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993. p. 111.

⁴⁹ FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo dicionário da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1975. p. 1250.

⁵⁰ Idem, p. 1457.

É sob a égide do seu aspecto funcional que a rua se insere no modelo urbano inspirado pelo PLANDURB. Definida como “*espaço organizado para a circulação de veículos e/ ou pedestres*”, as vias foram classificadas pelo PLANDURB, classificação esta adotada na Lei 3377/84, de acordo com o seu papel no sistema de circulação e de transportes urbanos. Resultam basicamente, deste eixo conceitual sete categorias de vias, divididas em subcategorias. A partir da inserção da via no sistema viário básico e das características do tráfego desejado são estabelecidos, considerando o transporte urbano rodoviário, critérios para o seu dimensionamento mínimo além de outras condições obrigatórias para o seu funcionamento.⁵¹

Na visão do urbanismo progressista, o que define o espaço é a sua função dentro de um modelo de funcionamento de cidades em que a especialização de funções é um dos elementos considerados necessários à eficiência do sistema. Este, visto como algo mecânico, obedece a regras universais que estão relacionadas com necessidades humanas “universais”. Dentro dessa perspectiva, os espaços são categorizados em tipos funcionais, cujos padrões técnicos podem ser aplicáveis a qualquer contexto urbano indistintamente, uma vez que atendem às necessidades identificadas para o indivíduo.

O texto que, na lei, define o espaço denominado por calçada na Lei, parece refletir esta ideologia, desde que apenas o caráter funcional é destacado dentro de uma visão em que os espaços se relacionam como partes de uma engrenagem. Definida como “*parte do logradouro público reservado ao trânsito de pedestres*”, a calçada é um espaço relacionado com a pista, e uma função específica do espaço dentro do sistema urbano - a circulação de pessoas - é o que lhe qualifica. Nenhuma referência às outras atividades reais, desejáveis ou não para este espaço, é mencionada.

Segundo Santos, a rua está associada a diversas atividades, como lugar de passagem, caminho, lazer, e também é associada às calçadas.

⁵¹ Anexo 5. Tabela V.6 da Lei n. 3377/84.

Estas, acompanhando o traçado da via, definem fisicamente um espaço intermediário que é “o espaço das pessoas na rua.”⁵²

Ao contrário do que é expresso na lei, calçadas como o espaço das pessoas, é um conceito que traz, no seu bojo, uma complexidade de elementos funcionais e simbólicos. Estes elementos resultam de todas as possibilidades de uso do espaço que é um referencial ligado à cultura, às necessidades diversas e aos comportamentos distintos no espaço.

O termo rua que, no nosso entender, engloba a noção de espaço público, não é utilizado no texto da lei. No entanto, observa-se, a partir das duas definições exemplificadas abaixo, que a noção de espaço público está presente na lei. Este conceito está relacionado, em primeiro lugar, com a questão do domínio, e, em segundo lugar, com a noção de acessibilidade. É relevante também a relação implícita que se pode observar entre espaço livre e espaço público:

*“Espaços livres de Uso público. São todas as áreas de domínio público cujo acesso esteja franqueado a qualquer cidadão”.*⁵³

*“Logradouro público - espaço livre reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos.”*⁵⁴

Este conceito de “público” aplicado aos espaços urbanos está relacionado com a idéia de espaço livre e, portanto, espaço aberto, sem edificação. Apesar do seu conteúdo ideológico de inspiração modernista, o conceito de espaço público que se depreende da lei dialoga com o modelo de cidade no qual a oposição público/ privado se dá de forma tradicional: público - vazio, privado - cheio/construído.

Embora definida apenas como espaço de circulação de pedestres, a calçada é entendida como parte do logradouro público e não só como parte da via. Em razão não só pelas funções que são atribuídas ao logradouro como também pela abrangência física que o conceito permite, englobando

⁵²SANTOS, Carlos Nelson F. dos (org). A. **Quando a rua vira casa**; apropriação de espaços e uso coletivo de um centro de bairro. São Paulo: Projeto, 1978. p. 51.

⁵³ Lei.n.º 3377/84. Anexo I - Conceitos. p. 118.

⁵⁴ Idem, p. 123.

não só as ruas, mas parques, praças, calçadas, a definição de logradouro público confunde-se com a noção de espaço público etc.

Conceitualmente falando, a calçada está relacionada, de forma abrangente, ao espaço público como um todo, do que se pode deduzir que também a ela se aplicam às funções admitidas para o logradouro público. Porém, quando se trata da utilização de parâmetros de desenho, a ingerência da lei, no que se refere ao estabelecimento de padrões mínimos de dimensionamento, ocupa-se das calçadas apenas quando estão relacionadas com a via, como parte integrante desta. É uma referência que está relacionada apenas com a primeira função das calçadas no espaço urbano: a separação do tráfego motorizado do tráfego de pedestres.

2.4.2 - Projeto - padrões mínimos exigidos

Historicamente, a relação proporcional entre a largura da via e a largura da calçada tem sido um parâmetro utilizado em vários países para o dimensionamento das calçadas, logo após o seu surgimento.

Em Salvador, as questões relativas ao projeto, execução e conservação das calçadas, assim como as atribuições legais de proprietários e Poder Público, foram tratadas pela lei nº 1855, de 05 de abril de 1966, considerado o primeiro Código de Obras do Município. O texto original, refere-se às calçadas no Capítulo V, que trata “Das obras e Exigências Complementares” na seção intitulada “Dos passeios”. Este texto foi mantido, sem alterações e sem acréscimos, pela lei nº 2403 de 1972, que se constituiu no Código de Urbanismo e Obras do Município de Salvador, em vigor até 1988.

A lei 3200/72, que regia anteriormente o parcelamento do solo para fins urbanos, também estabelecia critérios para o dimensionamento das calçadas ligadas às características da pistas, que variavam conforme o seu papel no esquema de circulação, embora a classificação fosse bem menos trabalhada que a utilizada na lei atual. Dois tipos cabiam nesta classificação: vias secundárias (locais ou de articulação local) e principais. Nos diferentes

tipos de vias secundárias, a largura da pista e das calçadas variava em função do tipo de lote e do gabarito máximo permitido para as edificações lindeiras, variando também o recuo destas em relação à pista. A largura mínima permitida para as calçadas era de 2,0 m para as ruas com 7,0 m de caixa de rua, e 1,5 m para as ruas com 6,0 m de caixa. No caso das vias principais, as dimensões mínimas permitidas para as calçadas variavam de 2,5 m para as vias com caixa de rua mínima de 9,50 m e 2,00 m para ruas com caixa de rua mínima de 8,50 m.

O dimensionamento das calçadas é tratado pela atual Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo Urbano nº 3377/84, no item que trata do estabelecimento de padrões técnicos para o desenho das vias públicas urbanas.

De acordo com a hierarquização do sistema viário municipal, que obedece a parâmetros relacionados com o sistema de transporte e tráfego, são definidas as diversas categorias de vias e propostas as características técnicas mínimas consideradas aceitáveis para cada uma delas. As calçadas são dimensionadas em suas larguras mínimas conforme os tipos de vias das quais façam parte.

A nova lei, segue o mesmo referencial da legislação anterior para determinar sobre o dimensionamento das calçadas; sendo sua largura uma medida diretamente relacionada com as características de tráfego da via, conforme estabelece uma tabela a ela agregada. A variação da largura mínima da calçada, como se pode pressupor a partir da tabela, é estabelecida em função das características de tráfego da pista, relacionando-se à função de proteção do pedestre ante o tráfego motorizado.

55

Observa-se que os critérios utilizados para o dimensionamento mínimo das calçadas, mesmo referidos a uma só função - o trânsito de pedestres - estão mal explicitados deste ponto de vista.

⁵⁵ Lei n. 3374/84 -Anexo 5 Tabela V.6.

Embora a variação entre as larguras mínimas exigidas para as calçadas ocorra de acordo com as características funcionais das vias, a diferença prevista entre elas não está clara do ponto de vista de suas razões.

A variação da largura mínima exigida para os diferentes tipos de vias é de apenas 50 cm (2,5 m para vias arteriais II e coletoras I e 2,0 m para vias coletora II e locais). De acordo com a Tabela V.6, esta diferença é supostamente uma medida suficiente para oferecer uma melhor proteção ao pedestre e inexistente, no texto da lei, qualquer referência a algum tipo de elemento físico ou barreiras vegetais que venham assegurar, de fato, um melhor uso deste acréscimo de área como fator de proteção ao pedestre.

Como espaços pensados para circulação de pessoas, fatores como intensidade e características deste tipo de uso deveriam ser considerados no seu prédimensionamento.

Não só as atividades, mas também o modo como se realizam, são dados que falam da cultura, da forma como são apropriados os espaços. Determinados usos implicam um maior fluxo de pessoas e determinadas situações comportamentais, que alteram significativamente a calçada do ponto de vista ambiental.

Para um bom dimensionamento de espaços reservados aos pedestres, deve-se levar em conta todas as suas necessidades na rua: os deslocamentos, as esperas, os espaços necessários à vida urbana, na forma específica em que ocorrem.

A Lei de Uso e Ordenamento do Solo Urbano atua, ainda do ponto de vista do desenho urbano, de forma bastante genérica porque ligada a parâmetros de circulação fixados em bases puramente técnicas, em que os aspectos culturais locais não são mencionados.

Além disto, o mobiliário urbano, o tratamento paisagístico e a sinalização, que são elementos componentes do espaço das calçadas, parecem não influir nas medidas consideradas.

As medidas mínimas adotadas pela lei, aliadas ao tratamento urbanístico teoricamente exigido, fazem supor a ocorrência de uma situação de conflitos, de modo que não se assegura a eficiência da circulação de pedestres, objetivo a que se propõe.

Observa-se que, em termos de tratamento urbanístico, a pavimentação e a arborização são consideradas exigências pelo Poder Público.⁵⁶ Estas duas disposições ou pressupõem a necessidade de um projeto prévio para a calçada de cada logradouro, a ser desenvolvido pelos órgãos competentes ou, no mínimo, significam que estes itens serão exigidos nos projetos de loteamentos ou quaisquer outros que envolvam a abertura de vias, quando da sua aprovação na Prefeitura.

2.4.3 - Execução e conservação das calçadas

A lei 3.903/88, o atual Código de Obras do Município de Salvador, nada altera ou acrescenta ao texto da lei 2.403/72, no que se refere às calçadas. Sobre estas, a lei 2403/72 trata das atribuições dos poderes público e privado, das exigências relativas à qualidade do espaço a ser executado, do tratamento urbanístico, da sua execução e conservação.

O Poder Público garante, pela lei, a prerrogativa de projetar ou opinar sobre o projeto do espaço da calçada de cada logradouro, definindo dimensões, tipos de pavimentação e tratamento paisagístico, mas os serviços de execução das calçadas é da responsabilidade da iniciativa privada, conforme explicita o parágrafo abaixo:

§3º - Será obrigação dos proprietários loteantes e de desmembramentos a execução de passeios em loteamentos e desmembramentos aprovados.”⁵⁷

O descumprimento constante dessas exigências por parte dos empreendedores e a existência de loteamentos irregulares e/ou aprovados anteriormente à aprovação e à vigência desta lei são fatores que, na prática,

⁵⁶ Lei nº 3.377/84. Art. 474 - Competirá à Prefeitura, através de seus órgãos técnicos, fixar o tipo de pavimentação dos passeios para cada logradouro.

Art. 475 - Serão obrigatoriamente deixadas ao longo dos meios-fios, nas dimensões, forma e distância fixadas pela Prefeitura, aberturas destinadas ao plantio de árvores.

contribuiriam para uma transferência da obrigatoriedade destes serviços para os proprietários dos lotes, que são cobrados pela Prefeitura, no momento da concessão do alvará de “Habite-se”.⁵⁸ A obtenção deste é condicionada ao cumprimento dos serviços de pavimentação das calçadas adjacentes ao lote. Este fato terá como consequência a segmentação do espaço da calçada, que, na maioria das vezes em função das razões explicitadas acima, será obra dos proprietários ao fim da construção nos lotes.

Observa-se que, no nível legal, a calçada é concebida enquanto objeto de projeto como um todo contínuo, em que o tratamento do piso e ajardinamento implicam soluções pensadas para o logradouro de forma linear. Na prática, porém, a solução de continuidade nem sempre ocorre. As calçadas são executadas pelos proprietários dos terrenos em diferentes momentos, com diversos tipos de materiais de pavimento, a depender das preferências do proprietário do lote ao qual faz vizinhança. Os serviços de arborização, quando ocorrem, são feitos posteriormente em ruas já urbanizadas, como nas ruas centrais, ou são feitos de modo isolado por moradores em frente às suas casas.

⁵⁷ Lei nº 2.403/72.

⁵⁸ Lei nº 2.403/72 Art. 38 - O alvará de Habite-se só será concedido, entre outras coisas quando: Estiver adequadamente pavimentado todo o passeio adjacente ao terreno edificado, se já houver meios-fios assentados.”



Foto 01

Tendo em vista que os terrenos possuem, além do valor de uso, um valor de troca, e considerando também os vazios gerados pela especulação imobiliária, os terrenos não ocupados são também objeto da lei. Assim, a execução da calçada é uma exigência que não está condicionada somente à construção da edificação, mas é uma prescrição legal que a antecede. Apesar disso, é muito comum a ausência de calçadas nos trechos limítrofes aos terrenos baldios. Este fato evidencia a falta de continuidade no tratamento desse espaço ao longo da rua, além de trazer perigos e incômodos para a circulação de pedestres.⁵⁹

Em função da ausência de uma fiscalização eficiente, de mecanismos de localização e cobrança aos proprietários da realização dos serviços obrigatórios nestes tipos de lotes, o instrumento mais eficiente para a garantia da execução das calçadas ainda é aquele representado pelo condicionamento da concessão do alvará de Habite-se.

⁵⁹.Lei nº2.403/72:Será fixado pela fiscalização prazo para construção de muros de gradil e de passeios pelos proprietários de terrenos não edificados, findo o qual a Prefeitura executará as obras, com a aplicação de multa mais independente de cobrança de taxa de administração (30% do valor da obra)



Foto 02

As obras de conservação da calçada são consideradas pela lei 2.403/72, uma responsabilidade do proprietário do terreno a que ela serve. Esta exigência baseia-se em uma das funções da calçada: a de acesso às edificações lindeiras, colocando em segundo plano a função destas enquanto “*espaços de circulação de pedestres*”. Neste caso específico, a calçada é um espaço referenciado às edificações e não às pistas.

Pelas mesmas razões explicitadas acima, os serviços de conservação das calçadas também não são cobrados eficientemente na forma de aplicação da lei, o que resulta em espaços esburacados e mal conservados, colocando em risco os pedestres.



Foto 03

2.5 - Repensando a rua em Salvador

A questão principal que se apresenta é a inexistência da concepção de rua na legislação urbana, de forma dissociada da pista, pelo menos para efeito de dimensionamento .

A calçada é conceitualmente um espaço público, porém, em nível de dimensionamento, ela é vista como parte da pista. A referência, então, é apenas à circulação de pedestres, e não às outras funções que caracterizam o espaço público. Porém, mesmo como espaços pensados para uma única função - a circulação de pessoas - alguns fatores que interferem na intensidade e na densidade do tráfego nas calçadas deveriam ser considerados no seu pré-dimensionamento, visando um melhor desempenho destas.

A densidade de trânsito nestas “pistas de pedestres” não entra como um critério importante para a modificação da largura mínima, prevista pela lei, para as calçadas. Assim, o uso do solo das edificações, que é um fator muito importante para a densidade de tráfego de pedestres na calçada, embora esteja embutido na diferenciação que envolve a classificação das

pistas, é uma referência pouco considerada no dimensionamento mínimo das calçadas.

Sob esse aspecto, há um subdimensionamento deste espaço que ocorre por duas razões: de um lado, pela desconsideração de algumas variáveis que influem na densidade e qualidade do tráfego de pedestres, e, portanto, no desempenho da única função prevista, de outro, pela negação das outras funções da calçada.

O subdimensionamento do espaço tende a se agravar pois, embora a Lei estabeleça apenas padrões mínimos de qualidade desejada aos espaços urbanos, e isto inclui as dimensões mínimas permitidas para as calçadas e não as máximas, este pré-dimensionamento do espaço público tende a realizar-se na prática, na construção do espaço, como medidas máximas. Pois, reservar aos espaços públicos nos loteamentos apenas as áreas mínimas exigidas pela lei, é uma prática coerente com o ideal de maximização dos lucros que rege a iniciativa privada. Isto explica, de certa forma, a parcimônia de espaço apresentada pelas calçadas de Salvador.

Com relação ao tratamento urbanístico e às condições de conservação das calçadas, observa-se que há uma divisão de responsabilidades entre a esfera pública e a privada.

