

O limiar em disputa

A produção do espaço litorâneo
de Salvador (BA)

Janaína Lisiak



Janaína Lisiak

O limiar em disputa:

produção do espaço litorâneo de Salvador (BA)

Versão final

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Minas Gerais como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: Teoria, Produção e Experiência do Espaço

Linha de pesquisa: Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo e suas relações com outras artes e ciências

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Rita de Cassia Lucena Velloso

Belo Horizonte

2020

FICHA CATALOGRÁFICA

L769I

Lisiak, Janaína.

O limiar em disputa [manuscrito] : produção do espaço litorâneo de Salvador (BA) / Janaína Lisiak. - 2020.

219 f. : il.

Orientadora: Rita de Cassia Lucena Velloso.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Arquitetura.

1. Espaço urbano – Salvador (BA) - Teses. 2. Planejamento urbano – Salvador (BA) - Teses. 3. Costa – Salvador (BA) - Teses. I. Velloso, Rita de Cássia Lucena. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Escola de Arquitetura. III. Título.

CDD 711.4098142



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO




FOLHA DE APROVAÇÃO

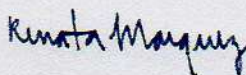
O limiar em disputa: produção do espaço litorâneo de Salvador (BA)

JANAÍNA LISIAK DE FRANÇA

Dissertação submetida à Comissão Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de PósGraduação em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura da UFMG como requisito para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, área de concentração: Teoria, produção e experiência do espaço.

Aprovada em 15 de dezembro de 2020, pela Comissão constituída pelos membros:


Prof.ª Dra. Rita de Cássia Lucena Velloso - Orientadora
EA-UFMG


Prof.ª Dra. Renata Moreira Marquez
EA-UFMG


Prof.ª Dra. Paola Berenstein Jacques
UFBA


Prof. Dr. Luiz Antônio de Souza
UFBA

Belo Horizonte, 15 de dezembro de 2020.

Agradecimentos

A conclusão desta dissertação só foi possível pelo suporte fornecido pelas muitas mentes, mãos e corpos. Agradeço:

À Rita Velloso, por instigar o pensamento crítico com entusiasmo e me acolher em outras terras, tornando o desconfortante universo intelectual, uma satisfação;

Aos membros dessa banca examinadora, pelas instigantes contribuições e por aceitarem participar desse momento: Paola Berenstein Jacques, Renata Marquez e Luiz Antônio de Souza;

Aos amigos que me levaram à vela nesse mar de serras: Tais, Marcela, Mariana S., Mariana B., Clarissa, Manuel, Sarah, Daniel, Luiz, Laís, Julia (agora, em companhia de Teresa, que nem conheço e já adoro!), Lorena e Nathalia – pelas tardes em poesia, por abrirem as suas casas como se eu as tivesse frequentado desde sempre, pelas manhãs de yoga e noites em botecos, ladeiras, viadutos, encruzilhadas, praças, suor e brilho!

Aos amigos e colegas da SEDESE, pela compreensão da conciliação de tempos, quando necessária – e, em especial, à Elder, pela amizade;

Ao meu Nordeste, em outras terras: Camila e Natália, por amenizarem e dividirem a condição expatriada;

Aos amigos que a UFMG trouxe e (ou) fortaleceu: Sofia, Luna, Marina, Alice, Camila, Lucas, Marina S., Thiago, Leonardo e ao GEHL.

À Paula, secretária do NPGAU, sempre solícita nos trâmites burocráticos;

À Maria do Rosário e Lucimar, pelo apoio na Biblioteca da Fundação Mario Leal Ferreira;

Aos presentes soteropolitanos que a faculdade me deu e que atravessam tantas outras esferas da vida: Babina, Igor, Rafaela, Dilton e Ramon;

Aos afagos de longe: Julia, Gabriela A., Cibele, Ivan, Larissa C., demais “cabeças, cabecinhas” e Matheus.

A todos aqueles esquecidos, mas presentes na ausência.

Quem nasceu no mar, perto do mar, procura o mar.

(José Eduardo dos Santos, curador do Acervo da Laje, Plataforma, em conversa no dia 29 de janeiro de 2019).

Resumo

A produção espacial urbana em Salvador (Bahia) é o objeto de pesquisa, cujo teste se dá em seu litoral. O cotejo dos dados para a construção da análise reflexiva ocorre sob uma perspectiva metodológica experimental e exploratória, onde a empiria é realizada de corpo presente no espaço urbano, concomitante à exploração documental e revisão bibliográfica. Assim, buscamos dar visibilidade às escalas diversas na produção espacial, trazendo, sobretudo, os registros e discursos que pouco circulam sobre os territórios.

Abordamos os aspectos da cidade no seu cotidiano, em torno de Pedra Furada e o seu entorno, onde agentes variados coexistem e disputam a produção do espaço como expressão dos diversos interesses implicados. No âmbito global, observa-se, desde o final do século XX, a realização de obras públicas no litoral soteropolitano, mobilizados pela gestão pública, para a atração e fortalecimento dos circuitos econômicos, sobretudo o turístico. Tais operações comumente ignoram as dinâmicas sociais existentes nos territórios, chegando, em determinados casos, à sua desarticulação. Ao observar a cidade no cotidiano, práticas revelam tessituras sociais que, no caso de Pedra Furada, indicam a relação da cidade com o mar como um componente da condição urbana soteropolitana.

Abstract

Urban spatial production in Salvador (Bahia) is the object of research, which is tested on its coast. The collation of data for the construction of present reflective analysis takes place under an experimental and exploratory methodological perspective, whose empiricism occurs through the presence in the urban space. Thus, we seek to give visibility to different scales, bringing, above all, the speeches about those territories that hardly circulate.

We will approach aspects of the city in their daily lives, around Pedra Furada and its surroundings, where different agents coexist and dispute the production of space as an expression of the various interests involved. At the global level, since the end of the 20th century, there has been an increase in public works, mobilized by public management, to attract and strengthen economic circuits, especially tourism. Such operations commonly ignore the social dynamics existing in the territories, reaching, in certain cases, their disarticulation. However, when observing the city on a daily basis, practices reveal social fabric that, in the case of Pedra Furada, indicate the relationship of the city with the sea as a component of the urban condition of Salvador.

Resumé

La production spatiale urbaine à Salvador (Bahia) fait l'objet de cette recherche qui est testée sur sa côte. La collecte de données pour la construction de l'analyse réflexive se fait dans une perspective méthodologique expérimentale et exploratoire, dont l'empirisme est réalisé par un corps présent dans l'espace urbain, concomitante à l'exploration documentaire et à la revue bibliographique. Ainsi, nous cherchons à donner de la visibilité aux différentes échelles de la production spatiale, en apportant surtout les enregistrements et les discours qui circulent peu sur les territoires.

Nous abordons des aspects de la ville dans sa vie quotidienne, autour de *Pedra Furada* et de ses environs, où différents agents coexistent et se disputent la production d'espace comme expression des différents intérêts en jeu. Au niveau mondial, depuis la fin du XXe siècle, des constructions ont été réalisés sur la côte de Salvador, mobilisés par le gouvernement, pour attirer et renforcer les secteurs économiques, en particulier le secteur touristique. Ces procédures ignorent généralement les dynamiques sociales existantes dans les territoires, atteignant, dans des cas spécifiques, leur désarticulation. Lorsqu'on observe la ville au quotidien, les pratiques révèlent un tissu social qui, dans le cas de *Pedra Furada*, indique le rapport de la ville à la mer en tant que composante de la condition urbaine de Salvador.

Lista de ilustrações

- Figura 1** - Mapa indica parte da Península de Itapagipe com alguns equipamentos (religiosos, turísticos e institucionais), englobando parcelas dos bairros Monte Serrat e Bonfim. Em laranja, tem-se a ZEIS de Pedra Furada e em amarelo, a pista de borda. Fonte: Google Earth (2019). Elaborada pela autora.....28
- Figura 2** - Mapa de Salvador indica a Península de Itapagipe e as obras públicas realizadas na última década. Os pontos 2 a 11 assinalam as obras executadas no âmbito do Programa de Requalificação Urbano-Ambiental da Orla Marítima de Salvador. Fonte: SOUZA (2017). Elaborada pela autora.....29
- Figura 5.** Mapa dos bairros que constituem a *prefeitura-bairro V*: Cidade Baixa, banhada pelas águas da Baía de Todos os Santos. Fonte: CONDER (2016). Elaborado pela autora.....51
- Figura 6.** Nos muros da Cidade Baixa, é recorrente encontrar pichações em homenagem à morte dos cidadãos da região. Acervo pessoal (16 out. 2018).....52
- Figura 7.** Mapa sintetiza o relatório desenvolvido pelo Inema onde todas as amostras coletadas em Pedra Furada apresentaram coliformes fecais acima do limite aceitável. Fonte: Correio (2014).53
- Figura 8.** Acervo da Laje. Acervo pessoal (23 jan. 2019).90
- Figura 9.** Mapa indica as trajetórias realizadas com maior frequência e os respectivos modais. Indica-se também equipamentos relevantes. Fonte: Google Earth (2020). Elaborada pela autora.91
- Figura 10.** Da esquerda para a direita: Terminal marítimo da Ribeira, trilho do trem nas proximidades da estação de Plataforma com terminal marítimo ao fundo (esq. da foto) e a ruína da fábrica São Brás (dir. da foto), espera na estação da Calçada e funcionário da empresa operadora da linha de trem força o fechamento da porta. Acervo pessoal (17 fev. 2018 e 04 fev. 2019).92
- Figura 11.** Acima, ruína próxima à Praia do Alvejado (à esquerda). Abaixo, Rua Almeida Brandão, na saída da estação de trem de Plataforma. À direita, Praia do Alvejado. Acervo pessoal (17 fev. 2018, 16 out. 2018 e 04 fev. 2019).93
- Figura 12.** Mapa indica parte da Península de Itapagipe com alguns equipamentos (religiosos, turísticos e institucionais), englobando parcelas dos bairros Monte Serrat e Bonfim. Em amarelo, a pista de borda. Fonte: Google Earth (2019). Elaborada pela autora.....94
- Figura 13.** Grafite em muro clama “não pesque com bomba”, na Rua Almeida Brandão, em Plataforma. Destaca-se o piso em bloco de cimento intertravado e os balizadores, que responde ao padrão construtiva reproduzido em diversos pontos do litoral soteropolitano. Acervo pessoal (16 out. 2018).103

| | |
|---|-----|
| Figura 14. Pedra Furada vista do estaleiro, em uma das extremidades da Avenida Constelação. Acervo pessoal (10 fev. e 09 jan. 2019)..... | 104 |
| Figura 15. Pescados e mariscos (entre eles, tainha, siri, pegari) sobre a balaustrada da Avenida Constelação, em Pedra Furada. Acervo pessoal (29 jan. 2019). | 105 |
| Figura 16. Homens pescam sobre balaustrada da Ponta de Humaitá, em frente à Igreja de Nossa Senhora de Monte Serrat. Uma criança lança linha na mão, a outra utiliza um telefone portátil (celular). Acervo pessoal (06 fev. 2019). | 106 |
| Figura 17. Em cima das pedras, é possível perceber a existência de homens lançando linha. No píer, as piabas pescadas servem de isca e são partilhadas entre os homens. Acervo pessoal (10 fev. 2019)..... | 107 |
| Figura 18. De um lado, grupo de senhores conversa, enquanto um deles costura uma rede. Do outro, família ocupa sombra na rampa com cadeiras e caixa térmica. Acervo pessoal (09 jan. e 06 fev. 2019)..... | 108 |
| Figura 19. Crianças saltam da rampa no fim da Avenida Constelação, em Pedra Furada. Acervo pessoal (06 fev. 2019)..... | 109 |
| Figura 20. Jovens se preparam para saltar desde o Terminal Marítimo de Plataforma. Acervo pessoal (17 fev. 2018)..... | 110 |
| Figura 21. Sobre a (extinta) ponte do Crush, os jovens faziam acrobacias ao pular. Acervo pessoal (06 fev. 2019)..... | 110 |
| Figura 22. Coexistências no píer flutuante construído no escopo da Via Náutica. Acervo pessoal (10 fev. 2019)..... | 111 |
| Figura 23. Faixas anunciam a data da festa de Iemanjá em Pedra Furada. Acervo pessoal (06 fev. 2019 e 09 jan. 2019). | 113 |
| Figura 24 - Couto Maia: novo e antigo hospital. À esquerda, fachada do novo hospital Couto Maia. Localizado em Água Claras, possui uma área útil de 17mil m ² e conta hoje com áreas de emergência e urgência. À direita, os pavilhões do antigo Hospital Couto Maia são ocupados por 100 famílias sem teto. Fonte: Lima (2019) e Correio (2019)..... | 121 |
| Figura 25. Bonde elétrico passando pela Rua Travesso de Fora, ao fundo a Igreja do Bonfim. Fonte: TEIXEIRA (2017). | 126 |
| Figura 26. Cartografia “Localização das principais indústrias” indica a malha ocupada da cidade nos anos 1940 e sinaliza as principais indústrias em pontos pretos opacos, concentradas na Península de Itapagipe. Norte está perpendicular à margem horizontal da folha, em direção à esquerda. Fonte: SALVADOR (1976 _b). | 132 |
| Figura 27. Cartografia do “Estudo da Península de Itapagipe”, desenvolvido entre 1942 e 1947, que analisa a ocupação da região. Majoritariamente, a parcela voltada diretamente para a Baía de Todos os Santos, onde 10% da área responde à praia, 42% está edificada enquanto 37% não | |

está. Norte está perpendicular à margem horizontal da folha, em direção à esquerda. Fonte: SALVADOR (1976_b).133

Figura 28 e 29. Esquema do sistema viário em leque do EPUCS: à esquerda, temos o esquema da organização espacial proposta pela rede viária concêntrica. À direita, sobreposição do esquema do sistema viário sobre o terreno de Salvador. Fonte: SALVADOR (1976_b).....133

Figura 30. Sistema viário proposto pelo EPUCS, onde as linhas cheias preta representa as avenidas de vale e as linhas vermelhas indicam as vias de cumeada. Os pontos vermelhos correspondem ao Centro Cívico. Norte está perpendicular à margem horizontal da folha, em direção à esquerda. Fonte: SALVADOR (1976_b).134

Figura 31. Indústrias da Península de Itapagipe. Aline Luther indica, a partir do Atlas Parcial da Cidade do Salvador (1956), algumas indústrias da Península de Itapagipe, em vermelho. Fonte: LUTHER (2012).136

Figura 32 e 33. Plano do CIA. À esquerda, Sérgio Bernardes apresenta esquematicamente uma análise sobre Salvador - uma centralidade que irradia na direção norte e sul da Baía de Todos os Santos, com uma estrutura viária que margeia a península. À direita, o esquema ilustra a reformulação urbana proposta pelo arquiteto, onde se realoca o centro da cidade para o “miolo” da península. Fonte: SAMPAIO (2015). Elaborado pela autora.138

Figura 34 e 35. Plano do CIA: À esquerda, esquema da proposta em sua fase inicial de implantação, onde os blocos em chapados em preto correspondem à ocupação industrial. À direita, temos a segunda fase do CIA, cobrindo uma abrangência territorial e com o novo centro político administrativo consolidado. Fonte: Sampaio (2015). Elaborado pela autora. .139

Figura 36. Proposta para a Região Metropolitana de Salvador pelo Eust. Na imagem, vemos a localização da CIA na Baía de Aratu, o COPEC na cidade de Camaçari e Lauro de Freitas e o norte de Salvador como novas centralidades a serem desenvolvidas. Fonte: Sampaio (2015).142

Figura 37 e 38. Plandurb: À esquerda, esquema com as centralidades propostas para Salvador, com a indicação do sistema viário. À direita, mapa indica a área urbana contínua, cujo sentido prioritário de expansão é em direção ao miolo da cidade e tem no norte da orla, tanto Atlântica quanto da Baía de Todos os Santos, áreas de ocupação restrita. Fonte: Sampaio (2015).....143

Figura 39. Plandurb: Esquema da proposta do sistema viário, cuja prioridade se encontra na execução dos corredores de transporte de massa. Fonte: Sampaio (2015).143

Figura 40. Plandurb: Área de Proteção Ambiental. Fonte: Sampaio (2015).....145

Figura 41. Cartografia do anteprojeto do setor Boa Viagem – Monte Serrat, desenvolvido pela arquiteta Rosa Kliass para a Oceplan. Pedra Furada se encontra demarcada sob a Zona de Proteção Especial (ZPE). Fonte: SALVADOR, 1976.152

| | |
|---|-----|
| Figura 42. Cartografia demarca o limite de gabarito de altura das edificações na Península de Itapagipe de acordo com legislação de ocupação e uso do solo vigente. A praia em frente à Pedra Furada se encontra dentro dessa delimitação. Fonte: SALVADOR (2005). | 159 |
| Figura 43. Fotos aéreas da Península de Itapagipe: à esquerda, 1959; à direita, de cima para baixo, 1976, 1989 e 2010. Fonte: CONDER (1959; 1976; 1989; 2010). | 162 |
| Figura 44. Palafitas sobre área alagadiça da Enseada de Tainheiros, na Península de Itapagipe. Fonte: CARVALHO (2002). | 164 |
| Figura 45. Delimitação em vermelho da área de atuação para o desenvolvimento do projeto de Alagados, sobre mapa da Península de Itapagipe de 1930. Fonte: Carvalho (2002). | 165 |
| Figura 46. Esquema ilustra os estágios de ocupação na região. Fonte: Carvalho (2002). | 166 |
| Figura 47. Síntese da produção de espaço em Alagados pelas vias institucionais, com seus respectivos marcos temporais. Fonte: Carvalho (2002). | 168 |
| Figura 48. Palafitas em Pedra Furada antes da construção da pista de borda. Fonte: SALVADOR, 2008[?]. | 169 |
| Figura 49. Do restaurante Recanto da Lua Cheia, localizado na Rua Rio Negro, era possível ver a obra. À direita, tapumes impedem o tráfego pela obra. Acervo pessoal (16 out. 2018)..... | 170 |
| Figura 50. Respectivamente, da esquerda para direita: Homem sentado sobre a contenção, malha exposta e Marina do Bonfim ao fundo, retroescavadeira passando pela rua Pedra Furada e, abaixo, panorâmica. Acervo pessoal (09 jan. 2019)..... | 171 |
| Figura 51. Esquema do projeto, com indicação da locação dos equipamentos e principais ações do projeto. Fonte: PACHECO; LAHIRI (2014). | 172 |
| Figura 52. Imagens satélite mostram o aterro realizado em Pedra Furada - à direita, 2014 e à esquerda, 2015. Fonte: Google Earth (2020). | 173 |
| Figura 53. Jovens saltam da ponte do Crush. Fonte: Troccoli (2020). | 174 |
| Figura 54. Ponte do Crush: à esquerda, em um dia de sol e de maré alta na Ribeira. À direita, a demolição da ponte, com a maré baixa. Fonte: Diego Mascarenhas e Itapagipe Online. ... | 175 |
| Figura 55. Esquema de ocupação das barracas de praia em Boa Viagem. Fonte: SALVADOR (1993). | 180 |
| Figura 56. Desenhos técnicos dos padrões de barraca de praia. Fonte: SALVADOR (1993). | 181 |
| Figura 57. Construção de quebra-mar próximo ao Restaurante Amado. Fonte: Varela Notícias (2013). | 183 |
| Figura 58. Croquis da proposta do teleférico entre o bairro 2 de Julho e a Comunidade do Solar do Unhão. Fonte: BAHIA; SALVADOR (2000). | 184 |
| Figura 59. À esquerda, a proposta para a praia de Boa Viagem e à esquerda, proposta para praia da Penha (Ribeira). Fonte: BAHIA; SALVADOR (2000). | 185 |

| | |
|---|-----|
| Figura 60. Cruzeiro atracado na região portuária ao lado do Terminal de Passageiros do Porto de Salvador. Fonte: CONTERMAS < http://contermas.com.br/ >. Acesso em 12 out. 2020. | 186 |
| Figura 61. "Nova Cidade Baixa": após o fim da Av. Contorno, um mergulhão é proposto e a parte superior da pista se torna uma grande zona pietonal. Fonte: A&P Arquitetura (s.d.). ... | 187 |
| Figura 63. Trecho da obra realizada na Ribeira entre 2013 e 2015. Fonte: SOUZA (2017). | 189 |
| Figura 64. Placa de obra na Ponta de Humaitá. Acervo pessoal (16 out. 2018). Erro! Indicador não definido. | |
| Figura 65. Ponta de Humaitá depois da "requalificação": mudança de piso e instalação de balaustrada metálica. Ao fundo, na direita, vemos a área circular “destinada” à capoeira. Fonte: Passeios e Viagens (https://www.youtube.com/channel/UCH327aT_t4czLtpAfwkSgJg). Acesso em 7 out. 2020. | 191 |
| Figura 66. Cartografia com os projetos citados pela FMLF. Fonte: SALVADOR (2020a). | 193 |
| Figura 67. Imagens satélite de Boa Viagem: à esquerda, em janeiro de 2019, vemos a antiga praça; à direita, em junho de 2020, a praça em obras. Fonte: Google Earth. | 194 |
| Figura 68. Na Rua Boa Viagem, após a calçada, inicia a área de praia. Fonte: Google Street View (mai. 2019). | 196 |
| Figura 69. Boa Viagem: projeto impermeabiliza parte da área de praia com piso em concreto poroso pigmentado. Fonte: SALVADOR (2019a). | 196 |
| Figura 70. Pedra Furada: Homem se lança ao mar, crianças brincam na água próximo à rampa. No fundo, o píer da Ponta de Humaitá. Acervo pessoal (09 jan. 2019). | 202 |
| Figura 71. À esquerda, homens pescam (com linha e molinete) sobre pedra próxima ao Farol da Barra. À direita, mulheres, crianças e homens mariscando na maré baixa de Plataforma, próximo à estação de trem Fonte: Acervo pessoal (19 jul. 2018 e 23 jan. 2019). | 204 |

Lista de siglas e abreviações

| | |
|---------|--|
| AEIS | Áreas de Especial Interesse Social |
| AISP | Área Integrada de Segurança Pública |
| APA | Área de Proteção Ambiental |
| APRN | Áreas de Proteção de Recursos Naturais |
| APSE | Áreas de Proteção Sócio-Ecológica |
| ASSEC | Assessoria Econômica Engenharia e Planejamento |
| BNH | Banco Nacional de Habitação |
| CEAB | Centro de Estudos da Arquitetura na Bahia |
| CIA | Centro Industrial de Aratu |
| CIAM | Congrès Internationaux d'Architecture Moderne |
| Conder | Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia |
| Cpucs | Comissão do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador |
| CPM | Centro do Planejamento Municipal |
| CREA | Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia |
| Embasa | Empresa Baiana de Águas e Saneamento |
| Emplasa | Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano |
| EPUCS | Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador |
| Eust | Estudo de Uso do Solo e Transportes |
| FMLF | Fundação Mario Leal Ferreira |
| GEPAB | Grupo de Estudos para os Alagados da Bahia |
| HIS | Habitação de Interesse Social |
| HMP | Habitação de Mercado Popular |
| Inema | Instituto de Meio Ambiente e Recursos Hídricos |
| LOUOS | Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo |
| MCMV | Programa Minha Casa Minha Vida |

| | |
|----------|---|
| MLB | Movimento de Luta nos Bairros, Vilas e Favelas |
| Oceplan | Órgão Central de Planejamento |
| PAC | Programa de Aceleração do Crescimento |
| PDDU | Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano |
| Plandurb | Plano de Desenvolvimento Urbano da Cidade do Salvador |
| PNH | Política Nacional de Habitação |
| SAJU | Serviço de Apoio Jurídico da Universidade Federal da Bahia |
| Sedur | Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia |
| Seinfra | Secretaria Municipal de Infraestrutura e Obras Públicas |
| Seplam | Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente |
| SSP-BA | Segurança Pública do Estado da Bahia |
| Sudene | Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste |
| ZEIS | Zona Especial de Interesse Social |
| ZPE | Zona Proteção Especial |

sumário

| | | |
|-----------|--|------------|
| 1. | Introdução | 20 |
| 2. | Apresentação | 32 |
| 3. | Bordejo | 40 |
| 3.1. | De fora: pensando a Península de Itapagipe e Pedra Furada a partir da sua condição urbana | 47 |
| 3.2. | Periferia, subúrbio e margem: pensar a condição urbana para além da precariedade, informalidade e ilegalidade. | 54 |
| 3.3. | Relação entre o mar e Salvador: deslocamento relacional de pesquisa | 58 |
| 4. | Modos de fazer uma pesquisa urbana | 73 |
| 4.1. | Aproximações teórico-conceituais: como pensar a história? | 76 |
| 4.2. | Escolhas bibliográficas | 86 |
| 4.3. | Documentos e acervos | 88 |
| 4.4. | Corpo presente | 89 |
| 5. | Limiar | 99 |
| 6. | (Sub)urbano | 115 |
| 6.1. | Hospital de isolamento: instituições de controle fora do centro | 118 |
| 6.2. | Investidas de industrialização à margem de Salvador | 123 |
| 6.2.1. | O empreendimento fabril na “amena” Itapagipe | 124 |
| 6.2.2. | EPUCS: o urbanismo global da cidade de Salvador | 131 |
| 6.2.3. | O planejamento industrial para superação do “enigma baiano” | 135 |
| 6.2.4. | Indústrias na Região Metropolitana de Salvador | 141 |
| 6.3. | Zona Especial de Interesse Social | 146 |

| | | |
|-----------|---|------------|
| 7. | Aterro | 158 |
| 7.1. | Aterrando os Alagados | 163 |
| 7.2. | Ruínas e vazio | 168 |
| 7.3. | Cidade-mercadoria: quem pode acessar o mar? | 176 |
| 7.3.1. | Ribeira | 188 |
| 7.3.2. | Ponte de Humaitá | 190 |
| 7.3.3. | Boa Viagem | 192 |
| 8. | Fazer portos | 198 |
| | Referências Bibliográficas | 205 |

1

Introdução

A produção do espaço urbano em Salvador (Bahia) é a questão desta dissertação, onde o cotidiano se apresenta como elemento central. Essa formulação é testada no litoral da cidade, posto que uma parcela do espaço urbano soteropolitano se constrói *a partir - e com - o mar*, ora corroborando com as materialidades espaciais, ora escapando às propostas existentes, subvertendo a ordenação física. Através da análise destas relações, desenvolve-se uma escrita reflexiva e crítica em torno da questão urbana.

Esse duplo movimento (ratificação e subversão das proposições urbanas) atua sobre o espaço, constituindo um *limiar*, isto é, uma zona intermediária entre dois possíveis: o uso indicado pelo projeto e a apropriação espacial. Entre esses dois aspectos, emergem disputas da produção espacial, onde, porventura, aquilo que nunca foi planejado é criminalizado, reprimido e, quando possível, removido.

A zona intersticial é também estabelecida pela relação entre dois elementos (supostamente) distintos: a cidade e o mar. A prática social, que mobiliza ambos elementos, produz liminaridade, de modo que não é possível discernir onde se inicia a ação direcionada para a cidade e (ou) o mar. Ao investigar as práticas realizadas sobre e no espaço, vem à tona dinâmicas, relações, agentes implicados e redes que produzem a cidade. Esses elementos são, portanto, mobilizados para refletir de forma crítica e analítica sobre os modos como essa cidade se constitui.

A ocupação litorânea é uma realização historicizada, que, em Salvador, tem a sua origem enquanto cidade no século XVI. Hoje, a produção do espaço junto ao mar se encontra em grande medida associada ao turismo, onde as cidades, inseridas em um circuito global capitalista neoliberal, são governadas na esteira do paradigma da cidade-mercadoria¹. Nesse contexto, o urbanismo se encontra presente na agenda de governança enquanto política pública, agenciando grandes obras que corroboram com processos de mercantilização do solo. Contudo, outras lógicas também agem sobre o espaço. No cotidiano, observa-se a existência e permanência de atividades no litoral soteropolitano que não possuem necessariamente um caráter econômico, quiçá uma associação com a agenda de governança. São essencialmente componentes da tessitura social que se realizam na *relação do mar com a cidade*, produzindo espaço.

¹ Cf. VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia (Org.). **A cidade do pensamento único**. 8. ed. Petrópolis: Vozes, 2013 [2000], p. 75-103.

Salvador se torna uma cidade tendo o mar como constituinte, posto que é, em certa medida, construída e consolidada por elementos que chegam do continente africano e europeu pelo Oceano Atlântico, aportando na Baía de Todos os Santos. As ruas e praças, edifícios e monumentos são erguidas não somente pela utilização dos recursos naturais extraídos, pelos materiais importados e pela adaptação de técnicas, conforme os instrumentos e ferramentas disponíveis. Os espaços físicos são também desenvolvidos pelo trabalho de homens e mulheres, em larga maioria na condição de escravizados - sejam os nativos indígenas que aqui já estavam, sejam aqueles oriundos da Diáspora Negra do continente Africano². A cidade se ergue por meio das relações de poder assimétricas e do amálgama de saberes, técnicas e práticas dos nativos, da população escravizada e dos colonizadores. Desde o surgimento desta aglomeração humana enquanto cidade, Salvador comporta historicamente disputas diversas, com rebatimentos destas tanto nas esferas técnicas quanto sociais e, conseqüentemente, na produção do espaço.

A discussão em torno do espaço e a sua produção é uma questão de interesse da Arquitetura e do Urbanismo. O planejamento, operação matriz de ambos os campos, consolida-se como um dos instrumentos de gestão da vida e da morte³ pelas instituições de poder desde o século XX. De acordo com os arquitetos e urbanistas Ana Fernandes, Heliodório Sampaio e Marco Aurélio Gomes (1999), a constituição do urbanismo em Salvador ocorre dialetizando a dimensão técnica (que, no início do século XX, visava proporcionar fluidez e salubridade ao meio físico e social) e estética (com fins de formar nova cidade e, conseqüentemente, uma nova sociabilidade)⁴.

A articulação entre técnica e estética toma formas diferentes ao longo da história urbana da cidade. De modo geral, o urbanismo enquanto prática do planejamento articula (dialeticamente) ambas as vertentes em prol do ordenamento do espaço, onde normas e regras

² Para além da construção da cidade, a exploração do povo nativo (o que engloba um sem número de etnias indígenas) e do povo negro advindo do continente africano ocorreu durante séculos através da estrutura escravagista, em prol de um sistema de desenvolvimento e da estrutura física, social e econômica do país. “Introduzidos maciçamente na Bahia, a partir da fundação da cidade, os escravos africanos passaram a se constituir em mão de obra para todos os ofícios terrestres e marítimos e o seu comércio externo e interno, de tão lucrativo, terminou por fazer desta baía [Baía de Todos os Santos] um dos centros mais ativos de tráfico de escravos até a abolição da escravidão em 1888” (ARAÚJO, 2011, p. 62).

³ Em referência ao arcabouço teórico desenvolvido por Michel Foucault e complexificado por intelectuais como Achille Mbembe e Frantz Fanon, indicamos algumas publicações que abordam essa perspectiva: FOUCAULT, Michel. **Segurança, Território, População**: curso dado no Collège de France (1977-1978). São Paulo: Martins Fontes, 2008; MBEMBE, Achille. **Necropolítica**: Biopoder, soberania, estado de exceção, política da morte. São Paulo: n-1 edições, 2018; FANON, FRANTZ. **Les Damnés de la Terre**. Paris: Maspero, 1961.

⁴ FERNANDES, Ana; SAMPAIO, Antonio Heliodório Lima; GOMES, Marco Aurélio A. de F. A constituição do urbanismo moderno na Bahia 1900-1950: Construção institucional, formação profissional e realizações. In: LEME, Maria Cristina da S. **Urbanismo no Brasil - 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel; Faeusp; Fupam, 1999. p. 167-182.

são desenvolvidas pelo corpo técnico, legitimadas nas instâncias jurídicas, implementadas pelo Estado através das obras públicas e que, porventura, revelam os diversos interesses específicos dos diferentes agentes do setor privado. No arquétipo moderno⁵, o planejamento urbano se ancora em uma racionalidade organizadora⁶, economicista e produtivista⁷, cuja ação ocorre no sentido da homogeneização e da reprodução de um modelo de cidade⁸. Essa perspectiva, que se oferece “como conhecimento quando na verdade contém um componente ideológico ligado à própria essência”, “procura levar para além de toda limitação a produção de produtos (de objetos permutáveis, de valor de troca) suprimindo a [cidade enquanto] obra”⁹.

É, portanto, do nosso interesse investigar a produção racionalista executada pelas vias institucionais, sem restringir a pesquisa à este modo de pensar e fazer cidade. Tal como o sociólogo francês Henri Lefebvre indica, nenhuma ciência pode pretender esgotar o fenômeno urbano, muito menos governá-lo. Cabe à cada campo utilizar os procedimentos metodológicos até os seus limites específicos¹⁰. A própria cidade nos revela que esta não se resume somente às operações relacionadas ao planejamento urbano e ao valor de terra atrelado aos trâmites

⁵ Apresentado enquanto uma produção homogênea, o urbanismo moderno possui diversas expressões, conforme Peter Hall (2016 [2014]) busca articular – as cidades são *no jardim, das torres, à beira da autoestrada, do empreendimento*, etc. Nessa esteira, Paola Berenstein Jacques (2020) busca pensar a modernidade na arquitetura e no urbanismo a partir de seus fantasmas que pairam pela história. Entretanto, aquilo que é cunhado enquanto paradigma moderno responde aos acontecimentos, nomes e projetos mais associados na historiografia do campo, cuja manifestação radical toma corpo nas discussões dos Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM) e na racionalidade da Carta de Atenas elaborada em 1933 em função do quarto encontro do congresso. O documento estrutura a cidade em quatro funções (habitar, trabalhar, cultivar o corpo e o espírito, circular), com as devidas definições mínimas para cada uma. Contudo, conforme Igor Queiroz apresenta na sua dissertação de mestrado, existem embates e conflitos ao longo dos CIAMs, onde a perspectiva racional e uniforme é criticada e profanada (QUEIROZ, 2018). A respeito da própria Carta de Atenas, o documento também possui versões distintas ao longo da história, conforme indica Heliódório Sampaio (2001). Cf. HALL, Peter. **Cidades do amanhã**: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX. 4. ed. São Paulo: Perspectiva, 2016 [2014]; JACQUES, Paola Berenstein. **Fantasmas modernos**: montagem de uma outra herança. Salvador: EDUFBA, 2020; QUEIROZ, Igor Gonçalves. **Brinquedo e brincadeira**: fabulações entre criança, cidade e urbanismo. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal da Bahia, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Salvador, 2018; SAMPAIO, Antônio Heliódório Lima. **(Outras) Cartas de Atenas**. Salvador: Quarteto, 2001.

⁶ “No século XIX, e sobretudo no século XX, toma forma a racionalidade organizadora, operacional nos diversos degraus da realidade social”, cf. LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2008 [1968], p. 29.

⁷ “A lógica da racionalidade, do cálculo e da previsão, que emerge das práticas econômicas do grande comércio e da manufatura, penetra assim na produção do espaço, com planos e projetos”, cf. ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. 4. ed. São Paulo: Brasiliense, 2012 [1988], p. 63.

⁸ Cf. ROLNIK, op cit., p. 76.

⁹ LEFEBVRE, op. cit., p. 87.

¹⁰ Cf. LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. 2. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2019 [1970], p. 69.

financeiros, isto é, à lógica capitalista da produção do espaço. Segundo David Harvey¹¹, essa lógica se expressa por meio dos “processos moleculares de acumulação de capital”, que promovem o ordenamento do espaço e do tempo onde o domínio e o uso do capital assumem a primazia. Conforme o autor indicar,

[o] poder econômico atravessa e percorre um espaço contínuo, na direção de entidades territoriais (tais como Estados ou blocos regionais de poder) ou em afastamento delas mediante as práticas cotidianas da produção, da troca, do comércio, dos fluxos de capitais, das transferências monetárias, da migração do trabalho, da transferência de tecnologia, da especulação com moedas, dos fluxos de informação, dos impulsos culturais e assim por diante¹².

A lógica capitalista almeja a eliminação das barreiras e expansão dos limites¹³ em prol da acumulação de capital pela via espoliativa¹⁴, onde adversidades e instabilidades são novas oportunidades de lucro – inclusive, para evitar uma crise de sobreacumulação, isto é, momentos em que são registrados excedentes de capital e de força de trabalho sem qualquer possibilidade de conjuga-los lucrativamente¹⁵. A fim de prevenir a desvalorização do mercado, faz-se necessários descobrir formas lucrativas para absorver o excedente de capital, onde o

¹¹ Cf. HARVEY, David. **O novo imperialismo**. 2. Ed. São Paulo: Loyola, 2005 [2003].

¹² Ibid., p. 31-32.

¹³ Cf. ibid, p. 58-67, sobretudo após o abandono do padrão-ouro no mercado financeiro nos anos 1970, que levou a radicalização virtual do capital (uma vez que perde o lastro material), forçando os mercados capitalistas a se abrirem ao comércio internacional de forma que as atividades produtivas (tecnológicas e organizacionais) são modificadas e associadas ao sistema financeiro especulativo.

¹⁴ Cf. ibid., p. 61, no final do século XX e início do XXI, a acumulação espoliativa se expressa na absorção dos regimes financeiros, mercados de produtos e empresas domésticos por instituições externas (os quais o autor cita as nações americanas, japonesas e europeias) em países acometidos por sucessivas crises de endividamento a ponto de terem as suas relações sociais e estruturas de produção interna desmontadas.

¹⁵ Cf. ibid, p. 78, “essas crises são tipicamente registradas como excedentes de capital (em termos de mercadoria, moeda e capacidade produtiva) e excedentes de força de trabalho lado a lado, sem que haja aparentemente uma maneira de conjuga-los lucrativamente a fim de realizar tarefas socialmente úteis. O exemplo mais óbvio disso foi a queda dos anos 1930, quando a capacidade de utilização chegou ao nível mais baixo da história, os excedentes de mercadorias não podiam ser vendidos e o desemprego alcançou o nível mais elevado de todos os tempos. O efeito foi a desvalorização e em alguns casos a destruição dos excedentes de capital e a redução dos excedentes de força de trabalho a uma deplorável condição”.

domínio sobre outros mercados (por meio da expansão geográfica)¹⁶ e a reorganização espacial são algumas das opções.

A ordenação espaço-temporal é uma frente da lógica capitalista que mobiliza o capital (excedente ou não) para a implementação de infraestruturas físicas e sociais de longa duração, tais como redes de transporte e comunicação, educação e pesquisa. Esses investimentos demandam um tempo para a devolução do valor investido, obtido mediante a(s) atividade(s) produtiva(s) que os sustentam. A sua realização ocorre em diversas escalas geográficas de forma desigual, combinando o capital ao poder político através das estruturas dos poderes financeiros e institucionais.

