

PROJETO 914BRZ4021
UNESCO/PMS-FMLF

DOCUMENTO TÉCNICO
(PRODUTO 02)

CLT 000099/2019 - SA-271/2019

PAULO ORMINDO DAVID DE AZEVEDO
CONSULTOR

Salvador, JUN/2019

Acessibilidade ao Centros Histórico de Salvador

Superando o perto que é distante

Paulo Ormino de Azevedo

Um dos maiores fatores da decadência do Centro Histórico de Salvador, ao lado do esvaziamento funcional com a reforma urbana dos anos 60/70, é a dificuldade de acessibilidade a ele. Vale lembrar que o núcleo fundacional de Salvador foi implantado, por razões de defesa, no bordo de uma falha geológica sobre o mar, a Montanha, e tendo no lado oposto o fosso do Rio das Tripas, ou Baixa dos Sapateiros. A Colina da Sé era virtualmente um território inexpugnável, tanto assim que os holandeses a conquistaram não por suas duas portas, a de São Bento e a do Carmo, mas atacando pela segunda linha de colinas, por sobre o Rio das Tripas. Conscientes dessa fragilidade, eles imediatamente transformam o vale em um dique. E foi exatamente por seu isolamento total, pela falta de alimentos, de munições e de reforços, que os holandeses capitularam diante do cerco executado pela expedição espanhola e portuguesa, em 1625, e não tentaram mais reconquistá-la.

É portanto de natureza topográfica a principal dificuldade de acessibilidade ao Centro Histórico de Salvador, mas também devido a algumas medidas equivocadas de gestão. Quanto à topografia, o Centro Histórico se desenvolve da cota 3,5 m, no Comércio, à cota 65,0 m sobre o nível do mar, na Praça da Sé. A Montanha é um paredão vertical e desde o século XVII os colonizadores tentaram superar esta dificuldade com guindastes, ou planos-inclinados, para transporte de cargas. Os guindastes foram cinco: o da Fazenda, na Praça Municipal, o dos Padres Jesuítas, atual Plano-Inclinado Gonçalves, o dos carmelitas ou do Pilar, ainda hoje em funcionamento, o da Santa Casa de Misericórdia, o de São Bento e o de Santa Teresa. Esses três últimos desapareceram. O do Pilar ficou sem funcionar durante muitas décadas e o Elevador do Taboão, inaugurado em 1896, foi desativado em 1965. O único novo que se criou depois do período colonial foi o Liberdade / Calçada, em 1981, mas que fica fora do Centro Antigo de Salvador.

Em 1927, a Cia. Linha Circular de Caris da Bahia foi vendida a Cia. Brasileira de Força Elétrica, controlada pela norte-americana General Electric. Para a homologação da concessão a Prefeitura de Salvador exigiu melhorias no sistema. As duas maiores intervenções foram: a construção de duas novas cabines no Elevador Lacerda, sobre a Ladeira da Montanha, em 1930, e a criação de um terminal de bondes no centro da cidade. Depois de uma longa negociação envolvendo o Arcebispado da Bahia, a Prefeitura de Salvador, o Governo do Estado e a Cia. Linha Circular, foi autorizada, em 1933, a compra e demolição da Sé Primacial da Bahia e de sobrados de duas quadras vizinha para a criação do terminal de bondes da Cidade Alta. Os bondes, os únicos

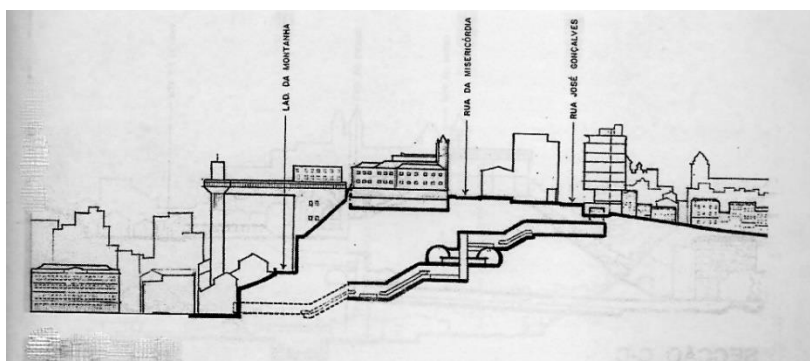
transportes públicos da época, não iriam além do terminal da Sé.

Planos inclinados e elevadores, eletrificados nos primeiros anos do século XX, são modais muito importantes de acessibilidade ao CHS. A deterioração, desativação e paralização temporária de alguns desses ascensores se deve à política de incentivo ao carro privado, no início da década de 1960 com a construção do Túnel Américo Simas e a Avenida do Contorno ligando os dois níveis da cidade e a desativação dos terminais de ônibus da Praça da Sé e da Praça Cairú. Acrescente-se a isso a proibição de circulação de vans, na época conhecidas como lotações, no trajeto Pelourinho/Carmo a partir de 1984, quando do tombamento do CHS pelo IPHAN. Medida que se por uma parte evitava possíveis vibrações nos monumentos ali situados, contribuiu muito para o seu isolamento e marginalização.