O texto da lei deixa claro a responsabilidade do Poder Público na projeção e, portanto, na definição de um padrão de qualidade ambiental mínimo requerido para os espaços da calçada. A responsabilidade pelas outras etapas e atividades relativas ao aspecto final deste espaço como a sua execução e conservação, é, no entanto, considerada responsabilidade da iniciativa privada, cabendo ao Poder Público apenas fiscalizar e interferir neste processo, quando não forem cumpridas as exigências assim requeridas.

Esta forma de tratamento do espaço resulta de uma herança da cidade medieval, onde a esfera pública era reduzida ou quase inexistente na gestão do espaço urbano, mas revela também, embutida na legislação, uma concepção dúbia a respeito do caráter público deste espaço. Isto se reflete

na relação espacial/funcional evocada como referencial para a atribuição de deveres e direitos sobre as calçadas, ou seja, a relação calçada/pista é valorizada para efeito de dimensionamento e projeto, e a relação calçada/edificação, para efeito de manutenção e conservação deste espaço. A primeira relação espacial implica também a valorização de uma função - a de circulação de pedestres na via, uma função relacionada com o espaço público. A segunda relação espacial valoriza outra função da calçada, o acesso às edificações lindeiras, uma função associada ao espaço privado.

Se as questões de ordem conceitual foram e são importantes na construção e realização de uma determinada forma espacial urbana, no caso, as calçadas de Salvador, por outro lado, fatores de ordem conjuntural também exerceram influência na qualidade final do espaço construído.

A falta de uma proposta urbanística em que a rua representasse um papel relevante foi responsável que pelo fato de que, a fabricação das ruas da cidade jamais tenha sido um processo inteiro. A fragmentação, do ponto de vista espacial e estético do espaço, que decorre de momentos de construção e projetos diferentes, é apenas um dos fatores que contribuem para a falta de qualidade final do seu espaço físico. Além disto, a segmentação das responsabilidades, nos diversos órgãos da administração municipal responsáveis pelas vias públicas, e a descontinuidade administrativa contribuíram para dificuldade de implantação de um padrão de qualidade ambiental para as ruas, mesmo aquele mínima proposto pela legislação.

CAPÍTULO III

AS RUAS DE SALVADOR

Usos e abusos

Neste capítulo, procuramos “reconstruir” a rua de Salvador, através de imagens cotidianas, da memória dos seus usos passados e das diversas formas de apropriação social que se evidenciam no momento presente.

Objetivamos, mediante a identificação das relações entre usos antigos e atuais, entre presente e passado, entre atividades e estrutura física, conhecer o papel e a importância das calçadas no contexto da rua atual.

Primeira capital do país, Salvador é depositária, nas suas origens de toda uma concepção urbanística e seus saberes advindos do Reino de Portugal. A materialização dessa estrutura urbana e dos seus espaços públicos reflete claramente o caráter ideológico resultante da união dos dois poderes que, juntos por vários séculos, foram fundamentais na definição e uso destes espaços: o poder secular e o religioso. Segundo Murilo Marx, isso explica vários aspectos relativos à situação destes espaços, hoje, na grande maioria das cidades brasileiras ou seja; sua tímida espacialidade, suas precárias condições físicas e de conservação, o descaso do Poder Público e dos cidadãos⁶⁰.

Estes aspectos tão facilmente identificáveis aqui parecem manifestar-se com grau de intensidade tal que nos faz supor que, pelo fato de ter sido sede primaz do governo, Salvador sofreu, mais do que qualquer outra cidade do Brasil, a força do poder religioso sobre suas estruturas urbanas e, por um tempo mais longo, os seus efeitos.

Porém, Salvador foi também o primeiro porto e um local privilegiado de trocas e do comércio de mercadorias e de escravos negros, entre os continentes. Estes fatos - a intensa atividade comercial e a migração forçada de milhares de negros - produziram, com certeza, implicações nos usos dos espaços públicos da cidade. Aos ritos da religião católica somaram-se os ritos próprios dos povos negros da África. Os cantos cristãos e suas

procissões, a dança negra e seus atabaques repercutiram no espaço. De modos diferentes reafirmam o espaço como local sagrado, local de festas. Enquanto o poder da cultura cristã se materializa nas práticas e projetos institucionais, a cultura negra e suas formas de vivenciar o espaço criam raízes na prática do cotidiano, na penetração no seio do povo.

São famosas as festas de rua da cidade, como as lavagens, manifestações do sincretismo religioso que se desenvolvem anualmente, segundo um calendário que culmina com o carnaval, a maior festa pública do país. Salvador acena no cenário urbano nacional com uma personalidade forte e peculiar de vida urbana, com um ritmo próprio, em que a festa faz parte de um cotidiano que se desenvolve principalmente nas ruas, nos seus espaços públicos. Porém, além da festa, a realidade nos mostra um espaço empobrecido e até hostil ao desenvolvimento de outras práticas comuns aos espaços públicos como andar, passear, praticar esportes e mesmo ao convívio social, ao lazer ativo e passivo.

As necessidades do pedestre são pouco consideradas no contexto espacial da rua, fato este que se evidencia na exiguidade e na inadequação dos espaços que lhe são destinados, ou mesmo na ausência destes em várias ruas da cidade.

Dentro da vivência urbana de Salvador, as calçadas são apropriadas pela sociedade para diversos fins, sendo incorporados novos equipamentos, que disputam com os pedestres este pequeno espaço, a exemplo das "barraquinhas que vendem tudo" e dos tabuleiros de acarajé. Na cidade inteira, independente de diferenças de renda da população, proliferam barracas, pontos de comércio ou serviços que, na maioria das vezes, se instalam nas calçadas. Nas ruas centrais, as calçadas, invadidas pelo comércio ambulante, mais que um espaço de circulação do pedestre, transformam-se num corredor de comércio e serviços.

A despeito do uso intensivo da calçada e da função social desempenhada por este espaço como local de trocas e interação, não se dá

⁶⁰ MARX, Murilo. **Nosso chão: do sagrado ao profano**. São Paulo: EDUSP, 1988.

a este espaço um tratamento urbano adequado. Ao contrário, é visível a pobreza da sua espacialidade, que se traduz na estreiteza de suas dimensões, no péssimo estado de conservação e na baixa qualidade dos seus pavimentos. Este quadro físico não condiz com a riqueza dos usos que nela se desenvolvem nem com as funções reais e simbólicas que desempenha este espaço, além daquelas que poderíamos chamar de possíveis, dentro da dinâmica das transformações urbanas.

3.1 - Usos atuais: relações espaciais e temporais

As calçadas de Salvador apresentam muitos usos além da circulação de pedestres. Observa-se que muitos destes usos são característicos das ruas da cidade no século passado. Com a vinda da Família Real para o Brasil (1808) e o reforço das relações comerciais com a abertura dos portos, incrementam-se as atividades comerciais em Salvador, cidade portuária. Datam, desta época, vários depoimentos de viajantes estrangeiros ou residentes, que nos permitiram fazer um panorama das ruas, seu aspecto físico e da vivência urbana da cidade no século XIX, estabelecendo um contraponto com a realidade atual.

3.1.1 - Usos relacionados com o USO DO SOLO das edificações lindeiras

A apropriação social das calçadas e os seus usos variam conforme os usos que se desenvolvem nas edificações lindeiras. De modo geral, isto ocorre de duas formas:

a. O uso da edificação extravasa para a calçada.

Neste caso, o espaço das calçadas tende a ser apropriado para o uso que se desenvolve na edificação, como um prolongamento da mesma. Poderíamos classificar esta situação como apropriação do espaço público

pela atividade privada, fato que ocorre tanto nas situações de uso comercial como residencial.

Este tipo de apropriação é muito comum no caso dos usos residenciais de baixa renda e nos usos comerciais e de serviços cujas edificações possuam aberturas diretas para as calçadas.

Observa-se que existe uma gradação da intensidade da apropriação que varia em função da renda da população usuária do espaço. A influência da renda nos hábitos e práticas espaciais é reconhecida pelos urbanistas. O uso dos espaços exteriores à edificação, inclusive as ruas, a relação público privado diferem muito entre um bairro rico e um pobre. A exigüidade do espaço interno e a menor possibilidade de acesso a divertimentos e recursos de lazer fazem da rua uma extensão da habitação no que se refere às atividades de lazer e socialização, entre outras, nos bairros populares.

A ocupação unidomiciliar horizontal com ruas tradicionais (em vez da pluridomiciliar) é a tipologia habitacional na qual, em virtude de uma maior proximidade física com a calçada, ocorre uma identificação maior entre o morador da edificação e o espaço da calçada à frente. Identificação aqui é considerado o fato do morador associar este espaço à sua habitação. E esta identificação já foi mais forte há alguns anos atrás quando a rua era um local menos inseguro, tanto do ponto de vista social quanto do ponto de vista do comportamento do tráfego. Não era incomum o uso da calçada como uma extensão da habitação. Um exemplo disto era um hábito que havia, e ainda hoje é possível observar em alguns bairros tradicionais como a Ribeira, de se colocar cadeiras nas calçadas e aí permanecer a conversar com os vizinhos e a observar o “movimento” da rua.

Tudo nos faz crer que atividades sociais do interior da habitação extravasarem para calçada é um fato deste século, ou melhor, desde quando o espaço público, as ruas, assumem uma maior importância no contexto social como local de passeio ou lazer para famílias.

O incremento do tráfego motorizado, que alterou a ambiência das ruas, a televisão, a falta de segurança social e uma crescente violência

foram fatores que contribuíram enormemente para o quase desaparecimento deste hábito. As calçadas funcionavam como sala de visitas, principalmente quando não havia recuos entre elas e a edificação. É evidente, neste caso, um tipo de ocupação urbana típica de séculos anteriores mas que será muito comum até mais ou menos a década de 40, e ainda hoje nos bairros de baixa renda, em Salvador.



Foto 04

Os namoros no portão também são hábitos associados às edificações ao nível do chão, de onde se poderia ter um certo controle do que acontece lá fora. Fazem parte de um tempo já passado, não tão distante, é verdade, uma vez que já denotam a existência de um recuo e de um gradil em frente da habitação, mas que praticamente desapareceram na cidade de hoje. Outros usos, como a realização de serviços próprios do interior da habitação, também acontece, embora com pouca frequência.

Nos usos relacionados à prestação de serviços, as calçadas, eventualmente são apropriadas não só como local de trabalho, mas também como depósito dos objetos em concerto (pela exiguidade do espaço interno da edificação ou por estratégia de “marketing”). Este fato é muito comum no

caso de oficinas, borracharias, sapateiros, consertadores de cadeiras, geladeiras, etc.



Foto 05

Nos usos comerciais, também é muito comum a apropriação do espaço da calçada como uma continuidade do espaço interno. Observa-se, com frequência, a utilização de parte do solo da calçada junto às fachadas, para colocação de produtos à venda.

O espaço aéreo da calçada, que tem seu limite superior definido pelas marquises ou balcões, é ocupado pela colocação de letreiros, luminosos, painéis publicitários e, não raro, por produtos que são expostos, pendurados, como uma vitrine do próprio estabelecimento

Em outros casos específicos, como é o da Baixa dos Sapateiros, o espaço da calçada é apropriado pelos estabelecimentos comerciais não só como vitrine para exposição dos seus produtos, mas como local onde são posicionados os vendedores, funcionários das lojas, atraindo clientes para o seu interior.⁶¹ (Foto 06)

⁶¹ As calçadas da Baixa dos Sapateiros serão objeto de estudos no capítulo seguinte.



Foto 06

Em frente a estabelecimentos institucionais, culturais ou de saúde, as calçadas apresentam uso intenso relacionado com os freqüentadores o que interfere na atividade de circulação de pedestres.

As calçadas em frente aos cinemas são apropriadas eventualmente para formação da fila para compra de ingressos que ocorre em frente à bilheterias. Na sua maioria, os cinemas tanto os que se localizam na cidade como os dos shoppings, não dispõem de espaços internos previstos para esta ocorrência, como é o caso dos guichês de bancos ou outros equipamentos, onde isto ocorre.

No caso de escolas, a conversa entre colegas e encontros marcados na saída, fazem deste espaço uma festa. São adolescentes que esperam pelos pais ou vice-versa, namorados e amigos que conversam em grupos.

(Foto 07)



Foto 07

b. As calçadas são apropriadas para atividades relacionadas com o uso das edificações lindeiras, mas que não apresentam uma solução de continuidade com os mesmos. Este tipo de apropriação, como a anterior, também ocorre com maior freqüência nas calçadas em frente aos edifícios de usos institucionais do tipo educacionais, culturais e de saúde.

Escolas, cinemas, teatros, pelo fato de aglomerarem uma quantidade razoável de pessoas, atraem atividades do comércio ambulante nos horários de funcionamento, como carrinhos de pipoca e cachorro quente, carrinho de balas ou pessoas com tabuleiros.

Hospitais, laboratórios médicos, postos de saúde possuem em comum com os equipamentos acima mencionados, o fato de também aglomerarem muitas pessoas. Nestes casos, nota-se também uma oferta de determinados tipos de mercadorias, que é feita por equipamentos localizados na calçada em locais próximos: vendedores de mingau, barracas para venda de lanches e revistas.

Na verdade, pode-se afirmar que os usos das edificações que atraem um número grande de pessoas, implicam, em Salvador, o surgimento de equipamentos móveis ou semifixos de comércio de comidas e bebidas, nas suas proximidades. (Foto 08)



Foto 08

A influência do uso do solo urbano nas formas e na intensidade do tráfego de pedestres nas calçadas é evidente no caso das ruas, em que predominam os usos comerciais e de serviços.

Milton Santos fala do adensamento das calçadas da Rua Chile, em função dos usos das edificações e de um dos hábitos da classe média que ali acontecia na década de 50, e que hoje ocorre no interior dos shoppings centers. Ele referia-se ao passeio pelas calçadas nos fins de tarde para olhar vitrines ou para encontrar pessoas, prática esta que denominou de *trottoir elegante*. “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."⁶²

O diálogo que se estabelece entre a calçada e a edificação varia do uso residencial para o comercial e se expressa arquitetonicamente através do tipo de integração entre esta e a rua, do tratamento e uso das fachadas e áreas fronteiriças, como os recuos das edificações e seus limites (muros).

Nas situações onde ocorre mudança de uso das edificações, observa-se que também acontecem alterações nas calçadas adjacentes, na relação espacial com a edificação, nos seus usos e significados.

Nas mudanças de uso residencial para comercial ou serviços, em geral ocorre uma abertura maior da edificação para as calçadas. No caso da existência de recuos, estes podem vir a constituir, retirados os muros frontais, um espaço único com a calçada, que é muitas vezes usado para estacionamento para clientes. Neste caso, o pedestre é prejudicado tanto pela apropriação do espaço da calçada para estacionamento quanto pelo perigo representado pela entrada e saída de veículos. (Foto 09)

A incorporação da calçada às áreas de recuo das edificações muitas vezes se dá sem o tratamento adequado destes dois espaços, antes separados por muros. Daí que as áreas resultantes, embora constituam agora um todo contínuo, conservam diferenças no tipo de pavimentação, mantendo as diferenças de nível anteriores. Como isto ocorre, às vezes, em toda extensão de uma rua, como é o caso da Av. Manoel Dias, na Pituba, a qualidade visual do espaço fica comprometida. (Foto10)

⁶² SANTOS, M.. **O Centro da Cidade do Salvador - estudo de geografia urbana**. Salvador; Progresso/ UFBa, 1959 p. 124.



Foto 09



Foto 10

3.1.2 - Usos relacionados com a CIRCULAÇÃO

Assim como os usos das edificações extravasam para as calçadas, os usos considerados próprios da pista também o fazem. Esta separação rígida

de funções, na verdade, mesmo que às vezes desejável, na vida cotidiana não ocorre.

Particularmente no que diz respeito ao trânsito de veículos nas ruas de Salvador, é possível observar o que poderíamos chamar, a princípio, uma “ausência de regras”. Há uma desobediência e um descaso com relação a determinadas regras básicas de trânsito como, por exemplo a obrigatoriedade da ultrapassagem pela esquerda. Na prática, a regra de gradação de velocidade entre as pistas, sendo a esquerda uma pista de maior velocidade, não é respeitada nas ruas, nem nas calçadas, aplicadas ao tráfego de pedestres, como acontece na prática, em alguns países.