As operações que nos interessa investigar são, portanto, aquelas que modificam o espaço urbano existente no litoral de Salvador. Contudo, para além dos grandes agentes que mobilizam essas ações, nos interessa investigar os demais elementos que atuam no cotidiano urbano e o choque que essas interações produzem, pois “a paisagem geográfica da atividade capitalista está eivada de contradições e tensões e que ela é perpetuamente instável diante de todos os tipos de pressões técnicas e econômicas que sobre ela incidem”¹⁷.

Essa linha investigativa se ancora no entendimento do urbanismo como um campo maior, constituído de centralidades e marginalidades. O conhecimento técnico planeja e desenha a cidade, produzindo-a. Mas esta é também realizada pelos demais elementos que interferem na vida urbana - as questões econômicas, demográficas, geográficas, históricas, sociais, etc. Através de um percurso crítico, olhamos para aquilo que ganha destaque (e, portanto, centralidade) na produção do espaço urbano, mas também os elementos que se encontram à margem. Nessa perspectiva expandida, entendendo a cidade enquanto um elemento polifônico, plural, busca-se articular o urbanismo com outros campos de saberes. Procedimentos metodológicos, conceitos, noções e documentos diversos são mobilizados em prol da discussão aqui desenvolvida, por reconhecer a extensão e multiplicidade que a cidade abarca, bem como a pluralidade que a constitui, onde os diversos sujeitos e instituições operam e se relacionam (tanto de forma harmoniosa quanto conflituosa) para a realização dos fenômenos urbanos, entre os quais se destaca, para esta pesquisa, a produção do espaço.

¹⁶ Cf. *ibid.*, p. 78, “como a expansão geográfica com frequência envolve investimento em infra-estruturas físicas e sociais de longa duração (por exemplo, em redes de transporte e comunicações, bem como em educação e pesquisa), a produção e reconfiguração das relações espaciais oferecem um forte meio de atenuar, se não resolver a tendência à formação de crises no âmbito do capitalismo”.

¹⁷ *Ibid.*, p. 87.

A própria noção de *espaço* não é específica à arquitetura e ao urbanismo. Segundo o geógrafo baiano Milton Santos, o espaço é “formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá”¹⁸. O espaço em toda a sua complexidade é resultado da interação dos sistemas, tanto como processo quanto como resultado, que “varia com as épocas, isto é, com a natureza dos objetos e a natureza das ações presentes em cada momento histórico”¹⁹.

Para analisar a produção do espaço, tomamos as práticas como elemento central. A partir de Michel de Certeau, podemos defini-las enquanto regras em prol da vida social, isto é, “operações multiformes e fragmentárias, relativas a ocasiões e a detalhes, insinuadas e escondidas nos aparelhos das quais elas são modos de usar, e, portanto, desprovidas de ideologias ou de instituições próprias”²⁰. Ainda, segundo Henri Lefebvre, a prática é toda e qualquer ação que se articula em prol da vida em comum, portanto mobilizada politicamente²¹.

A prática que ganha centralidade no trabalho é aquela que se realiza no espaço urbano cotidiano. A produção do espaço é analisada no presente, articulada com o seu passado e seu futuro, o que nos aproxima de uma discussão em torno da produção histórica do campo da Arquitetura e do Urbanismo. O tempo atual é compreendido “como um palimpsesto de várias camadas de temporalidades heterogêneas coexistentes, com vários presentes que convivem em uma mesma época, reunindo diferentes projetos de futuro, assim como legados distintos do passado, que reemergem no presente”²².

Ao relacionar esses tempos diversos, assumimos a postura do trapeiro, tal como o filósofo alemão Walter Benjamin elucidada, isto é, cotejando os fragmentos descartados da cidade e construindo, através desse material, uma coleção²³ (da pesquisa) que conforma uma constelação. Tal como o autor indica, buscamos, enquanto pesquisadores, “apreende a constelação em que sua própria época se insere, relacionando-se com uma determinada época

¹⁸ SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4. ed. São Paulo: EDUSP, Editora da Universidade de São Paulo, 2006 [1996], p. 63.

¹⁹ Ibid., p. 332.

²⁰ CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano**: 1. Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 2014 [1980], p. 41.

²¹ Cf. LEFEBVRE, Henri. **Critique de la vie quotidienne**: II. Fondements d’une sociologie de la quotidienneté. Paris: L’Arche, 1980.

²² JACQUES, op cit., p. 24.

²³ BENJAMIN, Walter. [J 68,4] Baudelaire. In: **Passagens**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2018b, p. 579.

anterior. Com isso, ele fundamenta um conceito de presente como ‘Agora’ (*Jetztzeit*), um tempo no qual se incrustaram estilhaços do messiânico”²⁴.

Buscando lançar à luz outras perspectivas, questiona-se quais os discursos enunciados sobre determinados espaços urbanos, sobretudo aqueles tidos como periféricos, suburbanas e (ou) marginais. Constantemente apresentando pelos aspectos atrelados às ilegalidades, precariedade, criminalidade, não existiriam outros elementos além destes? Quais seriam?

Para cotejar os dados dessa cidade, mobiliza-se uma perspectiva experimental exploratória. Ao longo do desenvolvimento do trabalho, as dinâmicas manifestadas no cotidiano ganham centralidade na pesquisa pela exploração da cidade de corpo presente, aproximando-se de ferramentas etnográficas. A presença física possibilita acessar, através do sensível, os aspectos que estão presentes no cotidiano, de modo que, porventura, vislumbra-se os espaços investigados para além dos discursos existentes. Emergem outros aspectos que constituem os espaços: ações de solidariedade e de partilha; conflitos e discussões entre formas de vida distintas; práticas sociais historicizadas coexistindo com as obras públicas realizadas em prol do circuito turístico e (ou) da mercantilização do solo.

A produção do espaço se realiza no choque, isto é, em disputa. Conforme Henri Lefebvre indica, os espaços concebidos, os vividos e os percebidos²⁵ se relacionam de forma dialética, evidenciando tensões, isto é, relações de confluências e de divergências, um campo de forças em embate para a realização do urbano.

Por fim, considerando que essa pesquisa se propõe analisar a cidade na presença do mar, onde testar a relação entre esses elementos? Devido à extensão territorial e a longevidade de Salvador (estamos nos reportando à uma aglomeração urbana de 470 anos), bem como o tempo de desenvolvimento de uma dissertação de mestrado, faz-se necessário construir um recorte espacial e temporal para o avanço da pesquisa. Conforme indicado, a produção do espaço urbano pela via institucional, bem como aquela se faz no cotidiano são aspectos analisados e refletidos criticamente. Ao olharmos para o litoral soteropolitano desde o século XXI, uma série de obras públicas urbanas foram realizadas pelas instituições estatais que corroboram com o

²⁴ BENJAMIN, Sobre o conceito da história [1940]. In: **O anjo da história**. 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2018a, p. 20.

²⁵ Cf. LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. 2. ed. Paris: Anthropos: 1981 [1974]. Desenvolveremos essa abordagem no capítulo 3, “Bordejo”.

processo de espetacularização das cidades contemporâneas que, resultante da lógica pacificadora e segregatória subjacente à crescente privatização e pacificação securitária dos espaços públicos, afeta de modo estrutural as dinâmicas sociais cotidianas, o processo de produção de subjetividades e a própria corporalidade de seus habitantes, comprometendo, por fim, as possibilidades de constituição da própria esfera pública da vida urbana.²⁶



Figura 1 - Mapa indica parte da Península de Itapagipe com alguns equipamentos (religiosos, turísticos e institucionais), englobando parcelas dos bairros Monte Serrat e Bonfim. Em laranja, tem-se a ZEIS de Pedra Furada e em amarelo, a pista de borda. Fonte: Google Earth (2019). Elaborada pela autora.

Para a delimitação do recorte, são realizados percursos exploratórios em vários espaços de Salvador, cuja ancoragem se dá em Pedra Furada e o seu entorno. Esta localidade pertence ao bairro de Monte Serrat e faz limite com o bairro Bonfim - ambos na Península de Itapagipe. De formas distintas, mas conjugada, grande parte da região da península, sobretudo àquela que margeia a Baía de Todos os Santos, está inserida no circuito turístico da cidade. Ressaltamos por ora que alguns pontos passam por constantes renovações por meio de obras

²⁶ Cf. JACQUES, Paola Berenstein. Experiências metodológicas para apreensão da cidade contemporânea: sessão livre (XV ENANPUR). In: **Redobra**, Salvador, n. 12, 2013, p. 13.

públicas, entre as quais gostaríamos de destacar, inicialmente, a Ponta de Humaitá. Em 2000, foi construído o primeiro píer da Via Náutica, projeto que propõe a instituição de um sistema de transporte marítimo pelo litoral de Salvador. Este ancoradouro se conectaria aos demais através de um circuito turístico náutico. O sistema hidroviário nunca foi implementado e hoje o píer abriga diversas práticas relacionadas com o mar, sem qualquer relação com a função projetada.

Nas proximidades da Ponta de Humaitá, a cultura de banho de mar e de sol predomina (sobretudo na praia da Boa Viagem), mas a localidade é também conhecida pelo belo pôr do sol. Em 2019, foi concluída obra que readequou praças e as quadras esportivas existentes entre a Igreja da Nossa Senhora de Monte Serrat e o forte homônimo. No mesmo ano, foi concluído a pista de borda que interliga a Marina do Bonfim à Pedra Furada, fruto de aterro sobre o mar (demarcada em amarelo na figura 01) e licitada o projeto de “requalificação” da praia da Boa Viagem.

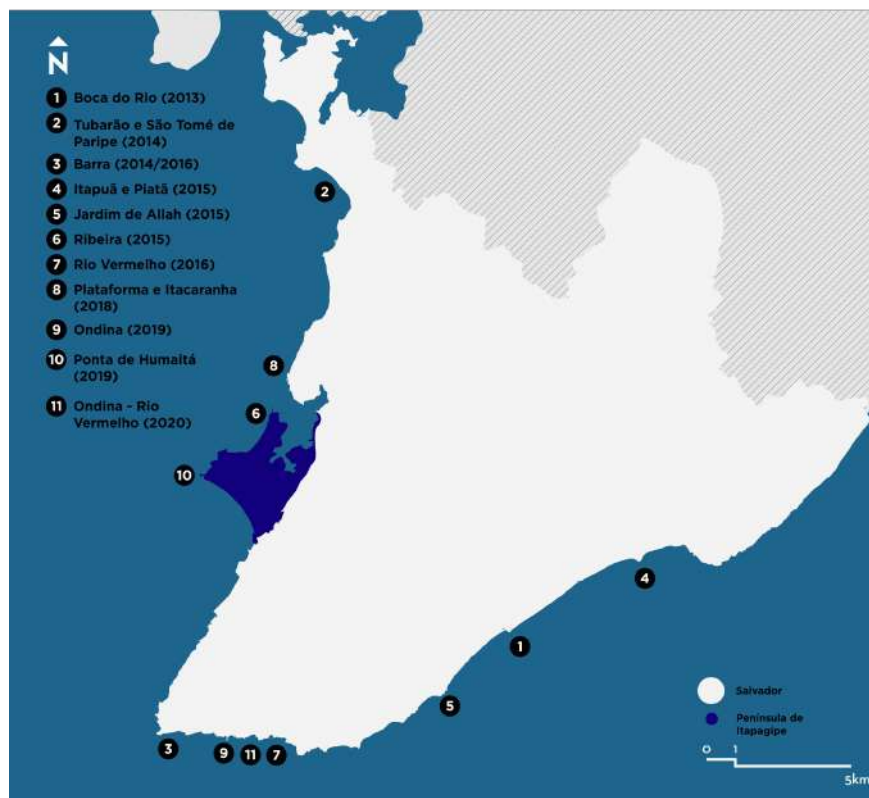


Figura 2 - Mapa de Salvador indica a Península de Itapagipe e as obras públicas realizadas na última década. Os pontos 2 a 11 assinalam as obras executadas no âmbito do Programa de Requalificação Urbano-Ambiental da Orla Marítima de Salvador. Fonte: SOUZA (2017). Elaborada pela autora.

Aumentando a escala de análise, observamos que, desde 2013, uma série de obras públicas são realizadas no litoral de Salvador pelas instâncias municipais e estadual²⁷. Na escala municipal, destaca-se a implementação do *Programa de Requalificação Urbano-Ambiental da Orla Marítima de Salvador*, realizada na gestão do então prefeito Antônio Carlos Magalhães Neto (2013-atual). Valendo-se da ideia de *planejamento estratégico*, desenvolve-se uma reestruturação formal homogênea em diversos trechos da orla da cidade, onde se privilegia a porção que margeia o Oceano Atlântico, mas também engloba alguns pontos da Baía de Todos os Santos. As diversas obras públicas mobilizam não somente uma homogeneização visual, mas também operam processos que aterram determinadas atividades e sujeitos, isto é, desarticula tudo aquilo que não corrobora com imposições da lógica capitalista, chegando, em alguns casos, à expulsão²⁸ e (ou) a desarticulação das apropriações, tal como veremos com a demolição da Ponte do Crush, na Ribeira.

Ainda, verifica-se que o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) vigente, aprovado em 2016, define Pedra Furada enquanto uma Zona Especial de Interesse Social (ZEIS) na categoria de assentamento precário. Este instrumento, institucionalizado pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257, de 10 julho de 2001), é operacionalizado para prover critérios e parâmetros específicos de ocupação e uso do solo em áreas ocupadas ou a serem habitadas (vazios urbanos) onde existe o interesse público em promover a regularização urbanística e (ou) jurídica da posse de terras, sobretudo no que tange à habitação de interesse social. Em Salvador, na década de 1970, temos uma primeira experiência deste âmbito no Nordeste de Amaralina (ocupação popular soteropolitano fruto da expansão urbana) por meio de decreto elaborado dentro do aparelho do Estado. Este instrumento instaura uma nova atuação das instituições de poder, uma vez que a prática vigente era a criminalização desses assentamentos e posterior remoções. Esse marco inaugura o nosso ponto inicial de investigação até os dias atuais, onde observamos a coexistência de dois aspectos: diversas obras públicas são realizadas no entorno de Pedra Furada, voltado para o circuito turístico e (ou) à mercantilização do solo, enquanto o processo de regularização fundiária e urbanística da ZEIS nunca foi iniciado.

Diante desse cenário, tomamos Pedra Furada e o seu entorno para refletir sobre a produção do espaço cotidiano do litoral de Salvador, seja dentro, seja à margem do circuito de operações

²⁷ Cf. SOUZA, Eron Bispo de. **Planejamento e gestão da Orla Marítima de Salvador-Bahia**. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2017.

²⁸ Cf. RAMOS, João Maurício. **Relações de poder no fazer-cidade: articulações em torno da reforma da orla do Rio Vermelho em Salvador - BA (2015-2019)**. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2020. No prelo.

urbanas em prol do mercado de obras públicas. Nessa localidade, os sujeitos ali presentes constituem espacialidades através de suas ações cotidianas, revelando aspectos historicizados, urbanidades, saberes e partilhas construídos a partir - e com - o mar. Desta forma, extrapolam a condição urbana para além da precariedade, informalidade e ilegalidade. Complexificam entendimentos possíveis sobre Salvador e apresentam a localidade enquanto um dos vetores de resistência de práticas marítimas, apesar das imposições da lógica capitalista. As dinâmicas existentes nos permitem elaborar uma escrita crítica e analítica sobre a cidade, tendo o mar, suas práticas e saberes cotidianos como aportes reflexivos críticos e políticos.

2

Apresentação

Pensar a cidade a partir do mar é uma inquietação que me acompanha desde o final da graduação¹. As reflexões desenvolvidas e decantadas aqui presentes são reverberações de reflexões sobre a produção de espaço no litoral de Salvador em torno de Pedra Furada e o seu entorno². Como todo trabalho acadêmico, esta pesquisa cruzou entroncamentos, caminhos e descaminhos, novos contornos, reorganizações das informações e do percurso. Encruzilhadas que ousou chamar de escolhas, como se tivesse exatamente tamanho poder, uma vez que elementos externos afetam a trajetória desta pesquisa.

Estou ciente de que existem buracos; informações em aberto e (ou) insuficientemente embasadas. Talvez fosse mais “correto” cortá-las e aprofundar após o necessário cotejo e análise de outros documentos, bibliografias e (ou) testemunhos. Contudo, ao invés de eliminar esses pontos menos desenvolvidos, escolhi apresentar as informações que tinha, com todos os furos que tivessem, pois entendo que essas lacunas são apontamentos importantes para pesquisas porvir - minha ou, quem sabe, de demais pesquisadoras e pesquisadores. Também entendo que essas aberturas são frentes potentes frentes de debates e discussões.

As articulações presentes são frutos de um longo processo acumulativo de dados, documentos, saberes, informações, impressões e reflexões que buscarei apresentar. A pesquisa se desenvolve em constante movimento, de modo a contribuir com as questões e debates suscitados, sem a pretensão de chegar a conclusões herméticas. Dito isto, não negamos o rigor crítico e científico. Pelo contrário, busca-se testar procedimentos a fim de também refletir sobre o campo epistemológico da Arquitetura e do Urbanismo - sobretudo do urbanismo.

¹ Nesta seção, ousou escrever em primeira pessoa. Ao longo do texto, as demais articulações são desenvolvidas em terceira pessoa do plural (nós), pois entende-se que este trabalho, mesmo que escrito individualmente, é construído à muitas mãos, corpos e mentes.

² Inicialmente, indicava-se a análise crítica *a partir de* Pedra Furada. Contudo, entende-se que a articulação “a partir de” denota ponto de partida e, portanto, uma noção de início. Entretanto, a pesquisa não parte dessa localidade e nem se inicia nela. Se ousamos indicar um ponto inicial, este se encontra no trabalho final de graduação (TFG), como abordaremos em breve. Conforme indicaremos ao longo da dissertação, esta pesquisa se desenvolveu a partir de uma perspectiva experimental e exploratória de modo que diversas localidades litorâneas da cidade foram acessadas. Pedra Furada é, tal como mostramos ao longo desse trabalho, é onde a pesquisa ganha corpo, relevo e adensa.

O trânsito realizado no início do mestrado faz com que a pesquisa se desenvolva, em parte, distante de Salvador, navegando pelo mar de serras de Minas Gerais. Entre as implicações desse deslocamento, sinalizo a distância como potência, apoiado pelas trocas e contatos com outras perspectivas e discussões. A distância permite imaginar o mar, a cidade de Salvador e relação entre ambos, tal como uma memória que emerge diante de estímulo, sobretudo por meio da consulta dos registros do trabalho de campo – anotações, diário de campo, fotografias e as próprias lembranças.

Também houveram mudanças e cortes desde a qualificação devido à reestruturação de alguns pontos e desejo de focar em algumas discussões em detrimento de outras, dado o limite de tempo para o desenvolvimento da pesquisa. Destaco, por exemplo, a ausência de uma discussão sobre a questão da historiografia, sinalizado como um dos objetivos da pesquisa durante a qualificação. Naquele momento, conforme pontuado pela banca, nota-se que a pesquisa caminhava mais para uma discussão histórica do que sobre a escrita da história. Ainda, materiais de pesquisa mais “brutos” presentes na qualificação, tais como a cronologia de eventos e o diário de campo, foram incorporados no texto. Esses elementos, apresentados na qualificação como ferramentas de pesquisa, tem os seus dados e análises incorporados nesta dissertação.

Durante o trabalho final de graduação³, busquei refletir sobre a questão urbana a partir das práticas com o mar, por meio dos saveiristas, sujeitos da tradição náutica do Recôncavo baiano que historicamente articulavam a relação da cidade de Salvador com a Baía de Todos os Santos. Da cidade-mercantil-portuária que se abastece pelos saveiros, no século XX Salvador é paulatinamente reestruturada em direção ao “desenvolvimentismo rodoviário” – sobretudo na segunda metade do século. Para essa reestruturação, as relações sociais e urbanas realizadas em presença do mar foram desarticuladas, entre as quais citamos: foram queimadas as feiras livres que comercializavam os produtos trazidos pelas embarcações; o sistema de abastecimento da cidade foi centralizado nos centros de distribuição do Ceasa, cuja mercadoria chegava pelas estradas da rede rodoviária. Hoje, a política urbana realizada na cidade de Salvador perpetua os dismantelos, uma vez que as práticas realizadas junto ao mar são continuamente desarticuladas em prol das investidas e intervenções em prol da lógica capitalista.

³ LISIAK, Janaína. **Limiar mar-cidade na relação Salvador-Baía de Todos os Santos**. Trabalho Final de Graduação – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, 2017.

O capital lança a urgência por novidades constantes – desde os bens de consumo às transformações nos espaços públicos. A produção espacial é, por fim, um dos pontos de absorção do problema do capital excedente, tal como observamos nas obras realizadas no escopo do *Programa de Requalificação Urbano-Ambiental da Orla Marítima*. O Estado, na figura da Prefeitura Municipal de Salvador, é o cliente empreendedor das obras públicas. Valendo-se da estrutura estatal e todo o arcabouço técnico e político reunido neste, os espaços públicos são modificados em resposta à uma produção econômica do espaço que ocorrem em curto, médio ou longo prazo.

O espaço é “perpetuamente instável diante de todos os tipos de pressões técnicas econômicas que sobre ela incidem”⁴, de modo que permanecemos sobre a sombra desta dinâmica de ordenação temporal-espacial. A sua expressão mais radical recente se encontra no projeto que enseja construir uma ponte sobre a Baía de Todos os Santos, esta que é a segunda maior do mundo, para diminuir o tempo de deslocamento entre Salvador e a Ilha de Itaparica, bem como demais pontos da costa sul baiana. Enquanto isso, demais demandas e propostas da política urbana ficam em modo de espera, onde provavelmente serão executados quando o capital excedente precisar ser absorvido.

Certamente, ao finalizar a graduação, não explorei toda a complexidade que Salvador e sua baía oferecerem – mas esta nunca foi a pretensão. Durante a dissertação, quis me voltar para uma escala menor e pensar a cidade que se faz no tempo de agora e de corpo presente. Foi realizado uma série de investidas exploratórias na cidade entre outubro de 2018 e fevereiro de 2019, cuja ancoragem se dá em Pedra Furada e o seu entorno. A extensão de cotejo de dados atuais vai até a emissão do edital de concorrência para a “requalificação” da Boa Viagem em setembro de 2019⁵. Entretanto, não posso deixar de pontuar duas situações que não foram analisadas e ocorreram após esse período: o derramamento de óleo “misterioso” nas águas litorâneas brasileiras⁶ e, posteriormente, o quadro pandêmico de saúde pública instaurado pela doença infecciosa COVID-19. As localidades analisadas

⁴ HARVEY, op. cit., p. 87.

⁵ SALVADOR. Superintendência de Obras Públicas. Aviso de licitação. Diário Oficial do Município, Salvador, ano 32, n. 7.447, 06 set. 2019. Disponível em: < <http://www.dom.salvador.ba.gov.br/> >.

⁶ Em 2019, um grande derramamento de óleo atinge paulatinamente o litoral brasileiro, cuja origem até hoje é desconhecida. O óleo atinge o litoral baiano em outubro de 2019, cf. RIBEIRO, Naiana. Um ano de manchas de óleo no Nordeste: lembre um dos maiores desastres do país. *Correio*, 30 ago. 2020. Disponível em: < <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/um-ano-de-manchas-de-oleo-no-nordeste-relembre-um-dos-maiores-desastres-do-pais/> >. Acesso 10 nov. 2020.

se encontram no litoral da cidade, sendo, portanto, diretamente afetados pelo óleo – contudo, não foram cotejados qualquer análise sobre o(s) impacto(s) desse desastre, seja no aspecto social, seja ambiental. Ainda, entre as regiões analisadas nesta dissertação, algumas são classificadas como assentamentos informais. Isso comumente indica que, enquanto tais, carecem de redes estruturais urbanas essenciais, além de existirem por meio de um padrão urbanístico à revelia das normas. Deste modo, intuímos, mediante outras realidades brasileiras⁷, que o impacto da pandemia é mais forte nas localidades analisadas devido às dificuldades de acesso à água (necessária para manter a rotina contínua de assepsia) e à alta taxa de ocupação das edificações (dado agravante para o aumento de contaminação quando se é necessário manter medidas de distanciamento social).

*

A pesquisa se desenvolveu por meio da exploração e adensamento de fragmentos sobre a cidade de Salvador, cotejados através de múltiplos procedimentos metodológicos. Estes estilhaços respondem aos acontecimentos e eventos que formam a cidade tal como ela é. Considerando que estamos abordando a produção do espaço, os elementos que nos interessam são àqueles relacionados a constituição do espaço. Tais fragmentos, uma vez

⁷ No que pese ao quadro pandêmico existente em decorrência da doença infecciosa COVID-19, destacamos as seguintes análises: COSTA, Marco Aurélio et al. **Apontamentos Sobre a Dimensão Territorial da Pandemia da Covid-19 e os Fatores que Contribuem para Aumentar a Vulnerabilidade Socioespacial nas Unidades de Desenvolvimento Humano de Áreas Metropolitanas Brasileiras**. Brasília: Ipea, 2020. (Nota Técnica, Dirur, n. 15) Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=35497&catid=3&Itemid=3>; PÊGO, Bolívar et al. **Pandemia e Fronteiras Brasileiras: Análise a Evolução da Covid-19 e Proposições**. Brasília: Ipea, 2020. (Nota Técnica, Dirur, n. 20) Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=35600>; RODRIGUES, Rute Imanishi. **A Covid-19, a Falta de Água nas Favelas e o Direito À Moradia no Brasil**. Brasília: Ipea, 2020. (Nota Técnica, Diest, n. 39) Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=36019>. No que pese ao derramamento de óleo no litoral brasileiro, citamos as análises de CARMO, Eduardo Hage; TEIXEIRA, Maria Gloria. Desastres tecnológicos e emergências de saúde pública: o caso do derramamento de óleo no litoral do Brasil. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 36, n. 2, 2020. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2020000200502&lng=en&nrm=iso; PENA, Paulo Gilvane Lopes et al. Derramamento de óleo bruto na costa brasileira em 2019: emergência em saúde pública em questão. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 36, n. 2, 2020. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2020000200501&lng=en&nrm=iso>. Todos os acessos foram realizados em 10 nov. 2020.

agrupados, constituem uma constelação do urbano, conforme Rita Velloso (2018) nos propõe a partir do pensamento de Walter Benjamin e de Henri Lefebvre⁸.

O texto se constrói por meio da análise desses elementos e a posterior organização na tríade: *limiar*, *(sub)urbano* e *aterro*. Cada qual, à sua maneira, revela uma lógica sobre a produção do espaço urbano no litoral de Salvador. Entretanto, isso não indica que um determinado fragmento se enquadre somente em um nexos, mas sim que foram aglutinados de acordo as análises realizadas dentro do escopo desta pesquisa. Entendemos que essa organização não é fixa; cristalizada. Representa a leitura sobre o jogo de forças que se organizam para a produção espacial em um determinado sentido e que os demais podem também se manifestar, a depender da perspectiva. Conforme Margareth da Silva Pereira nos permite pensar, essas organizações são instáveis tais como as nuvens e revelam o exercício empreendido de dotação de sentido, mas também o esforço de objetivação dos discursos do outro⁹.

Após a *introdução e apresentação*, que contextualizam inicialmente a pesquisa, o texto avança para o *bordejo* em torno de algumas considerações iniciais sobre Salvador e também sobre alguns aspectos conceituais e teóricos da pesquisa. Nessas formulações iniciais, pondera-se como as terminologias *cidade* e *mar* se inserem nesta pesquisa. Quais aportes a relação entre ambos trazem para a questão urbana? Ademais, as localidades analisadas são permeadas por discursos de precariedade, ilegalidade e informalidade. Até que ponto tais falas condizem com a realidade? Há algo que extrapola? O que seria? Para investigar esses aspectos, essas questões nos aproximam da produção do espaço urbano que ocorre na vida cotidiana. Também permitem refletir em torno das noções de centralidades e marginalidades de uma cidade como Salvador.

Posteriormente, em *modos de fazer uma pesquisa urbana*, os procedimentos metodológicos deste trabalho são explorados, em articulação com uma reflexão teórica conceitual sobre a história. Por meio do horizonte filosófico de Walter Benjamin, refletiremos sobre a produção da história e como esta se sustenta na narração dos grandes eventos e dos

⁸ VELLOSO, Rita. Pensar por constelações. In: JACQUES, Paola Berenstein; PEREIRA, Margareth da Silva. **Nebulosas do pensamento urbanístico**: tomo I – modos de pensar. Salvador, EDUFBA, 2018, p. 98-121. Também em: VELLOSO, Rita et al. Fazer por constelações. In: JACQUES, Paola Berenstein; PEREIRA, Margareth da Silva (org.). **Nebulosas do pensamento urbanístico**: tomo II - modos de fazer. Salvador, EDUFBA, 2019. p. 224-329.

⁹ PEREIRA, Margareth da Silva. O lugar contingente da história e da memória na apreensão da cidade: O historiador, o estrangeiro e as nuvens. In: **Redobra**, Salvador, n. 12, p. 18.

grandes gênios, negligenciando a opressão e subalternização dos demais sujeitos históricos. Através dessa perspectiva, buscamos analisar a coexistência de tempos¹⁰ que revelam uma cidade que se produz por meio das insurgências¹¹ e das sociabilidades¹² no cotidiano. Para investigar esses vários tempos, aquilo que Paola Berenstein Jacques e colaboradores apresentam enquanto *heterocronias urbanas*, mobilizamos procedimentos para apreensão da cidade e deslocamos o lugar do observador para apreender as sobrevivências, tal como Georges Didi-Hubermann nos convoca ao analisar os textos do cineasta italiano Pier Paolo Pasolini¹³.

Para isso, busca-se, de forma experimental e exploratória, articular exploração de documentos em acervos, o desenvolvimento da pesquisa de campo com a análise das escolhas bibliográficas. A pesquisa de campo nos ancora em torno de Pedra Furada e o seu entorno, onde observamos a concomitância entre a realização de obras públicas em prol do setor da construção civil e práticas que se realizavam a partir – e com – o mar. Deambulações, interlocuções e permanências foram os procedimentos utilizados para o cotejo dos dados, bem como a análise de documentos nos acervos institucionais. Desta forma, buscou-se refletir como a localidade estava inserida nos documentos oficiais e como se realizava no cotidiano.

A pesquisa de campo, articulada com demais procedimentos, nos revela a zona *limiar* que se institui através da relação entre a cidade e o mar. As práticas, relações sociais e dinâmicas apontam para uma produção do espaço junto ao mar que escapa e subverte as determinações das instituições de poder. Apoiados no pensamento filosófico de Walter Benjamin, esse cenário aponta para uma zona intersticial em disputa, que revela uma produção de espaço específica relacionada ao mar.

Posteriormente, em *(sub)urbano*, a produção do espaço em Pedra Furada e seu entorno imediato, na Península de Itapagipe, nos encaminha para reflexões sobre a condição

¹⁰ JACQUES, Paola Berenstien et al. JACQUES, Paola Berenstein et al. Temporalidades. In: BRITTO, Fabiana Dultra; JACQUES, Paola Berenstein (org.) **Corpocidade: Gestos Urbanos**. Salvador, EDUFBA: 2017.

¹¹ VELLOSO, Rita. O tempo do agora da insurgência: memória de gestos e política do espaço, segudno Walter Benjamin. In: BRITTO, Fabiana Dultra; JACQUES, Paola Berenstein (org.) **Corpocidade: Gestos Urbanos**. Salvador, EDUFBA: 2017. p. 42-69.

¹² RIBEIRO, Ana Clara Torres. Sociabilidade, hoje: leitura da experiência urbana. **Cadernos CRH**, Salvador, v. 18, n. 45, p.411-422, set./dez. 2005.

¹³ DIDI-HUBERMAN, Georges. **Sobrevivência dos vaga-lumes**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011 [2009].

urbana desta região. Considerando que estas foram historicamente narradas enquanto localidades afastadas, à margem da cidade, o que significa pensá-las atualmente, uma vez que se enquadram hoje como zona de urbanização consolidada? Quais eram as noções, discursos e eventos associados à essa distância e quais são as mudanças e permanências nessas ideias?

Em *aterro*, refletimos e analisamos criticamente o planejamento urbano que toma corpo na atualidade. Mobilizada por meio da articulação entre o Estado e as instituições do setor privado, tais investidas apontam para a homogeneização do espaço público em prol da lógica neoliberal capitalista onde se realiza o apagamento e (ou) desmonte das camadas populares, seja no âmbito espacial, seja temporal.

Por fim, em *fazer portos*, após tomar o mar, suas práticas e saberes cotidianos como aportes reflexivos críticos e políticos para pensar a produção do espaço em Salvador, enunciamos reflexões acerca do campo da Arquitetura e do Urbanismo e a possibilidade de pensar limiares alhures a partir de outras situações de práticas marítimas.

3

Bordejo

Tomamos de empréstimo um termo do vocabulário náutico para navegar por questões que atravessam esta pesquisa acadêmica. Bordejo constitui o ato de navegar em ziguezague, amurado ora em um bordo, ora em outro, consoante a direção do vento. Convido-os a percorrer por reflexões em torno de algumas terminologias e conceitos caros à pesquisa, sobretudo no que tange a produção do espaço urbano, tendo como norte as relações que a cidade de Salvador constitui com o mar no seu dia a dia.

Refletir sobre a questão urbana através do cotidiano nos conduz à apreensão das dinâmicas sociais, práticas e sociabilidades que se realizam na cidade. Tais aspectos respondem às relações sociais que produzem espaço pela produção e reprodução de seres humanos por seres humanos¹. Articulados entre si, práticas, sociabilidades e dinâmicas constituem as especificidades de cada espaço. Ao serem analisados, evidenciam a pluralidade de elementos e agentes implicados na produção espacial urbana, no âmbito econômico, político, material e social.

Para Henri Lefebvre, a produção do espaço é realizada segundo suas qualidades e propriedades físicas – a materialidades (naturais e também artificiais - objetos criados pelos homens), grupos sociais, dinâmicas dos modos de produção e o momento histórico na qual está inscrita. Estes elementos se organizam por meio de três aspectos: pelas *práticas espaciais*, pelas *representações do espaço* e pelos *espaços de representação*². Segundo o autor, tais elementos correspondem, da última para a primeira, ao *espaço vivido*, que se apresenta através das imagens e símbolos que são construídas pelos habitantes e usuários; ao *espaço concebido*, aqueles dos planejadores, dos urbanistas e tecnocratas que ao analisar o vivido e percebido, produzem o espaço cientificamente à luz da ordem; e ao *espaço percebido*, a realidade cotidiana (com seu emprego do tempo) e urbana (relacionada aos percursos e às redes que ligam os lugares de trabalho, da vida privada e do lazer) que engloba a produção e a reprodução, lugares específicos e conjunto espacial próprio à cada formação social³.

¹ Cf. LEFEBVRE, 2008 [1968], p. 52.

² Cf. LEFEBVRE, 1981 [1974], p. 57.

³ Cf. *ibid.*, p. 42-43; 48-49.

Tal com indicamos, a *prática*, segundo Henri Lefebvre, é toda ação que articula a vida cotidiana de forma política⁴, onde uma de suas realizações é a produção do espaço. Enquanto categoria da vida cotidiana, a prática revela sua complexidade em níveis variados: desde o bio-fisiológico, que comporta relações com diversos elementos (natureza, família, bairro, cidade, nação, etc) no âmbito da produção material, mas não somente; até o nível abstrato e formal dos símbolos, da cultura, das representações e das ideologias⁵. O autor indica que a ação do homem social sobre o mundo exterior é um dos aspectos complexos da prática, onde é possível analisar as forças naturais, os recursos primários mobilizados, a organização e divisão do trabalho, assim como a técnica (desde às ferramentas empregadas, quanto o conhecimento)⁶.

Para Michel de Certeau, muitas práticas cotidianas são táticas, isto é, “desenham as astúcias de interesses outros e de desejos que não são nem determinados nem captados pelos sistemas onde se desenvolvem”⁷. Ainda segundo o autor, as práticas se articulam com os mecanismos da disciplina e, por vezes, não se conformam a estes e os alteram⁸. Essa perspectiva desviante nos aproxima da noção de *contraconduta* desenvolvida por Michel Foucault⁹. Ao estudar o biopoder e os mecanismos de poder associados à gestão da vida, a governamentalidade se torna uma questão central, cuja formação remonta ao governo dos homens e das almas desenvolvido dentro do pastorado. Essa estrutura de poder desenvolveu, a partir de princípios específicos (salvação da alma, responsabilidade das ações, entre outros), normatizações, isto é, condutas. Para Foucault, “a conduta é, de fato, a atividade que consiste em conduzir (...) mas é também a maneira como se deixa conduzir,

⁴ Em sua obra, Lefebvre elenca outras onze categorias específicas (totalidade; realidade; alienação; o vivido e o viver; espontâneo; ambiguidade; desafio e desconfiança; espaço social, tempo social; logos, lógica, dialética; lógica e caracterologia; campo total), que se articulam dialeticamente, sendo de igual importância para analisar o fenômeno da vida cotidiana. Para os fins deste texto, a prática é tida como elemento central da análise do cotidiano, sem, contudo, desconsiderar as demais categorias. Cf. LEFEBVRE, 1980.

⁵ Cf. *ibid.*, p. 238.

⁶ Cf. *ibid.*, p. 237.

⁷ CERTEAU, 2014 [1980], p. 44-45.

⁸ "Procedimentos populares (também 'minúsculos' e cotidianos) jogam com os mecanismos da disciplina e não se conformam com ela a não ser para alterá-los" (*ibid.*, p. 40).

⁹ FOUCAULT, Michel. Aula de 1º de março de 1978. In: **Segurança, Território, População**: curso dado no Collège de France (1977-1978). São Paulo: Martins Fontes, 2008, p. 253-303.

a maneira como se é conduzida e como, afinal de contas, ela se comporta sob o efeito de uma conduta que seria ato de conduta ou de condução”¹⁰.

Mesmo com a transição da pastoral das almas ao governo político dos homens, a conduta se torna o meio do Estado operar o seu poder. Desta vez, o poder ocorre através de um sistema militar (isto é, montando uma estrutura policial coercitiva), constituindo e fortalecendo profissões que atuam no aparelho estatal, além de controlar cientificamente (por meio de levantamento de dados e criando cenários estatísticos) a população. Assim, o Estado, articulando o saber e o poder, administra a vida e o bem-estar das pessoas.