Os modais evoluíram e hoje temos veículos individuais, compartilháveis como patinetes elétricas e bicicletas com marchas, que podem ser pegadas em um ponto da cidade e deixadas em outro e andarem em ciclovias e passarelas. As patinetes são inclusive portáteis e podem, teoricamente, entrar em Metrô, ônibus e elevadores públicos. Mas as vias têm que ser adaptadas a elas. Estes novos equipamentos se ajustam muito bem a sítios urbanos como o CHS, onde o carro está proibido. Este é o espírito das propostas de acessibilidade que estamos recomendando.

Túneis de integração do CAS e Comércio ao Metrô

O projeto original do Metrô de Salvador elaborado pelo PLANDURB e EUST, Estudo de Uso do Solo e Transportes da Região Metropolitana de Salvador, na segunda metade dos anos 70, previa uma linha de metrô à meia altura da Cidade Baixa e da Cidade Alta, se estendendo do Largo do Tanque ao Campo Grande, de onde infletia para a Av. Paralela. O Centro Antigo de Salvador era servido pelas Estações do Tabuão, Praça Municipal e Piedade (Sampaio, H.1999, pp. 244-275). Para baratear sua execução, o projeto foi refeito marginalizando o CHS, o Comércio e a Avenida Sete de Setembro.



1º Projeto do Metrô, do PLANDURB

Sem articulação com o planejamento municipal, nem com a concessionária do Metrô, o Governo do Estado realizou recentemente licitação de uma linha de VLT ligando o Município de Simões Filho ao terminal das escunas e lanchas na Avenida da França. Para complicar a questão, a única empresa que respondeu à convocatória apresentou como alternativa a construção de um monotrilho, de preço inferior ao VLT, mas de impacto ambiental urbano desastroso. Sua articulação, com transbordo, com a estação de Metrô da Lapa é muito complicada e de impacto ambiental e cultural fortíssimo.

Túnel Campo da Pólvora/Comercio

Embora tenha sido aventado por alguns técnicos a ligação viária de massa do Comércio com a Cidade Alta, nunca foi apresentado nenhum estudo, ainda que preliminar, dessa solução. Para permitir essa articulação com menos impacto e maior funcionalidade, estamos propondo a construção de um túnel para pedestres que ligaria a Estação do Metrô do Campo de Pólvora com o Comércio com acessos intermediários na Baixa dos Sapateiros e Terreiro de Jesus. O túnel teria uma extensão de cerca de 885 metros escavado na rocha,

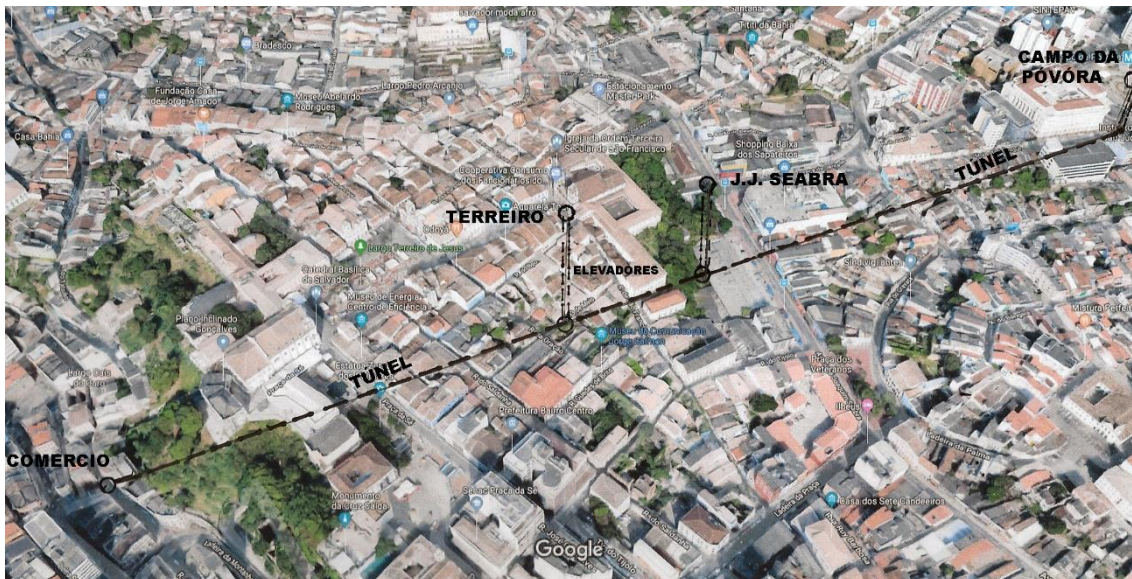


que é muito mais barato que sob a terra e dispensa o “tatuzão”.