Este aparente caos, na verdade, é a reafirmação de uma regra básica desta cultura com relação à vida em comunidade: “com jeitinho se chega lá”. Este jeitinho implica num exercício contínuo de como ganhar um espaço próprio através de um “jogo de cintura”, ou melhor de como usar de mecanismos ou artifícios que alterem os ganhos pessoais sem alterar as relações de forças, nem a estrutura na qual estão baseadas as ações a nível legal ou coletivo.

a. Estacionamento de veículos

Os espaços das calçadas são apropriados para estacionamento de veículos, obedecendo às mesmas regras do benefício individual em detrimento do coletivo. Os pedestres são os prejudicados, ficando expostos ao perigo do trânsito da pista por onde, muitas vezes, são obrigados a circular. Este fato, ainda comum atualmente, foi observado por Milton Santos na década de quarenta:

“Devemos acrescentar a esse quadro os veículos que ficam estacionados, seja nas praças, seja nas ruas e mesmo sobre os passeios. Não há parques de estacionamento. (...) Então os veículos param em qualquer parte, a despeito das proibições mais ou menos vistosas da Polícia.”⁶³ⁱ

⁶³ SANTOS, M.. **O Centro da Cidade do Salvador** - estudo de geografia urbana. Salvador; Progresso/ UFBA, 1959 p.125.



Foto 11

Para impedir o estacionamento de veículos, vários elementos são colocados ao longo da calçada: canteiros, grades tubulares ou, simplesmente, pedaços de tubos verticais, blocos de concreto, etc. Além de contribuir para o estreitamento do espaço disponível para o pedestre, a disposição desses elementos na calçada, geralmente feita de forma aleatória pelos proprietários das edificações lindeiras, constituem-se em obstáculos ao fluxo de pedestres e uma ameaça à sua integridade física (Foto 12).



Foto 12

b. Ponto de ônibus

Os pontos de ônibus em Salvador estão, em sua maioria, ao longo das calçadas. Apesar de constituírem locais de espera e de concentração de pessoas, muitas vezes, não possuem nenhum tipo de alargamento ou tratamento diferenciado no espaço.

Embora o uso dos transportes coletivos tenha sido incrementado nesta cidade no início do século e, a partir de então, obras tenham sido realizadas para adaptar sua antiga estrutura física a esta nova necessidade urbana, a infra-estrutura necessária ao bom atendimento da população ainda é precária.

Ao espaço estreito da calçada, em geral prevista para o deslocamento de pessoas, é incorporado um novo tipo de uso, relacionado com o espaço da pista: o ponto de ônibus. O mobiliário próprio para este tipo de uso tais como abrigos e bancos, nem sempre estão presentes. Tal como qualquer outro equipamento nas calçadas, o abrigo de ônibus, implantado sem acréscimo de área ao espaço da calçada, provoca sérios conflitos à circulação de pedestres. (Foto13)



Foto 13

A atividade de esperar o ônibus em Salvador pode estar relacionada com outra como comer um acarajé, um milho cozido, um amendoim torrado, uma pipoca e até tomar uma cervejinha, quem sabe. Observa-se que a prática da venda de comidas, que se desenvolve ao longo da calçada, possui uma ocorrência maior nestes pontos. (Foto 14)



Foto 14

c. Pontos de táxi

Assim como acontece com relação aos pontos de ônibus na cidade, o ponto de táxi é um local destinado a uma situação de espera por parte do usuário deste tipo de transporte. Isto implica, eventualmente, a formação de filas de pedestres nas calçadas, que se desenvolvem, normalmente, junto ao meio-fio. Dado o número menor de usuários, não têm sido dotados estes espaços de quaisquer equipamentos apropriados a esta função, como bancos ou abrigos. Como sinalização indicativa deste tipo de uso, no máximo, uma placa de trânsito colocada na calçada.

Além da fila de pedestres na calçada, uma outra situação decorrente desse tipo de atividade é a formação da fila de táxis ao longo do meio-fio. Estacionados geralmente muito próximos entre si, em função da sua saída obedecer à própria ordenação da fila e, portanto, não ser necessário área para manobra, os carros formam uma barreira entre a calçada e a pista, fazendo com que estes locais sejam evitados pelos pedestres para travessia.

d. Sinalização de trânsito, Faixas de Pedestres e Semáforos

Com a finalidade de disciplinamento e ordenamento da circulação de veículos motorizados nas ruas, uma série de elementos de sinalização e controle do trânsito, como placas e semáforos, possui suas hastes de apoio implantadas nas calçadas. As calçadas, na maioria das ruas de cumeada em Salvador, além daquelas do centro histórico, são os locais onde se instalam os elementos de sinalização das ruas.

Com a finalidade de proteção e direcionamento do fluxo de pedestres até os locais de travessia apropriados, sinalizados por semáforos ou faixa de pedestres, algumas soluções são adotadas, a exemplo de elementos tubulares, que formam uma espécie de gradil em alguns trechos das calçadas. Esta solução também é usada, no sentido de evitar estacionamento de veículos. (Foto15)



Foto 15

Nas ruas mais movimentadas, as áreas da calçadas dos dois lados da rua ligada pela faixa de pedestres, além de comportarem uma certa aglomeração de transeuntes que aguardam o momento adequado para a

travessia, contam com a presença de painéis publicitários colocados pela Prefeitura de Salvador como chamada para a existência da faixa. (Foto16)



Foto 16

Nos cruzamentos de maior movimento de tráfego, os semáforos constituem um local muito usado por mendigos e meninos de rua para a abordagem de motoristas nos sinais fechados. As calçadas próximas a esses semáforos são utilizadas por estas pessoas, como local de permanência e de apoio, pelo menos durante o desenvolvimento desta atividade.

Embora não se configure uma apropriação do espaço da calçada, mas uma situação relacionada com a circulação de automóveis na cidade, chamamos atenção para as entradas de garagem, que normalmente se abrem para as calçadas, e no conseqüente cruzamento de veículos com o pedestre nesses trechos. Para sinalização destas ocorrências, alguns elementos são colocados nas calçadas, a exemplo de peças tubulares ou canteiros, também de forma aleatória. (Foto 17)



Foto 17

3.1.3 - Usos relacionados com a SOBREVIVÊNCIA

a. Serviços

A presença nas calçadas dos prestadores de serviços é muito comum não só nos bairros centrais, onde disputam este espaço com os vendedores ambulantes, mas também nas ruas residenciais, como presenças isoladas nas figuras dos sapateiros, chaveiros, consertador de cadeiras etc. Não raro estes serviços dispõem de uma estrutura física (sua própria banca), ou estão ligados a algum ponto de venda, como bancas de revistas, depósitos de materiais de construção, bares, onde são anunciados os seus serviços, etc.

Estas ocorrências fazem parte do panorama da cidade no século passado conforme depoimentos: *“Acanhados e cançados, atravessamos por entre alas de mulatos, que, ocupados com o ofício de alfaiate, enchem a rua, sentados em tamboretos baixos.”* É o que diz Von Martius, na segunda metade do século XIX.⁶⁴

⁶⁴ SPIX, Johann B. von, MARTIUS, Karl Friedrich Phillip von. **Através da Bahia**. Bahia: Imprensa Oficial, 1916. p.45-61.

Pierre Verger fala da presença dos negros nas ruas oferecendo seus serviços em “cantos”. “O canto era o agrupamento de um certo número de africanos que acontecia de preferência em um cruzamento de ruas e que obedeciam a um chefe chamado capitão de canto.” ..⁶⁵ Enquanto esperavam o chamado do cliente, os negros confeccionavam cestos, correntes, chapéus de palha e consertavam objetos diversos. (Foto 18)



Foto 18

b. Comércio informal

A calçada, por ser um local de circulação de pedestres, acaba se tornando também um local procurado para atividades relacionadas com a presença do desconhecido, com um fluxo mais intenso de pessoas. As atividades que se desenvolvem no espaço estão relacionadas com aspectos sociais, econômicos e culturais da realidade urbana na qual se inserem. A presença do comércio ambulante nas ruas de Salvador, além de ser um indicador econômico-social, é, sem dúvida, um traço que se afirma

⁶⁵ VERGER, Pierre. **Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX** Trad. Tasso Gadzanis. São Paulo: Corrupio, 1987. p. 522.

na cultura urbana, na forma de viver o espaço público, ao longo do tempo. Depoimentos de viajantes estrangeiros o confirmam.

Assim diz Daniel Parish Kidder, norte- americano, em 1821:

“A cidade baixa não oferece atrativos para o estrangeiro. Os prédios são antigos, conquanto apresentem aspecto alegre. A rua é muito estreita, acidentada e pessimamente calçada. Além disso, a sarjeta fica mesmo no meio, de maneira que a rua se torna asqueirosamente imunda. Atulham-na vendedores ambulantes e carregadores de todas as espécies. Não só devido à irregularidade do leito das vias públicas como à diferença de nível entre a cidade baixa e alta, o uso de carruagens se torna impraticável.”⁶⁶

Maria Graham, na sua visita à Bahia, em 1821, descreveu uma rua da Cidade Baixa. Além da sujeira e estreiteza das suas dimensões, impressionou-a sobretudo o seu uso intenso por vendedores e artesãos, Estes últimos ali tinham seus estabelecimentos e ferramentas e, segundo ela, no espaço que eles deixavam livre, ao longo das paredes, encontravam-se os vendedores de frutas, salsichões, peixes fritos, etc.

“A rua era também lugar de comer e beber. Desde as primeiras horas da manhã, negras ‘ganhadeiras começavam a preparar canjica, mingau de tapioca, acaçás bem quentes de farinha arroz e de milho, arroz com carne seca, inhame cozido etc. Ambulantes, por sua vez, ocupavam todo e qualquer espaço livre para oferecer frutas, peixes fritos e guloseimas.”⁶⁷

Milton Santos fala também de um outro tipo de movimento nas ruas da Cidade Alta na década de 40, na Praça 15 de Novembro, próxima à zona de prostituição.

“Desloca-se para aí esse comércio ambulante de frutas e comestíveis, cozinhadas ou aquecidas sob o olhar dos fregueses, em pequenos fogões acesos em cima dos passeios. O transeunte ainda longe, sente o cheiro forte das

⁶⁶ KIDDER, Daniel P. **Reminiscências de viagens e permanência no Brasil- Rio de Janeiro e São Paulo, compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e das diversas províncias.** São Paulo: Martins, 1940.

⁶⁷ GRAHAM, Maria apud MATTOSO, Kátia M. de Queiróz. **Bahia: uma província do Império.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1994. p.437.

*iguarias afro-brasileiras, condimentadas com azeite de dendê e pimenta, por negras e mulatas vestidas em trajes típicos”.*⁶⁸

Nas ruas de Salvador, o mercado informal ocorre nas mais diversas formas. Nas ruas centrais, onde há predominância do uso comercial e de serviços, os ambulantes comercializam, ao longo das calçadas, uma variedade imensa de produtos, desde alimentos a produtos eletrônicos importados. (Foto 19)



Foto 19

O comércio informal de alimentos ocorre em toda a cidade. Pode ser feito por pessoas que, tal como antigamente, circulam pelas ruas com tabuleiros, cestas ou outros tipos de elementos para transporte dos produtos que levam. São vendedores de queijo assado, amendoins, frutas, picolés, balas, cafezinho, etc.

Existem também alimentos que são comercializados em carrinhos ou equipamentos móveis, mas que tendem a se localizar em “pontos” nas calçadas, onde atendem aos transeuntes. É o caso do carrinho de pipoca,

⁶⁸ SANTOS, M.. **O Centro da Cidade do Salvador** - estudo de geografia urbana. Salvador; Progresso/ UFBA.1959. p.125.

balas, sorvetes, caldo de cana, cachorro quente e, mais recentemente, os carrinhos que vendem sucos de laranja e água de côco, entre outros. (Foto20)



Foto 20

A baiana do acarajé é o exemplar mais típico do comércio de comestíveis nas ruas de Salvador. Nos pontos de venda, são preparados os bolinhos que espalham seu cheiro marcante de azeite de dendê, por toda a cidade.

O espaço das calçadas apropriado para esse tipo de atividade varia muito e tem crescido com a incorporação de outros elementos como mesinhas e cadeiras, fato este relacionado com a venda de bebidas. Ao dispor desse mobiliário, o “ponto”, além de local de compra do produto, passa a ser também local de consumo e permanência. (Foto21)



Foto 21

O mercado informal nas ruas da cidade também toma forma através de equipamentos fixos, as chamadas “bancas ou barracas”, confeccionadas em chapas metálicas e que comercializam diversos produtos como impressos, frutas, lanches, flores etc.

Este tipo de comércio, assim como os anteriores, ocorre freqüentemente ao longo das calçadas, locais de concentração de pessoas como pontos de ônibus, próximo a bares e locais públicos em geral, constituindo-se numa presença marcante na paisagem das ruas de Salvador, nos dias atuais.⁶⁹

c. Mendicância

Pés estendidos, mãos para cima, os mendigos delineiam uma cena que não cabe no espaço previsto pelo desenhador, para o qual as calçadas só existem para aqueles que passam, nunca para aqueles que ficam à margem. Para estes, as calçadas possuem a função de morada, da mãe que os acolhe. Sua situação neste espaço está relacionada com a função de circulação de pedestres que possui as calçadas, o que demonstra, que a

⁶⁹ As bancas ou barracas serão objeto de estudo no próximo capítulo.

atividade de circular, quando é referida a pessoas, pode implicar em novas derivações e atividades, no caso, a sobrevivência dos excluídos (Foto22).



Foto 22

Os trechos de calçadas que se encontram sob galerias das edificações, fato que ocorre em algumas ruas centrais da cidade, como Avenida Sete de Setembro e Carlos Gomes, são utilizada à noite como dormitório pelas pessoas que vivem na rua. Para evitar este tipo de apropriação social do espaço, os proprietários das edificações e/ou lojistas estão fechando com grades estas galerias cobertas, separando-as especialmente das calçadas.

Embora estas grades permaneçam normalmente abertas durante o dia, implicam uma drástica redução da área disponível para o pedestre nestas ruas, onde a circulação já é tão difícil pela presença de outros usos nas calçadas (Foto 23)



Foto 23

d. Prostituição

“Fazer trottoir” é uma expressão utilizada para referir-se à prática da prostituição no espaço público. “Fazer rua”, “avenida, esquina” substitui a expressão se prostituir entre os travestis.”⁷⁰

A rua é o local onde ocorre a troca de necessidades, a do corpo que procura por amores fortuitos, pelos quais paga, e a do corpo que se oferece e se vende. Para estes últimos, a rua é o local de trabalho, para os primeiros, o espaço que oferece as possibilidades de vivenciar fantasias e prazeres não satisfeitos na sua vida íntima, na sua “casa” .

O local escolhido para a atividade de caça ao cliente não é aleatório, mas negociado com outros profissionais da área e é chamado de “ponto”.

Seja nas ruas estreitas do Centro Histórico próximas ao Pelourinho, seja nas esquinas da Av. Manoel Dias da Silva ou da Av. Oceânica, o vaivém de prostitutas e travestis e os “pontos” representam uma apropriação do espaço das calçadas, para a prática de uma atividade que, como outra

⁷⁰ OLIVEIRA, Neuza Maria -**As “monas” da casa amarela;** os travestis no espelho da mulher. Salvador, 1986. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais da UFBA).p.158.

qualquer, obedece a mecanismos próprios de seleção e formação de territórios, com horários e regras definidas.

3.1.4 - Usos relacionados com o LAZER

a. Esportes

Cena impensada no século passado, atividades de condicionamento físico “em público” constituem uma prática que começa a fazer parte do cotidiano de um número cada vez maior de cidadãos e, por isso, demandam do espaço urbano condições mais adequadas para o seu desenvolvimento.

Embora teoricamente existam locais mais apropriados como parques e clubes, observa-se que as ruas, nas áreas próximas à habitação, também são apropriadas para atividades relacionadas com a prática de exercícios físicos.

As avenidas de vale e aquelas à beira-mar são as preferidas em Salvador para o *cooper* ou caminhadas diárias. Muitas avenidas de vale, pensadas com a função de principais artérias para escoamento do tráfego motorizado, na realidade apresentam também, um tráfego de pedestres e carecem de um tratamento adequado para este uso.

Pela manhã e no final da tarde, em alguns trechos da orla marítima, o número de usuários é muito grande, fazendo com que muitos deles prefiram a pista para realizar seus percursos. A pavimentação, em geral em pedra portuguesa, como em grande parte da cidade, de execução precária, é também um dos fatores que auxiliam esta escolha.

Na orla marítima do bairro da Pituba, as calçadas, muito estreitas e sem tratamento, apresentam um aspecto que não condiz com o potencial paisagístico e de uso decorrente desta localização privilegiada à beira-mar (Foto24).