A definição contraconduta se desenvolve, inicialmente, a partir da luta antipastoral com o cristianismo no século XVII, onde Foucault a define como aquilo que emerge na luta contra os procedimentos que conduzem um grupo social para imposições e normas postas pelas instituições de poder¹¹. Portanto,

Toda transformação que modifica as relações de força entre comunidades ou grupos, todo conflito que os põe em confronto ou que os faz rivalizar requer a utilização de táticas que permitem modificar as relações de poder e a introdução de elementos teóricos que justificam moralmente ou fundam em racionalidade essas táticas¹².

Na governamentalidade do Estado, onde se faz necessário gerir e não mais regulamentar, uma série de mecanismos são executados de modo à manter os processos de mercado e da gestão da população. Assim, tudo o que promover a desordem dessa estrutura (isto é, as irregularidades, as ilegalidades, as delinquências), será impedido ou reprimido – e é, então, contraconduta. Foucault ainda indica que esta se encontra em três campos possíveis: na emancipação da sociedade civil das tutelas do Estado; no direito à própria revolução e na capacidade da população inteira enunciar a verdade sobre si¹³. Nesse sentido, as práticas marítimas revelam o seu caráter irruptivo, uma vez que, conforme demonstraremos nessa dissertação, as ações realizadas junto ao mar não se encontram registradas como

¹⁰ Ibid., p. 255.

¹¹ Cf. *ibid.*, p. 266.

¹² Ibid., p. 285.

¹³ Cf. *ibid.*, p. 478-480.

experiências urbanas dos territórios investigados. São narrados outros aspectos, sobretudo aqueles atrelados à lógica capitalista.

As ações realizadas *a partir - e com - o mar* são atividades coletivas, mesmo quando realizadas de forma isolada, ou quando operadas em *situações*¹⁴ diferentes. O caráter coletivo se encontra nos gestos operacionalizados, que expressam uma dimensão técnica corporificada transmitida entre diversos sujeitos que executam as *situações*. Não é necessariamente o mesmo movimento, nem a mesma ação, muito menos realizado com o mesmo objetivo, mas provém de uma mesma matriz que chamamos de *práticas marítimas*.

Aquele que pesca aprende como colocar a isca no anzol, lançar e segurar a linha, como operar um molinete. A pessoa que navega um barco, é instruído como remar, aprender a ler como a maré e os ventos atuam, quais seus efeitos na embarcação, quando lançar o barco no mar e quando ficar na terra. Tais práticas respondem à vastos conhecimentos técnicos, mas também de outra(s) ordem(ns) - de cunho sensorial, espiritual e, sobretudo, social. Independente do sentido da ação, entendemos, com a nossa limitação cientificista ocidental, que todo esse arcabouço de saberes do corpo e da natureza esboçam uma estrutura normativa e política que tomam forma no espaço. Catia Antonia da Silva, ao pesquisar sobre o caráter sociológico da pesca artesanal, faz a seguinte síntese que, aqui, ousamos estender para os sujeitos praticante do mar:

[aquele] que vive a experiência de vivenciar a natureza, como recurso, o mar como trajeto de seu corpo no espaço (o vento, as marés, a chuva, o sol), a natureza não é recurso segundo a lógica capitalista, não é metáfora, é a tessitura do seu corpo, é sua condição de existência que envolve elementos de imanência – necessidades imediatas de acesso à riqueza, trabalho e renda, mas é ao mesmo tempo transcendência, **sentido do seu fazer, construído pelas relações culturais – de estar mundo, tecer a rede, pescar, de navegar, de saber sobre os perigos do mar**¹⁵.

¹⁴ Um dos interlocutores desta pesquisa afirmou que existem diferentes “situações para pescaria” ao se referir às múltiplas modalidades de pesca no seu sentido técnico (pesca de arrasto, de mergulho, de linha, etc). Ousamos alargar esta noção para as demais práticas realizadas a partir - e com - o mar.

¹⁵ SILVA, Catia Antonia da. Elementos epistemológicos e metodológicos para uma geografia das existências. In: **Pesca artesanal e produção do espaço**: Desafios para a reflexão geográfica. Rio de Janeiro: Consequência, 2014, p. 13-26, p. 23, grifo nosso.

As práticas marítimas não ocorrem em qualquer lugar; são realizadas onde existem as condições para tal e, desta forma, produzem espaço e constituem um território. Evocam dinâmicas e relações a partir da vivência do corpo, onde os saberes físicos assumem, por vezes, caráter histórico¹⁶. A pesca ou a navegação são atividades que acumulam técnicas de outros tempos, reinventando-se no agora e sendo, porventura, difundida para os mais jovens. O gesto de lançar linha aponta para “memórias urbanas (...) inscritas nos corpos daqueles que a experimentam [a cidade]”¹⁷. As práticas agregam, portanto, saberes, experiências, ações associadas ao arcabouço cultural histórico brasileiro, onde os “pescadores ou transportadores de bens, conhecem as inúmeras riquezas de sua terra e sabem das traições de suas águas, de seus céus. **Vivem do ritmo próprio dessas terras internas das quais conhecem a imensidão e as necessidades**”¹⁸. Associados aos saberes populares e tradicionais, apontam para urbanidades realizadas no cotidiano que não operam pela lógica capitalista do mercado financeiro globalizado. Ao tecer uma relação contínua entre o mar e a cidade, essas práticas também “contestam e abalam as simplificações e reduções das operações historiográficas e também patrimoniais sobre os processos de urbanização”¹⁹.

Existe, portanto, uma disputa na produção do espaço onde as ações coletivas realizadas com o mar não são, muitas vezes, contempladas pelas condutas do Estado – seja nos instrumentos e normativas produzidos, seja na gestão operacionalizada. As práticas junto ao mar extrapolam não somente o planejamento urbano, mas também os dados estatais, pois, nestas instituições, são normalmente registrados em bases quantitativas (vide os levantamentos censitários) e na chave no trabalho, tais como os pescadores artesanais²⁰.

¹⁶ Devido à perspectiva histórica, os ofícios marítimos (a pesca, mariscagem, carpintaria e navegação) ganham centralidade e não aprofundamos em práticas como banho de mar e sol. Não obstante, estas são igualmente relevantes para o entendimento do litoral (não somente soteropolitano), uma vez que as atividades de lazer e recreação se intensificam nessa região após a segunda metade do século XX em todo Brasil, conforme nos indica AZEVEDO, Thales de. **A praia: espaço de sociabilidade**. 2. ed. Salvador: EDUFBA, 2016; e, SOUZA, Luiz Antonio de. **O Urbanismo na interface do turismo: Usos e apropriações especulativas do litoral da Bahia**. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2014.

¹⁷ BRITTO, Fabiana Dultra; JACQUES, Paola Berenstein. Corpo e cidade: coimplicações em processo. **Rev. UFMG**, Belo Horizonte, v. 19, n. 1 e 2, 2012, p. 145.

¹⁸ MATTOSO, 1978, p. 61 apud ARAÚJO, 2011, p. 60, grifo nosso.

¹⁹ JACQUES et al., 2017, p. 335.

²⁰ Alberto Toledo Resende desenvolve em um artigo como a pesca é institucionalizada pelo Estado de forma mais incisiva no século XX, onde tem a sua estrutura administrativa definida (sob a forma de colônias, federações e

Caso a prática realizada não se enquadre nas categorias do Estado, a sua ação não é registrada. As práticas apresentam um cunho qualitativo e nos permitem construir outros entendimentos sobre Salvador pois, por meio destas, os sujeitos produzem as suas condições de vida e, conseqüentemente, o espaço que ocupam.

“As práticas do espaço tecem com efeito as condições determinantes da vida social”²¹. Portanto, ao investigar o espaço produzido pela vida social, isto é, pela relação dos sujeitos entre si e também com outras materialidades existentes, nos aproximamos da noção de *urbanidade*. Esta é compreendida como a convergência das condições sociais e materiais que tomam forma na cidade através do encontro, ou seja, daquilo que é vivido e partilhado com o outro - ou melhor, com os muitos outros²² - na qualidade da expressão e convergência das diferentes formas de vida. As diferenças coexistem pela interação e construção com os muitos outros, o que imprimiria à urbanidade um sentido não somente agregador, mas também segregativo. A diferenciação entre qualquer experiência urbana e urbanidade se daria, portanto, no entendimento de que o segundo agrega uma orientação ética: “o potencial pleno de relação social e sua pulsação como bem-vir e comunicação; como emancipação das realidades de intolerância e coerção”²³.

Por fim, Lefebvre aponta em 1968 que a produção do espaço escapou do campo de conhecimento²⁴, reivindicando essa reflexão ao longo da sua obra²⁵. Mesmo com uma distância temporal considerável, e sem negar as contribuições recentes desenvolvida por muitas e muitos pesquisadores dos estudos urbanos²⁶, essa afirmação (provocativa) ainda

confederações) e mantida sobre o controle da Marinha. Cf. RESENDE, Alberto Toledo. A origem da institucionalidade da pesca artesanal. In: SILVA, op. cit., p. 43-67.

²¹ CERTEAU, op. cit., p. 162-163.

²² RIBEIRO, Ana Clara Torres. Dança de sentidos: na busca de alguns gestos. In: JACQUES, Paola Berenstein; BRITTO, Fabiana Dultra. **Corporidade**: debates, ações e articulações. Salvador: Edufba, 2010. p. 24-41.

²³ NETTO, Vinicius M. A urbanidade como devir do urbano. In: AGUIAR, Douglas; NETTO, Vinicius M. **Urbanidades**. Rio de Janeiro: Folio Digital: Letra e Imagem, 2012, p. 33-59, p. 55.

²⁴ “Os atos ou acontecimentos ‘produtores’ desta realidade [urbana], enquanto formação e obra social, escaparam ao conhecimento” (LEFEBVRE, 2008 [1968], p. 57).

²⁵ Entre as quais destacamos, na extensa obra do sociólogo francês, as publicações “Produção do Espaço”, de 1974, e a trilogia da “Crítica da Vida Cotidiana”, publicada, respectivamente, em 1947, 1961 e 1981.

²⁶ Para além da referência bibliográfica mobilizada nesta dissertação, gostaria de citar os trabalhos de Metzker-Castro (2017), cuja dissertação aborda a produção do espaço do Calabar e no Altos das Pombas, ocupações de Salvador. Por meio de interlocução com os moradores, reflete sobre técnicas e dinâmicas empregadas na constituição desses espaços. Mourad (2011) explicita não somente as ações dos múltiplos agentes institucionais

se faz relevante para a episteme da Arquitetura e do Urbanismo. Cabe, então, trazer à luz esses elementos que produzem o espaço de modo a abordar algumas complexidades da questão urbana.

3.1. De fora: pensando a Península de Itapagipe e Pedra Furada a partir da sua condição urbana

Não chegamos a encontrar qualquer material que apresentasse a formação e consolidação de Pedra Furada. Entre as escassas informações obtidas, um morador da localidade informou que na gestão municipal de Mário Kertész (1979-1981) foi realizada uma obra pública que aumentou o nível da rua, com a devida execução da contenção em pedra.

Portanto, para refletir em torno da condição urbana de Pedra Furada, vamos recorrer à Península de Itapagipe como um todo. No século XVI, chega-se a cogitar a Península de Itapagipe²⁷ como capital, pois segundo o Regimento do Rei de Portugal ao Primeiro Governador Geral, Tomé de Sousa, documento de 17 de dezembro de 1548²⁸, fica determinado que a sede administrativa da colônia deve se instalar em algum ponto da Baía de Todos os Santos²⁹. Contudo, é refutada a proposta de ocupação na península para este fim.

O território de Salvador sobre o qual se exercia o poder se manteve inalterado desde a sua fundação, no século XVI, até meados do século XIX, organizado pela unidade

(do setor privado e também público) na produção do Centro Antigo de Salvador, mas também apresenta a resistência dos moradores frente aos processos gentrificadores. Queiroz (2015), em seu trabalho final de graduação (monografia) aborda o Calabar pelos usos lúdicos do espaço e reflete sobre a constituição da arquitetura moderna. Galera (2019) trata a ocupação Izidora (em Belo Horizonte) pela produção do espaço no cotidiano e na festa; e, Clark (2019) por sua vez, analisa a produção do espaço de Izidora na esteira da regularização fundiária, evidenciando os embates para a construção desse dispositivo.

²⁷ Cf. Centro de Estudos da Arquitetura na Bahia [CEAB]. **Evolução física de Salvador**. Salvador: Centro Editorial e Didático da UFBA, 1979, p. 24-25. “O sítio de Itapagipe oferecia pontos favoráveis, sobretudo sob os ângulos de belezas naturais, paisagens, clima aprazível e facilidade de navegação, mas por outro lado, era igualmente vulnerável a ataques, como ficou demonstrado em 1638, quando da investida do Conde Maurício de Nassau, que, tendo encontrado resistência no Porto da Barra, já então melhor defendido do que em 1624, optou por Itapagipe para o desembarque de suas tropas, mal sucedidas posteriormente”.

²⁸ Cf. *ibid.*, p. 19.

²⁹ Cf. *ibid.*, p. 23-24.

administrativa era a freguesia³⁰. A partir de Marco Aurélio Gomes (1990), entende-se que, quando a cidade era organizada neste regime, já havia um esboço das noções de centro e periferia³¹, ainda que as delimitações do território fossem indeterminadas, de forma que até hoje suscitam dúvidas³². As freguesias do centro onde se encontravam as instituições administrativas e comerciais da cidade, entre as quais e destaca Sé, São Pedro, Conceição da Praia – seja pelo número de imóveis, seja pelo número de habitantes³³. Já em relação às freguesias suburbanas³⁴, os registros apontam para um espaço onde eram realizadas atividades de subsistência - o plantio e a pesca, quando o local permitia.

Em parecer desenvolvido no século XIX, o juiz da freguesia da Penha (correspondente hoje aos limites da Península de Itapagipe) nega que a região fazia parte dos limites internos da cidade. A postura nº 57, vigente em 1837, proibia o gado de andar solto dentro da cidade. Ao deliberar sobre a criação bovina na Penha, o jurista diz que o distrito não ficava dentro dos limites de Salvador. Entretanto, as casas da região pagavam o imposto que incidia sobre as edificações da cidade (décimas)³⁵. No século XIX, a região abrigava a população

³⁰ As freguesias são unidades administrativas que organizaram o espaço da cidade de Salvador até início do século XX. Segundo Nascimento, “freguesia, no sentido lato, significa o conjunto de paroquianos, povoação sob o ponto de vista eclesástico, clientela”. Ainda, a historiadora propõe uma definição mais ampla, que será a adotada neste texto: “espaço material limitado, divisão administrativa e religiosa da cidade, onde estavam localizados os habitantes, ligados à igreja matriz”. Cf. NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. **Dez freguesias da cidade do Salvador**: aspectos sociais e urbanos do século XIX. Salvador: EDUFBA, 2007 [1986], p. 44.

³¹ GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras. Escravismo e Cidade: notas sobre a ocupação da periferia de Salvador no século XIX. **RUA**. Revista de Arquitetura e Urbanismo, Salvador, v. 3, n.4/5, p. 7-17, 1990.

³² A partir de Nascimento (op. cit.), Gomes (1990) indica, em nota de rodapé, que “se os limites entre as freguesias ditas ‘urbanas’ suscitam dúvidas, o mesmo acontece com os limites que elas faziam com as freguesias ‘dos subúrbios’” (ibid., p. 18). As freguesias “urbanas” seriam aquelas onde se consolidou as atividades administrativas e comerciais (Sé, Passo, Conceição da Praia, etc) e as “suburbanas” aquelas onde predominavam as atividades rurais (roçados) e, quando próximo ao mar, a pesca.

³³ Cf. o recenseamento de 1855 analisado por NASCIMENTO, op. cit.

³⁴ Gomes (1990) desenvolve no artigo uma aproximação entre as terminologias *periferia* e *subúrbio*. Nesse sentido, destacamos a citação do conde da Ponte, governador da Bahia entre 1805 e 1810, que ao abordar as freguesias da periferia (ou seja, fora do núcleo administrativo central e a região portuária adjacente), diz: “sem grande dificuldade conheci que nos **subúrbios desta capital, e dentro do mato de que toda ela é cercada**, eram inumeráveis os ajuntamentos desta qualidade de gente” (ibid., p. 14, grifo nosso)

³⁵ Cf. NASCIMENTO, op. cit., p. 158.

de baixa renda que ali morava e também era alojamento daqueles que se deslocavam para passar as “festas” ou tomar “banhos salgados” profilaticamente³⁶.

De acordo com Gomes, os ermos dessa periferia eram ocupados, em parte, por pessoas que fugiam da situação de escravidão. “Para os fugitivos, a imensa periferia da cidade oferecia sem dúvida refúgios mais seguros, apesar da repressão constante e dos capitães-de-mato que conheciam bem a região e as astúcia dos fugitivos”³⁷. Nesses espaços, eram concebidas formas de ocupação associadas não somente à vida rural, mas também às religiões de matriz africana. Segundo a historiadora Kátia Mattoso³⁸, existia nas periferias um retorno prático à vida africana³⁹. É, portanto, na periferia onde a população negra, seja em situação de escravidão seja enquanto trabalhadores livres (antes ou após a abolição da escravatura em 1888), encontrou as possibilidades de reprodução da vida, por mínimas e por mais precárias que fossem⁴⁰.

Contudo, por mais que Gomes e Nascimento apresentem a Penha enquanto periferia, ao analisarmos o recenseamento de 1855, os números de imóveis e habitantes da freguesia da Penha não eram insignificantes. Enquanto a freguesia da Sé tinha 967 imóveis e uma população média de 8.316 pessoas, a Penha abrigava 1.043 edificações e 3.546 habitantes. A freguesia de Brotas, apresentada enquanto um território nitidamente ocupado por atividades rurais, possuía 272 casas registradas e a média de 217 moradores⁴¹. Então, a análise de ambos os autores da Península de Itapagipe enquanto uma região periférica é conferida pelas atividades exercidas.

Entretanto, no final do século XIX, a região peninsular abrigou as primeiras investidas industriais da cidade, posto o fácil acesso à linha férrea e ao porto, à margem da ocupação central da cidade. Hoje, essa região se encontra integrada à malha urbana, contudo

³⁶ Cf. *ibid.*, p. 69.

³⁷ *Ibid.*, p. 13.

³⁸ MATTOSO (1978) apud GOMES (op. cit., p. 14).

³⁹ Reconhecemos, na limitação analítica que possuímos (ou seja, com os limites de acesso à dados e informações), que esse retorno não diz respeito à uma manutenção imutável dos modos de vida africano. Em situação diaspórica, essa população extremamente diversa (que contava com inúmeras nações e etnias) encontrou os meios de manifestar e perpetuar suas práticas com os recursos existentes - seja de cunho material, seja social.

⁴⁰ Cf. GOMES, op. cit., p. 17.

⁴¹ Cf. NASCIMENTO, op cit., p. 110.

permanece uma menção à ideia de marginalidade, como se esta se encontrasse periférica à cidade. Primeiro, podemos entender essa noção devido a sua formação geológica peninsular, é uma porção de terra que se estende para fora de algo, colocando-se à margem. Essa conformação geológica corroborou para a região itapagipana se constituir “fora” dos limites do Centro Antigo. Ainda, a marginalidade se ancora nos baixos índices socioeconômicos, altas taxas de criminalidade e à rede de infraestrutura urbana insuficiente.

De acordo com o PDDU, a Península de Itapagipe se encontra na macroárea de urbanização consolidada, portanto é reconhecida como uma localidade urbana ocupada tradicionalmente. Segundo o art. 137 da legislação, esta região “se define estrategicamente como território material e simbólico das relações sociais, econômicas e políticas que construíram, interna e externamente, a imagem e a identidade de Salvador como metrópole, compreendendo os bairros mais tradicionais que evoluíram radialmente a partir do Centro Antigo até ocupar a ponta da península na qual está implantada a Cidade, entre a Baía de Todos os Santos e o Oceano Atlântico”⁴². Entre os elementos que configuram essa macroárea, indica-se a predominância de condições satisfatórias de infraestrutura, além de ser dotada de serviços e equipamentos com atividades diversificadas e significativa oferta de emprego. Contudo, esta definição não nega a existência de disparidades socioeconômicas e apresenta enquanto uma das diretrizes, no art. 139, inciso X, a “integração dos assentamentos precários (ZEIS) à cidade, em especial no tocante à mobilidade, prevenção de riscos e acesso aos diversos serviços e bens urbanos, por meio de ações de regularização urbanística e fundiária que contemplem as demandas básicas da população residente”.

Hoje, podemos pensar a Península de Itapagipe através da sua unidade administrativa municipal, a *prefeitura-bairro*⁴³. Denominada *Cidade Baixa*⁴⁴, este conjunto engloba

⁴² SALVADOR, 2016.

⁴³ Prefeitura bairro é uma categoria administrativa municipal definida pelo art. 376 da Lei Municipal nº 9.069/2016 como uma divisão territorial instituída pelo “pelo art. 13 da Lei nº 8.376, de 21 de dezembro de 2012, têm como finalidade de promover nas respectivas áreas de competência em articulação com as secretarias e entidade da administração urbana e o atendimento ao cidadão, bem como assegurar a participação da comunidade na gestão pública, devendo contar com sistema interligado de informações sobre os serviços prestados pelos diferentes órgãos municipais, facilitando o atendimento e o acesso regionalizado dos serviços municipais prestados à população.” (SALVADOR, 2016).

⁴⁴ A Cidade Baixa é também conhecida como toda a parte inferior da falha geológica, próxima ao nível do mar, cujo oposto é a Cidade Alta, local onde se construiu o primeiro núcleo “institucional” de ocupação de Salvador.

quatorze bairros na região, sendo estes: Calçada, Mares, Roma, Boa Viagem, Monte Serrat, Bonfim, Ribeira, Lobato, Santa Luzia, Uruguai, Caminho de Areia, Jardim Cruzeiro/Vila Ruy Barbosa, Massaranduba, Mangueira. Segundo dados censitários de 2010⁴⁵, a região abriga 6,7% da população soteropolitana, onde a maioria é autointitulada preta ou parda (83,87%). O rendimento médio dos responsáveis pelos domicílios é de R\$1.604,70, de forma que 39,6% da população ganha entre 0 a 1 (hum) salário mínimo; 33,4% ganha entre 1 (hum) a 3 (três) salários mínimos e 13,5% da população não possui qualquer renda.



Figura 3. Mapa dos bairros que constituem a *prefeitura-bairro V*: Cidade Baixa, banhada pelas águas da Baía de Todos os Santos. Fonte: CONDER (2016). Elaborado pela autora.

A maior taxa de escolaridade dos responsáveis pelos domicílios é de 30,18%, correspondente ao período de 4 a 7 anos de instrução. Ao que concerne às condições e tipologias domiciliares, esta região abriga 5,63% dos domicílios em situação subnormais (categoria cunhada pelo IBGE que designa domicílios que ocupam terrenos de maneira ilegal e quando há precariedade de serviços públicos essenciais) da cidade, cujo limite territorial ocupa 2,59% da área da cidade e apresenta uma densidade demográfica de 222,58

Popularmente, a Cidade Baixa é conhecida como a região que engloba desde a região do Comércio (na proximidade com o Elevador Lacerda), onde se localiza a primeira zona portuária da cidade de Salvador, até a Península de Itapagipe. Há, contudo, quem considere Cidade Baixa somente a porção da Península de Itapagipe – sobretudo os moradores da região.

⁴⁵ Cf. CONDER. **Painel de informações**: dados socioeconômicos do município de Salvador por bairros e prefeituras-bairro. Sistema de Informações Geográficas Urbanas do Estado da Bahia (INFORMS - Organizador). 5ª ed. Salvador: CONDER/INFORMS, 2016.

hab/ha. Podemos concluir brevemente que a região é densamente ocupada, com população majoritariamente não-branca e com acesso a pouco mais de um salário mínimo.



Figura 4. Nos muros da Cidade Baixa, é recorrente encontrar pichações em homenagem à morte dos cidadãos da região. Acervo pessoal (16 out. 2018).

Segundos dados da Segurança Pública do Estado da Bahia (SSP-BA), no ano de 2019, registra-se na região do Bonfim⁴⁶ 7,7% dos homicídios dolosos da cidade (correspondente à 76 registros) e 7% de apreensões de uso (ou porte) de substâncias entorpecentes⁴⁷ (com 134 ocorrências, ocupando 5º lugar com maior número de registros).

Pedra Furada se enquadra como uma das ZEIS desta região, na tipologia de “assentamento precário”. Isso indica, a princípio, que o espaço produzido se estabeleceu à revelia dos parâmetros urbanísticos e jurídico-legais estabelecidos. Ainda, segundo os relatórios de balneabilidade do Instituto de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (Inema), a praia desta localidade foi considerada uma das mais poluídas de Salvador, tanto em 2014 e quanto em 2018⁴⁸. Segundo Eduardo Topázio, coordenador do Inema, a ocupação da

⁴⁶ A SSP-BA organiza o território em Área Integrada de Segurança Pública (AISP), onde a Península de Itapagipe corresponde à AISP 03, denominada Bonfim, abrangendo a 16ª e 17ª Companhia Independente da Polícia Militar (CIPM). Os bairros desta área são praticamente os mesmos da prefeitura-bairro Cidade Baixa, pois não engloba o Lobato, mas agrega o Comércio.

⁴⁷ Cf. BAHIA. Secretaria de Segurança Pública. **Principais delitos consolidados entre janeiro a dezembro de 2019**. Salvador: [s.n.], 2020. Disponível em: <<http://www.ssp.ba.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=104>>. Acesso em: 01 de outubro de 2020.

⁴⁸ O relatório de 2014 se refere à análise de materiais coletados durante 49 semanas consecutivas em 2013 (cf. PALMA, Amanda. Pedra Furada é considerada a praia mais suja de Salvador; Stella Maris segue invicta. **Correio**, Salvador, 01 jan. 2014. Disponível em: <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/pedra-furada-e-considerada-a-praia-mais-suja-de-salvador-stella-maris-segue-invicta/>> Acesso em: 14 out. 2020), e o de 2018 realiza parecer de triagem realizada durante 52 semana consecutivas em 2017 (cf. ADAILTON, Franco. Cinco praias de Salvador concentram maiores níveis de poluição. **A Tarde**, Salvador, 14 jan. 2018. Disponível em:

encosta e a proximidade das moradias é um dos fatores que contribui para o resultado das análises. Para Cantídio Duarte, à época superintendente de esgotamento sanitário de Salvador e Região Metropolitana da Empresa Baiana de Águas e Saneamento (Embasa), não havia nada que a instituição poderia fazer em relação ao parecer final. Ademais, responsabilizava as palafitas existentes à época pelo resultado: “Tem várias palafitas que têm que ser remanejadas dali. Todas as necessidades são jogadas na praia. Se não tirar a população, não tem como resolver, porque não é possível ter palafitas na praia”. De fato, as palafitas foram retiradas para a construção de uma pista de borda marítima ligando Pedra Furada à Marina do Bonfim.

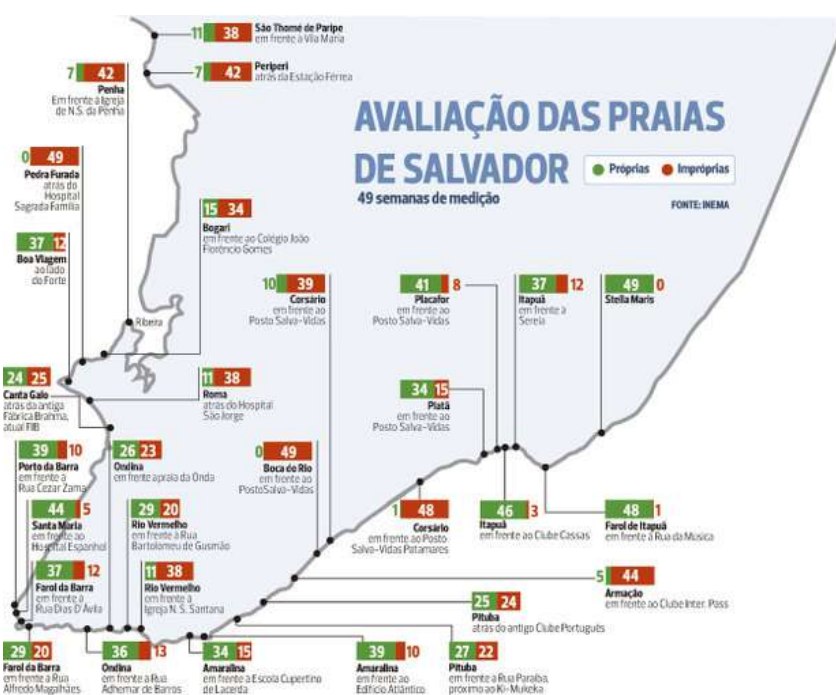


Figura 5. Mapa sintetiza o relatório desenvolvido pelo Inema onde todas as amostras coletadas em Pedra Furada apresentaram coliformes fecais acima do limite aceitável. Fonte: Correio (2014).

Outro fenômeno que se observa é o acolhimento parcial de Pedra Furada pelo aparelho de Estado, por meio da inclusão de restaurantes específicos (que, coincidentemente, estão nos limites físicos da localidade) nos roteiros turísticos elaborados pela gestão municipal e estadual⁴⁹. Todas as outras dinâmicas - os demais restaurantes à beira mar, o estaleiro existente onde os moradores fazem a manutenção das embarcações, Pedra Furada enquanto uma ZEIS, as práticas cotidianas realizadas junto ao mar - permanecem fora.

<<https://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/1927744-cinco-praias-de-salvador-concentram-maiores-niveis-de-poluicao>>. Acesso em: 14 out. 2020).

⁴⁹ Tanto a pista de borda marítima construída entre a Marina do Bonfim e Pedra Furada, quanto o circuito turístico de Pedra Furada serão abordados no capítulo “aterro”.

Assim, a localidade é marginal dentro da própria “margem da cidade”, onde só é reconhecido aquilo que pode consubstanciar a lógica capitalista.

3.2. Periferia, subúrbio e margem: pensar a condição urbana para além da precariedade, informalidade e ilegalidade.

Durante o desenvolvimento da pesquisa, foi recorrente ouvir discursos de precariedade, ilegalidade e informalidade associados à Pedra Furada. Através da inquietação provocada por essas falas, também associada à outras localidades da cidade, puxa-se o fio inicial de reflexão: longe de querer negar o alto índice de violência e precariedade socioespacial que aflige atualmente certos espaços urbanos, é possível pensa-los para além desses enunciados postos? A fim de analisar essa questão de forma reflexiva e crítica, adentramos nesses territórios ditos precários, ilegais e informais, para investigar no cotidiano as formas de vida urbana existentes de modo a complexificar os discursos existentes e lançar luz sobre as dinâmicas sociais pouco visibilizadas - e, no que concerne esta dissertação, ancorado no espaço litorâneo.

O processo global de expansão dos centros urbanos que se desenvolve no século XX remete às operações conjugadas entre industrialização e urbanização que, na realidade brasileira, ocorre de forma predatória e espoliativa⁵⁰. Rita Velloso (2020) indica como a expansão da periferia nos tecidos urbanos está associada aos mecanismos da estrutura capitalista. O urbanismo, enquanto campo disciplinar moderno, corrobora com instituições de poder (seja na esfera pública, seja na privada) para a acumulação de capital e o aumento de valor de troca do solo:

A cidade moderna foi um empreendimento de ocupação territorial cujo valor comercial o urbanismo ajudou a aumentar por meio de uma melhor organização dos meios de exploração. Os processos capitalistas exigiram um substrato espacial sobre o qual pudessem exercer sua hipótese de adensamento populacional, de modo que

⁵⁰Cf. KOWARICK, Lúcio. **Escritos urbanos**. 2. ed. São Paulo: Editora 34, 2009.

conseguissem aperfeiçoar os mecanismos de extração de valor e crescimento econômico.⁵¹

O grande contingente populacional que migrou para as cidades, de modo a compor o corpo de trabalhadores, associado à ausência de políticas públicas efetivas para inclusão dessa população no espaço urbano, gera uma crise habitacional que toma corpo através das ocupações populares (favelas, mocambos, bairros populares, assentamentos informais, entre outras terminologias) nas margens, periferias e subúrbios das cidades. Tais espacialidades, frutos da segregação social, direcionam os estudos urbanos para pares conceituais como informal-formal, centro-periferia. A cidade informal, aquela que está à margem (seja física, seja socioeconomicamente) da cidade formal, aglutina diversos aspectos da precariedade socioespacial, tais como ausência de infraestrutura urbana, baixos índices socioeconômicos e altas taxas de criminalidade.

Thais Troncon Rosa, desde Veena Das e Deborah Poole, indica as três proposições conceituais mais recorrentes nos estudos urbanos sobre margens: da *legalidade oficial*; da *legibilidade estatal*, associada à documentação escrita; e, da *normalidade*, constituída por meio da relação entre os corpos e a ordem. Essa tríade nos permite analisar essa noção enquanto dinâmicas que perpassam e atravessam a ordem e as instituições de poder por dentro, em uma contínua disputa entre dentro e fora⁵². As margens, bem mais do que espaços de desordem ou locais onde o Estado não pode operar, são instâncias moventes que se instituem no contínuo (mas não idêntico) embate político, econômico e cultural, em prol da pluralidade de modos de vida.

Segundo Rosa, os estudos urbanos, ao analisar os espaços de moradia popular, institui uma concepção totalizante e dicotômica, onde o centro se institui pelos critérios normativos e da ordem do aparelho estatal e a periferia é o seu “avesso”: espaços sem urbanidade, onde nem a lei e nem o Estado operam. Em suma, a porção ilegal e informal da cidade⁵³. De forma panorâmica⁵⁴, as favelas, periferias e subúrbios brasileiros da década de 1960,

⁵¹ VELLOSO, op. cit., p. 156.

⁵² Cf. ROSA, Thais Troncon. Pensar por Margens. In: JACQUES, Paola Berenstein; PEREIRA, Margareth da Silva. **Nebulosas do pensamento urbanístico**: tomo I – modos de pensar. Salvador, EDUFBA, 2018, p. 176-204, p. 186.

⁵³ Cf. Ibid., p. 180.

⁵⁴ Dado os limites dessa dissertação e considerando que não foi realizada revisão bibliográfica em torno desta discussão, citamos o primeiro capítulo da dissertação de mestrado de Rosa, “Favelas, Periferias: algumas

compreendidos enquanto anomalias urbanas a serem normatizadas com os parâmetros da cidade "legal" (caso contrário, seriam extirpados do tecido urbano), chegam nos anos 1990, mesmo que precariamente, como parcelas espaciais incorporadas à malha urbana e subsidiadas por uma compreensão de que constituem – mesmo na precariedade – uma porção da cidade. As informalidades e ilegalidades que tomam forma nas periferias e subúrbios correspondem à materialização da desigualdade que conforma os espaços urbanos de todo o mundo; aos acúmulos históricos da urbanização segregada executada pelos setores da administração pública. Os projetos urbanos realizados nessas localidades já não têm a remoção como a primeira (e única) opção. No final do século XX, houve uma série de projetos implementados nessas regiões que proveram, sobretudo, investimentos em infraestruturas, serviços e equipamentos urbanos, com os fins de melhorar os indicadores sociais da população dessas áreas. Enquanto se acredita cegamente que tais investidas são suficientes para a superação da pobreza e melhoria da qualidade de vida, demais dinâmicas e relações que ocorrem no cotidiano (relações de vizinhança, práticas sociais as mais diversas, entre outros aspectos) e conformam o território não são dimensões consideradas na produção dos projetos e planos urbanos.

À título de exemplo, no Programa Favela Bairro⁵⁵ vislumbramos (mais) uma experiência clamar, por meio do planejamento urbano, que integraria a porção periférica à cidade. Contudo, ao invés de impor os parâmetros da cidade "legal" e ordenada, desta vez são consideradas as especificidades desses espaços, tais como os critérios de uso e de ocupação do solo - alta densidade, circulações mais estreitas etc. As propostas apresentadas tentam mitigar, por exemplo, as dificuldades de acesso e circulação, bem como a ausência de praças e espaços de sociabilidade maiores. Mas, ao fim ao cabo, podemos entender que o reconhecimento das especificidades de ocupação dá mais ganhos ao poder público do que aos moradores e usuários. A começar, porque no esforço de dialogar com o espaço existente, algumas configurações são mantidas tal como estão, portanto, não se executa

questões de partida” onde é construído uma análise dos estudos sobre o fenômeno urbano que são as favelas e periferias urbanas no Brasil desde o século XX. Cf. ROSA, Thais Troncon. **Fronteiras em disputas na produção do espaço urbano**: a trajetória do “Gonzaga” de favela a bairro de periferia. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Programa de Pós-Graduação em História, 2008.

⁵⁵ Programa desenvolvido na gestão de Cesar Maia (1993-1997) que buscava atender as diretrizes do Plano Diretor vigente no Rio de Janeiro à época. Tinha como objetivo construir ou complementar a estrutura urbana principal (saneamento e democratização de acessos) das favelas consolidadas e oferecer condições sociais e ambientais de transformação e integração das favelas elencadas como bairros da cidade. Cf. RIO DE JANEIRO. Prefeitura Municipal. **Favela-Bairro**: integração de favelas no Rio de Janeiro. 2. ed. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1996.

grandes somas do recurso público para fazer modificações faraônicas (tal qual seria uma remoção completa para posterior construção de um bairro, por exemplo). Também porque o Estado penetra no espaço periférico de “forma ativa”, atuação para “mitigar” a precariedade, ou seja, clamando presença. Contudo, termina por fazer, como em muitos casos (dentro e fora do Favela Bairro), ações pontuais que não resolvem os problemas estruturais que afetam os espaços e os seus habitantes. A atuação do Estado não se traduz em uma mudança radical das condições de habitabilidade, muito menos nos acessos às condições sociais e urbanas de qualidade.

A noção de ausência permanece cravado em nas periferias e subúrbios da cidade - ausentes de lei, de direitos, de cidadania, de urbanidade. Urge refletir como tais ideias mascaram, por exemplo, a presença perversa das instituições de poder nesses espaços. O Estado está presente, sim, praticando atos de violência física e simbólica: colocando barracões abaixo e despejando moradores, apoiados por instrumentos jurídicos que consubstanciam o ato. Hoje, mais do que nunca, a extensa força policial mata e encarcera a juventude majoritariamente negra que habita as "margens" da cidade. As milícias, formadas por agentes das forças policiais do Estado, estruturam um aparelho paramilitar e sustentam esquemas que coagem os moradores a corroborar com essa estrutura opressiva⁵⁶. E, por que não dizer que o Estado está presente também no circuito de tráfico de drogas? Não o aparelho estatal em si, mas com certeza alguns de seus representantes e agentes.