Local de entrada no Cruzeiro de S. Francisco

O túnel começaria no nível D da estação do Campo da Pólvora (cota estimada em 38,50), onde seria criada uma segunda bilheteria. Seguiria em direção à praça de estacionamento existente junto a galeria de lojas do Cine Pax, na Baixa dos Sapateiros (cota 40,20) passando a cerca de 18 m abaixo da superfície e servido com duas cabines de elevadores. Continuaría em direção a prumada da delegacia de polícia existente no Cruzeiro de São Francisco, em frente à entrada do Convento de São Francisco (cota 62,1), a cerca de 45 m abaixo da superfície, onde seriam instaladas mais duas cabines de elevadores. e terminaria em um terreno baldio à venda na rua Guindaste dos Padres (cota

3,5m) em frente à rua dos Ourives e a cerca de 35m do Plano-Inclinado Gonçalves, outro acesso ao Centro Histórico, especificamente à Praça da Sé (Planta e Corte 01).



Fotomontagem do Túnel Campo da Pólvora/Comércio

Com declividade média de 3,9%, o túnel contaria com esteiras rolantes para maior conforto dos usuários. Uma hipótese a ser estudada é a inclusão no túnel de uma ciclovia para bicicletas e patinetes compartilhadas. Esse túnel, que articulará os três níveis da cidade, colocará a Baixa dos Sapateiros e o Terreiro de Jesus a ca. 400 e 530m, respectivamente, do Metrô. Na sua saída no Comércio sugerimos transformar as ruas dos Ourives e da Argentina, em uma via de pedestres e ciclovia chegando até a Avenida da França, por onde deverá passar o VLT ou monotrilho e ao Terminal de Cruzeiros Marítimos. Esse percurso a céu aberto terá uma extensão de 120m até a Avenida Miguel Calmon, que é o eixo do bairro do Comércio, e mais 160m até a Avenida da França onde será instalado o VLT ou monotrilho, que virá de Simões Filho e Av. Suburbana. Este túnel possibilitará que trabalhadores, moradores e usuários do Comércio possam deixar seus carros no estacionamento da Arena



Saída do túnel na R. Guindaste dos Padres

Fonte Nova, onde existem cerca de 3.500 vagas só utilizadas durante jogos de futebol e shows na arena.

Os dois acessos intermediários do túnel seriam livres, dispensando bilheterias. Dada a proximidade dos dois, cerca de 120 m, e a facilidade das ladeiras de Santana e Ordem Terceira de São Francisco, os conjuntos de elevadores dispensariam escadas, tornando as obras muito mais simples e baratas. A entrada no Cruzeiro de S. Francisco seria feito por um pequeno módulo envidraçado, diante da Delegacia de Polícia ali existente. Se o IPHAN não permitir, os elevadores poderiam chegar ao interior da Delegacia de Polícia, que seria deslocada. Este túnel é praticamente a única solução de articulação do Comércio, Centro Histórico e Baixa dos Sapateiros ao sistema de transporte de massa de Salvador, sem impactos ambientais e culturais.

Túnel Barroquinha/Estação da Lapa

Outra ligação estratégica para a conexão do Centro Antigo com o sistema de transporte de massa da cidade é a criação de uma galeria subterrânea para pedestres permitindo articular o enorme fluxo de passageiros de ônibus vindos das avenidas Barros Reis, Heitor Dias e Baixa dos Sapateiros com a Estação da Lapa do Metrô. Praticamente em nível ela atravessaria por debaixo do bloco



Entrada do Túnel Barroquinha / Estação da Lapa

do

Condomínio Residencial São Bento, paralelo à Rua do Paraíso (cota 55,2 m), e da Avenida Joana Angélica para chegar à Estação da Lapa. Sairia do terminal de ônibus da Barroquinha, na cota 42,10. seguindo em direção à Estação da Lapa onde deve chegar ao nível das bilheterias do Metrô e embarque principal do Terminal de Ônibus (cota 41,40). Desse nível se acessa por escadas rolantes o Metrô a 8,00m abaixo (Planta e Corte 02). Correndo a 13,5 m abaixo da Rua do Paraíso, ele deve passar livre cob as sapatas do bloco do Condomínio São Bento. Se suas fundações forem em estacas, ela pode passar por entre duas delas afastadas 3,50m, que é a modulação da estrutura do

edifício. O túnel deverá ter uma extensão de 330m e um acesso intermediário em frente ao Instituto de Previdência de Salvador (cota 63.8m) na esquina da Avenida Joana Angélica com a rua Prof. Américo Simas, local com grande movimentação de estudantes, professores e funcionários do Colégio Central e moradores da Mouraria. Esse acesso ao Metrô, servido por duas cabines de elevador (32m de desnível) estaria praticamente na metade da distância entre as estações, da Lapa e do Campo da Pólvora. Ou seja, 510m do Shopping Lapa, principal acesso à Estação do Metrô, e 540m da Estação Campo da Pólvora.



Fotomontagem do Túnel Barroquinha / Estação da Lapa

Ele poderá ser uma segunda via de articulação do Comercio com o Metrô se for feita, como estamos propondo adiante, a ligação com escadas rolantes da Preguiça ao topo da Ladeira da Montanha, através da chamada Rocinha.