Foto 24

Alguns trechos da orla possuem equipamentos para ginástica nas suas calçadas, o que denota o reconhecimento, em termos de projeto, de outros usos deste espaço, além da circulação de pedestres, pelo menos em áreas especiais. Apesar disto, as dimensões da calçada na orla marítima de Salvador, resultado de projeto recente, foram subdimensionadas. Isto pode ser afirmado em função da importância que possui este trecho da cidade; não só para os moradores dos bairros próximos, mas para o lazer metropolitano, para a imagem urbana e para o turismo, importância esta reconhecida pelos urbanistas desde a Semana de 1935.⁷¹

Do Jardim de Alá à Piatã, uma ciclovia se desenvolve ao longo das calçadas, dividindo o espaço de circulação de pedestre e causando insegurança para os dois tipos de tráfego. O tratamento do piso, único elemento que assinala a diferença entre estes dois espaços de circulação diferentes, é uma agravante para insegurança, pois, nas ciclovias, o piso em

⁷¹ ARAÚJO, Heloísa O. de. **Inventário da legislação urbanística de Salvador: 1920-1966.** Salvador: UFBA, 1992. p. 217

concreto, é mais agradável para andar que a pedra portuguesa usada nas calçadas.



Foto 25

O descaso com os espaços destinados ao pedestre na moderna Salvador se reflete não só na economia de espaço destinado às calçadas da Orla Marítima, principal área de lazer urbano, mas se evidencia também nos espaços que são hoje emblemáticos de um novo urbanismo, de uma nova imagem de cidade, de uma nova centralidade.

Assim como a circulação de pedestres torna-se cada vez mais conflituada no centro antigo da cidade, a situação não é melhor nos novos centros de atividades da cidade, a exemplo daquele constituído pela área do Shopping Iguatemi e adjacências.

Neste local, de grande fluxo de veículos e de pedestres, estes são penalizados pela falta de tratamento urbanístico dos pontos de ônibus, sempre lotados, das calçadas estreitas e nem sempre pavimentadas cujas

dimensões variam em torno de 1,5 m, onde um equipamento como uma lixeira pode representar um grande obstáculo (Foto26).



Foto 26

b. Festas - rituais

Freqüentada por escravos, a rua não mereceria tratamento especial enquanto local de circulação ou de serviços, já que o trabalho era tão desprestigiado pela classe abastada. O tratamento era outro nos dias festivos ligados ao calendário religioso, ocasiões então em que as ruas eram limpas e enfeitadas. Ou seja, tal como hoje, a rua no século XIX era valorizada enquanto local de festa.

“Durante o dia não se vê nenhuma mulher nas ruas: só ao cair da tarde é que a sociedade elegante sai de suas casas, pra gozar o fresco da tarde; ouvem - se então cantos e o som das violas. Entre as diversões populares, nas ruas da Bahia, contam-se

as procissões e as cerimônias religiosas, que se realizam freqüentemente em conseqüência da quantidade incrível de dias santos. As ruas são então bem varridas, cobrem-se de areia branca e de flores, iluminam-se as janelas, e as procissões, à luz de um grande número de círios que os fiéis levam na mão, marcham ao som de sinos e aos estouros de foguetes, em direção à igreja, enfeitada para recebe-las...”⁷²

Mais do que no passado, o calendário de festas religiosas na Bahia hoje impressiona por dois aspectos: a grande quantidade de eventos e a perda da religiosidade em direção ao profano. São inúmeros os eventos que acontecem nas ruas, a exemplos das “lavagens”, incentivados pelo turismo e pela indústria do lazer, que tem crescido rapidamente. Paralelamente, este tipo de apropriação do espaço das ruas e calçadas para festas, tem provocado protestos de moradores, demonstrando uma necessidade de se elaborar conjuntamente, sociedade, poder público, entidades carnavalescas e empresas ligadas ao turismo, as regras de convivência de atividades festivas com as outras atividades e direitos ligados à cidadania.

O calendário das tradicionais festas de rua da cidade tem início em dezembro, no Bairro da Conceição da Praia, e segue um roteiro que engloba vários bairros da cidade, da Ribeira a Itapuã, culminando com o carnaval, a maior festa popular da cidade e do Brasil.

Por ocasião das festas, o tráfego é modificado e algumas ruas dos bairros são interditadas para veículos. Os espaços públicos são apropriados, então, de forma diferente da habitual, trazendo, muitas vezes, problemas à sua conservação e manutenção.

Essa apropriação festiva redesenha o espaço público e novos elementos são aí incorporados, redefinindo seus limites. A rua, habitualmente lugar dos automóveis passa a ser o local de circulação de pessoas, a pista de dança, o lugar da música e da fantasia.

⁷² MAXIMILIANO DE HABSBURGO. **Bahia, 1860**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro/FCEBA, 1982.

A calçada, local de circulação de pedestres, passa a abrigar todo o sistema de apoio da festa, que se constitui principalmente de barracas. Estas representam não só os lugares onde se vendem comidas e bebidas, mas são também elementos importantes para a animação da festa. Nelas, as pessoas se encontram e também dançam. Mais uma vez, a barraca, o bar/restaurante ambulante, faz-se presença marcante no uso do espaço público em Salvador (Foto27).



Foto 27

Atualmente, além de contar com a presença de todo tipo de comércio de alimentos, a calçada é também usada para instalação de caixas de isopor, utilizadas para venda de bebidas e que precisam, assim como as barracas, de um licenciamento junto ao Órgão que regula as atividades do comércio ambulante na cidade. Os pontos de venda nas calçadas, sejam constituídos de barracas ou apenas uma caixa de isopor, são guardados pelos seus donos ou responsáveis até a festa acabar. Aí mesmo, as pessoas

dormem e se alimentam durante todo o período da festa, constituindo este espaço um local de morada e trabalho (Foto28).



Foto 28

Para assistir ao desfile carnavalesco, era comum, e ainda hoje acontece mais raramente, os moradores das ruas centrais, a exemplo da Av. Sete colocarem bancos ou cadeiras nas calçadas, amarrados a postes ou árvores (Foto29).



Foto 29

c. Socialização

Pode-se observar que, em algumas ruas, a calçada serve como local de encontros para conversas entre vizinhos, jogos de damas ou dominó, jogos de preferência masculina (Foto 30).



Foto 30

Porém, as atividades mais freqüentemente associadas ao lazer na calçada, estão relacionadas com o botequim. A presença de mesas e cadeiras com pessoas bebericando, constituem uma cena comum nas calçadas contíguas a bares ou barraquinhas que desempenham este papel (foto 31).



Foto 31

3.1.5 - As calçadas como locais de instalação de elementos visíveis da INFRA-ESTRUTURA URBANA

A incorporação de novas tecnologias aos serviços de infra-estrutura urbana repercute no espaço das ruas, provocando-lhe alterações quanto aos aspectos físicos, sociais e ambientais. A vivência da rua também está relacionada com estes aspectos.

A iluminação da via pública antecede à existência das calçadas, mas a existência de posteamento para iluminação à gás parece ter coincidido com a localização lateral das calçadas deixando a área central do leito da rua reservada aos carroçáveis.

Observa-se que a existência dos postes de iluminação na calçada não é um fato desprezível do ponto de vista de suas implicações no uso do espaço, principalmente no caso de Salvador, onde as calçadas são estreitas.

Os postes colocados nas calçadas funcionam não só como obstáculos à circulação mas também são utilizados por ambulantes ou pessoas paradas na calçada como barreiras que os protegem do fluxo de pedestres. É o caso de muitos ambulantes que, ao se situarem junto a eles, o fazem como anteparo, proteção a um dos sentidos do fluxo, tornando-o menos expostos aos esbarrões (Foto 32).



Foto 32

Como todo elemento físico material sob o sol projeta sombra no plano no qual se localiza, este não é um fator desprezado pelos usuários do espaço. Na ausência de árvores, neste clima quente de dias muito ensolarados, a simples reta delineada na calçada, um “filete de sombra” é suficiente para definir o formato e a direção da fila do ponto de ônibus, onde

ocorre uma situação de espera. É a situação, na Bahia, onde as filas se formam no padrão “indiano”(Foto 33).



Foto 33

Equipamentos para a coleta do lixo produzido pelos transeuntes ou daquele proveniente das edificações, obedecendo a desenhos diversos, são instalados nas calçadas. O mesmo ocorre com os telefones públicos e caixas receptoras do correio (Fotos 34 e 35).



Foto 34



Foto 35

3.2- Usos atuais - ecos do passado.

As ruas de Salvador trazem a história de um passado que se desdobra num presente constituído de fatos urbanos sinalizadores de um contexto de segregações ou de exclusões sociais, que ainda hoje permanecem. As ruas hoje, tal como antes, pertencem antes de tudo aos excluídos e marginalizados. É um local de luta e sobrevivência, de trocas, mas também de interação social. E a evolução dos usos é também uma marca das transformações sociais, da forma como interagiram os diversos segmentos sociais e econômicos na construção da cidadania. Novos e velhos valores se superpõem ou se completam, através de ausências/permanências

Mais que um contexto espacial típico, a rua representa um âmbito da experiência urbana que se reproduz na forma como se dá a interação entre espaço e sociedade, em conformidade com os elementos da cultura. A história dos seus usos é um importante instrumento para a compreensão dos elementos significantes na constituição da identidade urbana.

Não só as mudanças de ordem social e econômica mas também aquelas decorrentes das inovações tecnológicas trazem impactos às formas de usos e fruição do espaço e introduzem novos elementos à paisagem urbana.

As ruas de Salvador do século XIX, conforme depoimentos, assemelhavam-se às ruas da Idade Média, no que se refere à aparência e à intensidade dos seus usos. Desde quando se tornaram um local de permanência, comportavam muitas atividades: comércio, serviços e até momentos de descanso e lazer ocorriam na rua. Porém, estes usos poderiam ocupar toda a superfície da rua, ou apenas próximos às edificações pois era inexistente o tráfego de veículos motorizados. Dentro deste ponto de vista, a calçada e a pista não representavam uma segmentação espacial muito forte na ambiência das ruas.

Tal como no passado, as ruas de Salvador continuam sendo usadas intensamente para vários tipos de atividades, porém, na cidade do automóvel, na era da velocidade, a pista se tornou cada vez mais exclusiva para o tráfego motorizado, que exige um espaço cada vez maior e mais segregado. Para as calçadas foram empurradas todas as outras atividades que não o tráfego de veículos, absorvendo todas as outras funções rua.

A idéia do espaço da calçada para o pedestre deveria implicar a previsão das atividades não só de circulação, movimento, mas em todas aquelas relativas às suas necessidades na rua, à medida que o espaço da pista deixou de constituir um local próprio ao desenvolvimento de atividades, particularmente nas vias de maior intensidade de tráfego.

Além de um local onde se desenvolvem as atividades humanas próprias ao espaço público constituído pelas ruas, as calçadas são, também, os locais onde estão situados todo o mobiliário urbano da rua, os elementos de infra-estrutura urbana, a exemplo de postes de iluminação, sinalização de tráfego etc.

CAPÍTULO IV

FRAGMENTOS DO OLHAR SOBRE O URBANO

O presente capítulo objetiva apresentar os estudos de casos resultantes da pesquisa de campo, que se constitui num dos objetivos deste trabalho.

Nesta análise, procurou-se, com base nos pressupostos teóricos esboçados no primeiro capítulo, observar a calçada enquanto espaço de vivência urbana, buscando identificar relações e fatos que traduzem a complexidade dos seus significados enquanto elemento do espaço público urbano.

A escolha das situações típicas ou dos fatos urbanos considerados relevantes para a caracterização destes espaços, obedeceu a critérios tais como frequência de ocorrência e amplitude da sua influência no conjunto das práticas urbanas, referentes ao modo de viver o espaço público. Os aspectos físicos e espaciais dessas ocorrências aqui analisados, são apenas parte de um contexto social econômico e cultural, que informam sobre o desempenho da calçada frente às práticas comportamentais e dos seus significados enquanto meio ambiente humano.

No primeiro caso, procurou-se analisar a calçada dentro dos usos e da vivência de uma rua comercial da cidade. Optou-se pela Rua J. J. Seabra, uma das obras urbanísticas de maior importância no século XIX e que representou, desde a sua criação, uma importante via de ligação, através do vale, entre diversos bairros da cidade como Santana, Nazaré, Sé, Passo e Santo Antônio.

Caracterizada por um comércio varejista pobre, a Rua J. J. Seabra, mais conhecida como Baixa dos Sapateiros, foi escolhida para estudo em função da utilização intensa das suas calçadas, transformadas em zonas disputadíssimas pela atividade comercial.

A invasão dos espaços dos pedestres pelo comércio informal constitui, atualmente, uma situação comum nas ruas centrais da cidade. Um importante exemplo é o da Avenida Sete de Setembro, cujas calçadas estão tomadas por ambulantes, fato este que coincide também com a popularização do seu comércio lojista, antigamente destinado à classe de renda que hoje frequenta os shoppings centers.

O que nos pareceu importante na Baixa dos Sapateiros é que, caracterizada desde o início do século por um comércio do tipo varejista pobre, a forma de apropriação social das calçadas nesta rua representa uma situação aguda de disputa deste espaço, no qual os mecanismos de venda desenvolvidos pelos lojistas, com apelo popular e agressivo, em interação com o comércio informal aí presente, constituem um universo de práticas cujos mecanismos são mais explícitos. A apropriação social do espaço obedece a regras próprias, onde a simbologia do espaço questiona o conceito de calçada como espaço de circulação de pedestres.

Funcionando como ligação entre vários bairros da cidade, possui esta rua uma importância dentro do sistema de transporte urbano, contando com um tráfego de ônibus e também de pedestres, que juntamente com a atividade comercial, fazem do espaço da calçada um local de conflitos. Esta situação nos permite analisar a apropriação do espaço da calçada pelas atividades relacionadas com as diversas funções urbanas.

Outros dois casos analisados, a presença da Barraquinha e da Baiana do Acarajé nas calçadas da cidade, não dizem respeito a um contexto espacial específico, mas a situações típicas de apropriação social desses espaços, que ocorrem em toda a cidade, e que, por esta razão, não poderiam ficar de fora de um estudo como este. A frequência e a abrangência dessas ocorrências (a presença destes equipamentos na calçada), que se mostram independentes de fatores como renda, características morfológicas e funcionais do espaço, nos levam a elegê-las como elementos referenciais dos usos, da vivência do espaço público e, portanto, da importância social da rua em Salvador.

Nos três estudos, buscou-se identificar as formas de apropriação, as relações que se estabelecem entre os diversos componentes espaciais e sociais, no desenvolvimento das funções urbanas e no equacionamento das necessidades das pessoas na rua.

4.1- As calçadas da BAIXA DOS SAPATEIROS

“Em uma rua movimentada os pedestres não podiam se apressar, nem passear despreocupadamente. Eles tinham que se cuidar porque os degraus das escadas eram salientes; os postes ocupavam boa parte da trilha do pedestre; aqui e acolá faltavam seixos no pavimento, deixando poças de lama e sujeira. Arriscavam-se a caírem em um porão , porque praticamente todas as casas tinham porão e as suas portas estavam constantemente levantadas para receber carvão ou mercadoria. Ainda havia os alpendres construídos em frente das lojas, com vasos de flores em cima. Os alpendres davam cor às ruas, mais se projetavam sobre as calçadas, forçando os pedestres a contorna-los. Muitos dos lojistas recorriam ao velho costume de ter um menino na calçada berrando um convite para comprar. Eles tinham que competir com os mascates itinerantes.”⁷³

Denominada Rua da Vala desde os trabalhos de drenagem aí realizados na primeira metade do século XIX, foi a primeira via de vale importante de Salvador.

Era um local de residências modestas, moradias de artesãos, principalmente de sapateiros, de onde vem o nome pelo qual ainda é mais conhecida.

Diversos fatores contribuíram para a transformação do aspecto e das funções da Baixa dos Sapateiros, fortalecendo o seu papel comercial.

⁷³ TUAN, Yi-Fu. **Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente**. São Paulo: DIFEL, 1980. p. 215.

Segundo Milton Santos, os principais fatores de transformação física e funcional desta rua foram:

”o aumento da população da cidade, a expansão urbana e a criação de bairros pobres e da classe média em direção ao norte, a utilização do vale para instalação de linhas de bondes que vão servir aos novos bairros e depois a superposição das linhas de ônibus.”⁷⁴

No início deste século, foram realizadas modificações nesta rua, adaptando o seu traçado às novas funções. A sua denominação oficial, Dr. J.J.Seabra, é uma homenagem ao governador responsável pelo projeto de modernização e que realizou as obras nesta rua.

O trecho focalizado neste estudo é o compreendido entre o Terminal do Aquidabã e a Ladeira de Santana.

As construções características desta rua datam do fim do século XIX e início deste, predominando sobrados antigos, nos quais o pavimento térreo é utilizado para o comércio e a parte superior, quando existe é em geral usada para depósito de mercadorias.