Retomando a perspectiva totalizante e dual da cidade, Rosa postula questões precisas:

Afinal, que cidade é essa que não estaria presente nos inúmeros espaços de moradia das camadas populares? Não seria a mesma cidade que os produz e que também é produzida por eles? E o que dizer da enorme parcela da sociedade que vive nesses espaços, das práticas, relações, disputas que os produzem e lhes dão sentido cotidianamente? Não seria estes outros aspectos a serem considerados como forma de produção da cidade?⁵⁷

Esta última indagação é o nosso centro magnético, aquilo que nos norteia, pois, ao se observar e analisar a cidade nos seus espaços de precariedade, existem elementos que

⁵⁶ Para uma análise panorâmica das milícias (sobretudo no Rio de Janeiro), destaco BENJAMIN, Cid. **Estado policial: como sobreviver**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2019.

⁵⁷ ROSA, 2018, p. 182, grifo nosso.

respondem pela produção do urbano. Aspectos desconsiderados, aniquilados, eliminados na hora da execução da política urbana; mas que disputam, resistem, lutam e, quando possível, permanecem. Não da mesma forma, pois depois de uma batalha (ou, a depender dos casos, de uma guerra), sempre saímos alterados, seja pelas estratégias e táticas desenvolvidas no momento da luta, seja pela redenção ao adversário.

A periferia é, de certo, parte da cidade; o suburbano é, de fato, urbano. Mas para além da compreensão construída até então, aportamos subsídios de outros teóricos e intelectuais do campo dos estudos urbanos para consubstanciar esse entendimento. Rita Velloso (2020) indica que é nas periferias onde se encontra novos horizontes do saber urbano⁵⁸. As dinâmicas que operam nesses espaços estão para além da dominação dos sujeitos que a habitam, sobretudo se olharmos esses espaços (e seus sujeitos) a partir as estratégias de resistência e de lutas realizadas na vida cotidiana⁵⁹. Essa perspectiva nos permite considerar o espaço urbano periférico para além das faltas e ausências, entendendo-os, conforme indica Pereira (2019), enquanto lugar de acúmulo onde complexas teias de relações, dinâmicas, saberes, trocas operam; enfim, enquanto lócus de produção de conhecimento⁶⁰.

3.3. Relação entre o mar e Salvador: deslocamento relacional de pesquisa

Seguindo a perspectiva apresentada por Velloso (2020) e Pereira (2019), a relação entre Salvador e o mar é deslocada da margem para o centro. Essa postura se estabelece uma vez que a cidade em relação com o mar nos revela, ao longo da pesquisa, dados inesperados, inusitados, apresentando especificidades que nos levam a refletir sobre a complexidade da questão urbana, bem como a reconstruir os caminhos da investigação.

⁵⁸ Cf. VELLOSO, 2020, p. 155.

⁵⁹ Cf. *ibid.*, p. 155. “Quais atores protagonizam lutas, contestações, reivindicações? Por que lutam? Contra a desigualdade, a segregação, por acessibilidade, por oportunidades de trabalho – mas como lutam? A partir dos seus territórios, seu cotidiano – e onde são e estão tais territórios? Às margens (de diferentes tipos) de cidades.”

⁶⁰ Cf. PEREIRA, Gabriela Leandro. **Corpo, discurso e território**: a cidade em disputa nas dobras da narrativa de Carolina Maria de Jesus. São Paulo: ANPUR; PPGAU-UFBA, 2019, p. 44. “Enquanto objeto, a periferia é abordada com frequência pelos estudos científicos. No entanto, o que se coloca em xeque é o seu deslocamento: de objeto para lócus de produção de conhecimento. (...) Os discursos sobre a cidade tendem por reservar às periferias o lugar de escassez e da ausência, enquanto deixam passar a complexa teia que se tece nesses espaços construídos mais pelo acúmulo do que pela falta”.

Para nos aprofundarmos neste ponto, precisamos delinear, ou melhor, refletir em torno de algumas noções. Primeiro, olhamos para a terminologia *cidade* e *mar* em separado; em seguida, vamos ponderar algumas considerações entre ambos a partir uma perspectiva relacional. Entretanto, é necessário pontuar que as análises e reflexões entre ambos não se encerra nessa seção, sendo constantemente construídas ao longo da dissertação.

Inicialmente, ao se debruçar sobre a definição de cidade, tomamos os aportes desenvolvido pelo sociólogo Henri Lefebvre e pela arquiteta e urbanista Raquel Rolnik⁶¹. Grande laboratório do homem, as cidades são historicamente os centros de decisão da sociedade moderna⁶². Na atualidade, estruturam-se globalmente implodindo os seus centros e explodindo a sua trama, conforme anuncia Lefebvre (2008 [1968]), de forma que dificilmente se está diante da cidade, mas sim dentro dela⁶³. Essa presença incontornável a revela como “centros da vida social e política onde se acumulam não apenas as riquezas como também os conhecimentos, as técnicas e as obras (obras de arte, monumentos)”⁶⁴.

Para Lefebvre, a cidade é também uma grande obra onde as relações sociais produzem e reproduzem a cidade⁶⁵ - uma sucessão de ações e de atos que modelam a matéria produzindo uma realidade prático-sensível⁶⁶. É o terreno sobre o qual a sociedade se

⁶¹ Ambos os autores caracterizam a cidade dentro da perspectiva marxiana, cf. LEFEBVRE, 2008 [1968]; ROLNIK, 2012 [1988]. Com esse recorte, não nos propomos revisar a bibliografia e construções em torno da definição de cidade dentro do campo da arquitetura e do urbanismo. Entretanto, destacamos os trabalhos realizados pelos autores CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia**. 7. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013 [1965]; BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. 5. ed. São Paulo: Perspectiva, 2011; MUMFORD, Lewis. **The City in the History: Its origins, its transformations, its prospects**. Nova York: Harcourt Brace Jovanovich, 1961; e o já mencionado HALL (2016 [2014]).

⁶² Cf. LEFEBVRE, op. cit., p. 20. “A criação que corresponde a nossa época, as suas tendências, no seu horizonte (ameaçador) não seria o *centro de decisões*? Este centro que reúne a formação e a informação, as capacidades de organização e de decisões institucionais surge como projeto, em vias de realização, de uma nova centralidade, a do *poder*”.

⁶³ Cf. ROLNIK, op. cit., p. 12.

⁶⁴ LEFEBVRE, op. cit., p. 12.

⁶⁵ Cf. *ibid.*, p. 52. “Se há produção da cidade, e das relações sociais na cidade, é uma produção e reprodução de seres humanos por seres humanos, mais do que uma produção de objetos”.

⁶⁶ Cf. *ibid.*, p. 54.

projeta, “não apenas sobre o lugar sensível como também sobre o plano específico, percebido e concebido pelo pensamento, que determina a cidade e o urbano”⁶⁷.

Rolnik corrobora com essa perspectiva marxiana, onde o espaço urbano se apresenta enquanto a predominância da cidade sobre o campo⁶⁸. Para sustentar essa noção de centralidade, a autora apresenta a cidade como espaço de atração (ímã) e escrita, onde a política e o mercado se realizam. O aspecto escriturário⁶⁹ da cidade se manifesta não somente em seus registros textuais (documentos, literatura, leis, inventários, etc.), mas também a partir da arquitetura, que cumpre o papel de fixar partes da memória⁷⁰ por meio das tipologias e técnicas construtivas.

Já a cidade como ímã se manifesta na sociedade ocidental através das atividades de aglomeração ritualísticas⁷¹. Através da construção dos templos, as sociedades ocupam o espaço para além do trabalho (plantação, caça, pesca ou colheita) e da moradia (abrigo), atraindo e agregando pessoas em torno dos rituais. O domínio sobre a natureza por meio de técnicas construtivas, tais como o barro cozido, permitem a construção de abrigos para as ações ritualísticas, que ocorriam em uma periodicidade determinada pelo grupo social.

O desenvolvimento das atividades mercantis são um segundo momento que traduzem o aspecto magnético das cidades. O mercado se instaura através de dois movimentos complementares: quando se comercializa o excedente da produção e quando se estabelece um sistema de trocas para a obtenção dos produtos necessários à sobrevivência - caso contrário, o indivíduo necessitaria produzir tudo, tal como as unidades feudais agrícolas realizavam.

⁶⁷ *ibid.*, p. 62.

⁶⁸ Cf. ROLNIK, *op. cit.*, p. 12.

⁶⁹ Lefebvre constrói uma abordagem semelhante ao comparar a cidade à um livro escrito (Cf. LEFEBVRE, *op. cit.* 53). Considerando a sua dimensão semiológica, para o autor, existe a fala da cidade (aquilo que se diz nos espaços públicos), a sua língua (as particularidades culturais) e a linguagem urbana (considerado como linguagem de conotações), bem como a escrita da cidade, isto é, “aquilo que se inscreve e prescreve em seus muros, na disposição dos lugares e no seu encadeamento, em suma, o emprego do tempo na cidade pelos habitantes dessa cidade” (LEFEBVRE, *op. cit.*, p. 70).

⁷⁰ Cf. ROLNIK, *op. cit.*, p. 17.

⁷¹ Cf. *ibid.*, p. 13-16.

Conforme Lefebvre indica, as cidades estão inscritas em função da organização do mercado, cuja tradição no ocidente remonta ao século XVI⁷². A centralização da vida econômica e social, antes ancorada na produção agrícola, é deslocada para a produção mercantil⁷³ manufatureira e, desde o século XVIII, para a industrial. Rolnik indica que a atividade mercantil por si só mobiliza contingentes populacionais⁷⁴. Os espaços de trocas comerciais, antes nômades, sedimentam-se nas cidades, atraindo não somente compradores e vendedores, mas também pessoas em busca de um ofício ou demais possibilidades de trabalho - sobretudo, após as crises sanitárias e produtivas do sistema feudal agrícola⁷⁵.

Nessa esteira, comerciantes e grupos aristocráticos realizam empreitadas em prol do comércio de longas distâncias, seja pelos caminhos terrestres, seja pelos fluviais. O crescimento e posteriores modificações no mercado aportam inovações, relativas tanto aos produtos, quanto às técnicas e tecnologias, que rebatem diretamente nas cidades. Paulatinamente, a produção artesanal, organizada pelas corporações de ofício, se modifica: novas tecnologias alteram os meios de produção, concentrando-o em algumas poucas mãos, que paulatinamente enriquecem; do outro lado, o antigo camponês se vê na cidade como trabalhador livre e despossuído, necessitando vender a sua força de trabalho para adquirir os itens de sua sobrevivência. Esse cenário se agrava com a consolidação da

⁷² Cf. LEFEBVRE, op cit, p. 77; ROLNIK, op cit., p. 34; 40. Tanto Lefebvre quanto Rolnik abordam as cidades (aspectos, definições, análises) através de uma perspectiva histórica europeia, sobretudo da porção mais oriental (Península Ibérica, Grã-Bretanha e França). Contudo, a tradição e prática mercantil em todo mundo remonta a períodos temporais anteriores, sobretudo se pensarmos nas civilizações orientais e do continente africano. Lefebvre, ao desenvolver sua análise sobre as cidades e a questão urbana no livro “Direito à Cidade”, assinala a existência de questões particulares relativas às cidades orientais, contudo não chega a mencionar quais seriam e nem se debruça sobre isso (LEFEBVRE, op. cit, p. 11; 35). Devido às limitações do texto, tal como a escassez de maiores subsídios para perpetuar a discussão (e mesmo as restrições de uma nota de rodapé), esses indicativos nos fornecem pistas para debates futuros em torno de concepções distintas sobre a ideia de cidade. Sublinhamos, por fim, a existência e pertinência de pensar as distintas (cosmo)visões sobre a concepção de cidade.

⁷³ Com toda a limitação que aqui nos cabe e para não desviar em demasia da questão, apresentamos os longos períodos de forma sintética, considerando os possíveis riscos das generalizações. Em relação ao período de predomínio da estrutura mercantil, vale ressaltar a existência de práticas especulativas pelas instituições bancárias, que já tornava móvel a riqueza (LEFEBVRE, op cit., p. 12), mas sem a mesma fluidez que existe atualmente. Nesse sentido, Rolnik (op. cit., p. 40) indica que Gênova no século XVI era notoriamente conhecida por abrigar instituições financeiras que ofertavam serviços de “risco financeiro” (e, portanto, de fluidez de capital) como financiamento e seguro das viagens (trâmite altamente especulativo!), contabilidade e gestão da economia mercantil.

⁷⁴ Cf. ROLNIK, op cit., p. 33.

⁷⁵ Cf. *ibid.*, p. 38.

industrialização, pois o avanço tecnológico que a máquina insere no sistema produtivo, parcela e seria o trabalho, modificando a divisão social do trabalho. O trabalhador passa a realizar um dos muitos gestos automáticos que geram o produto final, cujo processo é controlado pelo capital⁷⁶.

Os acessos aos bens de consumo e à cidade são diferentes para cada grupo social. Enquanto os comerciantes e antigos aristocráticas separam o local de moradia do local de trabalho, os trabalhadores disputam os minúsculos e inóspitos espaços de moradia. Neste contexto, a terra urbana já é mercadoria, onde a segregação espacial se torna mais evidente à medida que avança a mercantilização da sociedade e se organiza o Estado Moderno⁷⁷. A burguesia, associada ao Estado controlador e regulador, possui amplo acesso para perpetuar os mecanismos de acumulação do capital. A ação estatal se dá no sentido de maximizar a rentabilidade e retorno de investimentos⁷⁸, tendo o plano como ordem de serviço⁷⁹.

O plano, ou seja, o documento que sintetiza o planejamento das estruturas técnicas e demarca as funções no espaço, se revela enquanto um instrumento de poder urbano⁸⁰ devido às transformações das relações de trabalho, da organização do poder nos dispositivos do Estados, das novas formas de fazer e de pensar, sobretudo aquelas associadas à racionalidade da ação. O planejamento urbano racionalista só admite a cidade como instrumento e dispositivo⁸¹, renunciado a dimensão política da cidade e sem considerar que a esta é também agente, em toda a sua complexidade de sujeitos, agências, redes, dinâmicas, relações, práticas, etc.

Em todos esses momentos, a expressão política da sociedade toma formas distintas, cuja dimensão revela as disputas que se encontram em jogo. Se analisarmos as relações de poder atravessadas pelas mudanças nas estruturas econômicas, vemos a própria divisão do trabalho tomando formas distintas ao longo do tempo. Ao focar no campo da Arquitetura e do Urbanismo, a associação deste com o Estado e demais instituições do setor privado toma o planejamento como uma das manifestações do poder urbano. A regulação e

⁷⁶ Cf. *ibid.*, p. 79.

⁷⁷ Cf. *ibid.*, p. 52.

⁷⁸ Cf. *ibid.*, p. 60.

⁷⁹ Cf. *ibid.*, p. 63.

⁸⁰ Cf. *ibid.*, p. 63.

⁸¹ LEFEBVRE, *op. cit.*, p. 82.

normatização foi positivada na vida pública ao ponto que nos é inconcebível viver sem a regulação e organização, sobretudo aquelas determinadas pela máquina estatal.

A vida pública revela a dimensão política da existência. A ordenação da cidade, enquanto exercício de dominação política-administrativa, esvazia as funções e os usos coletivos, manifestações eminentemente populares, em prol da perspectiva da classe dominante. Rolnik, ao abordar a privatização da vida nos moldes burgueses e os consequentes mecanismos de segregação espacial, apresenta o *território popular* como espaço de sobreposição de funções e uso coletivo do espaço⁸². Na esteira da ação coletiva, a autora vai caracterizar os espaços autoconstruídos e (ou) ocupados, “marcados pela clandestinidade de sua condição”⁸³, como territórios populares. Ainda, devido às desigualdades que se encontram no âmago desta condição ilegal e informal, atravessados pela violenta espoliação urbana, os territórios populares são eminentemente lugares de explosão⁸⁴ e, portanto, de luta.

Em suma, a cidade é o espaço da produção e reprodução, da acumulação de riqueza (e do desdobramento do acúmulo de riqueza em materialidade - monumentos, edifícios etc.) e que tem na festa⁸⁵ o seu uso de excelência - nas ruas e praças, edifícios e monumentos. A cidade é também, eminentemente, espaço de disputa, onde se desdobram os confrontos políticos do embate de classes. “A vida urbana pressupõe encontros, confronto das diferenças, conhecimentos e reconhecimentos recíprocos (inclusive no confronto ideológico e político) dos modos de vida, dos ‘padrões’ que coexistem na cidade”⁸⁶.

Contudo, talvez seja arriscado conceber uma definição global de cidade, uma vez que cada uma apresenta em seu bojo especificidades históricas, os efeitos da divisão do trabalho na cidade e como esta se encontra inserida no espaço global, bem como as relações com os territórios imediatos. Para a sua existência, é necessário que a pluralidade, a coexistência e simultaneidade de padrões (isto é, de maneiras de viver a vida urbana) se realizem no e

⁸² Cf. ROLNIK, op cit., p. 56.

⁸³ *ibid.*, p. 75.

⁸⁴ Cf. *ibid.*, p. 88.

⁸⁵ A noção de *festa*, enquanto valor de uso, se afasta do entendimento crítico que Debord (1997 [1967]) desenvolve sobre o *espetáculo* nas sociedades modernas, visto que está associado ao valor de troca. Para Lefebvre, a festa “consome improdutivamente, sem nenhuma outra vantagem além do prazer e do prestígio, enormes riquezas em objetos e em dinheiro” (LEFEBVRE, op. cit., p. 12).

⁸⁶ *ibid.*, p. 22.

para espaço, produzindo-o através do empreendimento de técnicas (ou seja, de ações) no tempo⁸⁷. Portanto, parece-nos mais profícuo entender a noção através da trajetória histórica da cidade, que se constitui, no caso de Salvador, em parte através da sua relação com o mar. Entretanto, antes de adentrarmos nesse momento, vamos analisar algumas terminologias relacionadas à porção aquosa.

Definir o mar é a tarefa mais difícil de realizar. Primeiro, por um certo vício do campo epistemológico da arquitetura e do urbanismo que lança olhar para a cidade, vendo as águas como um elemento puro e simplesmente natural – a natureza sobre a qual o homem intervém. A cidade, abordada na sua perspectiva formal e funcional, é um produto criado pelo homem. O mar, por sua vez, é um elemento já existente, um “suporte” para a realização das atividades humanas. Em parte, essa concepção responde a uma herança epistemológica que se sustenta na dicotomia entre homem e natureza, “dicotomia essa que não tem servido senão para produzir fragmentações profundas de sentido de ação”⁸⁸.

Vamos ensaiar algumas considerações sem, mais uma vez, buscar por uma concepção totalizante, mas sim por aportes reflexivos. Tomando Henri Lefebvre, o mar pode se apresentar enquanto um amálgama das categorias *natureza* e *campo*. De um lado, temos o *campo* enquanto local de produção, sobretudo ligada às atividades artesanais. Neste sentido, o mar, enquanto local de pesca (e demais atividades que sustentam essa prática, como a fabricação e manutenção de rede e de embarcações), nos parece relacionada à esta categoria. Mas para o autor, a *natureza* é “aquilo que foge (...); é perseguida e foge para o cosmo, ou para as profundezas subterrâneas do mundo”⁸⁹. Essa concepção se afasta da noção produtivista e racional humana, aproximando-se do mistério da vida que muitas cosmovisões buscam elaborar. Confessamos, aqui, um descolamento dessas outras visões de mundo, tanto no âmbito pessoal, quanto pelos aportes da pesquisa. Na verdade, é possível que esses aportes tenham chegado em diversos momentos na pesquisa, mas devido à uma incapacidade de entendimento, a transmissão não foi realizada. Tentamos,

⁸⁷ Cf. *ibid.*, p. 62-63.

⁸⁸ Cf. SILVA, Catia Antonia da. Elementos epistemológicos e metodológicos para uma geografia das existências. In: **Pesca artesanal e produção do espaço**: Desafios para a reflexão geográfica. Rio de Janeiro: Consequência, 2014, p. 16.

⁸⁹ LEFEBVRE, *op. cit.*, p. 73.

na medida do possível, indicar esses aportes mesmo com as nossas limitações, sobretudo no capítulo sobre o *limiar*.

Há algo de inenarrável (pelo menos, por nossa parte), mas constituinte de quem nasce próximo ao mar. José Eduardo Ferreira Santos, curador do Acervo da Laje e um dos nossos interlocutores (conforme indicaremos em outros momentos ao longo desta dissertação), nos faz a seguinte constatação: “o tempo da gente [que nasceu no mar, perto do mar] é de maré de lua”. O tempo ao qual o intelectual baiano faz referência não é aquele marcado pelo relógio, mas sim um tempo vivido, usufruído e realizado junto com o mar. Outras cosmologias navegam por esse caminho; entre elas, sinalizamos aquelas associadas às religiões de matriz africana que celebram o mar com a orixá Iemanjá. Também em Salvador, no primeiro dia do ano, temos a celebração de santos católicos Bom Jesus dos Navegantes e da Nossa Senhora da Boa Viagem.

Estamos em “vento baixo” para avançar, isto é, sem maiores subsídios para fazer as velas dessa embarcação continuar o seu bordejo. Pedimos licença para continuar a falar sobre o mar se valendo de um artifício: precisaremos ligar o motor, essa máquina da racionalidade técnica, para prosseguir. Tal como Luiz Antônio Souza coloca “ao mesmo tempo em que o homem, através do trabalho, foi se constituindo como tal, foi construindo sua ‘humanidade’, foi se afastando da natureza”⁹⁰. Nesse sentido, Milton Santos acrescenta, de forma sintética:

No início, as ações se instalavam nos interstícios das forças naturais, enquanto hoje é o natural que ocupa tais interstícios. Antes, a sociedade se instalava sobre lugares naturais, pouco modificados pelo homem, hoje, os eventos naturais se dão em lugares cada vez mais artificiais, que alteram o valor, a significação dos acontecimentos naturais⁹¹.

Nos percursos iniciais desta pesquisa, esse projeto de pesquisa foi apresentado durante o Seminário Interno do Laboratório Urbano (PPG-AU/FAUFBA), realizado na Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia, entre os dias 25 a 27 de abril de 2018. Na oportunidade, foi questionado a escolha da terminologia “mar” ao invés de “praia”, “borda

⁹⁰ SOUZA, 2014, p. 66.

⁹¹ SANTOS, 2006 [1996], p. 147.

marítima” ou talvez “orla”. Àquele momento, entendíamos o mar enquanto algo amplo, ainda impreciso. O mar é um elemento natural, mas não somente. Os humanos interferem nele através de suas técnicas, provendo novos sentidos sociais por meio das ações e práticas realizadas no espaço. Ainda, as terminologias concebidas delimitam os tipos possíveis de existência do mar. De modo a adentrar nessa seara, analisaremos as definições desenvolvidas pelas instituições de poder em seus instrumentos de ordenação urbana, sejam estes projetos, sejam demais documentos normativos.

Borda marítima é, dentro do Plano Diretor vigente de Salvador (Lei Municipal nº 9.069/2016), uma Área de Valor Urbano-Ambiental⁹², definido, no artigo 272, como “área de contato ou proximidade com o mar, que define a silhueta da Cidade, representada pela faixa de terra entre as águas e os limites por trás da primeira linha de colinas ou maciços topográficos que se postam no continente”. Estabelecido em dois trechos distintos, a Baía de Todos os Santos e borda Atlântica, cada qual possui diretrizes específicas. Para ambas, indica-se, para as áreas centrais, a conciliação de usos residencial com o de lazer e turismo, bem como restrições à altura máxima das edificações, determinada pela legislação de ordenamento do uso e ocupação do solo⁹³.

Para a região da Península de Itapagipe, indica-se, no artigo 274, a valorização do circuito turístico por meio do incentivo ao desenvolvimento das atividades náuticas e de equipamentos que subsidiem o gozo (mercantilizado) do tempo livre (restaurantes, marinas, atracadouros, hotéis, museus e teatros); a valorização dos espaços de uso público, da paisagem da península (citando os marcos da Colina do Bonfim e das praias da Ponta de Humaitá, Boa Viagem, Penha e Ribeira) e a recuperação da qualidade ambiental da Enseada de Tanheiros; a regularização fundiária urbanística e jurídico-legal dos assentamentos precários, ou o reassentamento de áreas não urbanizáveis, isto é, encostas íngremes e instáveis, áreas de influência das marés e (ou) de preservação permanente.

⁹² Segundo legislação supracitada, estas áreas são, segundo art. 262, “espaços públicos ou privados, dotados de atributos materiais e/ou simbólicos relevantes do ponto de vista ambiental e/ou cultural, significativos para o equilíbrio e o conforto ambiental, para a conservação da memória local, das manifestações culturais e também para a sociabilidade no ambiente urbano”.

⁹³ Essa diretriz está indicada pelo art. 178, inciso VIII, para as Zonas de Centralidade Municipais do tipo 2, que são, segundo o art. 176, § 2º, “as centralidades existentes e estruturadas nas imediações dos corredores de transporte coletivo de passageiro de média capacidade, compreendendo atividades comerciais diversificadas e de prestação de serviços diversificados e por equipamentos de saúde, educação, dentre outros, de atendimento à população moradora, bem como o uso residencial”.

Ainda, o artigo 147, inciso IX apresenta como estratégia de ordenamento territorial da localidade a implementação de terminais hidroviários.

A terminologia *Orla* se apresentou associada com maior frequência aos planos de “requalificação” realizado nos últimos anos em Salvador - mais precisamente, desde 2013 – pelas instâncias municipais e estadual do aparelho do Estado. Tais iniciativas de reformulação da região litorânea remontam ao Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima, mais conhecido como Projeto Orla. Em 2001, o Governo Federal propõe esse instrumento concebido à luz do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (Lei Federal nº 7.661/1988)⁹⁴. Segundo Eron Souza (2017), essa empreitada busca compatibilizar as políticas ambiental, patrimonial e urbana no trato dos espaços litorâneos através da atuação e a articulação de diferentes atores do setor público e privado na gestão integrada da orla⁹⁵. Valendo-se do pacto federativo entre as esferas de governo, a execução das ações do plano é centralizada à nível municipal, de acordo com as diretrizes determinadas nas instâncias federais e estadual, e pactuados localmente⁹⁶. Souza (2017) indica que em 2007, a Prefeitura Municipal de Salvador, sob a gestão de João Henrique Carneiro (2005-2013), pactua com o Projeto Orla, mas não concretizou sua adesão. Entre os empecilhos para a efetivação plena do acordo, o Plano Municipal de Gerenciamento Costeiro não foi aprovado pela câmara de vereadores e permanece até hoje com a pauta paralisada. Assim, as intervenções no litoral ocorrem em descompasso com a política nacional, além de se realizar de forma fragmentada, isto é, desconsiderando toda a extensão da costa e as problemáticas existentes.

Se tomamos a minuta da Lei do Zoneamento Ecológico Econômico Costeiro do Município de Salvador, a *praia* é definida, em seu artigo 8º, inciso XXXIX, enquanto “área periodicamente coberta e descoberta pelas águas, acrescida da faixa subsequente de material detrítico, tal como areias, cascalhos, seixos e pedregulhos até o limite onde se

⁹⁴ A instituição deste plano segue os princípios de descentralização executiva e da ação cooperada entre os níveis de governo e busca refletir o compromisso do Estado com o planejamento integrado e a gestão dos recursos costeiros, visando ordenar a ocupação dos espaços litorâneos no território nacional. Cf. SOUZA, Eron Bispo de. **Planejamento e gestão da Orla Marítima de Salvador-Bahia**. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2017, p. 104.

⁹⁵ Cf. *ibid.*, p. 111.

⁹⁶ Cf. *ibid.*, p. 112.

inicie a vegetação natural, ou, em sua ausência, onde comece um outro ecossistema ou área construída”⁹⁷.

Já Luiz Antônio de Souza (2014) apresenta a seguinte definição: “A praia era e é um espaço vinculado às atividades realizadas da economia do mar, ponto de entrada e saída, articulação e conexão através dos portos com outros espaços”⁹⁸. Mesmo indicando a perspectiva relacional, no senso comum impera a definição mais limitadora, isto é, associada à região de banco de areia e água salgada onde são realizadas atividades da cultura de banho de mar e de sol.

Eustógio Wanderley Correia Dantas indica a praia enquanto uma construção sociocultural ocidental⁹⁹. Para Antônio Risério, é um projeto elitista com cerca de um século de existência no litoral brasileiro¹⁰⁰, apesar de que, até meados do século XIX, nossas elites construía “seus sobrados de costas para o mar, não frequentavam a orla para se banhar. Os pobres é que iam à maré”¹⁰¹. Souza¹⁰² recupera diversas nuances desta construção: de espaços com fins medicinais (banhos de mar para tratamentos terapêuticos), a praia ganha outros sentidos com a funcionalização e a mercantilização do tempo livre (o ócio se transformando em férias), ordenando o espaço voltado para o lazer e o turismo, sobretudo a partir do século XX, “frequentado pelo conjunto da sociedade, ainda que com as diversas classes sociais guardando distâncias e distinções entre si”¹⁰³.

Interessa-nos pesquisar as relações da cidade com o mar para além das dinâmicas explicitadas anteriormente. Nesse sentido, não utilizamos a terminologia praia, sem negar as relevâncias (sobretudo econômicas e sociais) das atividades ali exercidas. Deste modo, o mar surge como uma terminologia que abrange uma maior complexidade, sobretudo se

⁹⁷ SALVADOR. Prefeitura Municipal. Minuta da Lei do Zoneamento Ecológico Econômico Costeiro do Município de Salvador. 2016. Disponível em: < <http://www.gerenciamentocosteiro.salvador.ba.gov.br/>>. Acesso em: 30 out. 2020.

⁹⁸ SOUZA, 2017, p. 79.

⁹⁹ Cf. DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **Maritimidade nos trópicos**: por uma geografia do litoral. Fortaleza: UFC, 2009, p. 17.

¹⁰⁰ Cf. RISÉRIO, Antonio. **Uma história da Cidade da Bahia**. 2. ed. Rio de Janeiro: Versal, 2004. p. 474; 479. Também em AZEVEDO, 2016.

¹⁰¹ RISÉRIO, op. cit., p. 475.

¹⁰² Sobretudo na parte 2 (“A Produção do Espaço de Litoral para o Turismo”) de SOUZA (2014).

¹⁰³ RISÉRIO, op. cit., p. 483.

considerarmos as práticas sociais históricas realizadas no litoral, isto é, a pesca, a mariscagem e a navegação – aquilo que Risério apresenta enquanto as heranças históricas:

Negros e mestiços pobres herdaram, aqui, a antiga intimidade ameríndia com o litoral. Anchieta: os índios “são... como peixes no mar”. (...) Escravos e libertos pobres também pescavam e mariscavam para sobreviver, o que, inevitavelmente, se traduzia em intimidade com a beira do mar.¹⁰⁴

Enquanto as terminologias dos instrumentos normativos são definidas por marcações físicas muito específicas (que, sinteticamente, podemos dizer que se delimita até o limite ou até o encontro com algo diferente), o mar aparece enquanto uma manifestação em aberto; indefinida. O mar se apresenta não somente como meio de sustentação, mas enquanto sujeito, sobretudo se olharmos para as dinâmicas, práticas e sociabilidades que ali são realizadas. Estes aspectos apontam para campos simbólicos que extrapolam a definição ordenadora das demais terminologias possuem. As distinções marcadas não parecem, portanto, tão profícuas, uma vez que, conforme enunciado anteriormente, existe uma construção relacional entre o mar e a cidade, que toma forma na zona limiar.

Afinal de contas, não haveria algo de mar na cidade? A perspectiva relacional nos permite analisar os processos implicados, que “não ocorrem no vácuo, mas engendram-se pela ação da temporalidade que é ininterrupta e promove modificações irreversíveis nos estados das coisas”¹⁰⁵. Enquanto categoria,

essa lógica processual de compreensão das dinâmicas relacionais contradiz as ideias de origem (...) tão impróprias à compreensão de sistemas complexos não-lineares, como o são a própria vida, a construção da história e a produção de ideias¹⁰⁶.

Em Salvador, o mar se revela enquanto elemento constituinte da condição urbana. Ao olharmos para Salvador até meados do século XX, vemos uma cidade que se estruturou em torno do dinâmica do espaço portuário. Isso se dá, em parte, por conta da sua origem a partir do mar, mas também pela sua condição como uma cidade mercantil desde o século

¹⁰⁴ Ibid., 475.

¹⁰⁵ BRITTO; JACQUES, 2012, p. 147.

¹⁰⁶ Ibid., p. 147.

XVII¹⁰⁷ até século XX. Durante séculos, a produção da monocultura do açúcar chegava pelos caminhos fluviais do Recôncavo¹⁰⁸ e era exportada na região portuária da cidade¹⁰⁹, onde também recebia produtos e pessoas de diversas partes do mundo.

Salvador foi narrada por estrangeiros, cronistas e artistas pela sua paisagem marcada pela presença de embarcações de diversos portes que ancoravam na Baía de Todos os Santos. Odorico Tavares¹¹⁰, na crônica “Itinerários das Feiras”¹¹¹, apresenta um relato profícuo para construir essa imagem:

Olhe, das ladeiras da cidade alta, o formigueiro à beira da enseada. Os barcos chegando, e saindo. Outros encostados ali perto, como que enterrados na areia, aguardando a alta da maré. De onde vieram? O que trouxeram? Que caminhos percorreram? Que produtos carregam? São os saveiros que vêm de todas as partes do Recôncavo. Trazem os mais variados produtos da terra baiana; bananas em cachos semiverdes, laranjas, cerâmica, aipim, os quiabos para os mais coloridos carurus, a pimenta malagueta de fascinantes efeitos; cana-de-açúcar de Santo Amaro; abóboras, tomates e pimentões; monte de verduras junto aos garrafões de dendê de todas as comidas; até as

¹⁰⁷ Cf. SAMPAIO, Antônio Heliodório Lima. **Formas urbanas: cidade real & cidade ideal** contribuição ao estudo urbanístico de Salvador. Salvador: Quarteto/PPGAU-FAUFBA, 2015.

¹⁰⁸ Destaca-se o incentivo estatal ao transporte fluvial na Bahia durante o século XIX: “A ajuda mais preciosa para o desenvolvimento de todos esses portos [do Recôncavo] foi trazida pela criação de um imposto dito de transporte terrestre, imposto suplementar sobre todas as caixas de açúcar transportadas por terra! Assim, a mesma caixa vinda de um engenho afastado de Salvador, mas próximo a um porto de embarque, pagava menos imposto que aquela transportada por terra, de muito perto da cidade: para o açúcar, a via fluvial-marítima era mais rápida e sempre mais econômica”. MATTOSO, Kátia M. de Queirós. **Bahia, século XIX: uma Província no Império**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992, p. 60.

¹⁰⁹ Pinho (2016) indica que, na segunda metade do século XIX, a área portuária se estendia da Gamboa a Itapagipe (ibid., p. 133), com vários ancoradouros ao longo da extensão litorânea. Contudo, é comum a região ser reportada somente pela porção abrangida pelo bairro Comércio devido às obras de ampliação de realizadas nesta localidade no início do século XX.

¹¹⁰ Jornalista pernambucano, radicado na Bahia, que escreve sobre aspectos sociais, econômicos e políticos da Bahia na primeira metade do século XX.

¹¹¹ A edição com a qual trabalhamos não menciona a data de publicação ou da edição. Contudo, de acordo com Vasconcelos (2016, p. 399), a primeira edição deste livro é publicada em 1951. Como não obtivemos ainda acesso à esta, não é possível verificar por ora se os textos se mantiveram íntegros. Faço esta menção a fim de localizar preliminarmente o texto.

gaiolas de pássaros que não sabemos se cantam, até o louro imponente e malicioso no seu alto poleiro¹¹².

Estas embarcações eram guiadas por sujeitos associados à saberes e *situações* diversas – carpintaria naval, navegação, pescaria. Esses modos de vida sofrem um golpe duplo em prol das mudanças nas formas de circulação das mercadorias: o já mencionado desenvolvimento da malha rodoviária¹¹³, mas também através da proibição das embarcações na região portuária desde 1973¹¹⁴.

Por meio das mudanças estruturais realizadas no espaço urbano soteropolitano, sobretudo desde a segunda metade do século XX, a cidade se interioriza, ou melhor, expande a sua malha urbana em direção à orla Atlântica e ao litoral norte. O espaço marítimo “perde” a sua vocação portuária com o rodoviarismo desenvolvimentista pós-1964¹¹⁵, onde o abastecimento da cidade, realizado anteriormente pelo mar, passa a ser empreendido nas rodovias.

A princípio, nos parece que os “antigos ‘gêneros da vida’ caem no folclore”¹¹⁶. Comumente, a vida junto ao mar, associada às atividades tradicionais de pesca, mariscagem e navegação, são tratados como práticas de um passado distante. Contudo, ao analisarmos a cidade no presente, observamos que tais práticas são contemporâneas ao nosso tempo. Persistentes, essas *práticas marítimas* perseveram e disputam a produção do espaço urbano, sobretudo se pensarmos e analisarmos os projetos desenvolvidos para as regiões litorâneas da cidade.

Salvador, analisada em torno da relação entre mar e cidade, se apresenta enquanto espaço potente para trazer contribuições à questão urbana — não somente na atualidade, mas

¹¹² TAVARES, Odorico. **Bahia**: imagens da terra e do povo. Rio de Janeiro: Tecnoprint (Brasileira de ouro), s.d. [1951], p. 88.

¹¹³ Tratamos sobre o aumento da malha rodoviária desde meados do século XX no subcapítulo “do desenvolvimento pensamento global para o desenvolvimento da estrutura rodoviária” de “rampas” em LISIAK (2017).

¹¹⁴ Cf. AGOSTINHO, 2011, p.112 apud PASSOS, Antonio Marcos de O. **Bordejos, Tensão e Resistência**: A Patrimonialização do Saveiro Sombra da Lua. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal da Bahia, Programa de Pós-Graduação em Antropologia. Salvador: 2014, p. 12.

¹¹⁵ Cf. SAMPAIO, 2015, p. 102.

¹¹⁶ LEFEBVRE, 2008 [1968], p. 18.

também sob uma perspectiva histórica. A primeira capital do Brasil apresenta, enquanto complexa aglomeração humana que é a cidade, diversas dinâmicas e relações que conformam o espaço urbano no cotidiano, sedimentando fragmentos no corpo material e histórico da cidade. Os projetos urbanos desenvolvidos no litoral são desenvolvidos em prol da lógica capitalista, que privilegia determinados usos em detrimento dos demais. Hoje, esse foco tem ficado cada vez mais nítido quando obras públicas são executadas para ordenar os espaços públicos litorâneos voltados tanto aos interesses do mercado imobiliário quanto em prol da cultura de banho de mar e sol, além do *cervejismo* – terminologia que Souza¹¹⁷ cunha para descrever a adaptação dos espaços em prol das barracas de praia e demais equipamentos que proporcionem o consumo de alimentos e de bebidas (sobretudo alcólicas) à beira mar.