Passarelas de integração do CHS com outros bairros

Em 1983 fiz uma palestra no CONDEFAAT, em São Paulo, que no ano seguinte seria publicada com outras comunicações no mesmo seminário sob a forma de um livro. Nela eu dizia:

Na primeira proposta que eu fiz para o bairro (Pelourinho), em 1968, já acenava com a possibilidade de se criarem pequenas passarelas por cima da Baixa dos Sapateiros, capazes de ligar as duas linhas de cumeadas, ou seja, a Sé e bairros como Palma, Saúde e Nazaré, porque a distância horizontal não é grande; o que é grande é o desnível da depressão da Baixa dos Sapateiros. Deste modo, as populações que habitam o centro da cidade poderiam se integrar com a de outros bairros que ainda mantem caráter habitacional. Acho que romper o bloqueio ao centro é outro ponto fundamental a ser encarado (Azevedo, P., p.1984, p. 234).

Na época, o CHS ainda não havia sido tão esvaziado de moradores como a partir de 1992 e passarelas aéreas era uma novidade inconcebível pelos administradores municipais. Depois que o arquiteto João Filgueira Lima, o Lelé, construiu muitas na cidade para transpor avenidas de tráfego pesado, a ideia passou a ser mais aceitável. Quando dos preparativos para a Copa de 2014, a professora Esterzilda Berenstein de Azevedo, que coordenava convênio da Faculdade de Arquitetura da UFBA com a Conder para requalificação da Baixa dos Sapateiros disse a Lelé da nossa proposta e ele elaborou um anteprojeto da ligação Rua da Laranjeira, no CHS, com a Avenida Joana Angélica com uma ponte estaiada, que o IPHAN vetou. e o projeto parou. Passados 50 anos da proposta original, nenhuma passarela foi realizada, o que poderia ter amenizado o processo de marginalização e esvaziamento populacional do CHS.

Essas passarelas aéreas vão permitir, não só superar o isolamento do CHS com relação a outros bairros, vias de transporte público e estacionamentos, como revelar perspectivas inéditas do vale do Rio das Tripas com seus monumentos. Elas servirão não apenas a pedestres, como a ciclistas, usuários de patinetes compartilhadas e carrinhos de ambulantes. Produzidas pela Desal, sob projeto de Lelé, elas têm um custo muito baixo e podem vencer vãos de até 45m. Para vãos maiores elas podem ser reforçadas com mãos-francesas metálicas. Em dois casos elas devem ser articuladas por elevadores com a Baixa dos Sapateiros. Passarelas como as acima descritas devem diminuir os deslocamentos verticais e ligar bolsões urbanos ilhados a vias de transporte coletivo. Ligar simplesmente dois bairros isolados por vales não vai, necessariamente, resolver problemas de acessibilidade.

Passarela Nazaré/Pelourinho

O bairro de Nazaré possui muitas instituições de ensino e saúde, serviços muito escassos no CHS. Embora próximos, eles estão separados pela depressão da Baixa dos Sapateiros. A passarela deve partir do estacionamento do Convento do Desterro, na Avenida Joana Angélica, espinha dorsal do bairro de Nazaré, em direção ao Mercado de São Miguel, cruzando aereamente a roça do convento e o fundo das casas da Travessa Franco Velasco e permitindo uma vista inédita do monumento. Do Mercado São Miguel, onde deve ter uma articulação por elevador com a Baixa dos Sapateiros, inflete para chegar ao nível mais alto do estacionamento Master Park no fim da Rua das Laranjeiras, no CHS (Planta e Corte 03).

A passarela proposta dispensará a ponte estaiada de Lelé e terá uma extensão de cerca de 350m, saindo da cota 62,70m na Avenida Joana Angélica, e chegando na cota 56,50 no estacionamento Master Park com uma diferença de nível de 6,20 m e rampa de 1,8%. Um pilar deve nascer junto ao passeio da esquina do largo existente do final da ladeira da Ponte do Desterro e os demais em áreas verdes assinaladas na Planta 3 e foto aérea.



Fotomontagem da passarela Nazaré / Pelourinho

Esta ligação facilitará muito o acesso ao Centro Histórico, pois há um grande número de vagas ociosas no estacionamento do próprio Convento e na Arena Fonte Nova. Ela permitirá também que moradores do CHS e Nazaré possam trocar serviços e chegarem a Estação da Lapa do Metrô descendo o elevador do Mercado de São Miguel e pegando um ônibus, com passagem integrada, para o Terminal da Barroquinha articulado por túnel ao Metrô. A passarela evitará que as pessoas desçam e subam 23,20 m, equivalente a um edifício de oito andares, para irem de Nazaré ao Centro Histórico pela Rua da Poeira e a



Esquina onde será implantado um dos pilares da passarela.
Nazaré / Pelourinho

Ladeira da Ordem 3ª de S. Francisco.