O uso do solo predominante nesta rua é, sem dúvida, o uso comercial. O uso residencial remanescente ocorre nas ruas estreitas e becos que desembocam perpendicularmente a esta rua, mas não chega a ser significativa.

Fora do horário comercial, nos domingos e feriados, a rua apresenta um aspecto bem diferente, com pouco movimento de veículos e pessoas. À noite, é grande a presença de mendigos dormindo nas calçadas (Foto36).

⁷⁴ SANTOS, Milton. **O centro da cidade do Salvador**, estudo de geografia urbana. Salvador: UFBA/Progresso, 1958. p. 171.



Foto 36

Formado em sua maioria por lojas de confecções, móveis e artigos para o lar, o comércio local continua mantendo a sua característica popular. As lojas existentes, de modo geral, fazem parte de uma cadeia e praticam os mesmos preços, quer seja num shopping, quer seja numa rua de comércio popular, mas o ambiente físico e comportamental é que faz a diferença entre esta zona de comércio e uma outra qualquer.

A atividade comercial nesta rua é exercida não só nos estabelecimentos próprios, mas também nos módulos de comércio ambulante, que são bastante numerosos. Roupas, sapatos, artigos importados, óculos, relógios, artigos para o lar, produtos similares aos comercializados pelas lojas são oferecidos em pequenos stands ao longo de toda as calçadas.

4.1.1- Apropriação da calçada pelo COMÉRCIO

a. Comércio lojista

A atividade comercial desenvolvida pelos estabelecimentos comerciais desta rua não se limita ao espaço das edificações, mas invade as calçadas apropriando-se deste espaço tanto ou mais intensamente que o comércio

ambulante, no que se refere à quantidade de espaço, quanto a outras interferências não espaciais propriamente ditas, mas que modificam e “enchem” este espaço, alterando o seu desfrute por outras pessoas ou atividades.

Em relação aos aspectos físicos desta apropriação, observa-se que o maior espaço possível da calçada é utilizado pelos lojistas para exposição de mercadorias ou mensagens publicitárias.

Todo o espaço da fachada e perpendicularmente a ela, a parte inferior das marquises são utilizados como mostruário. O espaço aéreo correspondente a esses dois planos é, de fato apropriado pelo lojista até uma altura muitas vezes maior que a necessária á passagem do pedestre. É quase impossível circular por estas calçadas sem passar por entre tecidos, mercadorias penduradas, avisos, bandeirolas, etc. Muitas vezes ao se deparar com vários destes elementos, os pedestres são obrigados a sair da calçada e circular pela rua (Foto37).



Foto 37

Nesta região fronteiriça, a guerra é, de fato, corporal, envolvendo, nas suas técnicas de convencimento e ganho do cliente, não só a visão mas também outros sentidos como a audição e o tato. Além do bombardeio sonoro, os pedestres nas calçadas são alvo dos produtos da loja, que, dispostos fora do seu âmbito, obstruem a passagem, além dos vendedores estrategicamente posicionados neste espaço.

Vindo do interior das lojas, um som muito alto invade as calçadas com músicas ou apelos propagandísticos veiculados através de equipamentos de som e microfones. Não é raro que a pessoa que grita ao microfone esteja na calçada. Em situações especiais, bandas de música ao vivo são contratadas pelos lojistas para tocarem na porta das lojas(Foto 38)



Foto 38

Os vendedores das lojas, posicionados na extremidade da calçada, nas portas das lojas, ou as duas coisa juntas, formam um “corredor polonês”, onde o pedestre é o alvo. Além do posicionamento espacial estratégico, o pessoal “em campo”, geralmente usando fardas, atua ativamente falando, gritando e até mesmo tocando nos pedestres, convidando-os a entrar nos estabelecimentos (Foto 39)



Foto 39

Observa-se que, com relação à atividade comercial, existe uma gradação da importância dos espaços da edificação, que se desenvolve num eixo horizontal no sentido calçada/fundos do lote. Na verdade, a atividade comercial desenvolvida pela loja acontece principalmente fora dela, ou seja, na calçada.

Após a calçada, é a fachada da edificação que constitui a principal “zona de guerra”. Sem qualquer tratamento decorativo maior as fachadas são usadas como vitrines das lojas e um grande número de mercadorias são nelas penduradas, sobrando o mínimo de espaço livre para que se visualize as paredes e para o acesso ao interior da loja, que é dificultado em função da disposição dos mostruários e vendedores.

Diversos elementos usados para a exposição de mercadorias (com altura entre 40 e 80cm) são colocadas na entrada da loja e de modo geral avançam sobre a calçada em torno de 50 cm.

As mercadorias são o principal apelo. Elas são signos de si mesma. E o principal sentido motivador da compra é o tato, a proximidade com o produto, que está ali, em todas as cores e variedades,



Foto 40

O tratamento dispensado ao espaço físico das lojas reflete, de certa forma, a gradação da importância dos espaços das edificações no desenvolvimento da atividade comercial, conforme o sentido frente/fundos, falado anteriormente.

No interior das lojas, a pobreza do espaço é visível. Com as mercadorias ocupando o maior espaço possível, principalmente nas áreas próximas das portas, o espaço disponível para circulação é o mínimo (Foto 41)



Foto 41

À medida que entramos na loja, o espaço é menos disputado, porém não menos pobre. Os pisos e materiais de revestimento, de baixa qualidade, exibem muitas vezes marcas de reformas ou adaptações. Nada sugere uma preocupação maior com a estética, principalmente como um apelo às vendas.

Existem lojas bem cuidadas, onde o agenciamento do espaço sugere talvez um projeto específico e um cuidado maior com o visual, mas este não chega a funcionar como um apelo. Denuncia, no entanto, uma certa preocupação com a ordem e a limpeza, embora não sejam utilizados elementos decorativos caros, sendo a preocupação, neste caso, é com a eficiência do espaço. A iluminação e o ensolejamento também tornam-se mais precários e deficientes proporcionalmente, ao nos deslocarmos no sentido do interior da loja. Com as aberturas das fachadas tomadas para exposição de mercadorias, as condições ambientais dentro destes estabelecimentos são prejudicadas. São poucas as pessoas no interior das lojas e poucos vendedores ficam atrás do balcão.

Comércio ambulante.

A despeito das tentativas de padronização dos módulos de venda do mercado ambulante, existe uma variedade de tipos e modelos coerentes com a capacidade de improvisação do povo.

Tentando fazer uma espécie de categorização por tipos encontrados, podemos considerar que são de quatro tipos os módulos mais comuns: o menor, geralmente utilizado para venda e consertos de relógios e venda de cigarros, doces e outros artigos pequenos, constitui-se numa espécie de tabuleiro, possuindo medidas variadas, mas que no máximo chega a 0.80 x1.00. Este tabuleiro é improvisado com pranchas da madeira compensada ou caixas de madeira, colocadas sobre banquinhos ou cavaletes. O vendedor sentado num banquinho ao lado (Foto 42).



Foto 42

Este tipo de equipamento, por ser menor, tende a situar-se principalmente nas áreas mais próximas às edificações, encostado nas paredes cegas entre as portas das lojas.

O segundo tipo constitui-se no modelo padronizado pela Prefeitura e compõe-se de estrutura de perfis metálicos, base para exposição dos produtos em madeira e cobertura de lona plástica azul e branca. Possui

dimensões variadas em função dos produtos que comercializa., mas o espaço verdadeiramente ocupado é, em geral, ampliado pela disposição das mercadorias e outros artifícios. Estes tipos de equipamentos localizam-se geralmente, nas áreas próximas ao meio-fio. Porém, observa-se que a localização preferida é a sua disposição junto às fachadas das edificações, áreas mais protegidas do sol, da chuva e do movimento da pista. Esta disposição acontece normalmente em frente à lojas fechadas ou em reformas (Foto43).

Pelo fato deste equipamento ter a parte inferior vazada, o vendedor teria a opção de sentar-se ocupando menos espaço da calçada com as pernas. Porém, a parte inferior, coberta com lona azul, esconde as grandes caixas de papelão que correspondem aos depósitos ambulantes (Foto 44).



Foto 43



Foto 44

O terceiro tipo também utilizado é o tabuleiro improvisado composto de uma base de madeira compensada ou papelão, de grandes dimensões e com pouca altura (em torno de 40cm) em relação ao chão (Foto 45).



Foto 45



Foto 46

Um outro tipo de equipamento é a estante vertical. Esta pode ser fixa ou móvel, geralmente apoiada em uma parede cega. Portas, grades e paredes também podem ser usadas para expor produtos, por meio de artifícios como varais etc (Foto 46)

Existem também os ambulantes que realizam as suas vendas se deslocando pela calçada, carregando seus produtos em tabuleiros, carrinhos de mão e outros tipos. São os casos dos vendedores de lanches, frutas, cafezinho, entre outros. Estes últimos têm nos vendedores das lojas e nos ambulantes da calçada, a sua clientela fixa.

Observa-se que, nas partes mais estreitas das calçadas os ambulantes tendem a se fixar alternadamente num esquema tipo “pé de galinha”, evitando um fixar-se em frente ao outro. Esta disposição resulta também da localização das portas das lojas e, portanto, da impossibilidade de utilização das áreas mais próximas as paredes, que são locais mais protegidos do sol. Porém, não é incomum as filas duplas de ambulantes, provocando um estreitamento muito grande do espaço de circulação.

Embora existam trechos da calçada mais largos do que outros, isto não parece influir como critério para a localização e tamanho dos equipamentos aí utilizados. Ao que tudo indica, a lógica que predomina na

apropriação do espaço, ou seja, no local ocupado por cada ambulante, não é regida pela questão da racionalização do espaço no sentido do seu melhor funcionamento, mas por questões de outra ordem e resultante de vários tipos de negociação.

A partir da 8:00 h da manhã até às 9:30, aproximadamente, é a hora da chegada e da montagem dos equipamentos dos ambulantes e, ao final da tarde, a partir das 17:30 h até às 19:00 h verifica-se a desmontagem. Nestes dois momentos, particularmente no último, observa-se um acirramento dos conflitos gerados pelo comércio ambulante à circulação de pedestres. É a hora de maior fluxo de pessoas na área, hora da volta para casa e os pontos de ônibus ficam cheios.

Um aspecto importante a observar é a operação de desmontagem dos equipamentos. Nesse momento, parece haver uma certa euforia entre os vendedores: os depósitos ambulantes (as grandes caixas de papelão) são colocadas, de forma descuidada próximo ao equipamento e vão recebendo o material antes exposto. A área da calçada ocupada pelo ambulante agora é maior. Os ferros da cobertura no processo de desmontagem fazem um giro no espaço, oferecendo perigo às pessoas que passam. Após serem retirados, eles são colocados no chão, nem sempre cuidadosamente junto aos equipamentos, mas contribuindo para esticar a área ocupada antes, só que de forma mais desorganizada.

A área da calçada ocupada pelo ambulante no processo de desmontagem do seu equipamento é, pelo menos, duas vezes maior que aquela que normalmente ocupa (Foto 47).



Foto 47

Em geral, a desmontagem é feita por uma ou duas pessoas. No caso de vendedoras, observou-se a presença de algum membro da família ou de outra mulher.

Observa-se que existem relações de parceria entre alguns camelôs e lojistas. Muitos deles usam o espaço das lojas para guardar as suas caixas - depósito de mercadorias. Outros têm que levar a sua mercadoria para outro local. Para isto eles usam carrinhos de mão metálicos, de tamanho grande, tanto para as caixas com as mercadorias, como para transportar o seu equipamento desmontado. É mais um elemento que circula pela calçada. Há uma certa pressa nesta parte da operação, com certeza em função do peso que carregam. Os carrinhos vão abrindo passagem nas calçadas ou pela rua junto ao meio-fio, representando mais um fator de risco para o pedestre deste local.

- c. Atividades decorrentes da atividade comercial
- Carga e descarga de mercadorias.

Segundo a pesquisa sócio-econômica realizada pela CONDER//OCEPLAN em 1977, a maioria das lojas (40,28%) possui depósitos nos fundos, nos porões ou nos andares superiores.

A operação de carga e descarga de mercadorias nas lojas da Rua J J Seabra acontece, na maioria das vezes, através desta via, e poucas são as lojas que possuem áreas vizinhas ou depósitos recuados que possibilitem que esse processo se dê através de outras vias.

Em relação à hora a mesma pesquisa indicou que a descarga se dá em grande parte na hora do expediente (65,2%), utilizando $\frac{1}{2}$ h para descarrego, o que provoca engarrafamentos na pista, além de prejudicar o trânsito de pessoas. Este fato hoje é menos comum no horário do expediente, sendo a operação de carga e descarga de produtos realizada principalmente antes das 9 horas e após às 18 horas.

A passagem das mercadorias do veículo para loja ou vice-versa, se dá através da calçada, onde geladeiras, fogões e outros atravessam o caminho dos pedestres (Foto48).



Foto 48

Produção de lixo

Tanto a atividade comercial desenvolvida pelos lojistas quanto aquelas dos camelôs produzem lixo que acabarão na calçada, pelo menos até o

resgate pelo sistema de limpeza pública. No caso do comércio ambulante, a produção de lixo se dá de acordo com o tipo de produto comercializado. Quanto ao de produtos alimentícios, é muito comum a presença de restos de alimentos como caroços e cascas de frutas, papéis utilizados para embalagem de acarajés, picolés, amendoins, etc. Destas atividades, algumas são muito produtoras de lixo, como, por exemplo, o caldo de cana (localizado). Outras, como o tabuleiro da baiana, têm o seu lixo espalhado em um determinado raio de ação que corresponde à distância percorrida pelo consumidor ao tempo em que come o petisco.

O lixo produzido pelo comércio lojista é constituído principalmente de folhetos de propaganda que são, muitas vezes, distribuídos pelos vendedores ou pessoas pagas para isto.

A partir da 18:00h, sacos de lixo e caixas de papelão são deslocados pelos vendedores do interior das lojas até as calçadas, onde são colocados, de preferência nas áreas próximas ao meio-fio e junto aos postes.

4.1.2- Apropriação da calçada por atividades relacionadas com a CIRCULAÇÃO URBANA

a. Tráfego motorizado

Por esta rua, circulam ônibus, veículos particulares e caminhões. No trecho estudado, entre o Aquidabã até a Ladeira de Santana, o sentido de tráfego é único em direção a Barroquinha.

A pista estreita e a presença de muitos ônibus, além do grande número de pedestres, fazem com que a velocidade média nesta rua seja relativamente baixa. O tráfego pesado e poluidor interfere nas condições ambientais dos espaços de pedestres, tornando o ar bastante poluído pela emissão de gases resultantes desta atividade e pelo barulho dos motores.

b. Estacionamento

Estacionar é uma atividade decorrente do tráfego motor e constitui-se em uma importante questão à medida em que requer uma área considerável para o seu desenvolvimento. Em relação a isso, observa-se que, em função

da exiguidade do espaço, é quase impossível a prática desta atividade nesta rua, seja na pista ou sobre as calçadas.

As calçadas estão livres dos carros, com exceção apenas daquelas localizadas no trecho inicial da rua, onde existe um estacionamento na área em frente a um supermercado. Aí misturam-se carros, ambulantes e pedestres no local, numa situação bastante problemática e conflituosa no que tange à nível de circulação. Também são poucas as edificações que dispõem de estacionamento para clientes, os quais provocam alguma interferência no trânsito dos pedestres (o automóvel cruza a calçada para penetrar no estacionamento no fundo da edificação). É o caso da agência do Banco do Brasil S/A, aí situado.

De modo geral, a atividade de estacionamento nesta rua não chega a ser significativa a ponto de interferir nas outras que se desenvolvem na rua ou nas calçadas.

c. Espera de transporte coletivo.

A inexistência de baias para transporte coletivo é um dos fatores responsáveis pela lentidão de tráfego nesta pista, que é estreita para os moldes atuais. Os pontos de espera de ônibus ocorrem ao longo das calçadas, sem que para isto haja alterações na largura destas. As pessoas aglomeram-se na calçada, em pé, em meio aos transeuntes e camelôs (Foto 49)



4.1.3- A calçada como espaço de CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES.

Situada entre dois terminais de transporte coletivo que dão acesso, por meio de ônibus, a vários bairros da periferia, a Baixa dos Sapateiros possui um tráfego de pedestres bastante intenso. Embora o tráfego de passagem seja uma função antiga da rua, o uso do solo, predominantemente comercial, exerce uma influência radical na densidade e na forma como se processa a circulação de pedestres nas calçadas.

O uso do solo dos edifícios lindeiros às calçadas, do tipo comercial, e o modo como se processa esta atividade contribuem, de várias formas, para o congestionamento do tráfego de pedestres. Em primeiro lugar, o uso comercial é um gerador de fluxo de pessoas nas suas imediações e, portanto, é um fator determinante para a densidade de usuários da calçada. Em segundo lugar, em locais com este tipo de uso, a atividade locomoção de pedestres está, de modo geral, associada a atividade de comprar, com todas as ocorrências que esta última acarreta como: andar mais lentamente, parar, olhar vitrines etc.