¹¹⁷ SOUZA, op. cit., p. 351.

4

Modos de fazer uma pesquisa urbana

Método é desvio [caminho não direto].

Walter Benjamin¹

Ousar pensar devagar, por desvio, sem pressupor a necessidade de um resultado ao qual levaria uma linha reta.

Jeanne Marie Gagnebin²

A partir de uma perspectiva exploratória experimental³, almeja-se mobilizar procedimentos que desestabilizam certezas cristalizadas e abram para novas compreensões sobre a condição urbana na cidade de Salvador. Entende-se que, para isso, é necessário construir por vezes caminhos desviantes⁴. Isso não indica, contudo, a elaboração de uma pesquisa sustentada na pura empiria. Desenvolveu-se procedimentos metodológicos⁵ de modo a explorar questão de pesquisa, alinhado com o tempo disponível para a sua operacionalização, conforme apresentaremos ao longo deste capítulo. Afinal de contas, para analisar a complexidade urbana, é necessário aceitar “a impossibilidade de um só método, um só caminho, e também explorar uma multiplicidade metodológica e temática”⁶.

¹ BENJAMIN, Walter. **Origem do drama trágico alemão**. Edição e tradução de João Barrento. 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2013, p. 16

² GAGNEBIN, Jeanne Marie. Limiar: entre a vida e a morte [2010]. In: **Limiar, aura e rememoração**: Ensaio sobre Walter Benjamin. São Paulo: Editora 34, 2014, p. 40.

³ Essa postura metodológica é abordada dentro do grupo de pesquisa Laboratório Urbano, onde tive a oportunidade de participar enquanto bolsista de iniciação científica durante a graduação. Os métodos mobilizados são pensados enquanto procedimentos que multiplicam os caminhos possíveis de uma pesquisa, a fim de abrir o campo de conhecimento do urbanismo para uma pluralidade de possibilidades e desvios (JACQUES; DRUMMOND, 2015, p. 25). Ainda, o viés experimental se aproxima, conforme Lima (2015, p. 168) indica, do risco e da incerteza de uma ação, e não da prática laboratorial científica, com normas e regras a serem seguidas e resultados a serem alcançados.

⁴ “O que são desvios para outros, são para mim os dados que determinam a minha rota” [N 1,2] (BENJAMIN, 2018b, p. 757).

⁵ Cf. CERTEAU, Michel de. **A escrita da história**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1982 [1975]. Fazemos referência à construção que o historiador francês Michel de Certeau desenvolve ao abordar a escrita historiográfica. Nesse sentido, entendemos os procedimentos metodológicos enquanto as ações empregadas em uma pesquisa de modo a desenvolver os modos de compreensão, isto é, realizar a(s) análise(s) da questão a qual se propõe investigar.

⁶ JACQUES, Paola Berenstein; DRUMMOND, Washington. Caleidoscópio: processo pesquisa. In: In: JACQUES, Paola Berenstein; BRITTO, Fabiana Dultra; DRUMMOND, Washington (org.). **Experiências metodológicas para compreensão da complexidade da cidade contemporânea**: I. Experiência apreensão urbanismo. Salvador: Edufba, 2015, p. 13

A fim de desenvolver uma escrita reflexiva e crítica sobre a produção do espaço em Salvador, aportamos ferramentas de outros campos epistemológicos para além da Arquitetura e do Urbanismo. Pensando o espaço, categoria partilhada com o campo da Geografia, enquanto resultado de uma série de ações (técnicas) realizadas pelos vários agentes implicados, nos aproximamos da História para refletir os discursos e narrativas registrados nos territórios urbanos. Ainda, a Antropologia (sobretudo a etnografia) e a Sociologia nos apresenta aportes para o desenvolvimento da pesquisa de campo de modo a apreender a cidade de Salvador.

Valendo-se do horizonte filosófico desenvolvido por Walter Benjamin, analisa-se o tempo do *agora*, isto é, o presente articulado com os diferentes tempos, observando as relações que os diversos elementos compõem entre si - sobretudo, aqueles relativos à produção espaço urbano. Esta composição é movente tal como imagens formadas dentro de um caleidoscópio, onde os arranjos são sempre provisórios. Conforme se manipula o objeto ou se modifica o ponto de observação, arranjos diferentes se constroem e reconstroem por meio do movimento dos fragmentos que o compõe. Entendemos que as articulações aqui presentes respondem a análise de uma (ou mais) posição(ões) dessa caixa de espelhos, e que muitas outras análises são possíveis a depender das movimentações que se façam - seja do caleidoscópio, seja daquele(s) que o manipula(m).

A pesquisa se desenvolveu por meio de três formas de cotejo de dados: a pesquisa de campo no espaço urbano; a investigação em acervos institucionais e, por fim, análise de informações em literatura existente (publicações de um modo geral). A primeira visa obter dados para subsidiar uma escrita crítica com base nos dados obtidos na cidade atual, onde a *caminhada*, a *permanência* e a *interlocução* são os procedimentos operacionalizados para apreender as dinâmicas, relações sociais e práticas realizadas na cidade. Assim, foi possível desestabilizar algumas certezas e noções que tínhamos sobre os territórios frequentados, sobretudo no que tange aos discursos que os narram enquanto locais precários, ilegais e informais. Para isso, foi necessário se colocar aberto ao sensível e se deixar contaminar por aquilo que a cidade apresenta, em todo o seu grau de complexidade. A pesquisa de campo, articulando os três procedimentos citado, revelou um espaço urbano que se constrói cotidianamente, entre outros dinâmicas e relações, através de práticas marítimas.

Em paralelo, fez-se um levantamento de documentos em acervos institucionais onde se buscou registros dos projetos urbanos nos bairros da Boa Viagem e Monte Serrat, uma vez que não foram encontrados, até então, nos bancos dos acervos, material focado em Pedra Furada - cuja questão será desenvolvida no subcapítulo a seguir. Por fim, temos a análise das publicações, que consiste na revisão de uma escolha bibliográfica, mas também no levantamento sobre

Pedra Furada nos veículos de imprensa desde o início do século XXI, a fim de verificar como a obra da pista de borda realizada na localidade foi abordada. Contamos também com a análise de algumas divulgações (postagens) em redes sociais, sobretudo no que tange à demolição da ponte do Crush, cujo fenômeno será explorado no capítulo “Aterro”. Como indicado na apresentação desta dissertação, esta pesquisa foi escrita e em parte desenvolvida com o corpo distante de Salvador. Portanto, alguns dados foram cotejados com as ferramentas disponíveis para superar a distância física. Nesse sentido, plataformas como as redes sociais e o banco digital dos acervos institucionais foram de fundamental importância.

Para avançar na discussão, desenvolvemos primeiramente algumas reflexões em torno da história no que diz respeito à sua dimensão ética e política, sobretudo no que tange à circulação de ideias, os documentos cotejados para operar uma escrita histórica, além de desenvolver reflexões sobre formas de articular esse material de forma crítica. Através do pensamento de Walter Benjamin, ponderamos sobre os fatos que se tornam objetos da História – quais noções se encontram nesses registros e em suas narrações? Quais fatos são vinculados? E os outros, onde estariam?

Posteriormente, apresentarmos os procedimentos metodológicos, trataremos cada um individualmente. Comentamos as escolhas da revisão bibliográfica e, em seguida, apresentamos considerações sobre os documentos acessados e levantados nos acervos institucionais. Por fim, refletimos sobre a pesquisa de campo e as contribuições que esta frente de trabalho trouxe para a pesquisa.

4.1. Aproximações teórico-conceituais: como pensar a história?

A cidade no presente é o objeto de observação e análise deste trabalho, mas não somente. A atualidade se articula com o passado e com o futuro, conforme Walter Benjamin (2018_a) nos permite refletir a partir do seu pensamento. Por meio desse horizonte filosófico⁷, o qual visa nada menos que uma nova compreensão da história humana⁸, propomos colocar os discursos “deterministas” em choque com outras narrativas, de modo a refletir sobre as localidades

⁷ No pensamento de Walter Benjamin, “a expressão ‘filosofia da história’ pode induzir a erro. Não há, em Benjamin, um sistema filosófico: toda sua reflexão toma a forma do ensaio ou fragmento — quando não se trata da citação pura e simples, com passagens retiradas de contexto e colocadas a serviço de sua própria dinâmica. Qualquer tentativa de sistematização é, portanto, problemática e incerta”. LOWY, Michael. A filosofia da história de Walter Benjamin. *Estudos avançados*, São Paulo, v. 16, n. 45, p. 199-206, Aug. 2002, p. 199.

⁸ Cf. *ibid.*, p. 199.

investigadas e a questão da produção do espaço. De um lado, temos o senso comum, cujos discursos apresentam os espaços urbanos de forma hermética, conclusiva, cristalizada. De outro lado, somos atravessados pelo inusitado; tomados de surpresa pelas dinâmicas que se realizam no cotidiano. Talvez essas duas frentes não existam de forma tão dual. Determinados aspectos que emergem no senso comum se confirmam no cotidiano; por vezes, o dia a dia ainda nos revela informações para além dos discursos postos. Ponderamos, então, em que medida uma pesquisa de corpo presente no território confirma ou desmonta o senso comum. Também, entrando no recorte espacial (no caso, Pedra Furada e o seu entorno), o que consistiria esse senso comum? Até que ponto estas falas coincidem com a realidade? Existe algo para além destas? O que seriam?

Buscamos, então, evidenciar narrativas sobre o urbano que emergem das mais diversas fontes, tais como documentos acessados em acervos institucionais, dados obtidos no trabalho de campo e também publicações vinculadas nas redes sociais. Para tal, mobiliza-se uma postura experimental e exploratória, onde procuramos estabelecer diálogo entre empiria e teoria. Articulando contribuições de diversos documentos, iconografias e interlocuções, buscamos elaborar um texto crítico sobre o urbano, valendo-se de “uma nova interpretação, o exercício de métodos novos, a elaboração de outras pertinências, um deslocamento da definição e do uso do documento, um modo de organização característico, etc.”⁹.

Aproximando-se das teses benjaminianas presentes no texto “Sobre o conceito da história”¹⁰, somos levados a refletir sobre os acontecimentos que se tornam objeto da história (uma vez que estão representados, contados, registrados) e aqueles que sequer são narrados. De fato, os eventos “negligenciados” se encontram registrados enquanto violências e opressões contra tudo que não condiz à ordem e às normas do desenvolvimentismo moderno. Esse material, que apresenta o progresso da história, tem em seu bojo o registro da barbárie. O progresso se encontra sustentado pelo repertório técnico e econômico capitalista e, portanto, associado à perspectiva da classe dominante, que, para Benjamin, é o vencedor da história. Na ótica do vencido, o progresso é a sua derrota posto que os seus modos de vida são desarticulados em prol do desenvolvimento. É, portanto, a sua catástrofe, uma tempestade que “incessantemente acumula ruínas sobre ruínas e lhes lança aos pés”¹¹.

⁹ CERTEAU, op cit., p. 71.

¹⁰ BENJAMIN, Walter. Sobre o conceito da história [1940]. In: **O anjo da história**. 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2018a.

¹¹ *ibid.*, p. 14.

A perspectiva histórica hegemônica se constrói pelos registros dos acontecimentos associados aos detentores do poder, que conduzem um cortejo triunfal sobre os corpos prostrados ao chão, carregando os bens culturais como espólios, de modo que “não há documento de cultura que não seja documento de barbárie”¹². Contudo, Benjamin nos convida a analisar os acontecimentos mais atentamente, pois “não é a voz a que damos ouvidos um eco de outras já silenciadas”¹³?

Segundo o autor, urge, para aqueles que tomam para si o papel de contar a história, a tarefa de escova-la à contrapelo¹⁴. Considerando que não existe neutralidade na escrita da história, sobretudo na posição de quem a escreve¹⁵, devemos pensa-la para além dos documentos que narram os feitos dos “grandes gênios”, investigando os acontecimentos a partir daqueles muitos que serviram anonimamente, “porque ela [a cultura] deve a sua existência não apenas ao esforço dos grandes gênios que a criaram, mas também à escravidão anônima dos seus contemporâneos”¹⁶.

Com base nos escritos desenvolvidos pelo cineasta italiano Pier Paolo Pasolini sobre a cultura popular napolitana, o filósofo e historiador da arte francês Georges Didi-Huberman apresenta o ensaio no qual mobiliza um raciocínio relacional entre os *vaga-lumes* e o *desaparecimento* destes. Tais imagens fazem alusão, respectivamente, às dinâmicas engendradas pelas manifestações populares e ao seu “desaparecimento” por meio das operações totalitárias. Em 1941, Pasolini coloca em contraste o terror sustentando dentro do regime político fascista de Benedito Mussolini na Itália (1922 a 1943) e a potência da cultura popular napolitana (inocente, alegre, viril, sensual). A realização da cultura napolitana se manifesta tal como os lampejos da dança de acasalamento entre dois (ou mais) vagalumes, onde a “política se encarnaria nos corpos, nos gestos e nos desejos de cada um”¹⁷. Posteriormente, em 1975, Pasolini escreve que os vagalumes, “esses sinais humanos da inocência”¹⁸, que brilhavam na noite escura do regime fascista, desapareceram devido ao fortalecimento da lógica capitalista. Esses dois ensaios, escritos em momentos distintos, apontam mutuamente para o “genocídio cultural”, devido ao

¹² Ibid., p. 13.

¹³ Ibid., p. 10.

¹⁴ ibid., 13.

¹⁵ Cf. PEREIRA, 2013, p. 17.

¹⁶ BENJAMIN, op cit., p. 13.

¹⁷ DIDI-HUBERMAN, 2011 [2009], p. 24-25.

¹⁸ Ibid., p. 26.

desmonte de “os valores, as almas, as linguagens, os gestos, os corpos do povo”¹⁹ em prol da “assimilação (total) ao modo e à qualidade de vida burguesa”²⁰. O regime democrata-cristão dos anos 1970 na Itália era, para Pasolini, uma continuação do desmonte da cultura popular realizada pelo fascismo – e ambos tinham “por alvo os valores, as almas, as linguagens, os gestos, os corpos do povo”²¹. Porém, com o fortalecimento do capitalismo, os modos de vida populares, os corpos e os seus desejos, são injetados nos circuitos de consumo de forma que a própria a cultura²² é meio por onde prosperam as formas da barbárie, ou seja, por onde se operacionaliza o dismantelo da vida popular.

Diante de uma perspectiva apocalíptica, na qual Pasolini discorre sobre o desaparecimento das diferentes maneiras de vidas (por meio das operações que estimulam o poder de consumo em detrimento das práticas sociais populares), Didi-Huberman clama por um outro modo de “ver os tempos”. De acordo com o filósofo francês, o próprio Pasolini mostra, em sua produção artística e intelectual, “o poder específico das culturas populares, para reconhecer nelas uma verdadeira capacidade de resistência histórica, logo, política, em sua vocação antropológica para a **sobrevivência**”²³. As diversas formas de manifestações de vida, especialmente aquelas em vias de apagamento, persistem e sobrevivem através do movimento, das tentativas e dos escapes — desaparecendo e reaparecendo, tal como os lampejos dos vagalumes. Desta forma, Didi-Huberman traz para o espectador, aquele que observa os insetos luminosos, a agência da invisibilidade e, conseqüentemente, da visibilidade. Por isso, propõe um novo olhar para além do desmonte e da destruição; um olhar que se construa em movimento junto com os vagalumes:

Mas como os vaga-lumes desapareceram ou “redesapareceram”? É somente aos nossos olhos que “desapareceram pura e simplesmente”. Seria bem mais justo dizer que eles “se vão”, pura e simplesmente. Que eles “desaparecem” apenas na medida em que o espectador renuncia a segui-

¹⁹ PASOLINI apud *ibid.*, p. 29.

²⁰ *Ibid.*, p. 29.

²¹ *Ibid.*, p. 29.

²² Lefebvre corrobora com este aspecto, dizendo que “até esse momento [1968], a cultura se dissolve, tornando-se objeto de consumo, ocasião para o lucro, produção para o mercado”. (LEFEBVRE, *op. cit.*, p. 79). Nessa esteira, não podemos deixar de citar a teoria crítica desenvolvida por Guy Debord no livro “A sociedade do espetáculo”, publicado em 1967, onde o filósofo francês desenvolve em 221 teses como as condições da sociedade moderna se engendram para a produção do espetáculo enquanto valor de troca, ou seja, enquanto mercadoria. Esse modelo é o sentido da prática total de uma formação econômico-social capitalista que direciona a vida para o consumo e em negação à vida, sobretudo a social. Cf. DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997 [1967].

²³ DIDI-HUBERMAN, *op. cit.*, p. 32-33, grifo nosso.

los. Eles desaparecem de sua vista porque o espectador fica no seu lugar que não é mais o melhor lugar para vê-los²⁴.

De fato, os discursos do progresso moderno, denunciados por Benjamin, legitimam as políticas institucionais que desarticulam e (ou) apagam manifestações sociais e culturais existentes nos espaços urbanos. Práticas populares, que alimentam e constituem nossa história, sofrem investidas de invisibilização e (ou) supressão em prol de interesses privados da classe dominante, que transformam os espaços públicos em meios de acumulação de capital pela via da privatização e espetacularização²⁵. A “história dos vencedores”, associada ao historicismo, apresentam os acontecimentos sob à ótica da elite socioeconômica²⁶. Lowy nos esclarece:

O historicismo se identifica empaticamente (*Einfühlung*) com as classes dominantes. Ele vê a história como uma sucessão gloriosa de altos fatos políticos e militares. Fazendo o elogio dos dirigentes e prestando-lhes homenagem, confere-lhes o estatuto de "herdeiros" da história passada. Em outros termos, participa — como essas pessoas que levantam a coroa de louros acima da cabeça do vencedor — de um "cortejo triunfal em que os senhores de hoje caminham por sobre o corpo dos vencidos" (Tese VII).²⁷

Benjamin, ao criticar essa perspectiva, recusa as ilusões do progresso e a sua sustentação na ideologia moderna. Ainda, o filósofo alemão caminha para a atualização da concepção da história por meio de um desvio crítico pelo passado em direção a outro futuro possível²⁸. Por essa via, entende-se o tempo na cidade a partir de sua diversidade, confluência e coexistências, isto é, por meio das *heterocronias urbanas*, que

seriam essas coexistências de tempos distintos na cidade, coexistências não pacificadas, que causam estranhamento, conflitos, choques. Seriam como descompassos, arritmias, um tipo de furo ou rasgo que abre um tempo dentro do outro, que cria uma brecha ou desvio temporal, onde temporalidades múltiplas podem emergir; um tipo de solução ou tropeço

²⁴ Ibid., p. 47, grifo nosso.

²⁵ Cf. JACQUES; DRUMMOND, op. cit., p. 16.

²⁶ “(...) o objeto de empatia do historiador de orientação historicista (...) é, inegavelmente, só uma: o vencedor” (BENJAMIN, op cit., p. 12).

²⁷ LOWY, op. cit., p. 203.

²⁸ Cf. JACQUES, 2020, p. 27-28.

que rechaça qualquer lógica temporal positivista, linear ou teológica: montagens de tempos heterogêneos.²⁹

Afinal de contas, “a cidade é soma de memórias, algumas feitas história: aquelas que se constroem como narrativas compartilhadas, como memórias coletivas”³⁰. Estas memórias não se encontram somente nas representações imagéticas da cidade, mas também inscritas nos corpos daqueles que a experimentam³¹. Os múltiplos tempos que coexistem na cidade se manifestam em “materiais” diversos, entre os quais indicamos primeiramente aqueles associados às práticas, ou seja, as ações do corpo no espaço. No caso da relação entre mar e cidade, temos o lançar da rede, navegar à remo e à vela, limpar peixe, costurar a rede, limpar e manter o barco, etc. como essas associações entre corpo e ação, cujo engendramento carrega múltiplas temporalidades.

Por intermédio do *movimento*, isto é, através da relação entre corpo e espaço no tempo, Britto e Jacques (2012) propõem refletir a relação entre corpo e cidade, entendendo que estes se configuram dialeticamente, pois “além dos corpos ficarem inscritos nas cidades, as cidades também ficam inscritas e configuram os nossos corpos”³². Os projetos e planos urbanos que se realizam materialmente na cidade são desenvolvidos por profissionais que, subsidiados pelas normas e noções universais³³, esterilizam a diversidade do espaço público. Todavia, as práticas sobre o espaço podem apontar para outros entendimentos do urbano, sobretudo se estas escapam a função programática do espaço presente nas determinações normativas, ou seja, se

²⁹ JACQUES et al., op. cit., p. 298.

³⁰ PEREIRA, op. cit., p. 16.

³¹ Cf. BRITTO; JACQUES, op. cit., p. 145.

³² BRITTO; JACQUES, op. cit., p. 144.

³³ Nessa perspectiva, aludimos à noção do homem universal desenvolvida dentro do movimento moderno na Arquitetura e Urbanismo por meio de Le Corbusier: “Le Corbusier, figura alçada pela historiografia como o ‘inquestionável’ porta-voz de um urbanismo do movimento moderno, numa das primeiras orações do seu livro *Urbanismo*, nos aponta que ‘a cidade é um instrumento de trabalho e para tanto, para a conservação e reprodução das vidas e dos bens no meio urbano, se faz necessária a constituição reductiva e racionalizada de um homem-tipo: um corpo saudável, ativo, útil e produtor’” (ALMEIDA JUNIOR, 2017, p. 54). Esse homem-tipo seria representado pela figura do Modulor, um sistema de medidas padrão a ser utilizado para o desenvolvimento da arquitetura moderna. Contudo, “o corpo humano desenhado sobre os princípios geométricos do retângulo áureo, é normatizado e generalizado em uma figura masculina de 1,83m, muito mais alto inclusive que a média da época. Le Corbusier ao instituir seu padrão de homem moderno acaba por invisibilizar a heterogeneidade de outros biotipos possíveis para as cidades e seus espaços” (ibid., p. 55).

desobedecem e invertem a objetividade das regras da vida urbana³⁴. A subversão dos usos, as apropriações criativas da materialidade apontam não somente para possíveis atualizações do (e sobre o) espaço, mas também revelam aspectos das relações e dinâmicas sociais existentes na cidade. Para apreendê-los, é necessário observar aquilo que se manifesta no cotidiano que, por vezes, é “muito pequeno, o detalhe, o sintoma que emerge no gesto aparentemente insignificante”³⁵.

A socióloga Ana Clara Torres Ribeiro anuncia o complexo desafio que o pesquisador enfrenta ao analisar as dinâmicas urbanas e sociais na atualidade, posto que se faz necessário realizar um movimento duplo: de um lado, lidar com as entradas analíticas³⁶ referenciadas à estrutura econômica (que se manifestam no fenômeno de globalização, reestruturação produtiva e urbana) e política (crise da democracia e crescimento neoliberal). Do outro, olhar para esta escala menor, onde o cotidiano revela as especificidades do território a partir da sociabilidade. No ínfimo, revelam-se os sentidos atribuídos ao afeto e à solidariedade pelos diversos grupos sociais que ocupam e produzem, das mais diferentes maneiras, o espaço urbano. No cotidiano, emergem as estratégias e táticas de sobrevivência das identidades sociais que, com seus valores culturais e analisados em conjunto com as barbáries engendradas pelo neoliberalismo, indicam um “núcleo comum de questões relativas à dinâmica das forças instituintes e à continuidade da vida urbana”³⁷.

É, portanto, no cotidiano que se vislumbra os aspectos urbanos para a construção da reflexão crítica, pois é onde se manifesta o “correto enquadramento espaço-temporal da **ação que resiste à destruição dos valores e das práticas que garantem a reprodução social**”³⁸. É na percepção sensível do tempo ordinário que se evidencia a complexidade do urbano, de realidades híbridas e relacionadas entre si - em maior ou menor escala e intensidade.

Ademais, é na apreensão do cotidiano que se vislumbra a disputa entre as distintas escalas – macro e micro. A primeira, mobilizando a produção do espaço através das instituições de

³⁴ Cf. VELLOSO, Rita et al. Fazer por constelações. In: JACQUES, Paola Berenstein; PEREIRA, Margareth da Silva. **Nebulosas do pensamento urbanístico**: tomo II - modos de fazer. Salvador, EDUFBA, 2019, p. 229.

³⁵ RIBEIRO, Ana Clara Torres. Sociabilidade, hoje: leitura da experiência urbana. **Cadernos CRH**, Salvador, v. 18, n. 45, p.411-422, set./dez. 2005, p. 415.

³⁶ As contribuições que esses elementos trazem permitem ao pesquisador “reconhecer a influência do pensamento utilitarista e pragmática no tratamento do tecido social” (ibid., p. 411).

³⁷ Ibid., p. 416.

³⁸ Ibid., p. 412, grifo nosso.

poder, por vezes desarticula as pequenas manifestações da vida pública. A escala menor se mobiliza, por vezes enfrenta e resiste aos desmontes. Em outras, subordina-se às formas primárias de controle social.

Os diversos tempos da cidade se manifestam também nos espaços pelo engendramento de técnicas, realizadas pelos corpos - direta ou indiretamente (ou seja, subsidiado por uma ferramenta ou máquina) - durante um tempo específico, imprimindo resultado em outros corpos e (ou) materialidades, cuja duração varia conforme a ação empregada e a estrutura existente do material e (ou) corpo. Nesta perspectiva, as diversas camadas de tempo da cidade podem ser entendidas e analisadas a partir do aspecto material. Em cada materialidade, existem substratos de ações que a transformaram, por vezes, acumulando; em outras, suprimindo as sedimentações existentes.

Pela perspectiva do geógrafo Milton Santos, “as técnicas são um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço”³⁹. Considerando as técnicas para além da sua dimensão e inserção nas forças produtivas, entendemos, portanto, que os documentos da burocracia institucional (projetos, relatórios, legislações) incorporam a esfera técnica. É, contudo, possível aproximar essas diferentes técnicas (seja associada à ação do corpo, seja ao regime institucional) se entendermos que cada uma delas se articula com outras para a produção do espaço. Porventura, essas associações não são pacíficas e indicam disputas pela sua existência.

Considerando o espaço existente, ou seja, aquele que foi produzido pelas mais diversas frentes (técnicas, ações, práticas, movimentos, tempos, materialidades, etc.), analisa-se os registros de sua produção. Dentro dessa diversidade, cada material cotejado é tratado como um documento que discorre sobre algum aspecto da cidade formada tal como existe hoje. Cada qual opera uma linguagem, que “faz-nos perceber, de forma inconfundível, como a memória não é um instrumento, mas um meio, para a exploração do passado”⁴⁰. Cada elemento é um fragmento potente para a composição de uma escrita crítica e reflexiva sobre o urbano. Mas o elemento não fica isolado em si, e sim articulado às diferentes escalas e meios. Deste gesto, associações e nexos emergem arranjos, cujas composições são decantações momentâneas e instáveis; moventes de acordo com o campo de força que está em jogo.

³⁹ SANTOS, 2006 [1996], p. 29.

⁴⁰ BENJAMIN, Walter. Escavar e recordar [1932?]. In: **Imagens de pensamento/Sobre o haxixe e outras drogas**. Belo Horizonte: Autêntica, 2017, p. 101.

A articulação entre os diversos fragmentos compõe na pesquisa, a partir da perspectiva benjaminiana, uma coleção, isto é, uma constelação urbana⁴¹. O ato de colecionar deve se inserir dentro de um sistema de análise novo, criado associado aos demais objetos de forma relacional⁴². Esse conjunto apresenta não somente aquilo que constitui a história do “vencedor”, mas também os materiais menosprezados pela história urbana. Para o cotejo dos elementos e posterior composição da coleção, é desenvolvido um procedimento de coleta tal qual como o trapeiro em Benjamin:

(...) tudo o que a cidade rejeitou, tudo o que ela perdeu, tudo o que desdenhou, tudo o que ela destruiu, ele cataloga e coleciona. (...) Faz uma triagem, uma escolha inteligente; recolhe, como um avaro um tesouro, as imundícies que, ruminadas pela divindade da Indústria, tornar-se-ão objetos de utilidade ou de prazer⁴³.

Os fragmentos rejeitados pela tradição historicista não o são por livre e espontânea vontade. Existe uma articulação política; escolhas premeditadas que indicam, por meio do cotejo desse documento e não aquele, disputas de narrativa e, conseqüentemente, de poder. Como Margareth da Silva Pereira indica:

É nesse campo de forças movente que ele [o pesquisador] evoca as configurações que o precedem e em relação às quais se posiciona: os objetos estudados, as visões de tempo, as narrativas constituídas, os atores visíveis e deixados em segundo plano, suas ações e possibilidades.⁴⁴

Portanto, faz-se necessário tomar os materiais que narram os acontecimentos históricos e analisá-los cuidadosamente, investigando os elementos que são apresentados e preservados, e

⁴¹ Cf. VELLOSO, 2019.

⁴² “É decisivo na arte de colecionar que o objeto seja desligado de todas as suas funções primitivas, a fim de tratar a relação mais íntima que se pode imaginar com aquilo que lhe é semelhante. (...) E para o verdadeiro colecionador, cada uma das coisas torna-se neste sistema [histórico novo] uma enciclopédia de toda a ciência da época, da paisagem, da indústria, do proprietário do qual provém” (BENJAMIN, 2018b, p. 347-348).

⁴³ BENJAMIN, 2018b, [J 68,4], p. 579.

⁴⁴ PEREIRA, op. cit., p. 18.

aqueles que correm perigo de desaparecimento⁴⁵. Buscamos, então, refletir quais os sujeitos, as instituições, as relações e as forças que compõem um fato histórico, uma vez que

articular historicamente o passado não significa conhecê-lo “tal como ele de fato foi”. Significa apoderarmo-nos de uma recordação (*Erinnerung*) quando ela surge como um clarão num momento de perigo. Ao materialismo histórico interessa-lhe fixar uma imagem do passado tal como ela surge, inesperadamente, ao sujeito histórico no momento do perigo. O perigo ameaça tanto o corpo da tradição como aqueles que a recebem. Para ambos, o perigo é um e apenas um: o de nos transformarmos em instrumentos da classe dominante. Cada época deve tentar sempre arrancar a tradição da esfera do conformismo que se prepara para dominá-la. (...) Só terá o dom de atizar no passado a centelha de esperança aquele historiador que tiver apreendido isto: nem os mortos estarão seguros se o inimigo vencer. E esse inimigo nunca deixou de vencer.⁴⁶

Por fim, Benjamin nos convoca a retornar ao material obtido e às decantações da coleção: “Quem procura aproximar-se do seu próprio passado soterrado tem de se comportar como um homem que escava. **Fundamental é que ele não receie regressar repetidas vezes à mesma matéria**”⁴⁷. A análise crítica reflexiva que esta pesquisa se propõe construir, investiga os componentes desse grande banco de areia e ao coletá-lo, localiza o seu lugar de coleta.

E engana-se e priva-se do melhor quem se limitar a fazer o inventário dos achados e não for capaz de assinalar, no terreno do presente, o lugar exato em que guarda as coisas do passado. Assim, o trabalho da verdadeira recordação deve ser menos o de um relatório, e mais o da indicação exata do lugar onde o investigador se apoderou dessas recordações⁴⁸.

Doravante a perspectiva apresentada, a pesquisa se lança ao desafio de investigar os espaços urbanos para além dos discursos postos, mobilizando o “desejo de ver (...) aquilo que não havia

⁴⁵ “Aquilo que não tem nome, aqueles que não tem nome, o anônimo, aquilo que não deixa nenhum rastro, aquilo que foi tão bem apagado que mesmo a memória de sua existência não subsiste” (GAGNEBIN, 2009 [1999], p. 54).

⁴⁶ BENJAMIN, 2018_a [1940], p. 11-12.

⁴⁷ BENJAMIN, 2017 [1932?], p. 101, grifo nosso.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 101.

desaparecido completamente e, sobretudo, aquilo que *aparece apesar de tudo*⁴⁹ — as práticas, dinâmicas e relações sociais populares, historicamente constituídas nos espaços, que resistem e permanecem apesar dos holofotes das ações e condutas das grandes operações urbanas subsidiadas pelo capital das instituições do setor privado e mediadas pelo Estado. Diante dessa claridade, para ver o minúsculo, faz-se necessário “abrir os olhos na noite, se deslocar sem descanso, voltar a procurar os vaga-lumes”⁵⁰, a fim de indicar e visibilizar a existência das múltiplas urbanidades.

4.2. Escolhas bibliográficas

A revisão bibliográfica pressupõe escolhas⁵¹ que, em parte, foram estabelecidas junto com a pesquisa de campo. Uma vez que nos ancoramos em Pedra Furada e o seu entorno, verifica-se como esta se encontra na literatura da história da cidade de Salvador. De início, não encontramos uma literatura específica e centrada em Pedra Furada, o que nos leva explorar a Península de Itapagipe, sobretudo, através de Cardoso (2004), Carvalho (2002), Costa (2018) e Luther (2012). As publicações nos ajudaram a explorar algumas especificidades da localidade, sobretudo pela dificuldade de encontrar uma literatura cuja abordagem esteja “fora” dos centros de Salvador, isto é, do Centro antigo e da centralidade que se conforma desde meados do século XX na região do Iguatemi e que hoje se expande em direção norte pela Avenida Paralela⁵².

Para além destes, exploramos três títulos que apresentam a história de Salvador atravessando uma temporalidade mais extensa, desde a sua constituição até o século XXI. Não temos a pretensão de percorrer toda a extensão temporal que constitui Salvador como cidade, mas procuramos ver onde e como Pedra Furada e a Península de Itapagipe aparecem em tais obras, tentando buscar vestígios de como estas localidades se constituíram ao longo do tempo, quais

⁴⁹ DIDI-HUBERMAN, op. cit., p. 59-65.

⁵⁰ Ibid., p. 49.

⁵¹ Cf. PEREIRA, 2013, p. 17.

⁵² Para maiores contribuições sobre a expansão urbana recente em Salvador, ver CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso (org.) **Salvador: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2014 e também CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso; SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e. **Salvador no século XXI: transformações demográficas, sociais, urbanas e metropolitanas cenários e desafios**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2017, sobretudo o sexto capítulo, “Transformações e Expansão Territorial”.

as formas de ocupação existiam, o que mudou e o que permaneceu. Entendemos, contudo, que as complexidades dos acontecimentos escapam à essa abrangência maior.

Vasconcelos (2016) elabora um apanhado das transformações e permanência nas diversas estruturas (sociais, físicas, urbanas) na cidade desde o século XVI até o XX. Neste, acessamos maiores informações - mas muito escassamente - sobre a região itapagipana do século XIX: o sistema de bondes chegando às freguesias; os indícios dos primeiros empreendimentos industriais na região. Nessa perspectiva global, exploramos também Risério (2004), posto que esta obra se propõe a apresentar um apanhado da história de Salvador durante os cinco séculos de sua existência.

Por fim, temos em Sampaio (2015) uma análise da produção global do campo urbanístico ao longo do século XX, entre os quais se destaca o Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador (EPUCS) e o Plano de Desenvolvimento Urbano da Cidade do Salvador (Plandurb). Concluimos que nos títulos de maior extensão temporal, cotejamos poucos indícios da constituição das localidades investigadas, conforme apresentaremos ao longo do texto da dissertação.

Aquilo que diz respeito ao planejamento urbano no litoral baiano, sobretudo no final do século XX e início do XXI, é abordado através das análises de Luiz Antônio Souza (2014) e Eron Bispo Souza (2017). Este recorte se ancora na atual execução de uma política urbana que promove uma larga transformação socioespacial na cidade de Salvador, onde os espaços litorâneos são reformulados para atender nichos específicos do mercado capitalista. As operações urbanas privilegiam os interesses de determinados setores privados, desde mobilizar o circuito de obras públicas para as construtoras e empreiteiras, quanto para atender os interesses de empreendimentos comerciais. Diante desse cenário, nos questionamos como os projetos urbanos realizados pelos órgãos públicos se desenvolveram nas localidades relacionadas à esta pesquisa, visto que

as transformações urbanísticas recentemente constatadas nas cidades contemporâneas intensificaram questões já instauradas desde o início do processo de modernização das grandes capitais, no que concerne à privatização dos espaços públicos, tornados uniformes em sua paisagem e segretatórios em sua dinâmica social⁵³.

⁵³ BRITTO; JACQUES, op. cit., p. 151.

4.3. Documentos e acervos

Para além do trabalho de campo e análise bibliográfica desenvolvidos, foi realizado o levantamento de documentos relativos ao planeamento urbano de Salvador em acervos institucionais, ou seja, os projetos urbanos e demais documentos que subsidiem a produção do espaço pelas vias do Estado. Essa busca almejou investigar quais intervenções foram propostas para Pedra Furada e Península de Itapagipe, bem como quais foram os métodos e os critérios de análise dos territórios; quais os métodos de construção das propostas; quais as respostas projetuais apresentadas a partir dos diagnósticos realizados. Essas são algumas das perguntas que guiaram o acesso aos acervos.

Ainda, analisamos os documentos e projetos voltados para Península de Itapagipe e Pedra Furada, entendendo que estes foram compreendidos historicamente como espaços “à margem” da cidade. Foi feito um levantamento documental nas plataformas dos acervos municipais e estaduais, onde o maior número de projetos foi encontrado na Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF), gerido pela Prefeitura Municipal de Salvador.

No acervo da FMLF, foram encontrados documentos de uma proposta entre o Forte de Monte Serrat e a Igreja da Boa Viagem, desenvolvido pela arquiteta Rosa Kliass dentro do escopo do Plandurb na década de 1970. Da mesma época, encontramos um projeto do escritório do arquiteto Jaime Lerner no escopo do “Programa de revitalização” que propôs intervenções na Gamboa, na Ribeira, em Boa Viagem, Monte Serrat, Ondina e Rio Vermelho. Devido a maior número de material, elaborados entre 1976 e 1977, parece-nos que a parceria junto com a arquiteta Rosa Kliass foi aquela que perdurou. Não encontramos registros da execução do projeto, que desenvolveu, além do parcelamento do solo, uma primeira demarcação de Pedra Furada enquanto uma zona de ocupação especial. Talvez essa análise tenha contribuído para o atual enquadramento da localidade enquanto uma Zona Especial de Interesse Social (ZEIS).