Passarela Carmo/Saúde

Tanto o Centro Histórico quanto o bairro da Saúde são duas ilhas isoladas no arquipélago que é o Centro Antigo de Salvador. Os bairros de Santo Antônio d'Além do Carmo e seu prolongamento o Carmo têm como acesso praticamente único o Barbalho, através da rua Siqueira Campos que se continua na Rua dos Adobes. A passarela proposta ligará o Carmo ao bairro da Saúde por sobre o vale da Baixa dos Sapateiros com um elevador ao meio, na entrada, ou num baldio pouco adiante, da Vila Silvani. A passarela deve sair de uma casa em ruína na Ladeira do Carmo, vizinha à igreja da Ordem Terceira do Carmo, e chegar à Travessa Constâncio Alves em terreno baldio em frente ao Edifício José Corujeira, nº 36.

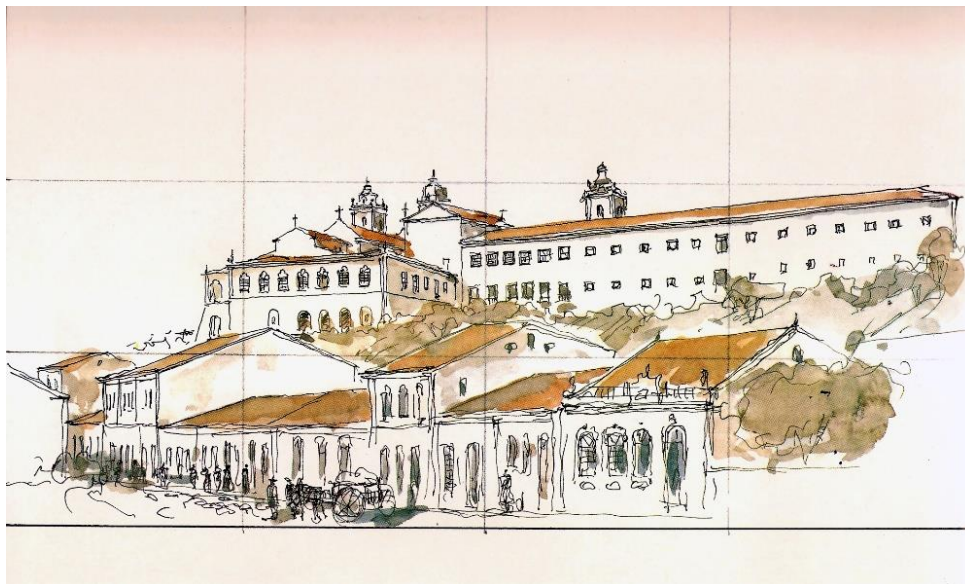


Fotomontagem da passarela Carmo / Saúde

A passarela deve partir da cota 55,00 no Carmo e chegar na cota 53,60 na Saúde com uma descida de 2,40 m numa extensão de 190m ou rampa de 1,2% (Planta e Corte 04). A Travessa Constâncio Alves está articulada com as



Entrada da Vila Silvani onde seria criado um elevador



Vista do Convento da passarela. Croquis de Diógenes Rebouças

ruas Nova do Godinho e Leão Veloso que levam ao Largo da Saúde, numa



Área verde onde se pode construir passarela ligando o Vale de Nazaré à Saúde

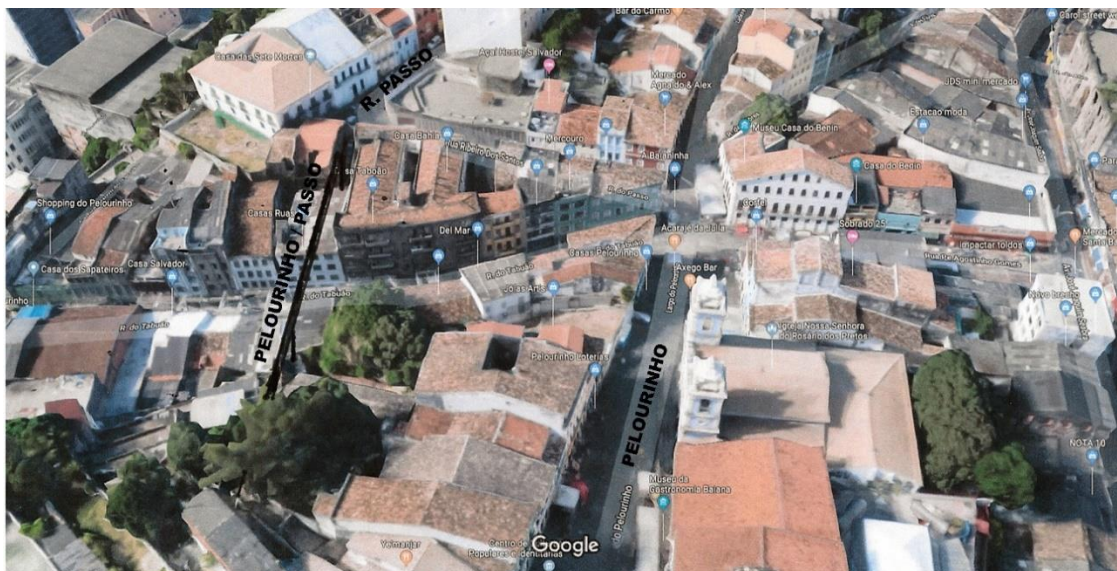
extensão de 320m. Este bairro, por sua vez, só tem um acesso operacional, a Rua Jogo do Carneiro (450m) que o liga à Av, Joana Angélica, em Nazaré. Mas este isolamento pode ser rompido com a ligação do Largo da Saúde com a Av, Castelo Branco (Vale de Nazaré), que está articulada com o Comércio pelo Túnel Américo Simas e ao sistema de avenidas de vale, por onde rodam ônibus para toda a cidade. Essa articulação de 120m pode ser feita pelas ruas General Senna Campos e Américo Souza Gomes e uma nova escadaria-rampa, onde há uma área verde e uma cortina de concreto, ligando esta última