Em terceiro lugar, a atividade comercial obedece a regras e condicionantes culturais na forma específica que assumem, refletindo-se na forma de apropriação do espaço e na sua interação com outras atividades. Com um comércio pobre, de segunda categoria, os recursos utilizados para disputa da clientela estão relacionados a uma abordagem baseada na proximidade física, envolvendo os sentidos corporais. Exposição das mercadorias ao toque, gritos, som alto, toques manuais, sugestionamentos. É o caso do comércio ambulante e da agressividade típica do comércio local (lojas) que, na disputa pela freguesia, apropriam-se do espaço das calçadas, tanto a nível do solo como todo o espaço aéreo.

Com apenas um espaço mínimo da calçada livre, torna-se bastante problemática e desconfortável a circulação de pedestres.

Inviável para o tráfego de pedestres, a calçada invade a pista, expandindo-se territorialmente. O pedestre, obrigado a disputar o espaço da pista, caminha junto ao meio-fio, a despeito dos carros que passam.

Além dos fatores relacionados com a apropriação do espaço da calçada pela atividade de comércio e serviços, a dificuldade de circulação também é resultado de outras condicionantes de desenho. Apesar de ter havido várias intervenções urbanísticas que resultaram em modificações nesta rua, as dimensões atuais, tanto das calçadas como das pistas, são reduzidas, fruto de um desenho antigo.

Como uma agravante desta situação, a atual localização da maioria dos postes de iluminação pública se dá de forma aparentemente aleatória, muitas vezes no meio das calçadas e não mais próximo ao meio-fio, como é normal, consequência talvez das intervenções faladas anteriormente..

4.2 - As BANQUINHAS ou BARRAQUINHAS

Observa-se que, independente da tipologia habitacional, da renda da população ou do uso do solo predominante, as banquinhas existem em todos os bairros de Salvador. Pontos de venda do mercado informal, são equipamentos padronizados pelo Poder Público no que se refere ao material, cores e dimensões. Espalhando-se pelas ruas, praças e terrenos baldios da cidade, espremendo-se entre muros e as calçadas, forjando novos espaços, afirmam-se no cotidiano da cidade, na estruturação da paisagem urbana.

Os produtos que estas banquinhas oferecem, variam com as necessidades dos moradores e do capital do pequeno comerciante. As bancas mais comuns, de lanches, comercializam, além disso, alguns produtos básicos: refrigerantes, cafézinho, artigos de *bomboniere*, cigarros, fichas telefônicas. Mas existem as variantes e legalmente as bancas compreendem as seguintes categorias: Impressos, Frutas, Artesanato,

Carimbos, Lotérica, Chaves, Lanches, Flores e Plantas Ornamentais e de Produtos e Prestação de Serviços não Especificados.

Existe, por parte do Poder Público, uma tentativa de padronizar estes equipamentos por categoria. Assim, as bancas de impressos possuem oficialmente um desenho específico, com abertura frontal para exposição dos produtos e cor cinza metálica. As bancas de lanches, em tons de azul, por exemplo são mais fechadas. As de frutas são iguais as de lanches, porém na cor verde.

Na realidade, observa-se que há uma certa composição de tipos nos quais as bancas de impressos também vendem lanches, estas por sua vez, também comercializam frutas, e, de modo geral, quase todas vendem bebidas alcoólicas, a exemplo de cervejas, o que é proibido por lei.

A padronização desses equipamentos não funciona na prática. A sucessão de modelos estabelecidos em várias administrações municipais e a dificuldade de fiscalização são umas das razões para que ocorra uma variedade de modelos, cores e tamanhos encontrados (Fotos 50, 51, 52, 53, 54 e 55). Outra razão para o descumprimento das disposições legais diz respeito à ingerência política na base do apadrinhamento, além daquela que concorre para o descumprimento das leis em todo o país: a impunidade.



Foto 50



Foto 51



Foto 52



Foto 53



Foto 54



Foto 55

Pelos mesmos motivos, a localização no espaço urbano também não obedece aos critérios estabelecidos pelo decreto nº 9119, de 12 de setembro de 1991, no seu artigo 13, que proíbe, entre outras coisas, a instalação de bancas em calçadas que não possuam área suficiente para compatibilizar este tipo de uso com a circulação de pedestres.

Segundo esse artigo, a disposição desses equipamentos só poderá se ocorrer em calçadas, em que, após a instalação do equipamento, ainda permaneça uma área livre para circulação de pedestres de, no mínimo, um metro.

Esta medida, considerada suficiente para a circulação de pedestres se for respeitada na instalação da banca, na prática torna-se menor em função dos toldos e dos produtos pendurados no teto da banca. A área de ocupação do equipamento a ser considerada deveria ser, no mínimo, a área de projeção da banca.

A julgar pela largura das calçadas existentes na cidade, este tipo de localização, se obedecida a Lei, raramente se daria.

Embora ocorram indiscriminadamente em todos os bairros e a sua instalação esteja condicionada à concessão de uma licença por parte do Poder Público, a distribuição das bancas na cidade, pode-se notar, obedece a algumas lógicas de localização, próprias do comércio ambulante. A relação com o sistema de circulação urbana é evidente, sendo maior a concentração desses tipos de equipamentos em locais próximos aos terminais ou pontos de espera de transporte coletivo. O mesmo acontece no que se refere ao uso do solo das edificações. As edificações que implicam uma contingência maior de pessoas, atraem este tipo de equipamento, que se instalam nas suas proximidades. Porém, qualquer relação maior que exista entre esses dois tipos de usos do espaço ocorre dentro de um universo de significação formado a partir dos hábitos e práticas sociais que envolvem o uso, a contingência, o cotidiano.

Quando não corresponde à toda a largura da calçada, é comum a instalação da barraca ocupar $2/3$ da largura desta, deixando aos pedestres apenas $1/3$ restante. De modo geral, são instaladas junto aos muros, ou em terrenos baldios, localizando-se no sentido longitudinal da calçada (Foto56).



Foto 56

Algumas exceções a esta regra existem, com a ocupação do trecho da calçada mais próxima ao meio-fio. Nestes casos, a parte posterior da barraca fica voltada para a pista. A projeção do teto e a área de exposição e vendas, são voltadas para a calçada, ficando a área de circulação de pedestre entre este equipamento e as fachadas das edificações. (Foto57)

As praças, terrenos baldios, canteiros centrais de avenidas e até áreas de recuo de edificações, não estão livres da presença das barracas (Fotos 58, 59, 60 e 61)



Foto 57



Foto 58



Foto 59



Foto 60



Foto 61

4.2.1- A apropriação social do espaço

Desde a sua instalação é muito comum o barraqueiro ocupar uma área maior do que aquela do seu equipamento. Ele delimita esta área por meio de vários recursos: o uso propriamente dito da área contígua para colocação de mercadorias ou para depósito de engradados, lixo e outras coisas., mediante

cuidados com a limpeza (varrição, por exemplo) e com sua atuação na área. Ao sentar-se próximo à barraca, num lugar de sombra ou em frente à mesma próximo aos carros estacionados ao meio-fio, os barraqueiros buscam instintivamente ampliar o espaço ínfimo e desconfortável de que dispõem para trabalhar, que é o espaço interno das barracas. Ao fazer isto, vai ampliando com o próprio corpo o seu território. Portanto, o espaço que a barraca em funcionamento tende a ocupar na calçada extrapola, e muito o espaço do módulo físico que a constitui (Fotos 62, 63 e 64).



Foto 62



Foto 63

O prolongamento do teto em forma de varanda que protege a parte posterior do equipamento, é utilizado para pendurar mercadorias, que tendem a projetar-se sobre este espaço na altura das cabeças dos transeuntes.

Com o tempo, principalmente no caso de barraquinhas que vendem bebidas alcoólicas, são colocadas, nas áreas vizinhas, mesinhas com cadeiras dobráveis de metal, ou no caso de localização em terrenos baldios, são feitos bancos e mesas em madeira rústica, às vezes fixas (Foto 64).



Foto 64

Conflitos

Conforme o exposto no parágrafo anterior, o módulo físico da barraca e a forma como é utilizada fazem com que a presença deste tipo de equipamento, em virtude da largura das calçadas, implique normalmente em conflitos com a circulação de pedestres.

A circulação de pedestres tende a ser agravada pela associação da barraca com um ou mais elementos físicos que se localizam nas calçadas. Estamos nos referindo a árvores, postes ou outros elementos verticais que se localizam nas proximidades de uma barraca.

Estes elementos verticais além de constituírem, eles mesmos, considerando-se as larguras mínimas de nossas calçadas, obstáculos à circulação, tendem a possuir também outras funções e uma significação maior quando associados a uma barraca. São utilizados freqüentemente pelos barraqueiros para apoio de engradados, vassouras, para utilização de arames esticados formando varais etc. Observa-se que mesmo quando não são apropriados pelas barracas, estes elementos tendem a funcionar para a delimitação da área deste equipamento ou para formar uma área de conflito maior para o pedestre, contribuindo para a sua decisão de abandonar a

calçada, andar paralelamente a ela pela rua, atravessar a rua em direção à calçada do outro lado, ou simplesmente diminuir a marcha.



Foto 65

4.2.2 - Aspectos funcionais da barraquinha no contexto da rua

a. Função comercial

Como ponto de comércio, as barraquinhas comercializam poucos produtos que não podem ser chamados de indispensáveis ou de primeira necessidade. Ao contrário, são pequenos artigos de consumo supérfluo como bebidas, cigarros e bombons e uma variedade de outros produtos que fazem parte do cotidiano das pessoas. Produtos como estes são geralmente fornecidos pelos bares de qualquer esquina das cidades brasileiras. O que ocorre é que a barraquinha traz a esquina até os moradores da rua, ou seja, ao longo da rua, o morador ou transeunte pode comprar cigarros, jornais, cerveja etc., sem precisar se afastar da sua residência ou local de trabalho. Neste aspecto, a particularidade deste tipo de comércio é a extrema facilidade de acesso no sentido espacial, uma vez que, ele sempre existe

nas proximidades do local onde se está, ou está nas calçadas, no caminho que se faz para ir a algum lugar.

b. Dinamização do espaço público

A presença de barracas nas ruas desertas e, em geral, mal iluminadas contribui para a sensação de segurança do pedestres, em função do controle social exercido pelos barraqueiros através da sua presença. E a presença de olhos que vêem e testemunham fatos que se desenrolam nas ruas adquire uma importância maior diante do fechamento dos espaços privados.

A cada dia que passa, a separação dos espaços públicos/privados tende a crescer em função da busca de segurança e proteção do patrimônio privado e pessoal contra o advento de roubos, assaltos, raptos etc. Esta separação é feita através de uma série de elementos arquitetônicos que têm como objetivo a efetivação de barreiras físicas que permitam um maior controle do acesso às edificações. São muros que ficam cada dia mais altos, cercamento com grades, o uso de guaritas, portões automáticos e uma série de equipamentos eletrônicos especializados.

A distinção cada dia mais forte do espaço público/ privado implica uma distinção também mais forte do espaço fechado/espaço aberto. Com o fechamento dos espaços, o transeunte fica isolado dos moradores da rua. Apesar das guaritas se situarem na maioria das vezes nos limites dos lotes, pela natureza da sua concepção, desestimula o contato, favorecendo o olhar de dentro para fora, mas não ao contrário. O pedestre é visto, mas não vê.

É neste contexto que a barraquinha assume um outro papel importante nas zonas residenciais como referencia para o pedestre: o de ponto de informações. O dono da barraca tende a ser solicitado a dar informações sobre endereços, pessoas, horários de funcionamento de serviços situados na rua.

Particularmente nos casos das ruas residenciais, as barracas constituem um local de fornecimento de informações ditas genéricas e superficiais, mas enquanto espaço de socialização tornam-se um local de

troca de informações que envolvam maiores detalhes da vida dos moradores.

Isto é facilitado (e nem sempre percebido pelos moradores), quando a freqüência ao equipamento é feita por porteiros e empregadas domésticas. Estabelece-se, então, uma rede de relações entre eles que, de certa forma, garante o suprimento e atualização das informações.

c. Espaço de socialização

A instalação de uma barraca na rua, é vista inicialmente com uma certa desconfiança pelos moradores, principalmente quando ocorre a venda de bebidas alcoólicas. Procura-se observar o tipo de freqüentadores, comportamentos, horários de funcionamento.

No caso de barraquinhas pequenas, o grau de desconfiança é bem menor havendo apenas o interesse das crianças em conhecer o novo equipamento.

A socialização ocorre, a princípio, nos bairros de classe média, com três atores sociais: as crianças, empregadas domésticas e o dono da barraca. A depender do grau de simpatia apresentada pelo dono da barraca, a socialização com os donos das casas pode ocorrer ou não. Em geral, o contato é intermediado pelos atores iniciais.

É evidente que, como espaço de socialização, a barraquinha é mais importante para uma determinada classe social que menos favorecida economicamente, possui menos possibilidade de ingresso nos espaços coletivos e menos condições de mobilidade dentro do espaço urbano.

Num bairro burguês, por exemplo, esta é uma alternativa de espaço de lazer e socialização para empregados, porteiros, motoristas e pessoas que prestam serviço nas redondezas. Porém, observa-se que é muito comum, mesmo nos bairros de faixa de renda alta como a Pituba, as barracas serem freqüentadas por moradores, como espaço de socialização.

As fotos seguintes mostram as banquinhas da Rua Marogogipe, no Rio Vermelho, que possuem clientela diversa. A primeira é freqüentada por empregados dos edifícios e domésticas, a segunda, preferencialmente por

moradores e patrões. Embora possam ser usadas para atividades comerciais por todos os moradores da rua indistintamente, enquanto espaço de socialização, em geral, as barracas possuem um tipo de clientela definido..



Foto 66



Foto 67

As relações de poder no espaço urbano se reproduzem no nível da atribuição de valores a cada componente do espaço. De modo geral, as reflexões, artigos e mesmo “pressões da comunidade” tendem a ser feitas pela classe média e alta. Na ótica dos desenhadore urbanos,

um equipamento como este, é um subequipamento, como de resto todo o mercado informal. Como subequipamento, é apenas tolerado como um mal necessário, como algo que deve ser apenas controlado, a sua capacidade de proliferação.

Ao olharmos para as calçadas, esbarramos nas barracas, aqui, ali e acolá. Este tipo de equipamento faz parte do universo da calçada tanto quanto os pontos de ônibus, os postes de iluminação pública, as vendedoras de acarajé. Cada um desses elementos é apropriado de determinadas maneiras pelos cidadãos, incorporando significados, gerando novas relações espaciais. Alguns fazem parte do contexto, dinamizando-o, interagindo entre si, criando o que J. Wilhem denomina de subsistemas dentro da estrutura ambiental urbana, que resulta exatamente da interação entre estrutura física e vida social, entre ambiente construído e ambiente vivido.

4.2.3 - Relações com outros elementos urbanos

Conforme já foi dito, as banquinhas ocorrem em qualquer tipo de ocupação urbana, desde que haja demanda para os produtos normalmente oferecidos. Porém, o local onde se situam e o tipo de associações que podem ser feitas com outros equipamentos urbanos - ponto de ônibus, bar, sinaleiras de trânsito e quaisquer outros elementos presentes na calçada, como árvores que dão sombra, postes ou mesmo outros tipos de ambulantes ou serviços - são importantes para a boa consolidação do ponto.

Já vimos também como os elementos físicos dispostos na calçada podem interagir com as bancas, influenciando na delimitação do seu território, na exacerbação de conflitos com a atividade de circulação de pedestres. Outros tipos de interações acontecem, não propriamente por incorporação ou modificação do espaço apropriado pela barraca gerados pela proximidade física, mas que ocorrem em vista de outros fatores.

Poderíamos chamar de interação dinâmica porque é estabelecida entre os usuários do espaço, num fluxo contínuo entre um elemento e outro. Numa situação de interdependência, se complementam na oferta de determinadas

necessidades dos usuários, contribuindo, a partir das práticas sociais, para o surgimento de novas ambientações e modos de vida urbano. Aí entra uma discussão bastante complexa sobre relações entre ambiente construído e comportamento, onde uma questão se coloca: até que ponto o ambiente espacial e os seus componentes influem nas práticas sociais e vice-versa?

Barraca x ponto de ônibus

A localização do comércio ambulante, em relação ao sistema de circulação, uso do solo e de transporte urbano, é um fato que se evidencia na cidade. Sua presença é marcante nos terminais e pontos de espera de coletivos, de várias formas. As barracas nos pontos de ônibus, eventualmente adquirem mais uma função: abrigo de ônibus.