Ainda, na FMLF, havia quatro (4) documentos categorizados por “Pedra Furada”, entre os quais nenhum era relativo a projetos urbanos⁵⁴; setenta e seis (73) com Itapagipe, dezoito (18) com Monte Serrat e vinte e quatro (24) com Boa Viagem. Como Itapagipe, Monte Serrat e Boa Viagem tem entradas em comum, totalizando um total de cinco repetições, os três possuem juntos 108 documentos distintos.

⁵⁴ O único documento que esboça uma intervenção urbana apresenta uma fotografia de Pedra Furada com as palafitas ocupando a encosta e indica a regularizar a rede de saneamento básico. Ver SALVADOR. Prefeitura Municipal. **Estrutura urbano-ambiental em assentamentos precários visando a redução de riscos geológicos**. Salvador: [s.n.], 2008[?].

Almejava-se consultar também o acervo do Arquivo Público Municipal e Estadual, assim como do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia. Contudo, devido às restrições impostas pelo quadro pandêmico ocasionado pela doença infecciosa COVID-19, não foi possível acessar os documentos selecionados no banco de dados digital destas instituições. Em cada um deles, foi pesquisado os termos “Pedra Furada”, “Boa Viagem”, “Monte Serrat” e “Itapagipe”, privilegiando os documentos relativos aos planos e projetos urbanos. No Arquivo Público Municipal, encontramos 143 entradas para “Itapagipe”, entre as quais 138 (96,5%) são relativas ao EPUCS. Sem acesso a esses arquivos, elaboramos as considerações deste projeto desde as considerações presentes em Sampaio (2015) e também do “Álbum do EPUCS”, desenvolvido pelo Oceaplan em 1976⁵⁵ – documento presente no acervo da FMLF.

Por fim, na mesma instituição, acessamos arquivos relativos ao *Plano Urbanístico da Península de Itapagipe*, desenvolvido pela Seplan em 2005; e à *Via Náutica*, elaborado pelo Estado da Bahia e a Prefeitura Municipal de Salvador em 2000.

4.4. Corpo presente

Encontrar palavras para aquilo que temos diante dos olhos é qualquer coisa que pode ser muito difícil.

Walter Benjamin⁵⁶

Caminhar e/ou escrever, é o trabalho sem trégua, pela força do desejo, sob as esporas de uma curiosidade ardente que nada poderia deter.

Michel de Certeau⁵⁷

Ancorada no arcabouço teórico explicitado, nos lançamos na cidade de corpo presente a fim de cotejar registros sobre Salvador para além dos atos gloriosos e grandes acontecimentos, mas sem se descolar destes. Estar no espaço urbano e desenvolver a pesquisa de corpo presente se mostra enquanto um procedimento relevante, uma vez que “a relação entre corpo e cidade,

⁵⁵ SALVADOR. Órgão Central de Planejamento. *Álbum do EPUCS*. Salvador: [s.n.], 1976b.

⁵⁶ BENJAMIN, Walter. San Gimignano [1929]. In: *Imagens de pensamento/Sobre o haxixe e outras drogas*. Belo Horizonte: Autêntica, 2017, p. 65.

⁵⁷ CERTEAU, 1982 [1975], p. 12.

entre carne e pedra, entre o corpo humano e o espaço urbano, tem sido bastante negligenciada na historiografia do urbanismo e das cidades”⁵⁸.

Para se inserir na cidade, nos aproximamos dos grandes eventos urbanos de modo a procurar pelos ecos das “vozes silenciadas”⁵⁹. À princípio, esta pesquisa explorou territórios do litoral sotropolitano fora do circuito do *Programa de Requalificação Urbano-Ambiental da Orla Marítima* - ou melhor, distante das obras mais evidenciadas pelos veículos de imprensa e da opinião pública⁶⁰.



Figura 6. Acervo da Laje. Acervo pessoal (23 jan. 2019).

⁵⁸ BRITTO; JACQUES, op. cit., p. 144.

⁵⁹ BENJAMIN, 2018_a [1940], p. 10.

⁶⁰ Destacamos que, no início deste projeto de mestrado, já tínhamos ciência do desenvolvimento de pesquisas sobre os processos de reforma realizados nos bairros do Rio Vermelho e Barra. Ambas as localidades estão inseridas em um circuito de grande visibilidade turística, e as intervenções realizadas modificaram substancialmente algumas espacialidades, promovendo remoções e desmonte de dinâmicas existentes, conforme Ramos (2020, no prelo) e Souza (2017) apresentam. Ainda, vale destacar a grande soma de recursos despendido em ambos os locais: “verifica-se que 35% dos recursos foram aplicados no projeto da Barra e 40% no Rio Vermelho” (SOUZA, 2017, p.178).

Inicialmente, fizemos algumas incursões no extremo sul do Subúrbio Ferroviário. Pegávamos o trem na Estação da Calçada até Plataforma, onde perambulamos pelo entorno da paragem, andando pela linha do trem, permanecendo na Praia do Alvejado, frequentando restaurantes próximos. Fomos algumas vezes ao Acervo da Laje, centro cultural (museu, escola e casa) de Salvador coordenado por José Eduardo Ferreira Santos e Vilma Santos. Todo o acervo existente se encontra distribuído em duas casas, onde uma delas fica próxima à Feira da Sardinha, em Plataforma. Ali, nos pavimentos superiores (1º e 2º andar), é possível ver a Enseada de Tainheiros, a ponte São João ao fundo e barcos que ficam próximo ao Porto das Sardinhas. Internamente, existe uma exposição dos itens doados ou coletados pelos curadores, cuja montagem é constantemente construída.

Em quase todas as vezes que estivemos em Plataforma, recorria ao barco que faz a travessia Plataforma-Ribeira, para então retornar ao centro Antigo, seja pegando o ônibus no final de linha da Ribeira, seja andando pela beira do mar até a linha de ônibus na Boa Viagem (no bairro Bonfim).

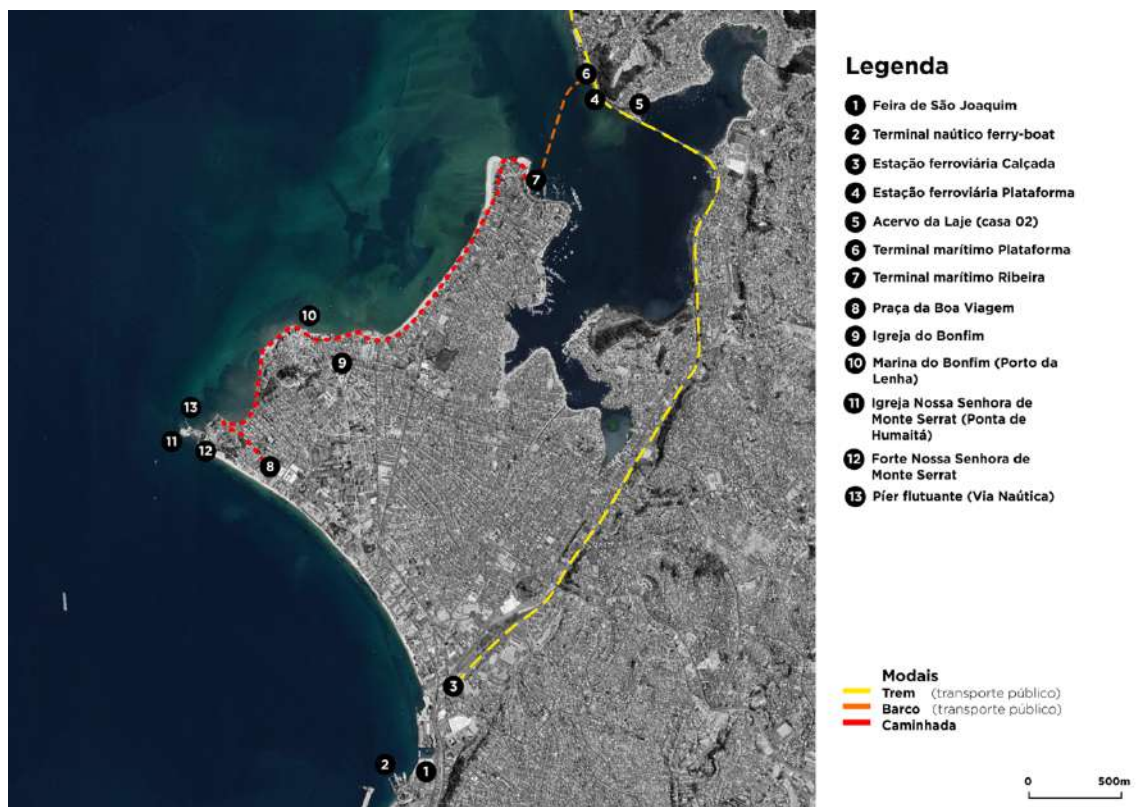


Figura 7. Mapa indica as trajetórias realizadas com maior frequência e os respectivos modais. Indica-se também equipamentos relevantes. Fonte: Google Earth (2020). Elaborada pela autora.

O deslocamento de trem custa R\$0,50⁶¹ e os horários dependem da quantidade de trens operando. Sempre houve espera na saída de trem – alguns dias mais do que outros. Na estação da Calçada, podemos observar que muitas pessoas utilizam o trem para se deslocar até o Comércio e para fazer compras nas redes de supermercado atacados que existe perto da estação⁶². Já o deslocamento marítimo custava (à época) R\$2,10 o trecho, com embarcações saindo a cada 40 minutos. Nos horários que íamos, nunca encontramos muitas pessoas nos barcos. Conversando com alguns locais, tomamos conhecimento de que é no horário escolar que o número de passageiros é maior. De fato, em torno de meio dia é quando encontramos muitos alunos do Colégio Militar nas imediações do Terminal da Ribeira, bem como da região à beira mar.

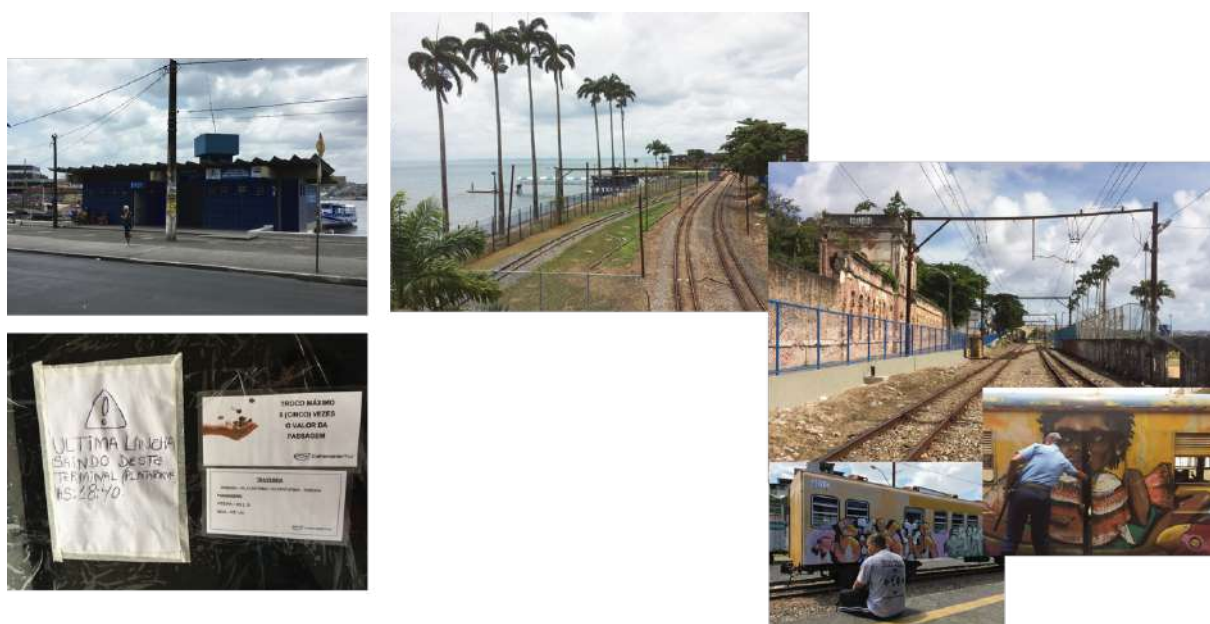


Figura 8. Da esquerda para a direita: Terminal marítimo da Ribeira, trilho do trem nas proximidades da estação de Plataforma com terminal marítimo ao fundo (esq. da foto) e a ruína da fábrica São Brás (dir. da foto), espera na estação

⁶¹ O Governo do Estado da Bahia assinou em dezembro de 2019 a ordem de serviço para iniciar as obras que faram a mudança do sistema de trem para monotrilho, construindo 22 estações entre Salvador e o município de Simões Filho, obra que custa aos cofres públicos R\$ 1,5 bilhões. A Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (Sedur) anunciou para os jornais que a passagem será no mesmo valor que a passagem do metrô e, atualmente, a tarifa se encontra no valor de R\$3,90. A reportagem da Bahia Notícias anuncia, através dos dados do Ministério Público do Estado da Bahia, que 90% dos usuários não poderão pagar o valor integral da tarifa (LEAL, 2020). Ver em: BAHIA. Secretaria de Desenvolvimento Urbano. **VLT/Monotrilho**. Salvador: [n.d], [s.d]. Disponível em: < <http://www.sedur.ba.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=44#:~:text=Com%20cerca%20de%2020%20qui%20C3%B4metros,que%20prejudicam%20o%20meio%20ambiente>>. Acesso em: 11 nov. 2020.

LEAL, Mari. Mais de 90% dos usuários dos trens do Subúrbio não poderão pagar tarifa cheia do VLT, **Bahia Notícias**, Salvador, 10 mar. 2020. Disponível em: < <https://www.bahianoticias.com.br/noticia/245058-mais-de-90-dos-usuarios-dos-trens-do-suburbio-nao-poderao-pagar-tarifa-cheia-do-vlt.html>>. Acesso em: 11 nov. 2020.

⁶² Nunca quantificamos esse número, mas todas as vezes que utilizamos o trem para deslocamento, a maioria da ocupação dos vagões era ocupado por pessoas com compras de mercado.

da Calçada e funcionário da empresa operadora da linha de trem força o fechamento da porta. Acervo pessoal (17 fev. 2018 e 04 fev. 2019).

Em 2019, nas proximidades da estação de trem de Plataforma, havia sido realizada uma intervenção pelo poder público na Rua Almeida Brandão que adotou soluções para induzir a redução de velocidade na vida (troca da pavimentação em asfalto para piso intertravado em bloco de cimento, bem como a instalação de balizadores, que restringe a caixa de rua para veículos) e mobiliários (sobretudo bancos de concreto armado), além de realizar algumas obras de contenção de encosta em alvenaria de pedra ao longo da orla.



Figura 9. Acima, ruína próxima à Praia do Alvejado (à esquerda). Abaixo, Rua Almeida Brandão, na saída da estação de trem de Plataforma. À direita, Praia do Alvejado. Acervo pessoal (17 fev. 2018, 16 out. 2018 e 04 fev. 2019).

A intervenção é realizada na faixa mais próxima ao trilho do trem, em uma extensão de 3km, executando aproximadamente R\$ 9,5 milhões dos recursos municipais⁶³. O projeto foi desenvolvido pelo escritório A&P Arquitetura e Urbanismo, que já considerava a implementação do sistema de VLT/monotrilho, comentado de forma breve anteriormente. No

⁶³ SALVADOR. Superintendência de Obras Públicas. Requalificação da Almeida Brandão dá nova vida ao subúrbio. 16 jan. 2018. Disponível em: <<http://www.sucop.salvador.ba.gov.br/index.php/noticias/68-requalificacao-da-almeida-brandao-da-nova-vida-ao-suburbio-2>>. Acesso em 11 nov. 2020.

website do escritório⁶⁴, verificamos que algumas propostas não foram executadas: um centro de apoio à atividade de beneficiamento e venda dos mariscos; uma praça onde haveria uma praia artificial de fontes d'água de piso, construída por intermédio da remoção da ruína perto da praia do Alvejado, em frente à fábrica São Brás.

Em outubro de 2018, constatamos a construção de uma via de borda marítima que liga a Pedra Furada, localizada no bairro de Monte Serrat, até a Marina do Bonfim. À época, a pista estava inconclusa, mas já revelava que, tal como as demais propostas de requalificação realizadas no litoral desde (pelo menos) 2013, essa obra aplica um princípio do progresso tecnocrático. As dinâmicas socioespaciais cotidianas são desarticuladas em prol das ruínas e dos vazios, conforme veremos no capítulo “Aterro”.



Figura 10. Mapa indica parte da Península de Itapagipe com alguns equipamentos (religiosos, turísticos e institucionais), englobando parcelas dos bairros Monte Serrat e Bonfim. Em amarelo, a pista de borda. Fonte: Google Earth (2019). Elaborada pela autora.

O trabalho de campo ganhou relevo por meio de diversas incursões realizadas no espaço entre janeiro e março de 2019, para o cotejo de maiores dados e informações. No litoral da Península

⁶⁴ Disponível em < <http://aeparquitectura.com/portfolio/orla-de-plataformaitacaranha/>>. Acesso 11 nov. 2020.

de Itapagipe, foram realizadas caminhadas entre a Ponta de Humaitá e a Marina do Bonfim⁶⁵, com vistas a se aproximar do entorno imediato onde estava sendo realizada a obra. De corpo presente, é necessário se colocar aberta ao sensível e se deixar contaminar pelo o que a cidade, com todas as suas complexidades, apresenta. Ao fazê-lo, tentamos criar meios de desestabilizar qualquer certeza que tínhamos sobre os territórios frequentados. Buscou-se, assim, apreender as práticas, as dinâmicas urbanas e as relações sociais, bem como as tessituras que estas constroem no cotidiano, observando os seus desdobramentos no espaço. Aspectos abstratos, tais como relação ou ação, tomam forma na materialidade existente no espaço, conforme Lefebvre (2008 [1968]) elucida:

As relações sociais são atingidas a partir do sensível; elas não se reduzem a esse mundo sensível e no entanto não flutuam no ar, não fogem na transcendência. Se a realidade social implica formas e relações, se ela não pode ser concebida de maneira homóloga ao objeto isolado, sensível ou técnico, ela não subsiste sem ligações, sem se apegar aos objetos, às coisas⁶⁶.

Nas diversas incursões feitas, a caminhada não é o único procedimento realizado, pois permanecemos em determinados lugares durante um período de tempo impreciso. A ausência de um certo rigor nesse aspecto não ocorre por descuido, mas sim porque cada situação que se apresentava, demandava uma permanência maior ou menor no espaço. O ritmo de caminhada também é operacionalizado por elementos externos: os espaços de ocupação mais densos demandam passos mais lentos, para apreensão das diversas informações que se apresentam; as localidades mais expostas ao sol imprimem um ritmo mais acelerado, em uma tentativa de fugir do calor ou de buscar alguma sombra.

A caminhada afirma, lança suspeita, arrisca, transgride, respeita etc. as trajetórias que “fala”. Todas as modalidades entram aí em jogo, mudando

⁶⁵ Esse “recorte territorial” não foi seguido de forma hermética, de modo que algumas incursões foram em direção à Ribeira. Contudo, conforme o desenvolvimento da pesquisa de campo, nos concentramos na região entre Pedra Furada e a Marina do Bonfim.

⁶⁶ LEFEBVRE, 2008, p. 54.

a cada passo, e repartidas em proporções, sucessões, e com intensidades que variam conforme os momentos, os percursos, os caminhantes⁶⁷.

Temos consciência de que durante o trabalho de campo não estivemos apartados do entorno e somos agentes que provocam, sobretudo, estranhamento. Um dia, quando almoçamos em um restaurante na Avenida Constelação, em Pedra Furada, a dona do estabelecimento comentou que tinha nos reconhecidos pelas sucessivas caminhadas que realizávamos na região. A nossa presença induz a forma que os outros sujeitos agem. Contudo, conforme Eduardo Lima (2015) indica, a presença nem a nossa ação se constituem enquanto uma prática daquele espaço. Imbricada à prática, a presença se associa à experiência através da apreensão:

Experiência e prática do espaço (...) se distinguem entre si pelo sujeito da ação: pela via da experiência, o pesquisador se coloca em campo e assume sua presença - e conseqüente **posição endógena na produção do seu pensamento sobre a cidade** - em relação imbricada à prática dos muitos outros urbanos, dos sujeitos ordinários que espacializam e significam o território por meio de suas ações⁶⁸.

Tentamos aproveitar essa capacidade de sermos externos para, por meio do estranhamento, nos aproximar e “armar” interlocuções. Não concebemos o material produzido no âmbito da pesquisa de campo enquanto entrevistas, pelo fato das conversas não seguirem este protocolo. Encontra-se ausente um certo rigor que a entrevista demanda, tais como roteiro, apresentação da intenção de entrevistas, gravação (ou outras formas de registro), etc. Claro que existiam temas, ou melhor, assuntos de interesse, bem como nos posicionávamos como pesquisadores ao iniciar as conversas. Contudo, não havia roteiro e nem registramos em ato as atividades - salvo uma única vez, conversando com um senhor à beira-mar em Pedra Furada.

Com as interlocuções, almejava-se cotejar, tal como as caminhadas, fragmentos do urbano - informações e as memórias sobre a cidade. A abordagem se construiu no instante, como um misto de intuição e captura de sinais de abertura - ou seja, fruto da observação. Quase podemos dizer que a conversa se instituiu no banal do cotidiano, não fosse a estratégia que desenvolvemos na maioria das interlocuções - aproximava-nos de algum comerciante e

⁶⁷ CERTEAU, 2014, p. 166.

⁶⁸ LIMA, Eduardo Rocha. Laboratório: desdobramentos defendidos. In: JACQUES, Paola Berenstein; BRITTO, Fabiana Dultra; DRUMMOND, Washington (org.). **Experiências metodológicas para compreensão da complexidade da cidade contemporânea**: I. Experiência apreensão urbanismo. Salvador: Edufba, 2015. p. 161, grifo nosso.

desatávamos a falar. Em certa medida, as interlocuções foram atravessadas pela monetarização da relação (ou da aproximação), pois sempre comprávamos algo.

Ainda, o espaço “impôs” alguns procedimentos. Em determinado momento da pesquisa, a condição da maré retorna⁶⁹ como categoria importante para as idas à campo. Ao organizar as incursões, normalmente a tábua de maré era verificada para aferir a presença de pescadores. Quando a maré estava propícia, havia um número muito maior de pescadores no entorno da Igreja da Nossa Senhora de Monte Serrat ou nas formações rochosas do mar.

Por mais que a vivência de campo tenha dado visibilidade às relações e dinâmicas constituídas no território, houve um descuido (metodológico? Ocasional?) no desenvolvimento de registros, sobretudo os fotográficos. Em muitos momentos, estávamos implicados em nos conectar, de corpo presente, com o espaço do que mobilizar um dispositivo. Posteriormente, sentimos falta de ter em mãos algumas imagens fotográficas que explicitassem de forma mais direta determinados aspectos espaciais, entre os quais destacamos: as tipologias construtivas; a diversidade de materialidades existentes e as diversas formas de ocupação espacial - as contenções de pedra ao longo da extensão da orla; um registro rigoroso das rampas e escadas que davam acesso ao mar; presença de barcos, as casas geminadas, os mobiliários urbanos desenvolvidos pelos moradores (as estruturas em lonas plásticas que barram o sol ou as lixeiras com pneu), etc.

Contudo, visitando outros materiais de campo (áudios e diário de campo), concluímos que a ausência pode ser superada pelas conversas registradas, que conseguem construir uma (ou algumas) imagem(ns) sobre a localidade, acionando a capacidade de pensar e conceber a espacialidade por meio da linguagem escrita. Neste sentido, parece que aproximamos das *imagens mentais*, tal como Henri-Pierre Jeudy propõe:

Não pratico a fotografia, não compro cartões postais, não disponho de uma câmera de vídeo, volto apenas com imagens mentais. A cidade não é mais que uma recordação de si mesma e sua realidade se mede no poder de contágio de imagens que ela não cessa de engendrar⁷⁰.

⁶⁹ Durante o trabalho final de graduação, a condição da maré se revelou enquanto uma categoria extremamente relevante para entender as circunstâncias de navegabilidade dos mestres saveiristas, pois os marinheiros das tradicionais embarcações do Recôncavo navegavam de acordo com a maré e o vento. Para maiores considerações, ver Lisiak (2017; 2019).

⁷⁰ JEUDY, Henri-Pierre. **Percorrer a cidade**. Goiânia: Ed. PUC Goiás, 2010, p. 19.

Os dados obtidos em campo se decantam em documentos como anotações, fotografias, diário de campo, e nos permitiram ver aquela localidade para além das precariedades ou dos altos índices de violência, recorrentes nos veículos de imprensa local. De corpo presente no espaço, testemunhamos “as práticas urbanas que conferem vida e movimento ao espaço citadino e, assim, explanam o confronto com as estratégias do poder que são expressas pelo controle urbanístico, constantemente intensificador da segregação social”⁷¹. Frequentamos um espaço urbano que se constrói junto ao mar cotidianamente, por meio dos sujeitos que ali convivem. Conforme a maré opera, a presença de homens aumenta ou diminui; os sujeitos, que ali pescam, partilham iscas, peixes e frutos do mar entre os frequentadores. As estruturas concebidas para conter o mar são subvertidas pela ação desses sujeitos: a contenção de pedra que sustenta a ocupação de Pedra Furada se torna apoio para o senhor limpe o peixe. O atracadouro “inútil” serve tanto para os senhores lançarem linha quanto para os jovens o utilizarem como trampolim.

⁷¹ LIMA, op. cit., p. 162.

5

Limiar

Como a noção de limiar nos permite pensar a relação do mar com a cidade? Para desenvolver essa matéria, nos ancoramos na reflexão desenvolvida por Walter Benjamin, mas sustentados, acima de tudo, pelos fragmentos cotejados durante a pesquisa, principalmente aqueles relativos à pesquisa de campo. A própria questão revela o seu caráter liminar, uma vez que é difícil definir algum limite entre o mar e a cidade em Salvador. O ato de delimitar nos aproxima da noção de fronteira, que deve rigorosamente diferenciada do limiar, uma vez que “contém e mantém algo, evitando o seu transbordar, isto é, define seus limites não só com os contornos de um território, mas também como as *limitações* do seu domínio”⁷².

O limiar é aquilo que se forma *entre* dois elementos (supostamente) distintos. Esse caráter intersticial instaura uma zona que convoca o movimento e ao ser atravessada, evoca a dimensão do espaço, mas também do tempo. Podemos, então, pensar naquilo que se estabelece no trânsito entre um ponto a outro. O deslocamento entre mar e cidade, espaços (mais uma vez, supostamente) diferentes, nos remete à uma zona intermediária e também indeterminada - seja na extensão, seja na duração. Ao percorrê-la, carrega-se as diferenças de uma parte à outra; sedimentos tais como os grãos de areia da praia que se depositam na calçada de concreto, levados pelos pés, pelo vento ou mesmo pelo mar. A zona intersticial se institui como a água que marca o chão momentaneamente pois as ondas avançaram sobre as contenções e o mar tomou as ruas. Por meio das práticas marítimas que se manifestam no cotidiano urbano, aquilo que pertence às águas se move no ritmo da maré, avançando e retraindo sobre a terra, constituindo uma zona onde as bordas são extrapoladas, quiçá borradas e a diferença se infiltra e se derrama.

Benjamin, ao se posicionar criticamente em relação à modernidade, indica que ficamos pobre em experiências limiarias⁷³. A estrutura capitalista moderna anseia pela sucessão de novidades, reduzindo o tempo e esvaziando os deslocamentos. Neste contexto, não é eficiente atravessar zonas indefinidas. Conforme Jeanne Marie Gagnebin indica, através do pensamento benjaminiano, estas transições

devem ser encurtadas ao máximo para não se “perder tempo”. O melhor seria anulá-las e passar assim o mais rapidamente possível de uma cidade

⁷² GAGNEBIN, Jeanne Marie. Limiar: entre a vida e a morte [2010]. In: **Limiar, aura e rememoração**. São Paulo: Editora 34, 2014, p. 35.

⁷³ “Na vida moderna, essas transições tornaram-se cada vez mais irreconhecíveis e difíceis de vivenciar. Tornamo-nos muito pobres em experiências limiarias” (BENJAMIN, 2018b, p. 815).

a outra, de um país a outro, de um pensamento ao outro, de uma atividade a outra, como passamos de um programa de televisão a outro com um mero toque na tecla do “controle remoto”, sem nos demorarmos *inutilmente* no limiar e na transição⁷⁴.

Portanto, ousamos nos deter “inutilmente” nos espaços da cidade em contestação à tradição da modernidade. No píer da Ponta de Humaitá, brevemente mencionado na introdução, a disputa entre cidade e mar se anuncia com força, posto que um equipamento, previsto dentro do escopo de um projeto urbano (denominado Via Náutica), avança sobre as águas. Tal empreendimento, idealizado na gestão municipal de Antônio Imbassahy (1997-2005), visava construir um roteiro turístico náutico pela Baía de Todos os Santos⁷⁵. Contudo, a ausência de recursos para a continuação do projeto levou à construção de somente um dos cais. Posteriormente, na gestão municipal de João Henrique Carneiro (2005-2013), é retomada a pauta, mas a empreitada permaneceu paralisada⁷⁶.

A princípio, ao conhecermos a proposta, a lógica de aterro parecia imperar (tal qual em demais acontecimentos, como veremos a seguir), pois, ao propor um circuito de turismo náutico, evidencia-se o ordenamento do litoral tendo o turismo como modelo de desenvolvimento⁷⁷. Normalmente, essas propostas cerceiam o espaço para um público definido e tudo que não está em conformidade com o projeto, é reprimido e, se necessário (ou quando possível), removido.

Poderíamos entender a construção do cais na Ponta de Humaitá enquanto uma ação que visa transformar a experiência urbana daquela localidade em vivência. Pela perspectiva benjaminiana, a experiência se expressa na transmissão dos modos de fazer e pensar, dos saberes e histórias de um povo, de um grupo social e (ou) de uma comunidade⁷⁸. Já com a

⁷⁴ GAGNEBIN, op. cit., p. 38.

⁷⁵ Cf. BAHIA. Governo do Estado; SALVADOR. Prefeitura Municipal. **Via Náutica**: Salvador, uma cidade turística. Salvador: [s.n.], 2000.

⁷⁶ Cf. BRITO, George. Pier de R\$ 800 mil da Via Náutica está abandonado. **A Tarde**. Salvador, 25 set. 2011. Disponível em: <[http://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/1274663-pier-de-r\\$-800-mil-da-via-nautica-esta-abandonado](http://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/1274663-pier-de-r$-800-mil-da-via-nautica-esta-abandonado)>. Acesso em: 06 abr. 2019.

⁷⁷ Cf. SOUZA (2014).

⁷⁸ Afirma Walter Benjamin, de forma categórica: “sabia-se muito bem o que era experiência: as pessoas mais velhas passavam-na sempre aos mais novos. De forma concisa, com a autoridade da idade, nos provérbios; em termos mais prolixos e com maior loquacidade, nos contos; por vezes, através de histórias de países distantes, à lareira, para filhos e netos”. Cf. BENJAMIN, Walter. Experiência e pobreza [1933]. In: **O anjo da história**. 2. ed. Organização e tradução: João Barrento. Belo Horizonte: Autêntica, 2018a, p. 85.

vivência, temos uma espécie de experiência individualizada, isolada⁷⁹, marcada com seus próprios vestígios; restrita ao conforto do conhecido.

A proposta da Via Náutica não considera as práticas marítimas ali existentes, concentrando-se em única função: estabelecer o suporte para o sistema hidroviário. Serviço cujo acesso só seria possível para aqueles que o pagassem. Desta forma, anula-se a possibilidade de partilha, condição substancial da experiência, uma vez que é imposta a restrição monetária. De fato, o circuito náutico nunca foi implantado, uma vez que foi construído somente um dos equipamentos previstos. O píer nunca chegou a exercer a função para a qual foi construído. Contudo, todos os dias que estivemos por lá, havia uma aglomeração de pescadores - uns dias mais que os outros. A presença maior ou menor de homens - eram sempre homens - pescando não parecia ser operada pelos dias de semana, mas sobretudo pela maré, ou seja, dependente das condições naturais. Os sujeitos ali presentes se apropriam do espaço “vazio”, ou melhor, esvaziado da função planejada, para realizar atividades relacionados com o mar. As ações praticadas, ao fugirem da função programada, cumprem o seu destino insurrecional, tal como Rita Velloso nos permite pensar:

Cada insurgência é experiência de ruptura transitória com o lugar; cada insurgência instabiliza os hieróglifos espaciais, monumentos, ruas, edifícios, ao redor dos quais acontece. Toda e cada insurgência explode a lógica subjacente ao urbano desenhado e planejado⁸⁰.

Segundo Gagnebin, a experiência para Benjamin repousa sobre a possibilidade de uma “tradição compartilhada por uma comunidade humana, tradição retomada e transformada, em cada geração, na continuidade de uma palavra transmitida de pai para filho”⁸¹. Nesse sentido, um comerciante, dono de um pequeno ponto comercial próximo da Igreja da Nossa Senhora de Monte Serrat, revela a transmissão da experiência naquela localidade, ao dizer em uma interlocução as melhores condições de pesca: maré subindo “não presta. Joga linha [quando] tá vazando... ou quando [a água] fica parada”⁸². Ao ser questionado se sabia pescar, o senhor negou

⁷⁹ Cf. JACQUES, 2013, p. 13.

⁸⁰ VELLOSO, Rita. O tempo do agora da insurgência: memória de gestos e política do espaço, segundo Walter Benjamin. In: BRITTO, Fabiana Dultra; JACQUES, Paola Berenstein (org.) **Corpocidade: Gestos Urbanos**. Salvador, EDUFBA: 2017, p. 45.

⁸¹ GAGNEBIN, Jeanne Marie. Memória, história, testemunho [1999]. In: **Lembrar escrever esquecer**. 2. ed. São Paulo: Editora 34, 2009, p. 50.

⁸² Trecho do caderno de campo do dia 09 de janeiro de 2019 que registra a fala do comerciante em relação às técnicas de pesca.

veementemente, indicando que os conhecimentos marítimos que possui, ele aprendeu na convivência com os pescadores que frequentavam a localidade e o seu estabelecimento.

Saberes específicos são partilhados na zona limiar que se constitui entre o mar e a cidade. Conhecimentos com vocabulário próprio, desconhecido por muitas pessoas, mas que são compartilhados em conversas banais. Com Vilma e José Eduardo, no Acervo da Laje, emergem relatos sobre o cotidiano à beira mar. Pela manhã, pescava-se ou catava-se marisco no mangue. Ambos fornecem uma lista extensa daquilo que o mar provê: em Itacaranhã, catava-se ostra e sururu (que, em outros tempos, havia em maior quantidade); na Enseada de Tanheiros, tem carapeba, carapicu, carrapato, pititinga, espada, dunda, carapau, agulhinha, siri boia, baiacu, rala coco, entre tantos outros. De tarde, tratava (ou seja, limpava, tirava areia e/ou as vísceras) o peixe e (ou) marisco, que seria cozido no dia seguinte, com biribiri e (ou) mamão verde, colhido do quintal alheio na volta da pesca.



Figura 11. Grafite em muro clama “não pesque com bomba”, na Rua Almeida Brandão, em Plataforma. Destaca-se o piso em bloco de cimento intertravado e os balizadores, que responde ao padrão construtiva reproduzido em diversos pontos do litoral sotero-politano. Acervo pessoal (16 out. 2018).

José Eduardo adverte que as pessoas já não sabem mais diferenciar o sabor dos peixes e dos mariscos (quicá as fisionomias!), sobretudo porque a oferta de pescados nos restaurantes é

homogênea. Malmente saberíamos distinguir se um o peixe que compramos foi pescado por bomba - sapiência que Vilma diz, orgulhosa, ter aprendido com sua mãe.

A pesca por bomba é uma inquietação partilhada na Avenida Constelação, em Pedra Furada, pois “acaba com tudo”, como diz o senhor que limpava peixe na contenção de pedra. A via, onde encontramos este homem, possui uma caixa de rua estreita (tem trechos que malmente passa um carro) e, segundo as normas, está longe de ser uma avenida. Não é somente nesse sentido que a avenida manifesta seus desvios: por vezes, assume função de atracadouro, onde os homens limpam a sua embarcação depois de retornar do mar. Outros momentos, serve de estaleiro, no qual os homens constroem e consertam barcos e canoas. A balaustrada, que contém o avanço do mar sobre a rua, também tem a sua função técnica subvertida ao servir de mesa para tratar a pesca.

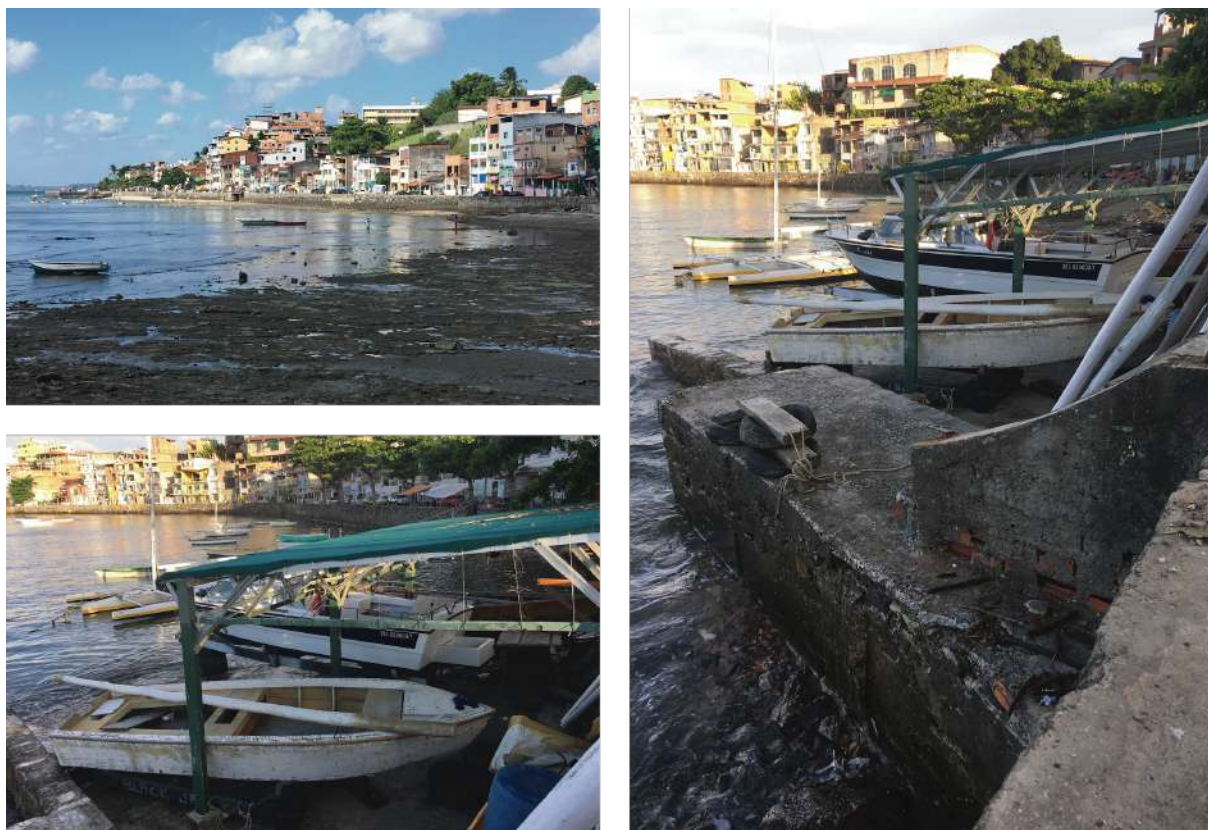


Figura 12. Pedra Furada vista do estaleiro, em uma das extremidades da Avenida Constelação. Acervo pessoal (10 fev. e 09 jan. 2019).