rua (cota 55,00) ao posto BR/Felici, à margem da Av. Castelo Branco (cota 40,00).

A passarela não interferirá visualmente em nada no Carmo e possibilitará uma visão inédita do fundo do Convento e Ordem Terceira do Carmo. Ela evitará que o pedestre desça e suba 20,50 metros de altura, o equivalente a um prédio de sete andares, para ir de um bairro a outro caminhando quilômetros.

Passarela Pelourinho/Rua do Passo

A Colina da Sé está isolada do espigão de Santo Antônio d'Além do Carmo pela depressão do Tabuão. Essa passarela permitirá que pessoas com



Fotomontagem da passarela pelourinho / Passo

difficuldade de locomoção, em especial deficientes físicos, idosos e crianças, possam ir do Pelourinho ao bairro de Santo Antônio sem descer 8,50m e subir 23,50m de altura. Com a passarela, a subida será reduzida para 13,00m na rua do Passo, uma das mais deprimidas do CHS, que seria revitalizada pelo fluxo de turistas (Planta e Corte 05).

A passarela deve partir do fundo de uma das casas do Pelourinho, em frente ao restaurante do SENAC, na cota 45,00, e chegar a um baldio no cotovelo da Rua do Passo, na cota 44,50m passando por cima da Rua do Tabuão. A casa no Pelourinho não precisaria ser comprada, bastaria convencer seu dono que uma servidão de passagem aumentaria sua área de exposição de produtos e fluxo de turistas/consumidores. A passarela seria do tipo fabricado pela Desal, com 66 m de extensão, vão livre de 45,00m, e declividade zero. A obra não terá nenhum impacto visual no Pelourinho, Passo e Carmo. Passará elevada 13,00m sobre a rua do Tabuão a 76,00 m das subidas para o Pelourinho, Carmo e Passo.

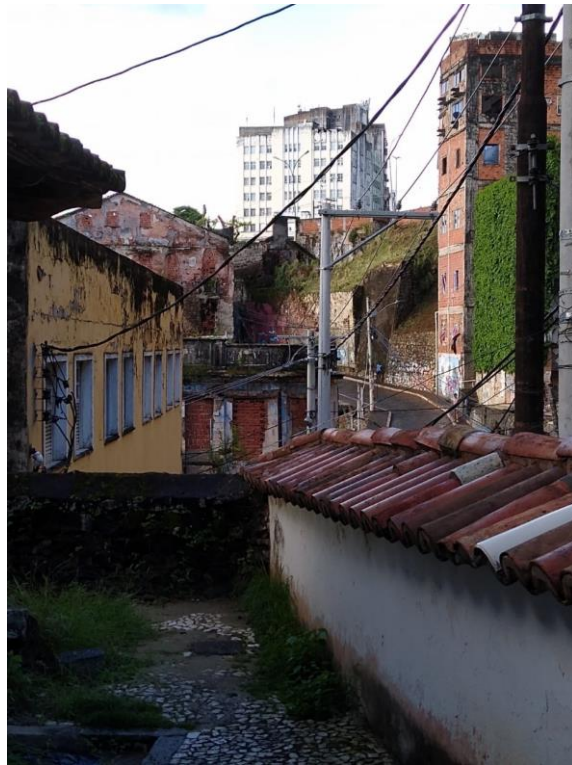


Há a possibilidade de articulação do Convento e Museu de Santa Teresa ao topo da Ladeira da Montanha. Ela sairia do portão do estacionamento do Museu (cota 37,00) para o parque de estacionamento existente no topo da Ladeira da Montanha (cota 40,00), teria uma extensão de 122m e declividade de 6,6%. Passaria sobre o alto da ladeira do Sodré a uma altura de 3,60m e da Ladeira da Preguiça a 10m. Esta passarela facilitaria muito a visitação do museu, hoje acessível apenas pela empinada ladeira de Santa Teresa, e comodidade dos moradores do Sodré e Areal de Baixo (Planta e corte 06).