Foto 68

Barraca x baiana de acarajé

O tipo mais comum de associação entre estes dois equipamentos é o que se refere ao hábito bebida/ tira gosto, associação mais clara de componentes “etílicos e sociais,” mas não a única. A pessoa pode comprar um jornal e tomar uma cerveja sentado na mesa de uma barraca, e não comer o acarajé da baiana. Mas sem dúvida, ao possuir, próximo ao seu ponto, uma baiana, a barraca-bar, e o mesmo ocorre com o ponto da baiana,

tende a se valorizar do ponto de vista dos atrativos que oferece, e da possibilidade do estabelecimento de um ponto de convivência social, com horários definidos, um ambiente comportamental.



Foto 69

4.3 - AS BAIANAS DE ACARAJÉ



Foto 70

Figura tradicional da cultura baiana, símbolo apropriado pelas propagandas oficiais do turismo, a baiana de acarajé é a principal referência da cultura afro-baiana, fora do seu âmbito. A sua importância no contexto da vida social e cultural da cidade, apesar de reconhecida por todos os que vivem nela, não tem merecido a devida atenção por parte dos estudiosos da cultura baiana.

Enquanto a figura da baiana, com seus trajes típicos e as iguarias que comercializam, a forma de preparação, os ingredientes que as compõem, deveriam interessar sobretudo aos antropólogos e sociólogos, a forma de comercialização, os pontos preferidos, a distribuição espacial na cidade, a forma de apropriação do espaço, a definição do território, a produção do lixo, além de outros aspectos espaciais desta atividade, típica sem dúvida, deveria interessar também aos arquitetos, aos designers do espaço urbano.

A vendedora de acarajé é uma figura essencialmente urbana, tipicamente baiana e, até poucos anos atrás, exclusivamente soteropolitana, de modo que está indissociadamente ligada à imagem urbana de Salvador.

4.3.1 - A atividade

Ao contrário de outros tipos de comidas vendidas nos espaços públicos da cidade, o acarajé envolve duas fases distintas de fabricação. O preparo da massa, atividade bastante trabalhosa, é tradicionalmente feito em casa, onde existe apoio logístico e mão-de-obra necessária. Trazida para o local de vendas, é concluída a operação e feita a fritura dos bolinhos. Isto implica a utilização de grandes panelas de massa pronta (quantidade suficiente para cobrir vendas). O abará que é cozido, também é acondicionado em caldeirões. O equipamento próprio desta atividade compõem-se dos seguintes elementos: o tabuleiro, espécie de caixa em madeira ou alumínio composta de uma base retangular cujas medidas variam de 0.60cmx0.80cm a 0.80cmx1.20cm, em média. A altura das paredes laterais varia de 10 a 40cm, aproximadamente. Quando possuem tampa de vidro, esta fica entreaberta em ângulo, funcionando como proteção dos alimentos. Atrás do tabuleiro está a baiana que, com sua saia rodada, esconde o banquinho ou a cadeira onde se senta. Ao lado direito desta, fica o fogareiro, antes a carvão, hoje, em sua maioria a gás, sobre o qual é colocada a frigideira para fritura dos bolinhos. O recipiente com o azeite de dendê fica próximo. O caldeirão com a massa do acarajé e o que contém o abará ficam também próximos, à mão.

Quando não estão em locais protegidos por uma cobertura, são usados, como proteção do sol e da chuva, plásticos, sombreiros ou vários tipos de toldos em lona ou plástico.

Este conjunto de elementos, que podem variar em quantidade, dispostos no espaço da calçada, tendem a ocupar uma área mínima de (1.30 x 1,30) m, aproximadamente. Esta área porém pode variar e tende ao ocupar um espaço bem maior.

A maior parte destes elementos, à exceção dos utensílios onde são acondicionados os alimentos, são guardados em lojas, estabelecimentos ou depósitos próximos ao “ponto”.

4.3.2 - Pessoas envolvidas com a atividade

Além da baiana, é muito comum a presença de uma outra pessoa, às vezes mais, em geral da família, que ajudam a servir os clientes ou funcionam também como operadores de caixa.

O número de clientes varia muito conforme a qualidade dos produtos e a localização do equipamento. A interação deste com outros equipamentos urbanos e as características pessoais da baiana (simpatia, capacidade de agregar pessoas etc) são também importantes para a formação da clientela. Em função do número de clientes, varia a quantidade de espaço da calçada apropriado para vendas e as formas de apropriação.

4.3.3 - Apropriação social do espaço

Existem dois tipos de apropriação do espaço neste tipo de atividade: uma que decorre da instalação do ponto, com os elementos necessários, tabuleiros etc., e que, uma vez estabelecido, ocorre sempre da mesma forma, todos os dias, normalmente no mesmo horário. O outro, que decorre da distribuição dos clientes no espaço. O número de clientes, que varia de baiana para outra, é variável também durante o horário das vendas, gerando diversas formas de apropriação do espaço da calçada.

Das formas de utilização da calçada para a instalação do equipamento, a mais comum é aquela na qual o tabuleiro é colocado paralelo ao sentido longitudinal da calçada. Como no caso das barracas, o trecho da calçada mais utilizado para a instalação do equipamento é aquele mais próximo dos muros, restando, aos pedestres, a parte da calçada junto ao meio-fio (Foto 71).



Embora seja uma disposição menos freqüente, os “pontos” podem ocupar a área da calçada mais próxima da pista (Foto72 e 73)).



Foto 72



Foto 73

Alguns elementos presentes na calçada, como é o caso de árvores ou postes, podem contribuir para que outro tipo de disposição espacial seja adotado, como, por exemplo, a localização do tabuleiro de forma transversal à largura da calçada (Foto 74).



Foto 74

Outras formas de disposição acontecem, inclusive fora das calçadas, a exemplo de áreas de recuos de padarias ou bares, terrenos baldios, praças, ponto de ônibus, etc



Foto 75

Quando são poucos os clientes, há a formação de uma fila, cujo lugar não corresponde necessariamente à ordem de chegada, mas uma prerrogativa para o seu acontecimento é a visibilidade da baiana. Assim, esta fila se desenvolve diante do tabuleiro, paralela a este, ficando todos de frente para baiana, que é quem controla “quem chegou primeiro.”

No caso de uma clientela muito grande, ocorre a formação de uma ou mais filas por ordem de chegada, que se desenvolve na calçada, de forma paralela ao tabuleiro, ou perpendicular ao mesmo, no caso de disponibilidade de espaço.

O espaço necessário neste tipo de apropriação (dos clientes) é bastante variável, não só de um ponto para outro, mas também nas diversas horas do dia. Há um movimento relativamente maior nos

horários próximos ao do meio dia, principalmente nos pontos localizados na zona central da cidade e ao fim da tarde, tanto na zona central como em alguns bairros residenciais.

Paralelamente à venda do acarajé, torna-se mais freqüente a venda de bebidas (cerveja e refrigerantes), armazenadas em caixas de isopor junto às baianas. Nesses casos, há uma pessoa responsável pela venda. Há algumas situações em que, mesas e cadeiras desmontáveis são colocadas próximas, para a clientela. A área ocupada, de fato, pelo “ponto” pode ser muito maior do que aquela necessária à baiana com o seu tabuleiro.

O lixo produzido pela atividade não se concentra no local, mas nas suas áreas próximas, pois é muito comum que as pessoas se desloquem comendo o petisco. Alguns pontos possuem recipientes para o acondicionamento do lixo dos fregueses, mas nem sempre isto acontece.



Foto 76

4.4 - Calçadas um espaço de trocas e interação social

Observa-se que, para a atividade comercial desenvolvida na Baixa dos Sapateiros, a calçada é um território de disputa. A apropriação do espaço da

calçada representa uma estratégia de luta vital, pois numa “guerra” onde as armas são pouco sofisticadas e os combates são corporais, a conquista de território representa uma garantia de acesso ao alvo, ao menos fisicamente.

As estratégias usadas pelos lojistas não diferem daquelas empregadas pelos ambulantes e seguem a mesma lógica: ganhar o consumidor (pedestre) indo até o seu espaço, ou melhor, invadindo o seu espaço (calçada).

Em função disto, muito mais que um espaço de circulação de pedestres, a calçada é um espaço apropriado tanto pelas atividades relacionadas com os usos das edificações quanto aquelas próprias à circulação e ao espaço da pista. O ritmo do tráfego de pedestres nestas calçadas é muito lento e difícil em virtude de vários fatores condicionantes já expostos.

A calçada, enquanto espaço público, adquire vários significados em função das várias atividades que nelas se desenvolvem. Assim como a apropriação social das calçadas numa rua comercial acrescenta novos significados a este espaço, significados estes que estão relacionados não só com a circulação mas com todas as funções inerentes ao espaço público, as barraquinhas e as baianas de acarajé também o fazem.

A despeito do mercado informal ser fruto, em grande parte, da situação econômica do país, de problemas de ordem estrutural da sociedade, não podemos deixar de avaliar este tipo de atividade dentro da perspectiva do uso do espaço urbano no tempo. As referências históricas e culturais da vida da cidade nos levam a crer que certos elementos ou práticas, decorrentes do mercado informal, enraizaram-se na vida urbana, marcando a cena com as cores da cultura. Por esta razão, constituem-se hoje, indubitavelmente, em dados relevantes a serem incorporados nas reflexões e práticas do desenho do espaço urbano em Salvador.

Com relação a isso não se pode dissociar este tipo de uso comercial das características da sua ocorrência, da freqüência com a qual se manifesta no espaço urbano gerando certos hábitos e influenciando no cotidiano da cidade.

A barraquinha e a baiana de acarajé são mais do que exemplos do mercado ambulante; sua ocorrência nas calçadas produz situações de vivência que qualificam o espaço e estão intimamente relacionadas com a forma de viver o espaço público em Salvador.

A importância da barraca na rua extrapola a sua função como comércio de apoio à residência. Na verdade, a barraca passa a ser um ponto vivo e dinâmico que se contrapõe ao deserto da rua. E, como tal, implica uma maior segurança, ao tempo que efetiva uma das funções primordiais do espaço público na Bahia : o de trocas.

A calçada, enquanto espaço de práticas sociais, constitui-se num local de conflitos, de negociações. A explicitação das regras de convivência entre elas e da apropriação do espaço, é uma construção da sociedade. Como um dado da cultura, as práticas sociais necessitam de um ambiente espacial propício à sua continuidade.

As calçadas, porém, nas suas formas atuais, não conseguem abrigar, sem conflitos para a circulação de pedestres, as outras atividades que nela se desenvolvem no cotidiano da cidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As ruas da Salvador antiga, de modo geral estreitas para os padrões atuais, possuíam um desenho condizente com o uso que delas se fazia. Adequada para o transporte feito por lombo de animais ou pelos escravos, a rua não tinha maior importância social. A evolução da importância da rua como espaço de atividades na vida urbana coincide com o crescimento do comércio e serviços. Nelas, a presença do negro continua marcante. Após a escravidão, é a rua o seu local de trabalho. Mulheres ganhadeiras, vendedoras de comidas, trabalhadores oferecendo seus serviços, carregadores constituem um dos aspectos marcantes da vida das ruas de Salvador. A rua como local de trocas, de trabalho, juntamente com a ocorrência de festas religiosas, formam o enquadramento social da rua e que marcará a vivência deste espaço. A inexistente ou precária pavimentação das ruas, a ausência de calçadas, a falta de limpeza urbana é outro aspecto que chamava a atenção dos que visitavam esta cidade.

De um lado, o uso intenso e fervilhante de algumas ruas, do outro, as dificuldades do estabelecimento de uma ingerência administrativa do poder público na aparência e transformação do espaço. Este é o panorama das ruas até o século passado.

No século atual, nas ruas onde circulavam carroças e animais, circulam automóveis e ônibus. Modificações são efetuadas no sentido de adequar a realidade física da cidade à nova forma de circulação e de ritmo da vida urbana. O crescimento da cidade exige um planejamento adequado de acordo com as novas formas de entender a cidade. A melhoria do escoamento e da fluidez do tráfego são diretrizes fundamentais dentro dos planos urbanísticos propostos para uma cidade antiga, cujo desenho da sua área mais densa, nos moldes renascentistas e barrocos aliada a um sítio de topografia rica e variada, agravava os problemas de circulação.

Inspirada no ideal modernista, a legislação urbana de Salvador, fruto de planos urbanísticos que se sucederam desde o EPUCs, na década de 40, vem alterar o padrão das novas ruas, seguindo uma diretriz muito forte de valorização da circulação urbana, na adequação da cidade ao automóvel.

Estreitas e exíguas nas suas origens, as calçadas de Salvador seguem tímidas e acanhadas nas suas dimensões espaciais ao longo da história das transformações da cidade, da evolução das concepções urbanísticas de cidade.

Tal como acontecia com as ruas da cidade do século passado, a pobreza do espaço físico da calçada, que se traduz pela estreiteza das suas dimensões, pelo péssimo estado de conservação e baixa qualidade dos seus pavimentos, não condiz com a riqueza dos usos que nela se desenvolvem.

A melhoria do tráfego e da fluidez da circulação urbana foi uma diretriz predominante nas instâncias do planejamento urbano, o que, de fato, modificou a paisagem urbana, introduzindo mudanças neste sentido. A circulação de pedestres, embora tenha sido uma questão embutida dentro de uma estratégia global de circulação urbana nos planos urbanísticos, não teve, a nível dos instrumentos legais do desenho urbano, o detalhamento que merecia. O planejamento de áreas mais adequadas e confortáveis, a adoção de medidas para a melhoria do tráfego foi insuficiente, contribuindo para um quadro físico que se apresenta deficitário.

O tratamento dispensado à calçada como elemento do desenho urbano, analisado através das leis que a regulamenta, é um dos fatores de importância na determinação do seu aspecto físico e espacial e que contribuíram, ao nosso ver, para a baixa qualidade que apresentam.

A leitura crítica dos referenciais conceituais que estão subjacentes à projeção do espaço das calçadas e a análise dos seus usos e significados enquanto espaço vivido, nos permitiram identificar algumas questões que consideramos de fundamental importância para o enriquecimento do raciocínio sobre este espaço, na medida em que apontam para contradições

que estão subjacentes aos paradigmas estabelecidos ou que assim se mostram pela evidencia dos fatos.

Por implicarem em desdobramentos específicos ao desenho do espaço, as questões identificadas, podem, no nosso entender, constituir quatro grupo de diretrizes básicas:

5.1 - Por um projeto de Rua

A rua tradicional, abolida do vocabulário modernista, espacialmente é estruturada tradicionalmente por elementos morfologicamente distintos: a pista propriamente dita, as edificações, e os espaço entre estes dois constituídos das calçadas e recuos.

Dentro do urbanismo modernista, os espaços são categorizados em virtude das funções a que servem. Na legislação atual, coerente com a concepção modernista de estruturação do espaço urbano, inexistente um projeto de rua, existe um projeto de via, que se traduz no prédimensionamento básico do espaço considerado adequado ao bom desempenho da circulação urbana.

As calçadas são dimensionadas como parte da via, constituindo-se em uma das variáveis, de acordo com os padrões estabelecidos para cada tipo de via. Neste caso, a função considerada para efeito de dimensionamento das calçadas, é a circulação de pedestres na via.

Concebidas desta forma calçada e pista representam apenas espaços destinados a modos de circulação diferenciados e não partes de um conjunto físico e ambiental constituído pela rua. A visão funcionalista leva à uma fragmentação da visão global do espaço no qual a rua representa muito mais do que um espaço decorrente do somatório pista e calçadas.

Esta visão também ignora a importância social da rua no âmbito da vida urbana, pois, mais que isto, a rua representa uma articulação entre dois universos de significação - os territórios público e privado, entre as funções de circulação e outras funções no espaço urbano.

É preciso raciocinar a rua, a nível de desenho, como um todo espacial, uma estrutura flexível, adaptável e com um padrão de qualidade desejado, a partir de uma visão global dos aspectos físicos-ambientais e componentes sociais envolvidos. Existe na legislação um projeto de via, falta um projeto de rua.

Um projeto de rua deve implicar no equacionamento dos seus aspectos formais de modo a atender e articular as diversas implicações deste espaço no desenvolvimento da circulação, na articulação dos espaços públicos e privados, na conformação da paisagem, na distribuição da infraestrutura em rede, nos usos inerentes ao espaço público na nossa cidade, entre outros.

Pistas, calçadas ou espaços para pedestres, espaços para usos múltiplos, tratamento paisagístico, instalação da infra-estrutura, elementos de sinalização, publicidade, articulação entre espaço público e privado, mobiliário e todos os elementos que façam parte do equacionamento das necessidades das pessoas na rua deverão compor o universo da rua. Da articulação destes elementos, deve resultar os diversos padrões de rua e o seu predimensionamento básico.