Pedra Furada era, segundo o morador citado anteriormente, povoado de pescador; lugar cuja motivação de vida era a pesca. Talvez fosse melhor modificar esse tempo verbal...? As interlocuções realizadas durante a pesquisa de campo nos apontam para uma localidade onde a pesca (e demais práticas marítimas) permanece(m) como impulso da vida comum. Provavelmente não ocorre da mesma forma como outrora, pois, segundo o mesmo senhor, a maioria dos moradores viveram do mar até as indústrias chegarem. Não sabemos a idade do

nosso interlocutor, mas aparentava ter um pouco mais de 60 anos. Será que se reportava ao setor industrial no Centro Industrial de Aratu (CIA)? Ou ao Complexo do Pólo Petroquímico de Camaçari? Não chegamos a nos aprofundar sobre esse ponto, pois a conversa nos levou à cidade onde a mãe morava no sul da Bahia, aos caranguejos e guaiamuns que a invadiam; um relato sobre o cotidiano e atritos familiares - tudo isso, enquanto ele tirava com muita destreza e rapidez as vísceras dos peixes.



Figura 13. Pescados e mariscos (entre eles, tainha, siri, pegari) sobre a balaustrada da Avenida Constelação, em Pedra Furada. Acervo pessoal (29 jan. 2019).

O senhor apresentou cada peixe e marisco sobre a balaustrada, os cortes que diferenciavam os que iria comer e aqueles que serviriam para isca, quais estavam com ovas e como era possível verificar isto. Normalmente, devolvia ao mar os peixes menores ou com ovas, mas pediram para trazer tudo que vinha na tarrafa⁸³. Ofereceu alguns peixes pequenos para o vizinho que limpava a canoa. O canoeiro tinha acabado de voltar do mar e colocado a sua pescaria também sobre a balaustrada. Negou a oferta, pois não voltaria naquele dia (a maré já estava “aberta”, ruim para catar siri) e começaram a conversar sobre as condições de pesca, o que tinham encontrado no mar. Emerge, naquele momento, um espaço onde os usuários partilham não somente pescados (“Com essa lagosta aqui, vou fazer uma moqueca com os ‘cara’ mais tarde”), mas também saberes e histórias (“Fulano voltou com 40kg de tainha”).

⁸³ A tarrafa é uma rede de pesca circular com pequenos pesos distribuídos em torno de toda a circunferência da malha.

Redes de sociabilidade são costuradas por essas trocas, que fornecem subsídios para a produção do espaço. Na Ponta de Humaitá, crianças lançam seus molinetes com ajuda do pai ou demais adultos. Os jovens olham atentamente os mais velhos - a forma como lançam a linha, como colocam as iscas. Por vezes, a juventude é um tanto quanto impaciente, sobretudo se compararmos com os senhores que olham pacientemente para o horizonte enquanto seguram o molinete, partilhavam as iscas ou uma cerveja. Durante as permanências no píer flutuante, nunca vimos uma grande pesca; o mar não estava para peixe e só vinham “piabinhas” (peixes pequenos utilizados para a confecção de iscas). Até as piabas estavam escassas; aquele que conseguia pescar alguma, cortava-a e deixava expostas, no próprio chão, para usufruto de quem viesse.

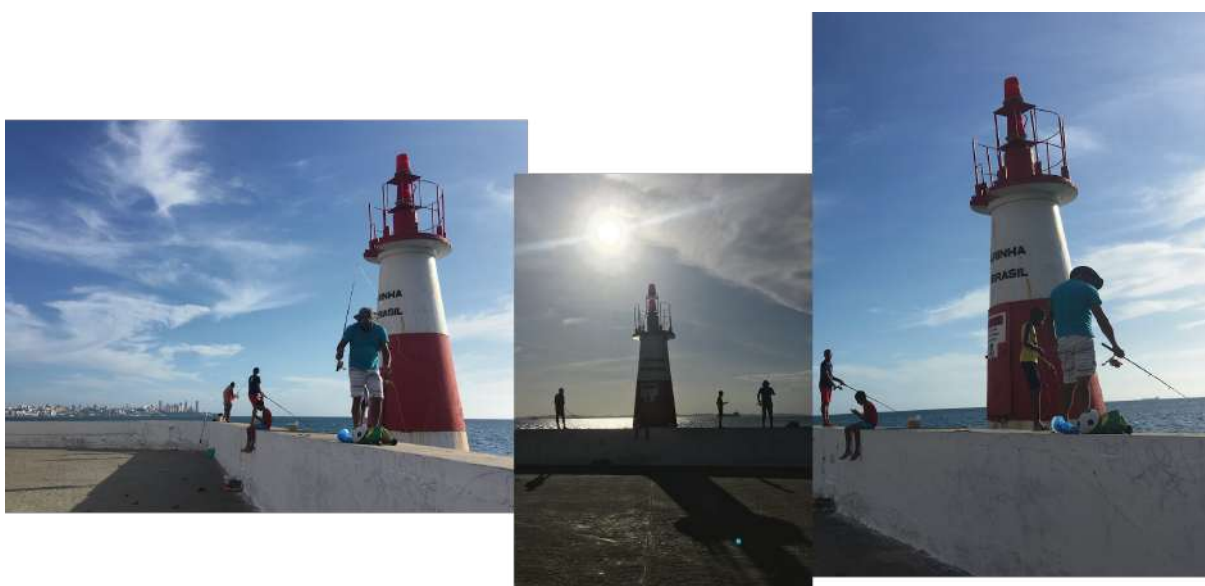


Figura 14. Homens pescam sobre balaustrada da Ponta de Humaitá, em frente à Igreja de Nossa Senhora de Monte Serrat. Uma criança lança linha na mão, a outra utiliza um telefone portátil (celular). Acervo pessoal (06 fev. 2019).

É comum visualizar homens pescando em diversos espaços da Ponta de Humaitá, seja no píer, seja no seu entorno. Parecia que havia um estatuto simbólico partilhado na plataforma flutuante: somente quem tinha molinete se encontrava presente. Ao se afastar de lá, um senhor lançava linha na mão, sem vara. Estava muito compenetrado, não queria conversa – ou, como se diz em Salvador, “não dava ousadia”. Talvez esse senhor isolado veio com um objetivo muito específico – quem sabe garantir sua refeição? É provável que houvessem peixes de pequeno porte por ali, pois não somente o senhor estava lançando linha sobre a pedra, onde os peixes costumam se abrigar, mas também havia a presença de um mergulhador próximo às pedras. As piabas podem não ser grandes, mas em quantidade saciam.

Os espaços construídos não são os únicos subvertidos no cotidiano deste limiar; usos, talvez nunca imaginados por alguns, são dados aos elementos existentes, tal como a ocupação nas

pedras. As práticas marítimas alteram, porventura, os discursos sobre os espaços. O “marinheiro por osmose”, dono do ponto comercial mencionado anteriormente, certa vez comentou que o píer da Via Náutica não servia para nada. A imprensa local, ao reportar sobre este equipamento, apresenta-o enquanto gasto público desnecessário, uma vez que o circuito náutico nunca foi estruturado. Vide trecho: “Um atracadouro que custou ao governo do Estado R\$ 800 mil, em 2000, espera há 11 anos para ter utilidade”⁸⁴. O píer efetivamente não exerce a função para a qual ele foi projetado, mas é leviano dizer que ele não possui utilidade. Claro que podemos questionar a execução financeira deste recurso, desde a sua alocação (esta é, de fato, a prioridade na política urbana?) até o valor da obra. Contudo, no cotidiano, observa-se o descompasso entre o discurso de inutilidade e o uso realizado no local.

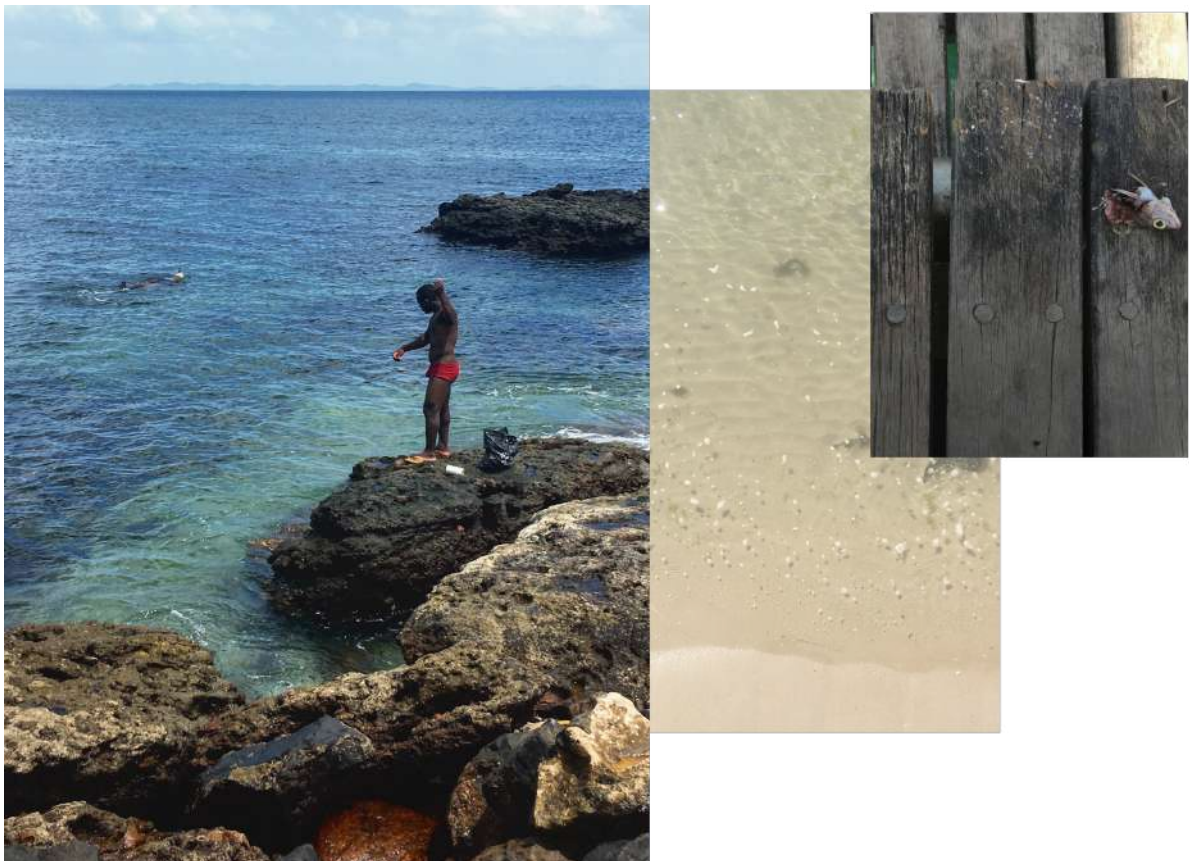


Figura 15. Em cima das pedras, é possível perceber a existência de homens lançando linha. No píer, as piabas pescadas servem de isca e são partilhadas entre os homens. Acervo pessoal (10 fev. 2019).

Existem outros elementos no espaço urbano, menos onerosos aos cofres públicos, que suscitam (com menor impetuosidade) análises e comentários semelhantes: são as rampas e atracadouros existentes ao longo da região litorânea. Essas estruturas serviram extensivamente de apoio para a pesca e a navegação, demonstrando a liminaridade entre o mar e a terra: na cidade mercantil-portuária do século XIX, “na baía de Todos os Santos, **águas e terras entremeadas**

⁸⁴ BRITO, 2011.

guardavam, consertavam, reabasteciam, carregavam e descarregavam mais de mil embarcações de todo tipo”⁸⁵. As rampas, escadas e atracadouros eram as pontes dessa zona limiar; os elementos que permitiam o trânsito de um ponto ao outro. Contudo, com a desarticulação das atividades marítimas em prol de novos ideais de modernidade⁸⁶, essas espacialidades já não cumprem a função planejada. Hoje, podemos apreender outros usos, desviantes, disruptivos, insurrecionais, pois

(...) de tudo o que se trata numa insurreição é, sem qualquer dúvida, dos corpos trafegando pelos lugares, corpos experimentando espaços desviados de suas funções primárias, em usos corpóreos dos lugares que não raro serão extrapolações de atribuição programática (ou funcional), de um lugar⁸⁷.

As rampas são ocupadas por famílias que descansam à sombra da árvore, sentadas em cadeiras e com uma caixa térmica ao lado. São também o trampolim para os jovens saltarem para o mar. Demais estruturas existentes ao longo do litoral cumprem essa função de suporte dos saltos: os atracadouros remanescentes, a cobertura do terminal marítimo, a estrutura do píer flutuante. Os meninos escalam e se apoiam onde conseguem, discutindo as estratégias para ver quem salta mais alto, ou faz maior quantidade de giros. As propostas variam, mas em geral o desejo é impressionar as pessoas presentes.



Figura 16. De um lado, grupo de senhores conversa, enquanto um deles costura uma rede. Do outro, família ocupa sombra na rampa com cadeiras e caixa térmica. Acervo pessoal (09 jan. e 06 fev. 2019).

⁸⁵ MATTOSO, 1992, p. 49.

⁸⁶ Conforme tratamos em Lisiak (2017; 2019).

⁸⁷ VELLOSO, op. cit., p. 45.

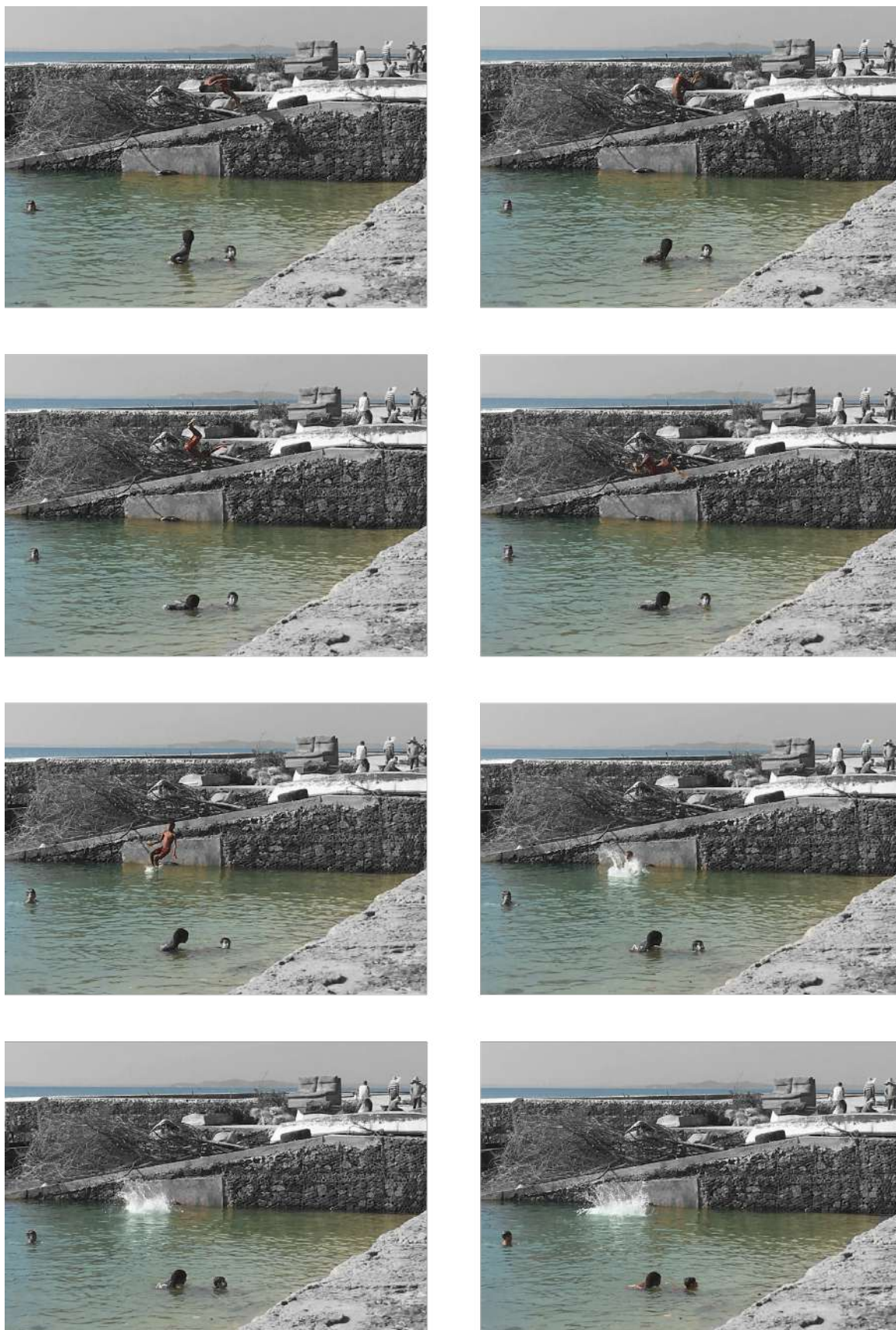


Figura 17. Crianças saltam da rampa no fim da Avenida Constelação, em Pedra Furada. Acervo pessoal (06 fev. 2019).



Figura 18. Jovens se preparam para saltar desde o Terminal Marítimo de Plataforma. Acervo pessoal (17 fev. 2018).



Figura 19. Sobre a (extinta) ponte do Crush, os jovens faziam acrobacias ao pular. Acervo pessoal (06 fev. 2019).

No píer da Ponta de Humaitá, a performance dos rapazes ocorre em paralelo com a atividade da pesca. Os desafios dos saltos são espalhafatosos: a cada pulo, um mais ousado que o outro, os jovens urravam de alegria. A água, espatifada, chegava a atingir quem estivesse muito próximo da borda da plataforma, sobretudo quando um grupo de três rapazes escalaram e saltaram do ponto mais alto da estrutura. Antes do salto, as pessoas presentes começaram a especular, assim que eles subiram, se eles cairiam de fato. Alguns desistiram, mas um rapaz decidiu dar o pulo final na profundidade dessa localidade.



Figura 20. Coexistências no píer flutuante construído no escopo da Via Náutica. Acervo pessoal (10 fev. 2019).

Há de convir que, onde se pesca, o mar não pode ser agitado por elementos externos, pois afasta os peixes; inclusive, a linha pode partir. Entretanto, os senhores que lançavam seus molinetes não parecem se importar com a brincadeira dos rapazes. Provavelmente deveriam se lembrar dos gracejos que faziam quando jovens. Ainda, ali ninguém parecia pescar como atividade laboral. Gozavam o prazer de lançar a linha, fazendo leitura das condições do mar e do vento, conversando com os seus comuns. Percebe-se uma partilha expandida, dos saltos à pesca - práticas tão distintas que pareciam ser costuradas por uma linha, cujo fio, provavelmente, é o mar.

Tal como Ana Clara Torres Ribeiro nos permite pensar a partir da noção *gesto-fio*, a solidariedade e a ação espontânea, isto é, a ação não planejada ou simplesmente concebida, “são portadores dos valores compartilhados por um determinado povo, etnia, camada social ou grupo. Essa ação pode criar lugares onde, antes, só havia espaço e racionalização. Da mesma forma, essa ação pode superar, mesmo que apenas por pouco tempo, a cotidianidade alienada, quando manifesta a fraternidade e a irredutível pertença”⁸⁸.

Ao longo da pesquisa de campo, não conseguimos determinar se uma região litorânea respondia à cidade e aquele outra

⁸⁸ RIBEIRO, 2005, p. 417.

ao mar. Havia um amálgama entre as funcionalidades do espaço (ou seja, as posturas e condutas que a materialidade impõe com a sua forma) e as ações disruptivas, isto é, os muitos outros possíveis que se manifestam para além das determinações postas.

O limiar emerge dessa disputa entre a(s) função(ões) programada(s) do espaço e aquilo que a(s) distorce(m); apropriações do existente que produz criativamente novos possíveis. Afinal de contas, “esta vida urbana tenta voltar as mensagens contra elas mesmas, as ordens, as coações vindas do alto. Tenta apropriar-se do tempo e do espaço frustrando as dominações, desviando-se de seus objetivos, usando de astúcia”⁸⁹. A zona intersticial é, portanto, um espaço produzido pela disputa entre as condutas normativas e as práticas insurrecionais. Ações estas que escapam às proposições normativas, ou que se realizam pela fuga das regras, encontrando-se, assim, ameaçadas, passíveis de serem criminalizadas e (ou) judicializadas. São, portanto, contracondutas, que tem “por adversário um poder que se atribui por encargo de conduzir (...) os homens em sua vida, em sua existência cotidiana”⁹⁰. Se temos a produção espacial pelo aparelho do Estado enquanto conduta, a contraconduta se encontra nas práticas cotidianas que subvertem o uso destinatário do equipamento, provendo-lhe complexidade.

A partir de Michel Foucault, podemos entender o exercício da governamentalidade como a condução dos homens por uma via moral, política e econômica específica (sobretudo ao considerarmos a estrutura capitalista em que estamos inseridos), cuja autoridade é mantida pelos instrumentos de controle e registrada pelos documentos dentro do corpo institucional de poder. Ao gerir e ordenar a vida em sua existência cotidiana, o Estado, com toda a autoridade que a estrutura lhe confere, enquadra os espaços em categorias que nem sempre lhe atendem, ou que não condizem com a sua realidade.

Pedra Furada se encontra hoje listada nas plataformas estatais de turismo dentro da categoria gastronomia. Essa ação do Estado, ao eleger uma “experiência”, negligencia as demais existentes no local, e ainda realiza um deslocamento desta em direção à vivência. Gagnebin adverte:

As experiências limiars também tendem a ser substituídas por um achatamento da superfície sensorial e psíquica que vai apagando as diferenças, outrora estruturantes da existência humana, entre profano e sagrado, entre vida e morte, público e privado. **A lei do capital instaura um**

⁸⁹ LEFEBVRE, 2008 [1968], p. 71-72.

⁹⁰ FOUCAULT, 2008 [1978], p. 264.

nivelamento universal que ameaça transformar a experiência mais sublime numa mercadoria lucrativa⁹¹.

Todavia, a cidade no cotidiano revela que tais categorias não respondem à complexidade existente no espaço. Na festa de Iemanjá de Pedra Furada, o restaurante da Tia Maria estava cheio de pessoas bebendo e dançando - a terceira festa pela qual passamos na Avenida Constelação naquele dia. A caixa de som tocava algum pagode em um volume muito alto; vínhamos dançando desde longe e fomos convidados a nos aproximar quando algumas mulheres, que estavam em pé bebendo, perceberam a nossa dança. De fato, a via estava longe de cumprir a função de circulação de veículos, pois, ao longo da sua extensão, a via aportou toda a energia festiva que existe no calendário sagrado e profano do verão soteropolitano.



Figura 21. Faixas anunciam a data da festa de Iemanjá em Pedra Furada. Acervo pessoal (06 fev. 2019 e 09 jan. 2019).

Se retomarmos Lefebvre, o autor nos indica que o uso principal da cidade é a festa. Nesse momento, é instaurado um novo limiar, uma vez que a situação se encontra entre o cotidiano e o extraordinário. Efetivamente, limiares diversos coexistem: o mar avança sobre a terra nos cantos para Iemanjá; enquanto algumas pessoas saem mar à dentro para entregar os presentes para Iabá, outras cozinham para alimentar o povo de santo e demais transeuntes. As demais vidas urbanas “fora” da festa não deixa de operar: o motorista associado aos aplicativos continua rodando na cidade, enquanto dançamos nas festas em homenagem ao mar. Há um trânsito incessante entre mundos, onde ritmos e gestos coexistem com o desenrolar do/no

⁹¹ GAGNEBIN, 2014, p. 43, grifo nosso.

cotidiano. Emerge um “espaço-tempo ou tempo-espaço, onde trabalho e festa, sagrado e profano, vida e espetáculo, se misturam, se entrelaçam, se superpõem”⁹².

Uma vez “finalizada” a festa (cuja temporalidade é indefinível), a experiência de trânsito no limiar permanece reverberando nos corpos presentes, bem como na cidade. Outros limiares permanecem se realizando, sobretudo àqueles relativos às disputas da produção do espaço, pois “as formas de organização de resistências em construções coletivas, mesmo que menos visíveis – porque consolidadas internamente aos territórios –, conjugam duração e efemeridade, lógicas de protesto e lógicas de ocupação, além de arranjos sociais diversos”⁹³.

⁹² ROSA, Thais et al. Liminaridades. In: BRITTO, Fabiana Dultra; JACQUES, Paola Berenstein (org.) **Corpocidade: Gestos Urbanos**. Salvador, EDUFBA: 2017, p. 367.

⁹³ VELLOSO, 2020, p. 170.

6

(Sub)urbano

As pistas e vestígios sobre a constituição e ocupação de Pedra Furada e da Península de Itapagipe apontam para uma região da cidade que se formou historicamente cunhada como periferia, subúrbio e margem. Conforme vimos anteriormente, os sentidos dessas terminologias se aproximam no campo dos estudos urbanos e foram extensivamente utilizadas para categorizar a região itapagipana. Essa ideia se sustenta, a princípio, em duas perspectivas: primeiramente, associado à sua distância física do centro, de modo que era anunciada enquanto uma região “fora” da cidade. Vimos também que essa noção se ancora nos dados socioeconômicos e nos índices de violência, pois estão “fora” do padrão da cidade formal, ou seja, dos espaços providos com as condições necessárias para a realização de uma vida urbana com melhor qualidade.

De fato, as condições urbanas são historicamente díspares, uma vez que a formação das cidades é desigual. Esse aspecto se revela de formas variadas - podemos citar, por exemplo, na provisão de infra estrutura, de equipamentos públicos, das políticas públicas de fomento ao emprego, à educação, saúde, etc. Contudo, a desigualdade urbana fica marcada também na dificuldade de encontrar dados específicos sobre as localidades. Este é, inclusive, um fato vivenciado no escopo desta pesquisa. Devido a carência de materiais específicos, exploramos os registros sobre a Península de Itapagipe, apontando, quando possível, indícios sobre Pedra Furada. Começamos, com base nesse entrave, a pensar que esta escassez de material é um dos elementos que confere uma condição suburbana para ambas as localidades, sobretudo se comparamos com os registros das localidades ditas como centrais.

Tal como as demais reflexões realizadas ao longo do corpo deste texto, as categorias se constituem através de uma perspectiva relacional. Para pensarmos sobre o suburbano, é necessário refletir sobre aquilo que constitui a condição urbana. Lefebvre define o urbano a partir de sua materialidade, mas não restrito a ela¹. O autor olha para o aspecto material para pensar as redes, os agentes, os processos implicados na produção do urbano, considerando o “campo de relações que compreendem notadamente a relação do tempo (ou tempos: ritmos cíclicos e durações lineares) com o espaço (ou espaços: isotopias-heterotopias)”². Em suma, “o fenômeno urbano se apresenta (...) como realidade global (ou, caso assim queiramos dizer: *total*),

¹ “O ‘urbano’ não pode ser definido nem como apegado a uma morfologia material (na prática, no prático-sensível) nem como algo que pode se separar dela” (LEFEBVRE, 2008 [1968], p 86).

² *ibid.*, p. 87.

que implica o conjunto da prática social”³ constituído por uma diversidade de signos e significações em diferentes níveis⁴.

Nessa perspectiva, o que configura a lógica suburbana? A princípio, é aquilo que está apartado da cidade “formal”, isto é, aquela provida com rede de infra estrutura e de circulação, onde são implementadas as normas e parâmetros firmadas nas instâncias de poder. Para Lefebvre, os subúrbios são, em parte, a resposta circunstanciais do impulso cego (ainda que motivado e orientado) da industrialização. É processo que promove descentralidades, afastando o cidadão da cidade-obra, instaurando outros regimes. Conforme Velloso nos permite pensar, a organização da condição periférica reside na segregação e desigualdades que operam nas cidades, tomando corpo nas periferias urbanas⁵. Afinal de contas, como Lefebvre anuncia, “a desordem suburbana oculta uma ordem”⁶.

O urbano, enquanto lugar de encontros, convergência das comunicações e das informações, se torna aquilo que sempre foi: lugar do desejo, desequilíbrio permanente, sede da dissolução das normalidades e coações, momento do lúdico e do imprevisível. Contudo, manifesta a sua contradição na tendência para a destruição por meio das violências latentes, das coações da racionalidade que se manifestam na implosão-explosão da cidade⁷. Ancorados nesta definição, a condição suburbana é, em seu fim, urbana, onde “os subúrbios são urbanos, numa morfologia dissociada, império da separação e cisão entre elementos daquilo que foi criado como unidade e simultaneidade”⁸.

A condição suburbana se expressa pela segregação no urbano que emerge pelas disputas de poder. Tomando essa perspectiva como fenômeno constituinte da região itapagipana, analisamos os acontecimentos pelas vias institucionais. Na construção do Hospital de Isolamento de Monte Serrat, temos o primeiro elemento para esta análise. A instituição, posteriormente nomeada em homenagem ao médico infectologista Augusto Couto Maia, surge

³ LEFEBVRE, 2019 [1970], p. 63.

⁴ Cf. *ibid.*, p. 66.

⁵ “Tendo em mente que as localizações urbanas são produzidas segundo condições sociais e econômicas específicas, é consequente compreender **a segregação como uma determinação da espacialidade**, isto é, **como algo que opera nas periferias segundo padrões de localização e condições concretas de precariedade dos espaços construídos.**” (VELLOSO, 2020, p. 165, grifo nosso).

⁶ LEFEBVRE, 2008 [1968], p. 27.

⁷ Cf. *ibid.*, p. 85.

⁸ *ibid.*, p. 28.

em meados do século XIX como centro de referência de tratamento de pessoas infectadas por epidemias e foi um importante espaço de controle sanitário. Distante do centro, retrata a postura normativa de locar as funções de controle higienistas à margem dos centros⁹.

Contudo, a lógica suburbana da península não reside somente no acolhimento das instituições de controle. A localidade abriga as primeiras investidas industriais da cidade nos idos do século XIX, onde, no entanto, já havia uma indústria náutica esboçada com os estaleiros presentes. A freguesia distante do centro de Salvador abrigava uma população esparsa que realizava atividades majoritariamente rurais e extrativistas. Apesar de “apartada” do centro (ou talvez, especialmente por isso), apresentava as condições necessárias para abrigar o setor industrial: baixo valor de solo, incentivo à ocupação por meio de subsídios, proximidade às redes de circulação (porto e estrada de ferro) e às fontes de água. Porém, essa empreitada nunca constituiu um polo industrial e ao longo do século XX, foram realizadas investidas em outros limites da cidade, tanto no âmbito industrial quanto urbano. A região itapagipana permaneceu à margem, ganhando centralidade na discussão sobre os assentamentos precários (sobretudo se consideramos Alagados, que abordaremos em “Aterro”) e os instrumentos de regularização urbana, no final do século XX e início do XXI. A condição suburbana se decanta em Pedra Furada e na Península de Itapagipe, evidenciando traços da marginalidade fundante.

6.1. Hospital de isolamento: instituições de controle fora do centro

Um dos aspectos da condição suburbana diz respeito à ocupação das regiões marginais da cidade por equipamentos de saúde pública. Essa escolha não se dava somente pela difusão da talassoterapia, onde banhos de mar são apresentados como recomendações médicas para determinadas doenças¹⁰. Conforme Rolnik nos indica, os equipamentos institucionais disciplinadores eram destinados aos arredores das cidades¹¹, entre os quais temos os hospitais. No século XIX, Salvador foi assolada por uma série de epidemias, sobretudo aquelas advindas

⁹ Cf. ROLNIK, op. cit., p. 66.

¹⁰ À época (século XIX), havia um grupo de profissionais da saúde que recomendavam banhos de mar para curar determinadas doenças. Não encontramos registros sobre esse fenômeno com a escolha da localidade do hospital em Monte Serrat (somente uma menção sobre os ventos marítimos como propulsores da cura), mas pensamos que é possível elaborar essa associação. Para maiores considerações sobre o mar para tratamentos terapêuticos, ver os subcapítulos “A praia: de um bem natural a uma construção social” e “A valorização da praia para o banho de mar” do quarto capítulo da tese de Souza (2014) e o capítulo “Banho salgado e passeio na praia como remédios” de Azevedo (2016).

¹¹ Cf. ROLNIK, op. cit., p. 66.

por marinheiros. Ainda, esses sujeitos circulavam pela região portuária que, segundo os relatos dos viajantes, era insalubre, com ruas estreitas, escuras e densamente ocupadas. O viajante francês Ernest Mouchez, em 1861, apresenta o seguinte relato:

A Cidade Baixa [...] se encontra concentrando todo o movimento comercial e marítimo; [...] apresenta [...] um aspecto de feiura e sujeira [...]; casas altas e ruas estreita; [...] população desses becos [...] negros, marinheiros, carregadores, [...] numerosos mendigos todos mais ou menos leprosos exibindo horríveis feridas, e as imundíces que se deixa ao cuidado das chuvas varrer [...]; as ruas são o desaguadouro de [...] todas as imundícies da cidade alta¹².

O lixo desprezado de maneira indevida tinha o seu processo de decomposição acelerado pela umidade do ar, cujo odores fétidos levam um grupo da medicina a desenvolver a teoria biológica dos miasmas¹³. Para conter o alastramento das epidemias, os médicos e demais profissionais da saúde indicavam o afastamento dos doentes. Nesse contexto, em 1852 são iniciados os estudos para a criação de um hospital para o tratamento das doenças infecciosas. No ano seguinte, o Presidente da Província da Bahia, João Mauricio Wanderley (1852-1855), decretou a fundação do Hospital de Monte Serrat. O equipamento surgiu inicialmente para “acolher os marinheiros afetados pela febre amarela, provenientes dos navios mercantes que aportavam em Salvador, na Bahia, motivados pelas importações e exportações”¹⁴.

Entre 1852 e 1855, profissionais de saúde, denominados “Delegados de Saúde do Porto”, inspecionavam os navios que aportavam e de acordo com as condições dos trabalhadores, encaminhava-os ao hospital pelo mar. Provavelmente o deslocamento fluvial ocorria devido à melhores condições de transporte pelas águas do que pela terra. Na Ponta de Humaitá, próximo à Igreja da Nossa Senhora de Monte Serrat, os enfermos desembarcavam em uma ponte, construída para este fim, e eram encaminhados ao hospital¹⁵.

¹² MOUCHEZ, 1861 apud VASCONCELOS, op. cit., p. 271.

¹³ “Segundo esta teoria as doenças teriam origem nos miasmas, isto é, no conjunto de odores fétidos provenientes das matérias orgânicas em decomposição que contaminam os solos e os lençóis freáticos” (SOUZA, 2014, p. 83).

¹⁴ FIGUEIREDO, Maria de Fátima Lourezo. **Hospital Couto Maia: uma memória histórica (1853-1936)**. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Ensino, Filosofia e História das Ciências, Universidade Federal da Bahia; Universidade Estadual de Feira de Santana, 2010, p. 13.

¹⁵ Cf. *ibid.*, p. 28; 30.

O ato que funda o hospital estabelece a ocupação de um imóvel no alto de Monte Serrat. Acreditavam “que o rico arvoredado fazia com que o ar se tornasse puro e leve, além de a proximidade com o mar ajudar a dispersar as epidemias, ao soprar os ventos continentais e marítimos”¹⁶. Ao longo da trajetória da instituição, demais imóveis foram ocupados. Em seus primeiros anos, devido à quantidade de enfermos afetados pela febre amarela e as condições de difícil acesso¹⁷, três outras casas na parte baixa de Monte Serrat foram lotadas para abrigar os doentes¹⁸.

As instalações enfrentaram outras epidemias além da febre amarela, tais como a peste bubônica (que se manifesta no Brasil no final do século XIX, mas toma maiores proporções em Salvador a partir de 1904¹⁹) e a varíola (1919²⁰). Adaptações foram realizadas no hospital, mas é sob a gestão do médico Augusto de Couto Maia (1911-1936) que diversas propostas foram realizadas para as melhorias das condições de tratamento e acolhimento das pessoas acometidas por doenças endêmicas. A princípio, Couto Maia propôs a transferência do hospital para uma localidade mais central, no Santo Antônio do Carmo ou em Brotas, cuja solicitação foi refutada²¹. O médico conseguiu, contudo, a implantação de um laboratório de análises clínicas na ampliação do hospital²², colocando o equipamento alinhado com as inovações científica do seu tempo²³. Ainda, Couto Maia era crítico ao espaço construído do hospital, que se assemelhava às estruturas europeias. Para ele, “é um erro querermos, sem prévio estudo, adotar tipos de construção de países frios para as nossas regiões tórridas”²⁴.

Em 1916, o corpo técnico e administrativo do Estado reconheceu a necessidade de ampliação da estrutura e “encarregou o engenheiro Archimedes de Siqueira Gonçalves de elaborar o

¹⁶ *ibid.*, p. 35.

¹⁷ “Os caminhos para a casa do Alto eram de difícil acesso, pelas condições do terreno, cheios de buracos, destruídos pelas chuvas torrenciais, escuros e com uma vegetação alta. As águas das enxurradas carregavam as pedras, deixando os trajetos com grandes declives e perigosos para quem transportava os pacientes em padiolas ou cadeira de arruar.” (*ibid.*, p. 97).

¹⁸ Cf. *ibid.*, p. 96.

¹⁹ Cf. *ibid.*, p. 64-66.

²⁰ Cf. *ibid.*, p. 90.

²¹ Cf. *ibid.*, p. 78.

²² Cf. *ibid.*, p.93.