Saida do estacionamento da Montanha

Saida da Passarela no Passo



Chegada em santa teresa

Guindastes e Elevadores

A ligação da Praia e do porto com a chamada Cidade Alta deve ter sido um dos problemas mais complicados da logística de construção e abastecimento da cidade até pelo menos o final do século XIX, quando se construiu a Ladeira da Montanha, com declividade compatível com carroças e, mais tarde, com caminhões e ônibus. A construção de um guindaste foi uma das primeiras preocupações dos fundadores da cidade. Não se sabe em que data teria sido instalado o primeiro, mas é provável que tenha sido ainda no final do século XVI. Há notícias de um deles a partir de 1610. O que é certo é que a iniciativa partiu da coroa, com o Guindaste da Fazenda, localizado na Praça do Conselho, atual Thomé de Souza, ou popularmente Municipal, e servindo à alfândega, que ficava naquela praça.

Depois surgiram outros por iniciativa das ordens religiosas, que os construíram para viabilizar a construção de seus conventos. Arenito marinho, cal, telhas e madeiras vinham pelo mar do Recôncavo, ferragens e vidros vinham de Lisboa. A persistência de alguns guindastes por séculos sugere que eles foram socializados e prestavam serviços a particulares na construção de suas casas e sobrados. No período colonial existiram cinco guindastes ou planos-inclinados movidos por força de escravos, já descritos no início deste texto. No século XIX foi construído mais um na Ladeira da Barra e o guindaste da Fazenda, na Praça Municipal, foi substituído pelo Elevador Hidráulico da Conceição. Assim, se pode afirmar que estes equipamentos tiveram um papel importantíssimo na expansão de bairros como o da Sé, Santo Antônio d'Além

do Carmo, São Bento e Sodré e no abastecimento dos mesmos. Eram montacargas e não ascensores para passageiros. Ligavam sempre um pequeno porto natural a um desses conventos e bairros.

A partir de 1873 eles são mecanizados e transformados em modais de transporte de passageiros. Naquele ano, o antigo Guindaste da Fazenda, já desativado com a mudança da alfandega para o porto dá lugar ao Elevador Hidráulico da Conceição, ampliado em 1930 e hoje conhecido como Elevador Lacerda, em homenagem a seu idealizador. O Guindaste dos Padres foi transformado entre 1887 e 1889 no Plano-Inclinado Isabel (a Princesa), pela Cia. Linha Circular de Carris da Bahia, atual Plano-Inclinado Gonçalves, ou *charriot*. Entre 1895 e 1897, o Guindaste do Pilar foi mecanizado, em 1915 eletrificado e desativado em 1984. Por motivação turística foi restaurado em 2005. Mas seu funcionamento é precário e moradores de Santo Antônio, um bairro boêmio, se queixam que ele fecha às 8:00 hs da noite. Ele poderia ser articulado a um grande estacionamento no Comércio para servir ao bairro e à Pousada do Carmo. Entre 1891 e 1896 foi construído o Elevador do Tabuão, que a rigor não substitui nenhum guindaste, mas foi desativado em 1965 e agora se pretende restaurar.

Com a popularização do automóvel, na segunda metade do século passado, e aberturas de novas vias ligando os dois níveis de Salvador, como o túnel Américo Simas e a Avenida do Contorno, o sistema de ascensores de Salvador perde importância. O Elevador do Tabuão é desativado e o Plano Inclinado do Pilar paralisado durante algumas décadas. De qualquer forma, em 1981 foi inaugurado um plano-inclinado ligando os bairros da Calçada e Liberdade e em 1992 o late Clube da Bahia constrói um elevador parecido com o Lacerda para desafogar seu pequeno *charriot*. Muitos planos-inclinados e funiculares foram construídos nas últimas décadas nos fundos de Condomínios do Corredor da Vitória para acesso a ancoradouros particulares.

Ruas compartilhadas, escadarias e funicular

As ruas do período colonial não tinham passeios. Eles só surgem com as carruagens e os automóveis. São ridículos os passeios de 50 cm de largura do CHS, com caixas da Embasa e da Coelba, muitas quebradas, onde não passam duas pessoas e muito menos um cadeirante, em ruas em que é proibido o tráfego de carros. Nos trechos mais íngremes os passeios são obstruídos por degraus. Pelo meio da rua um idoso, uma senhora com salto ou uma criança não podem andar porque torceriam o pé.



Cruzeiro de São Francisco

Rua compartilhada não é apenas rua sem meio fio, mas com uma paliçada de pequenos postes. É rua onde têm bancos e mobiliário urbano adequado e só passam triciclos de recolhimento de lixo e carros de serviços. Para que as ruas do CHS sejam mais amigáveis é necessário criem que se criem faixas de piso regular para bicicletas e patinetes, como o IPHAN já permitiu no Cruzeiro de São Francisco. As ciclovias devem ser contínuas e terem locais para estacionamento de patinetes e bicicletas compartilhadas.

Já assinalamos a possibilidade de criação de uma escadaria-rampa entre o bairro da Saúde e a Av. Presidente Castelo Branco, ou Vale de Nazaré. Mas há muitas outras que podem ser feitas para encurtar caminhos. Não podemos descartar a possibilidade de termos escadas rolantes públicas, como se



Escadaria-rampa da rocinha

fizeram em Medellín, Colômbia.