5.2 - Por novas referências ao projeto das calçadas.

A calçada hoje é herdeira dos usos que tinham na rua o seu lugar. Na cidade do automóvel, a diferenciação do modo de circulação é acirrada, gerando uma segmentação espacial entre a pista e as calçadas. Nas ruas principais, a pista é absorvida pelo tráfego de veículos motorizados, cada vez mais ávido de espaço. Para as calçadas são empurradas todas as atividades e todas as funções das ruas antigas.

A consideração de apenas uma das funções da calçada, no caso a circulação, implica num subdimensionamento físico do espaço, que se reflete no padrão esboçado pela lei, nas larguras mínimas exigidas. Esta questão é agravada pelo fato de que na prática, este mínimo se torna o máximo,

quando se trata de cumprimento de exigências legais para efeito de empreendimentos urbanos por parte da iniciativa privada. Pois, o espaço público urbano é construído e conformado, obedecendo às mesmas regras e critérios que regem a lógica capitalista para a produção do espaço privado.

A segunda questão detectada, refere-se aos referenciais utilizados no prédimensionamento da calçada para o exercício da função de circulação de pedestres. Ao nosso ver, vários fatores deveriam ser considerados para efeito deste prédimensionamento por interferirem no desempenho do espaço relativo a este aspecto funcional.

Ao limitar-se em fornecer as dimensões mínimas para construção do espaço, a lei contribui para o seu empobrecimento, na medida em que o nivela por baixo e privilegia apenas um dado da questão: a largura do espaço, ou o produto final da equação, eximindo-se de fornecer o principal: as suas variáveis. Ou seja, que aspectos deverão ser considerados na concepção e execução deste espaço.

Situadas entre a pista e as edificações, as calçadas sofrem interferências no seus usos e nos seus significados de atividades que tem origem nestes dois espaços vizinhos nestes dois territórios distintos de significação.

Enquanto espaço de circulação sofre interferências que estão relacionadas tanto com o tráfego da pista, quanto dos usos das edificações lindeiras. Assim como os usos das edificações extravazam para as calçadas, os usos considerados próprios da pista também o fazem. Esta separação rígida de funções, na verdade, mesmo que às vezes desejável, na vida cotidiana não ocorre, principalmente em Salvador.

Ao contrário do paradigma no qual se apoia a legislação urbanística atual, diversos são os fatores que interferem no uso das calçadas e que por conseguinte, deveriam ser levados em conta no desenho dos mesmos:

- As características funcionais da rua enquanto componente do sistema de circulação e transporte urbano
- O uso do solo das edificações lindeiras

- A tipologia e as características arquitetônicas das edificações.
- As características socio-econômicas da população

O prédimensionamento ou a fixação das medidas mínimas para as calçadas deveria portanto ser resultante da análise e do cruzamento destes dados relacionados.

5.3 - Por uma melhor definição na relação Público/privado

O fato da calçada ser efetivamente um espaço liminar entre a pista e as edificações, ao tempo que contribui para a complexidade da significação do espaço, é a terceira questão que merece destaque, quanto à influência que possui na abordagem do espaço pela lei.

A liminaridade como uma característica do espaço das calçadas está incorporada no enfoque da lei, traduzindo-se numa visão fragmentada a respeito do significado das mesmas de acordo com as relações espaciais constituídas entre a edificação, calçada e rua.

Se por um lado a sua ligação com o espaço privado (as edificações) é evocada, ora é a sua relação com a pista e as funções a ela inerentes neste contexto espacial que são os referenciais que conceituam o espaço. Uma das consequências desta visão é a divisão de responsabilidades entre a esfera pública e privada a respeito do tratamento do espaço físico das calçadas

A relação da calçada com as edificações é o referencial usado para o estabelecimento de normas relativas à execução e conservação das calçadas, que são deveres atribuídos ao proprietário do lote ao qual ela serve. Neste caso, o aspecto da calçada referenciado é a sua articulação com o espaço privado.

Para efeito de projeto e dimensionamento, as funções que são consideradas dizem respeito à circulação urbana. A articulação com a pista e com as características do tráfego e, portanto, a articulação com o espaço

público, é o referencial considerado para efeito de predimensionamento mínimo das calçadas.

Esta forma de tratamento do espaço resulta não só de uma herança da cidade medieval, onde a esfera pública era reduzida ou quase inexistente na gestão do espaço urbano e os serviços urbanos uma responsabilidade da iniciativa privada, mas revela também por parte da legislação uma concepção dúbia a respeito do caráter público deste espaço.

A calçada é um espaço público tanto quanto a pista e mais que isto: em função da segregação espacial produzida pelas características do trânsito nas grandes cidades, a calçada absorve as funções antes distribuídas por toda a rua. A calçada é o espaço público que nos restou da rua.

Como espaço público que é, não só o seu projeto, mas a sua construção, tratamento e conservação deveriam estar condicionados aos mesmos preceitos legais no que se refere às atribuições do poder público, que possuem as outras categorias de espaços públicos, como as pistas. Isto evitaria o tratamento segmentado do espaço e possibilitaria um controle mais eficaz sobre a qualidade dos mesmos.

Com relação ao uso do espaço, é preciso que as questões referentes à articulação público privado sejam melhor explicitadas tanto do ponto de vista do desenho quanto da apropriação social do espaço.

5.4 - Por um conceito de espaço público ativo

Finalmente a quarta questão aqui ressaltada é que o espaço projetado pela Lei, baseia-se num conceito de espaço público vazio. O espaço vivido - a realidade dos usos cotidianos que se desenvolvem nas calçadas, afirma um conceito de espaço público ativo.

O espaço público nem sempre é aquele desenhado mas aquele que se co-produz na prática, que se delinea a partir do viver cotidiano, na infinidade de situações e lugares onde se desenrola a vivência urbana. E é através desta aparente desordem que o urbanista deve ler a alma da cidade.

A "barraquinha", a baiana de acarajé, a vendedora de mingau, tal como ocorrem na nossa cidade, reafirmam a rua não só como espaço de sobrevivência, mas como local de trocas, de interação social e convivência. Apesar de funcionarem, do ponto de vista da gestão do espaço dentro de uma estrutura informal e caótica onde algumas regras de convivência com outros setores da comunidade, além de outras questões como frequência de ocorrência, horários de funcionamento precisam ser melhor explicitadas, são, sem dúvida, importantes elementos de dinamização do espaço público e que fazem parte do *modus vivendis* desta cidade

A questão mais importante é como cooptar este dado da cultura, seus aspectos positivos dentro de uma proposta de desenho compatível que venha articular este dado cultural com outras variáveis, que venham reforçar não só o caráter ativo do espaço público na construção da cidadania, mas também acrescer a este a qualidade ambiental, a partir da concepção de espaços adequados, condizentes com as formas sociais.

A dinâmica a que está sujeita a realidade social urbana implica em uma característica essencial ao desenho urbano; a capacidade de adaptar-se às mudanças necessárias em função de novos dados que são incorporados ao espaço no seu uso através do tempo.

O desenho de um espaço como a rua deve portanto, comportar no seu bojo, uma flexibilidade, um espaço para o novo, uma possibilidade ainda não descoberta, um espaço para a inscrição nesta realidade de novos contornos que venham a surgir como fruto de uma atividade e do uso cotidiano do espaço. A noção de espaço vivido não deve ser um mero conceito teórico, mas pode tornar-se de fato, um novo dado na projeção do espaço urbano.

A fixação da largura total das ruas em função de todos os seus usos e não só aqueles relativos à pista, é uma prerrogativa de desenho que, além de incorporar todos os elementos envolvidos no contexto ambiental, permite que as particularidades e diferenças do seu uso pela comunidade possam implicar em ser traduzidas espacialmente. Esta visão não elimina as possibilidades de classificação de categorias funcionais de espaços, como

pistas e calçadas, de modo a definir as suas características básicas de desenho (visão adotada pela lei) mas, raciocina também com a visão do conjunto dos elementos envolvidos, com o conceito de rua.

Que a rua de Salvador enquanto espaço físico projetável, numa proposta de desenho mais congruente com a importância do espaço social que representa, possa ser entendida como algo mais que um local de circulação, incorporando no seu predimensionamento os elementos que a tornam na prática um âmbito da vida pública.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALEXANDER, Christopher et all. **Un language de patrones**. Barcelona: Gustavo Gili,1980.
- AMADO, Jorge. **A Bahia de Todos os Santos**: São Paulo: Record, 1977.
- ANDERSON, Standford. **Calles - problemas de estructura y diseño**. Barcelona: Gustavo Gili,:1981. (Col. Arquitectura / Perspectivas).
- APPLEYARD, Donald. **Livable streets and protected neighbourhoods**. Berkeley: Univ. of California Press, 1981.
- ARAÚJO, Heloísa O. **Inventário da legislação urbanística de Salvador 1920 - 1966**; As novas regras do jogo para o uso e o abuso do solo urbano . Salvador:, 1992. Dissertação (Mestrado em desenho urbano)- Faculdade de Arquitetura/ UFBA,1992.
- ARENDT, H. **A condição humana**. Rio de Janeiro: Forense, 1983.
- BAKHTIN, Mikhail. **A cultura popular na Idade Média e no Renascimento: o contexto de François Rabelais** Trad. Yara Frateschi Vieira - São Paulo/Brasília: HUCITEC/EUNB, 1987
- BENEVOLO, L. **As origens da urbanística moderna**. 2º ed. Lisboa: Presença, 1987. (Col. Dimensões).
- BACHELARD, G. **La poetique de l "Espace "**. Paris: PUF, 1957.
- BELDA, A.M., PAUL-DUBOIS-TAINE, G - **Guide technique : "Les Amanagements en faveur des Pietons"**- France: Centre d'Etudes des Transports Urbains - Bagneux, 1975.
- BERTRAND , Michel Jean. **La ciudad cotidiana**. Madrid 1981.(Col Nuevo Urbanismo)
- CANEVACCI, Massimo. **A cidade polifônica**; ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana.Trad. Cecília Prada. São Paulo: Studio Nobel, 1993

- CERASI, M. **El espacio colectivo de la ciudad**. Barcelona: Dikos - TAU, 1990 (Col de Urbanismo)
- CERASI, M. **La lectura del ambiente**. Buenos Aires: Infinito, 1977.
- CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades; uma antologia**". São Paulo: Perspectiva, 1979. (Col. Estudos).
- COELHO NETO, J. Teixeira. **A construção do sentido na arquitetura**. São Paulo: Perspectiva, 1979.
- DA MATTA, Roberto. **A casa e a rua; espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil**. Rio de Janeiro: Forense/Universitária, 1983.
- DEASY, C.M., LASSWELL, Thomas. **Designing place for people**. New York: Whitney, 1985.
- DEPAULE, Jean-Charles, PANERAI, Philippe, Demorgox, VEYRENCHE, Michel. **Elementos d'análise urbaine**. Bruxelles: Archives d'Architecture Moderne, 1980.
- DUMAZEDIER, Jofre. **Lazer e cultura popular**. São Paulo: Perspectiva, 1976.
- ECO, Umberto. **Como se faz uma tese**. São Paulo: Perspectiva, 1977.
- FARIA, Vilmar. Bahia de Todos os Pobres. **Caderno CEBRAP**, n ° 34. Petrópolis: Vozes/Cebrap, 1980.
- FERNANDES, A e GOMES, M. A. de F. Cidades & História. Modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX. **Seminário de História Urbana**. Salvador: UFBA/Faculdade de Arquitetura/Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, ANPUR, 1992.
- FERRARA, Lucrecia D'Alesio. **A estratégia dos signos; - linguagem/espaço/ambiente urbano**. São Paulo: Perspectiva, 1986.
- FERRARA, Lucrecia D'Alesio. **Ver a cidade: cidade, imagem , leitura**. São Paulo: Nobel, 1988.
- HALL, Edward T. **A dimensão oculta**. Trad. Sonia Coutinho Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1977.
- HAROUEL, Jean-Louis. **História do urbanismo**. trad. Ivone Salgado. Campinas(S.P): Papirus, 1990.

- HOLSTON, James, HOLSTON, James. **A cidade modernista**; uma crítica de Brasília. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- LEVY, Françoise & SEGAUD, Marion. **Antropologie de l'Espace**. Paris: Centre J. Pompidou, 1983.
- JOSEPH, Isaac. **Le passant considerable** ; essai sur la dispersion de l'espace public. Paris: Librairie des Meridiens, 1984.
- LAPLANTINE, F. **Aprender antropologia**. São Paulo: Brasiliense, 1991
- L' Espace du Public**; les competences du citadin Plain Urbain - Recherches, 1990.
- Les Annales de La Recherche Urbaine; Espaces publics en villes Paris: Plain Urbain. Ministère de l' Equipement, des Transports et du Tourisme. n° 57-58 - déc.92- mars 93.
- MAFESOLLI, M. **A conquista do presente**. Trad. Márcia C. de Sá Cavalcanti. Rio de Janeiro: Rocco, 1984..
- MANHEIM, Karl. **Sociologia da cultura**. São Paulo: Perspectiva, 1974.
- MARX, Murilo. **Cidade no Brasil, terra de quem?** São Paulo: EDUSP, 1991.
- MARX, Murilo **Nosso chão: do sagrado ao profano**. São Paulo: EDUSP, 1988.
- MASCARÓ, J. Luis - **Manual de loteamentos e urbanização**. Porto Alegre: SAGRA:/DC Luzzatto,1994.
- MATTOSO, Katia M. de Queiróz. **Bahia, Século XIX**; uma província no Império. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.
- MORRIS, A.E.I. **History of urban form**. Londres: Goerge Goodwin, 1979.
- MUNFORD, Lewis. **A cidade na história**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1965. Vol 1.
- NORBERG, SHULZ, C. **-Existência, espacio y arquitetura** Barcelona: Blume, 1975.
- OLIVEIRA, Neuza Maria **-As "monas" da casa amarela**; os travestis no espelho da mulher. Salvador, 1986.UFBa - 1986.Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da UFBa,1986.

- PERES, Fernando da Rocha. - **Memória da Sé**. Salvador: EGBA, 1974.
- QUERINO, Manuel. **Costumes africanos no Brasil**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1938.
- QUERINO, Manuel. **A Bahia de outrora**. Salvador: Progresso, 1955.
- RAPPOPORT, A. **Aspectos humanos de la forma urbana**. Barcelona: Ed.Gustavo Gili, 1978. (Col. Arquitetura/ Perspectivas).
- REIS FILHO, Nestor G. **Quadro da arquitetura no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 1978.
- REIS FILHO, Nestor G. **Contribuição ao estudo da evolução urbana no Brasil (1500/1720)**. São Paulo: EDUSP, 1968.
- RIO, Vicente del. **Desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: PINI, 1990.
- SALDANHA, Nelson. **O jardim e a praça; privado e o público na vida social e histórica**. São Paulo: EDUSP, 1993.
- SANTOS, Carlos N. F. (Org). **Quando a rua vira casa; apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro**. São Paulo: Projeto, 1978.
- SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade: ensaios**. Petrópolis: Vozes, 1979.
- SANTOS, Milton. **Estrutura, processo, função e forma como categorias do método geográfico**. São Paulo, 1982. mimeo.
- SANTOS, Milton. **O centro da cidade do Salvador- Estudo de geografia urbana**. Salvador: Progresso/ UFBA, 1959
- SENNET, R. - **O declínio do homem público; as tiranias da intimidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- SERRA, G. **O espaço natural e a forma urbana**. São Paulo: Nobel, 1987.
- SITTE, Camillo. **A construção das cidades segundo os seus princípios artísticos**. São Paulo: Ática, 1992
- SOMMER, Robert. **Espaço pessoal: as bases comportamentais de projetos e planejamentos**. São Paulo: EDUSP, 1973.
- SOUZA, M. Adélia de, SANTOS, M. **A construção do espaço**. São Paulo: Nobel, 1986.

- TUAN, Yi-Fu. **Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente.** São Paulo: DIFEL, 1980.
- TURDREINAIZ, Benany, MALTA, M. Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil. In: **Anais do II SEDUR**, Brasília/Rio de Janeiro: CNPQ/, 1986.
- VELHO, Gilberto. **A utopia urbana;** um estudo de antropologia social. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.
- VERGER, Pierre. **Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX.** Trad. Tasso Gadzanis. São Paulo: Corrupio, 1987.
- VIANNA, Hildegardes **A Bahia já foi assim; crônica de costumes.** Salvador: Itapuã, 1973.
- WILHEM, Jorge. **O substantivo e o adjetivo.** São Paulo: Perspectiva/EDUSP, 1976

ANEXOS