Uma delas poderia ser construída na antiga Rocinha, ligando o topo da Ladeira da Montanha à Preguiça. A escadaria-rampa tradicional ali existente é muito utilizada pelos moradores e pescadores da Preguiça. Essa escada rolante poderia facilitar o acesso de turistas hospedados em hotéis da Rua Chile à Marina da Contorno, com seus iates, restaurantes e bares, dispensando o uso de taxis e hubs. Ela funcionaria também como uma segunda articulação do

Comercio com a Estação da Lapa do Metrô, através do túnel da Barroquinha.

De função eminentemente de lazer e turística seria a construção de um pequeno funicular de 160m de extensão ligando o Quebra-mar Sul ao forte de São Marcelo, que oferece uma das panorâmicas mais lindas de uma cidade em todo o mundo. O acesso público àquele monumento nunca existiu. O local se presta à visitação turística e realização de shows durante o dia e a noite. A

estátua da Liberdade, em Nova York, que tem uma função semelhante, recebe anualmente 4 milhões de visitantes. Sua construção em nada atrapalharia a movimentação de barcos e escunas e teria um impacto visual muito pequeno.

O acesso ao quebra-mar poderia ser feito a partir de Praça Tupinambás, na Preguiça, por um corredor junto à empena do Condomínio Adelaide e alargamento do seu píer, que seria ligado ao quebra-mar por meio de uma passarela sobre o mar de 100m, de modo a não interferir no funcionamento e segurança da Capitania dos Portos (Planta 07).

Conclusões e recomendações

Os túneis aqui propostos não só irão integrar o Centro Antigo e o Comercio ao sistema de transporte de massa de Salvador, como melhorar o desempenho do Metrô. As passarelas, irão integrar o Centro Histórico a segunda linha de colinas do sítio de Salvador, facilitando o seu acesso, rompendo o seu isolamento e permitindo que seus moradores e comerciantes possam utilizar linhas de transportes coletivos e serviços oferecidos por bairros como Nazaré e Saúde. Uma delas permitirá que deficientes físicos e idosos possam ir do Largo do Pelourinho ao bairro de Santo Antônio d'Além do Carmo, sem terem de

subir uma ladeira de 23,00m de altura.

Túneis de pedestres, passarelas, elevadores, planos-inclinados ruas “peatonais” passam a ter importância muito grande neste novo ciclo de deslocamentos multimodais – metrô, ônibus, uber, patinete, bicicleta e caminhadas - em que seus usuários não estão vinculados a uma locação fixa, como os estacionamentos, pois podem chegar em um ponto da cidade, em um modal de longa distância, pedalar, caminhar ou subir para um outro nível do sítio urbano para resolver outra questão e retornar por outro modal em um ponto distante do que chegou. Isso é especialmente vantajoso para o Centro Antigo de Salvador com seus desníveis, que chegam a 60 m, e onde muitas áreas são bloqueadas aos taxis, ubers e carros.

Este novo panorama de acessibilidade ao Centro Antigo exige que construamos mais elevadores, escadarias, passarelas, ciclovias e ruas “peatonais”, sem passeios, como eram antigamente, com pisos lisos para cadeirantes, idosos e patinadores e mobiliário urbano adequado para descansar, beber e comer sob sombreiros. Sevilha, cidade no verão tão ou mais quente que Salvador, possui ruas sombreadas por toldos ao nível dos beirais, desfraldados durante o verão. Evidentemente não é o caso de nossa cidade, mas a preocupação com o conforto do turista é a mesma. Como já foi dito, o sistema de ascensores de Salvador funciona muito mal, com horários de funcionamento limitados, paralizações durante grandes períodos e dificuldade de troco para os usuários. Elevadores instalados em passarelas da Via Expressa nem chegaram a funcionar e já estão se arruinando. Precisamos ter

um sistema autônomo de gerenciamento e manutenção desses equipamentos, se possível com integração gerencial e tarifária ao sistema de transporte de massa.

O Centro Histórico de Salvador, com seus inúmeros monumentos, museus, centros culturais e tradições populares tem um enorme potencial turístico e habitacional. Mas é preciso que alguns de seus entraves sejam removidos com investimentos públicos e Parcerias Público Privadas. Dentre estes, a questão da regularização fundiária e acessibilidade são dos mais importantes.

Referencias

Sampaio, Antônio Heliodório, 1999. *Formas Urbanas: cidade real & cidade ideal*, Salvador: Quarteto/PPGAU-UFBA, 1999.

Azevedo, Paulo Ormino. "O caso Pelourinho", in Arantes, Antônio (org.) *Construindo o patrimônio cultural*

Azevedo, Paulo Ormino, 1988. "Crise e modernização, a arquitetura dos anos 30 em Salvador" in Segawa, Hugo (org.). *Arquitetura Brasileira, anos 80*. São

A handwritten signature in blue ink that reads "Paulo de Azevedo". The signature is written in a cursive style with a large initial 'P'.

Paulo: Projeto.

Arquiteto Dr. Paulo Ormino de Azevedo