²³ Em parte, essa busca por inovações se deve à constantes formações que Couto Maia realizou ao longo da sua trajetória profissional, sobretudo na Europa (*ibid.*, p. 100; 102).

²⁴ COUTO MAIA, 1912 apud *ibid.*, p. 86.

projeto de um novo hospital no mesmo local do antigo, no Alto de Mont-Serrat, abrangendo o terreno ao norte **até a entrada da Pedra Furada**²⁵. A construção iniciou em 1917 e foi paralisada em 1920, quando obras se deram por concluídas. Contudo, os pavilhões estavam inutilizados, uma vez que não havia instalações de água, luz, gás e esgoto, além de existirem rachaduras em uma das edificações²⁶. As obras foram retomadas em 1924 e concluídas, com a infra estrutura necessária, em 1925.

Em 1936, o hospital passa a se chamar Hospital Couto Maia, em homenagem ao antigo gestor²⁷. O equipamento se consolidou ao longo dos anos como centro de referência para pesquisa e tratamento da área da infectologia. Desde 2018, o hospital funciona em novas instalações em Águas Claras, bairro soteropolitano que margeia a BR-324 (auto estrada que liga Salvador à Feira de Santana). Segundo veículo de imprensa local, a transferência do hospital afetou o comércio local, devido a baixa na circulação de 1,5 mil pessoas (média mensal) que ocupavam (ou acompanhavam os ocupantes) os 97 leitos existentes²⁸.



Figura 22 - Couto Maia: novo e antigo hospital. À esquerda, fachada do novo hospital Couto Maia. Localizado em Águas Claras, possui uma área útil de 17mil m2 e conta hoje com áreas de emergência e urgência. À direita, os pavilhões do antigo Hospital Couto Maia são ocupados por 100 famílias sem teto. Fonte: Lima (2019) e Correio (2019).

²⁵ Ibid., p. 93, grifo nosso.

²⁶ Cf. *ibid.*, 104.

²⁷ Cf. *ibid.*, 25.

²⁸ Cf. LIMA, Fernanda. Órfãos do Couto Maia na Cidade Baixa. *Correio*, Salvador, v.40, n.13314, 14 abr. 2019. Caderno Mais. p. 12.

No dia 30 de novembro de 2019, as instalações do antigo hospital Couto Maia foram ocupadas por 100 famílias, em movimento organizado pelo Movimento de Luta nos Bairros, Vilas e Favelas (MLB)²⁹, nomeada em referência à Maria Felipa de Oliveira, mulher negra que atuou na expulsão das tropas portuguesas da Bahia em 1823.

O jornal Correio, veículo de imprensa da fundada pela família Magalhães (a quem o atual prefeito pertence), reporta a ação como invasão. Conforme Adriana Nogueira Vieira Lima (2019) assinala, “a escolha por essa denominação evidencia o caráter indesejado dos habitantes e contribui para pensar essa forma de acesso e produção do espaço, tendo a ilegalidade como ponto de partida”³⁰.

A ocupação dos sem tetos, que visava garantir o direito à moradia previsto na Constituição Federal, se estabeleceu na área administrativa do hospital, uma vez que ainda havia muito artigos e materiais de hospital. No dia 2 de dezembro, as lideranças conseguem agenda com o Secretário da Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (SEDUR), Nelson Pelegrino, e demais representantes do Estado, onde as partes se comprometem em não desocupar o hospital sem seguir todos os protocolos legais e sem negociação prévia. Durante a semana de 13 de dezembro, a provisão de água e luz foram suspensos para o edifício, anunciando o despejo realizado no dia 20 de dezembro pela Polícia Militar do Estado da Bahia. À época, a ocupação já contava com 120 famílias. No dia 28 de dezembro, as famílias ocuparam o galpão Navegação Bahiana, localizado na Ribeira, sofrendo no mesmo dia nova investida de despejo³¹.

Segundo Ana Clara Oliveira de Araújo, arquiteta que atuou como assessora técnica do movimento, as famílias estão hoje no núcleo do MLB, no Uruguai, enquanto o antigo hospital permanece sem cumprir a função social da propriedade. Um dos antigos moradores da ocupação comenta, em entrevista à veículo de imprensa local, que: “Aqui é um prédio público e não tinha função. Demos função pública para o hospital. As pessoas perderam tudo e não tem

²⁹ Cf. CORREIO. Antigo hospital Couto Maia é invadido por centenas de moradores da Cidade Baixa. 30 nov. 2019. Disponível em: <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/antigo-hospital-couto-maia-e-invadido-por-centenas-de-moradores-da-cidade-baixa/>>. Acesso em: 30 out. 2020.

³⁰ LIMA, Adriana Nogueira Vieira. **Do Direito Autoconstruído ao direito à cidade: porosidades, conflitos e insurgências em saramandaia**. Salvador: Edufba, 2019, p. 50.

³¹ A Ocupação Maria Felipa possui uma página na rede social facebook onde apresenta informes e uma série de relatos sobre os episódios em torno da ocupação. Disponível em: <<https://www.facebook.com/ocupacaomariafelipa/>>. Acesso em: 30 out. 2020.

moradia”³². Podemos debater sobre questões relativas à segurança, uma vez que o hospital desativado ainda possuía muitos materiais da antiga atividade praticada ali. Contudo, um terreno estatal sem função social em uma região com tamanha provisão de estrutura urbana é problemático, sobretudo se considerarmos o déficit habitacional de Salvador³³. A atuação do Estado para com a ocupação foi extremamente violenta não somente nas investidas contra as pessoas (seja no ataque direto da Polícia Militar, seja na ausência de diálogos efetivos com o movimento), mas também pela insistência em manter ali o hospital como um elefante branco – realização comum se considerarmos as fábricas e galpões industriais existentes na Península de Itapagipe que se encontram hoje inativas e desocupadas.

6.2. Investidas de industrialização à margem de Salvador

A partir de Gomes (1990), já vimos que, no século XIX, a região era ocupada de forma esparsa, com atividades majoritariamente rurais e extrativistas. Em 1870, a península teve a sua freguesia desmembrada em duas, sendo constituída pela freguesia dos Mares e da Nossa Senhora da Penha³⁴. Os levantamentos censitários realizados à época apontam que a freguesia da Penha ocupava “a paróquia mais ‘mulata’ (...) situada na zona rural, longe do coração da cidade. Ali, os mulatos representavam 52,5% e as mulatas 61,9 % da população”³⁵. A Cidade Baixa com um todo (isto é, a região entre a zona portuária até a Península de Itapagipe) concentrava a moradia do maior número de pessoas em situação de escravidão, sobretudo “escravos de ganho” que buscavam viver em regiões mais longes de seus senhores, seja pelos alugueis mais baratos, seja pela possibilidade de cultivar alguns gêneros da agricultura de subsistência³⁶. Ainda, ocupavam a Penha do século XIX algumas famílias abastadas que buscavam, ao se afastarem do centro, moradias em lugares mais “sadios” do que a região

³² HORTÉLIO, 2019.

³³ Segundo análise realizada pela Fundação João Pinheiro a partir do Censo 2000, o déficit habitacional quantitativo de Salvador estava na ordem de 81.429 registros num universo de 651.008 de domicílios particulares permanentes existentes. Essa categoria embarca domicílios rústicos (aqueles construídos com materiais inadequados, madeira, lona, etc.), os domicílios improvisados (que englobam todos os locais destinados a fins não residenciais que sirvam de moradia); e as unidades habitacionais identificadas como coabitação (famílias conviventes secundárias que vivem junto à outra família em um mesmo domicílio, ou em cômodos cedidos ou alugados). Cf. SALVADOR. Secretaria Municipal de Habitação. **Plano Municipal de Habitação 2008-2025**. Salvador, [s.n.], 2008.

³⁴ Cf. NASCIMENTO, op. cit., p. 53.

³⁵ MATTOSO, 1992, p. 124.

³⁶ “A maior concentração de escravos mulatos (homens) estava nas paróquias do Pilar, de Mares e da Penha, todas na Cidade Baixa, vizinhas entre si, nessa ordem. Não há surpresa. Muitos ‘escravos de ganho’ viviam separados de seus senhores e moravam nessas áreas, onde os alugueis eram mais baixos (Pilar) ou havia terrenos baldios, aptos a serem ocupados com casas de taipa (Mares e Penha)” (ibid., p. 123).

portuária³⁷. Contudo, conforme Mattoso (1992) e Villaça (2001) indicam, com o avanço da industrialização sobre a região³⁸, sobretudo desde a segunda metade do século XIX, as famílias abastadas se concentram cada vez mais na Vitória³⁹.

A condição suburbana da Península de Itapagipe se sustenta na noção historicizada de distância do centro, cuja definição muda ao longo do tempo. A localidade foi cogitada, em momentos distintos, para abrigar a sede cidade de Salvador: quase foi o berço administrativa da sede da colônia portuguesa, conforme indicado anteriormente. Ainda, na gestão do 8º Conde dos Arcos (1810-1818), cogitou-se a transferência do centro da cidade para a região plana da região itapagipana, devido aos desabamentos ocorridos na encosta da falha geológica entre a Cidade Alta e Cidade Baixa, durante um forte período de chuvas em Salvador que levou 34 civis à morte⁴⁰. A mudança nunca ocorreu e a península itapagipana permaneceu “apartada” da cidade. No entanto, a distância, enquanto uma dimensão virtual humana, é relativa. Entre a Estação da Calçada até o Largo da Boa Viagem, seguindo pela Rua Barão de Cotegipe e depois a Avenida Luiz Tarquínio, contabiliza-se em torno de 2 km de extensão. Para a implantação de um setor fabril no século XIX, a região parecia ter as condições necessárias, de modo que essa distância era facilmente superada. Conforme indicaremos ao longo dessa seção, a empreitada não obteve êxito para uma transformação radical da região em um setor fabril, levando paulatinamente a concentração das atividades industriais para os limites da cidade e, por fim, deslocando-se para outros municípios da Região Metropolitana de Salvador.

6.2.1. O empreendimento fabril na “amena” Itapagipe

Aramis Ribeiro Costa, ao fazer alusão à Península de Itapagipe em seu livro de memórias, apresenta a região, em diversos momentos, enquanto uma “cidadezinha do interior incrustada na capital, tão amena, aprazível, pacífica e pitoresca”⁴¹. No início do século XX, mais especificamente desde 1920, são iniciadas obras para a criação de um novo bairro em Salvador,

³⁷ Cf. MATTOSO, 1978, p.175 apud CARDOSO, Ceila. **Arquitetura e indústria**: a Península de Itapagipe como sítio industrial da Salvador moderna (1892 - 1947). Dissertação (Mestrado) - Escola de Engenharia de São Paulo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2004, p, 43.

³⁸ “Nossa Senhora da Penha, ao norte, passou a concentrar uma indústria têxtil que ali fixou uma mão-de-obra bastante considerável. (...) Penha assumia um caráter crescentemente popular.” (MATTOSO, 1992, p. 440).

³⁹ Cf. VILLAÇA, Flavio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo, Studio Nobel; FABESP; Lincoln Institute, 2001, p. 210.

⁴⁰ Cf. CARDOSO, 2004, p. 32-33, p. 44.

⁴¹ COSTA, Aramis Ribeiro. **Memória de Itapagipe**: anos 50 do século XX. Salvador: Edufba, 2018, p. 90.

Monte Serrat⁴². O projeto, coordenado pelo engenheiro Américo Simas, é reverberação de um ideário de modernização da cidade que se inicia com as obras de melhoramento no centro antigo, seguidos da ampliação do porto de Salvador no final do século XIX e início do XX⁴³. Segundo Sampaio (2015), a construção do bairro de Monte Serrat é a primeira intervenção do poder público tentando planejar a expansão urbana no século XX⁴⁴. Basicamente, é proposto o loteamento de terrenos, substituindo as antigas chácaras cedidas ou arrendadas pelo governo. As obras iniciaram em 1920 e foram acompanhadas até 1927⁴⁵. Essa ação não ocorre de forma isolada, visto que houveram também modificações na estrutura viária do Bonfim e da Ribeira. A Avenida Dendezeiros, que liga o largo de Roma à Igreja do Bonfim, é conhecida por ser tomada pela procissão anual do Senhor do Bonfim⁴⁶. Durante a década de 1930, teve a caixa viária alargada, de modo que foi necessário fazer o recuo da fachada de alguns edifícios e também desapropriações⁴⁷.

Na esteira da estrutura viária, é importante salientar que ainda que fosse recorrente o discurso de distância, a região era conectada ao centro da região portuária por meio de linhas de bonde desde 1869⁴⁸. Contudo, isso não significa que toda a população possuía acesso ao transporte (devido os custos das passagens), ou mesmo que o discurso de distanciamento fosse extinto.

⁴² Cf. CARDOSO, op. cit., p. 51.

⁴³ Durante a gestão do governador J.J. Seabra (1912-1916), uma série de obras foram realizadas no centro da cidade de Salvador, sobretudo na porção inferior da falha geológica. A região portuária é ampliada através de um extenso aterro sobre o mar, cuja ocupação ocorreu de forma paulatina até os anos 1940. De modo geral, a lentidão ocorre devido às crises globais (Primeira e Segunda Guerras Mundiais, a Grande Depressão de 1929), mas também por conta do alargamento das ruas existentes no Comércio. Ao mesmo tempo que as obras de aterro ocorriam na Cidade Baixa, mobilizou-se a reconstrução total (para aqueles que foram demolidos) ou a reforma (para aqueles que tiveram as fachadas suprimidas) dos prédios existentes. Diante disso, o comércio local não se sentiu impelido a ocupar as novas quadras (PAOLI, 2016, p. 274). Para maiores considerações, ver os subcapítulos “O ideário moderno na cidade de Salvador: modernização do porto (1906-1921) viabilizado por J.J. Seabra” e “Do desenvolvimento pensamento global para o desenvolvimento da estrutura rodoviária” de LISIAK (2017).

⁴⁴ Cf. SAMPAIO, 2015, p. 77.

⁴⁵ Cf. CARDOSO, op. cit., p. 51.

⁴⁶ Festa realizada dentro do calendário religioso soteropolitano em prol do Senhor do Bonfim, cuja representatividade constrói um paralelo com o orixá Oxalá, divindade das religiões de matriz africana. A festa tem a sua expressão mais conhecida no cortejo da Igreja de Nossa Senhora da Conceição da Praia (no Comércio) até a Igreja do Bonfim, onde ali as baianas lavam a escadaria da igreja. O festejo constitui a celebração de repertórios simbólicos diversos, assim como as manifestações de cunho sagrado e profano. Para uma análise mais detida sobre este aspecto, ver SERRA (2009) e RAMOS (2019).

⁴⁷ Cf. CARDOSO, op. cit., 51.

⁴⁸ A primeira linha ligava a praça do Comércio até o Bonfim por meio de tração animal (TEIXEIRA, 2017, p. 16) e desde 1897, a rede de bonde é adaptada ao sistema elétrico (VASCONCELOS, op. cit., p. 335).

Costa (2018) indica que os bondes foram retirados de circulação em 1959⁴⁹, com o capeamento de asfalto sobre os paralelepípedos e os trilhos. Acrescenta que

tudo isso [recobrir os paralelepípedos e os trilhos com asfalto] foi uma grande novidade no final da década de 50 (...) a começar pelo próprio asfaltamento das vias principais, com aquelas máquinas enormes e pesadas, incluindo um rolo compressor de asfalto, dando ares e animação de progresso, palavra que não saía da boca de ninguém, e não havia quem, esquecendo os velhos bondes e sua integração com os outros meios de transporte coletivo, não proclamasse que afinal tínhamos um transporte de primeira qualidade na Cidade Baixa⁵⁰.



Figura 23. Bonde elétrico passando pela Rua Travesso de Fora, ao fundo a Igreja do Bonfim. Fonte: TEIXEIRA (2017).

As modificações certamente animaram a população, posto que significavam uma nova forma de deslocar pela cidade, alinhadas a um ideal de modernidade. As mudanças na circulação não beneficiam somente o trânsito de pessoas, mas também dos produtos. Henri Lefebvre, ao abordar a estruturação industrial na sociedade moderna, indica que

a indústria (...) se instala perto da fonte de energia (rios, florestas, depois carvão), de meios de transporte (rios e canais, depois estradas de ferro), de matérias-primas (mineirais), de reserva de mão-de-obra (o artesão camponês, os tecelões e ferreiros fornecem uma mão-de-obra já qualificada)⁵¹.

⁴⁹ Cf. COSTA, op. cit., p. 202.

⁵⁰ Ibid., p. 36.

⁵¹ LEFEBVRE, 2008 [1968], p. 15.

Nesse sentido, a Península de Itapagipe se apresentava como um meio propício para o advento da empreitada industrial, dentro das limitações locais: estava próximo das estradas de ferro⁵² e do porto de Salvador para recepção de matéria-prima e escoamento da produção, bem como havia uma população assentada que poderia ser incorporada às atividades fabris. Sampaio (2015) nos subsidia:

As localidades industriais, de início no Centro Antigo, vão-se deslocando em direção a Itapagipe, atraídas pelos principais acessos à Cidade - marítimos, ferroviário e rodoviário (estrada da boiada, em direção a Feira de Santana) -, bem como pela mão-de-obra que se assentava na proximidade, nos bairros populares ao norte⁵³.

As primeiras experiências fabris na região remontam ao estaleiro na Ribeira (de Itapagipe) que, apesar da distância da região portuária (onde ficavam os estaleiros da Preguiça e da Ribeira das Naus⁵⁴), no século XVIII “era tido como um excelente ancoradouro e também era usada como área reservada ao fabrico de embarcações”⁵⁵. Segundo Nascimento, também

Na Penha existiam estaleiros para a construção de grandes embarcações ou de fragatas. No sítio do Papagaio encontravam-se os alambiques para destilar a cachaça, e numerosos lugares onde se encontrava o pescado. No Porto do Bonfim havia uma fábrica de vidros e nesta freguesia, durante o século XIX, instalaram-se algumas das primeiras fábricas de tecidos. Na Ribeira de Itapagipe, o povo podia atravessar em barca, de um lado para o outro, procurando a terra firme dos subúrbios, sendo animais também aceitos neste precário meio de transporte. À Penha dirigiam-se os romeiros em busca da capela do Bonfim, demonstrando sua devoção nas esmolas generosas, cera e azeite, contribuindo para o patrimônio da igreja.

⁵² A Estação ferroviária da Calçada inaugura o seu primeiro trecho em 1860 (VASCONCELOS, op. cit., p. 287), ligando o extremo norte da região portuária (Jequitaiá) até Aratu - extremo norte da cidade de Salvador, onde hoje abriga a Base Naval de Aratu. A Estrada de Ferro da Bahia se estendeu ao São Francisco “sobre a antiga Estrada das Boiadas, caminho que conduzia os rebanhos do interior para a capital” (CARDOSO, op. cit., 90).

⁵³ SAMPAIO, Antonio Heliodório L. **Formas urbanas: cidade real & cidade ideal** contribuição ao estudo urbanístico de Salvador. Salvador: Quarteto/PPGAU-FAUFBA, 2015, p. 79.

⁵⁴ O primeiro, provavelmente próximo à Ladeira da Preguiça onde hoje se localiza o complexo do Porto Trapiche Residence (conjunto de apartamentos de alto luxo, além de salas comerciais). O segundo se refere à onde hoje temos a Capitania dos Portos da Bahia e o 2º Comando do Distrito Naval, próximo à praça Cairu e ao Mercado Modelo.

⁵⁵ CARDOSO, op. cit., p. 63.

Junto a esta surgiram as casas dos romeiros, todas iguais, que lhes serviam de agasalho, no tempo que passavam em local tão longínquo da cidade.⁵⁶

Com este excerto, Nascimento nos permite visualizar uma Península de Itapagipe onde coexistiam a vida junto ao mar com a vida religiosa e, a partir do século XIX, com as fábricas. A vinda da família real e a abertura dos portos em 1808 inaugura um momento onde se iniciou um incentivo para a atividade industrial no Brasil. Durante o século XIX, Salvador abrigou o maior número de indústrias têxteis do Brasil⁵⁷, sobretudo após o Encilhamento, que consistiu em um conjunto de medidas de expansão de crédito⁵⁸ para as indústrias entre 1889 a 1891⁵⁹. Essa providência foi estabelecida a fim de auxiliar o setor, que teve muita dificuldade de se instituir, sobretudo com o agravamento⁶⁰ da crise na produção açucareira a partir da segunda metade do século XIX⁶¹. Mesmo com os empreendimentos abrindo e fechando as portas rapidamente, permaneceram expressivas atividades industriais na Península de Itapagipe, que, além das investidas têxteis, tomavam corpo em

manufaturas de calçados, rapé, biscoitos, gelo, óleo, móveis, alambiques, cigarros, charutos, fundições de ferro e de bronze; e ainda manufaturas de pregos, de velas, de refino de açúcar; de sabão e sabonetes, de chocolates, de cervejas, de luvas, de fósforos, de massas alimentícias, de serrarias, de ferro esmaltado, etc⁶².

Segundo Cardoso (2004), em 1890, havia na península itapagipana ao menos quatro das dez indústrias têxteis da Bahia⁶³. Os núcleos fabris construídos na cidade estimularam a construção

⁵⁶ NASCIMENTO, 2007 [1986], p. 51.

⁵⁷ “Em 1866 havia oito fábricas de tecidos no Brasil, cinco delas na Bahia, que teria se tornado o primeiro centro têxtil do país, apesar das pequenas dimensões se comparadas às indústrias européias na mesma época.” (CARDOSO, op. cit., p. 59).

⁵⁸ Segundo Cardoso, entre as facilidades encontrava-se a emissão de papel moeda, facilidade de crédito e alteração das leis de Sociedades Anônimas favorecendo o estabelecimento das industriais (ibid., p. 77).

⁵⁹ Cf. ibid., p. 60.

⁶⁰ Desde meados do século XVII, a economia açucareira baiana sofreu investidas diversas que abalaram a sua posição na economia nacional, cujo espectro geral pode ser visualizado desde a concorrência com as Antilhas até o empobrecimento do solo que chega a seu ápice no século XIX (MATTOSO, 1992, p. 52).

⁶¹ Cf. ibid., p. 75.

⁶² MATTOSO, 1978, p. 281 apud CARDOSO, op. cit., p. 59.

⁶³ Cf. CARDOSO, op. cit., p. 61.

habitações operárias na proximidade. Essa aproximação entre habitação e indústria não se dava somente por economias de despesas, mas também por uma ideologia moral - segundo Cardoso, o patronato se construía em torno de uma imagem de grande reformador social, onde o patrão se apresentava como uma segunda figura paterna⁶⁴. As moradias dos operários ficavam próximas às fábricas devido às questões fundiárias (valor do terreno mais barato que no centro, além de uma expressiva área vazia a ser ocupada), mas também pela cidade ser vista como um meio corruptor do qual os trabalhadores deveriam se afastar⁶⁵. Nesse sentido, as (supostas) boas condições de trabalho expressavam dispositivos de controle. A Companhia Empório Industrial do Norte, fábrica têxtil empreendida por Luiz Tarquínio⁶⁶ na Boa Viagem em 1891, desenvolveu para além da vila operária, uma série de outros equipamentos: escola, biblioteca, armazéns, consultório médico, creche. “Tal estrutura, que proporcionava além do trabalho e morada, a educação e o lazer dos empregados, servia para melhor monitorar as suas vidas e seu tempo livre”⁶⁷.

Segundo Cardoso (2004), todas as indústrias têxteis que se instalaram na cidade, durante o final do século XIX e início do XX, investiram, direta⁶⁸ ou indiretamente, na construção de habitações para seus empregados. Havia, inclusive, incentivo por parte da Prefeitura Municipal, que liberou a construção de moradias em terrenos baldios para os operários. As empresas realizavam esse empreendimento imobiliário, cuja posse das propriedades não pertenciam aos trabalhadores e sim aos empresários, que recebiam isenção para construção dos imóveis para os fins de aluguel⁶⁹. Em 1894,

o governo do município passa a incentivar a produção de habitação destinada às camadas proletárias isentando das décimas as construções edificadas para fins de aluguel: 20 anos às vilas cujo aluguel fosse até 20

⁶⁴ Cf. *ibid.*, p. 123-125.

⁶⁵ Cf. *ibid.*, p. 126.

⁶⁶ Para maiores considerações sobre essa experiência fabril, ver SANTOS, Mariléia Oliveira. **O viver na “Cidade do Bem”**: tensões, conflitos e acomodações na Vila Operária de Luiz Tarquínio na Boa Viagem/BA. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Minas Gerais, 2010.

⁶⁷ CARDOSO, *op. cit.*, p. 118.

⁶⁸ “A partir da década de 1870 difundiu-se mais largamente a prática de construção de habitações para os operários, principalmente entre as indústrias têxteis” (*ibid.*, p. 123).

⁶⁹ Cf. *ibid.*, p. 106.

mil reis; 15 anos com aluguel entre 20 e 50 dentro do perímetro das décimas; 10 anos para os aluguéis entre 30 e 100 réis⁷⁰.

Em 1920, é instituído pela Prefeitura Municipal instrumento jurídico que regulamenta as condições de construção das habitações operária, segundo regras de higiene e estética. Segundo Cardoso, a legislação estabelecia em quais locais da cidade a tipologia poderia ser construída⁷¹. A autora indica que havia a possibilidade do civil dar entrada na construção de uma casa operária, escolhendo entre quinze tipos diferentes. “Estas residências-tipo, que variavam em dimensões e número de cômodos, fossem projetos desenhados pela Prefeitura Municipal com intenção de facilitar o trâmite de aprovação de casas proletárias cuja construção ficasse a encargo dos próprios futuros residentes”⁷².

Sobre as atividades industriais na Península de Itapagipe, o testemunho de Aramis Ribeiro Costa, ao discorrer sobre os cinquenta primeiros anos do século XX na Península de Itapagipe, diz que

Nos anos 30 e 40 do século XX, com fábricas modernas e indústria complexas, a ideia, longe de enfraquecer, tomou alento, e, nos anos 50, várias dessas indústrias permaneciam em atividade, a perturbar a pacata vida dos moradores, principalmente as grandes fábricas poluidoras do ar e do silêncio⁷³.

Segundo o autor, a população desejava que a atividade industrial remanescente fosse deslocada para outras regiões, mantendo somente o uso residencial⁷⁴. Com isso, almejavam manter a imagem de uma “cidadezinha independente de Salvador (...) com sua vida própria, seus

⁷⁰ Cf. *ibid.*, p. 107.

⁷¹ Pelas informações fornecidas, não foi possível identificar em quais localidades da cidade eram permitidas a construção de habitações operárias. Dado que a dissertação da referida autora aborda a corpo industrial da Península de Itapagipe, sabe-se que ali é uma das localidades onde havia essa permissão. Vale destacar, como a própria autora menciona (*ibid.*, p. 108), que essa determinação reforçava a segregação socioespacial na cidade por marcar especificamente onde os operários poderiam morar na cidade.

⁷² *ibid.*, p. 112.

⁷³ COSTA, 2018, p. 26-27.

⁷⁴ Cf. *ibid.*, p. 20.

costumes próprios, suas festas próprias, sua paisagem muito própria, seu mar de águas mansas e mornas muito peculiar”⁷⁵. Contudo,

De alguma forma, a Península de Itapagipe sempre esteve relacionada à indústria, haja vista a atividade de construção e reparos de navios e embarcações que, desde o primeiro século da colonização portuguesa, transformou toda a vasta área num grande estaleiro naval. (...) Mas, a partir do século XIX, chega a ter impressionante número de indústrias, com predominância têxtil, mas com grande variedade, que se instalaram na península⁷⁶.

6.2.2. EPUCS: o urbanismo global da cidade de Salvador

Ainda na primeira metade do século XX, o Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador (EPUCS) institui a região itapagipana enquanto uma zona satélite que abriga as funções residenciais e industriais⁷⁷. O EPUCS elabora, entre 1942 e 1947, um plano urbano que busca planejar a cidade em sua totalidade a partir da análise de sua pré-existência. Desenvolve um extenso trabalho de campo a fim de registrar as condições geomorfológicas e sociais da cidade, através de uma abordagem multidisciplinar, construindo uma “enciclopédia urbanística da Cidade do Salvador”. Com essa análise de base científica, almejava-se solucionar os problemas vitais da cidade: saneamento, tráfego, zoneamento, habitação, etc.⁷⁸. Para Mário Leal Ferreira, politécnico coordenador do escritório⁷⁹, a investigação histórica e científica precedia o planejamento do espaço. A compreensão do presente e do passado são, para esse programa, elementos essenciais para desenvolver a cidade⁸⁰.

Baseado na ideia de evolução (...) Mario Leal Ferreira busca estabelecer um corpo de doutrinas e princípios que possa dar conta do processo de transformação urbana do ponto de vista conceitual. Ou seja, trata-se de construir uma curva de crescimento que, a partir da análise do passado e dos “novos fatores operantes na evolução da humanidade”, permita sua

⁷⁵ *ibid.*, p. 13.

⁷⁶ *Ibid.*, p. 26.

⁷⁷ Cf. SAMPAIO, *op cit.*, p. 211.

⁷⁸ Cf. SALVADOR. Órgão Central de Planejamento. **Álbum do EPUCS**. Salvador: [s.n.], 1976, p. 2.

⁷⁹ Cf. SAMPAIO, *op cit.*, 198.

⁸⁰ Cf. *ibid.*, p. 208.

extrapolação no futuro, corrigindo os “defeitos” da cidade e o “desconfiguramento das primitivas características”⁸¹.

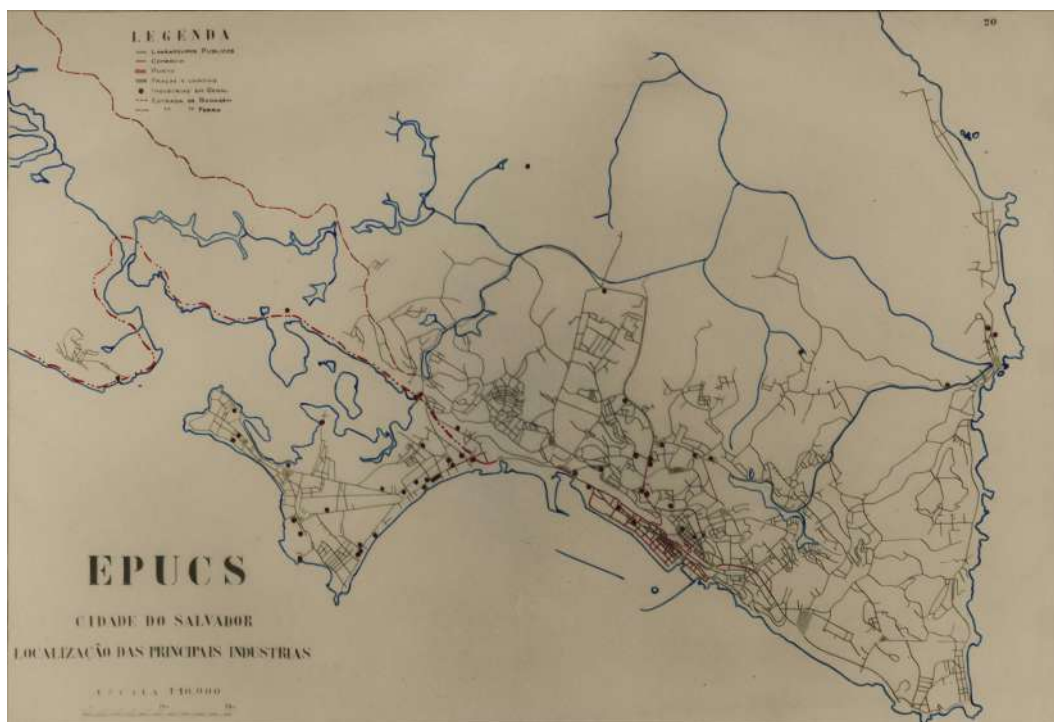


Figura 24. Cartografia “Localização das principais indústrias” indica a malha ocupada da cidade nos anos 1940 e sinaliza as principais indústrias em pontos pretos opacos, concentradas na Península de Itapagipe. Norte está perpendicular à margem horizontal da folha, em direção à esquerda. Fonte: SALVADOR (1976b).

À Península de Itapagipe, o plano destinou usos já existentes no local, ou seja, atividades industriais e residenciais. Reconheciam que a região possuía as melhores condições na cidade para abrigar o setor fabril devido a proximidade com o porto e a linha férrea, possibilitando fácil acesso às matérias primas e distribuição dos produtos manufaturados; pela proximidade às já existentes residências operárias e a possibilidade de expansão em direção à terra ou da enseada, sem (supostos) prejuízos às regiões vizinhas⁸². Os documentos de análise de Salvador realizados no escopo do EPUCS indicam que a península ocupava, à época, majoritariamente a sua porção oriental, voltada para Baía de Todos os Santos.

⁸¹ FERNANDES, Ana. A contratação de um plano de urbanismo para a cidade do Salvador - EPUCS: Contexto, personagens, conexões. In: FERNANDES, Ana. (org.) **Acervo EPUCS: contextos, percursos**, acesso. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2014, p. 72.

⁸² Cf. BATISTA, Felipe Caldas. **Em busca da “cidade civilizada”**: planos de conjunto para a Bahia dos anos 30 e 40. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Salvador: 2014, p. 183.

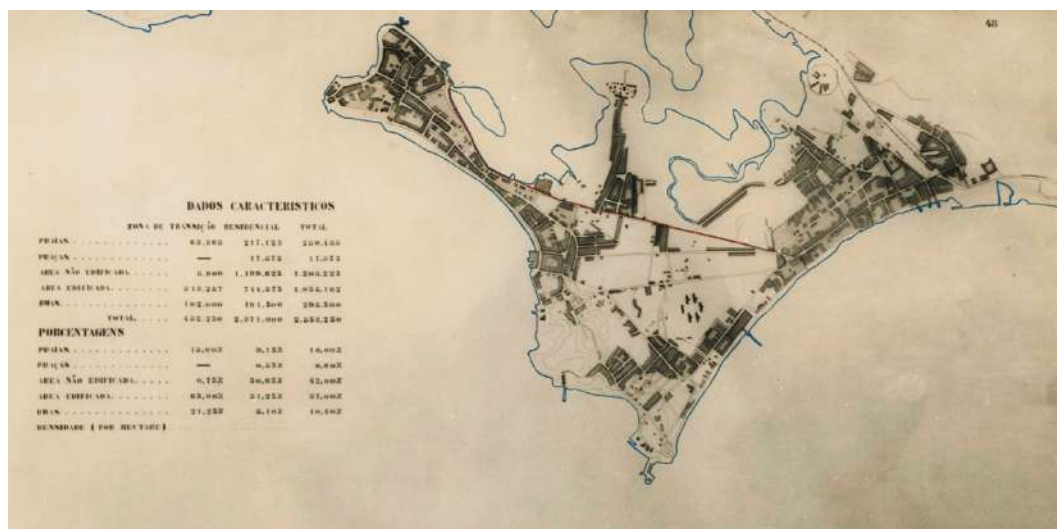


Figura 25. Cartografia do “Estudo da Península de Itapagipe”, desenvolvido entre 1942 e 1947, que analisa a ocupação da região. Majoritariamente, a parcela voltada diretamente para a Baía de Todos os Santos, onde 10% da área responde à praia, 42% está edificada enquanto 37% não está. Norte está perpendicular à margem horizontal da folha, em direção à esquerda. Fonte: SALVADOR (1976b).

A cidade seria desenvolvida em quatro zonas (Zona Norte - Liberdade, Zona Sul - Vitória, Zona Leste - Brotas e Zona Central), conectadas pelas zonas comerciais e de transição, articuladas por uma estrutura viária radio concêntrica. Haveria duas zonas satélite, conforme ilustra o esquema abaixo (figura 28), onde a seta direcionada para a região inferior à esquerda da imagem denota a Península de Itapagipe, enquanto a seta que sobe para a direita da imagem se refere à Pituba⁸³.

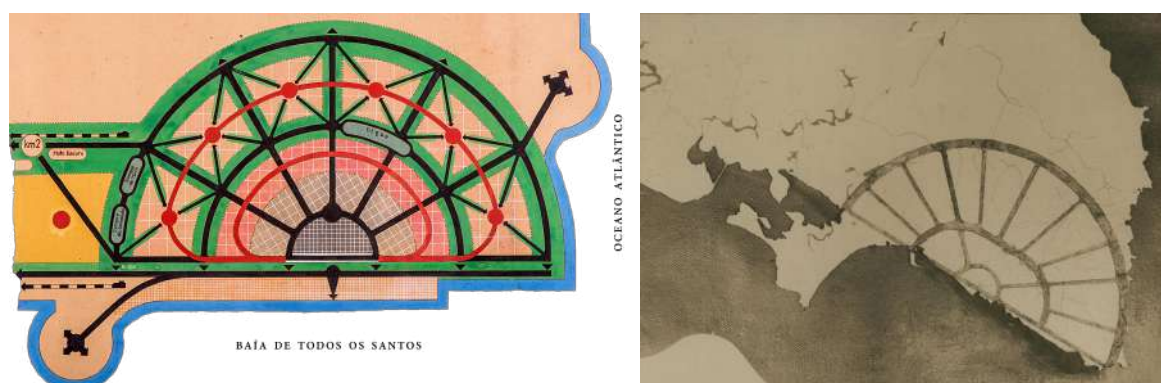


Figura 26 e 27. Esquema do sistema viário em leque do EPUCS: à esquerda, temos o esquema da organização espacial proposta pela rede viária concêntrica. À direita, sobreposição do esquema do sistema viário sobre o terreno de Salvador. Fonte: SALVADOR (1976b).

Foi desenvolvido um complexo sistema viário, que conectava as diferentes zonas da cidade em sistema de avenida de vale. Entretanto, nos documentos acessados, as zonas satélites não estão detalhadas - seja à nível de circulação, seja de ocupação - e nem articuladas com as demais

⁸³ Cf. SAMPAIO, op. cit., p. 211.

áreas, conforme indicado na imagem abaixo. Ao mesmo tempo, Cardoso (2004) indica que existe projeto desenvolvido para a região ao apresentar comunicações entre a sociedade civil e a Prefeitura Municipal acerca do Centro Cívico⁸⁴ a ser construído na Península de Itapagipe, dentro do escopo do plano urbano desenvolvido pelo EPUCS⁸⁵.



Figura 28. Sistema viário proposto pelo EPUCS, onde as linhas cheias pretas representam as avenidas de vale e as linhas vermelhas indicam as vias de cumeada. Os pontos vermelhos correspondem ao Centro Cívico. Norte está perpendicular à margem horizontal da folha, em direção à esquerda. Fonte: SALVADOR (1976b).

O extenso planejamento teve dificuldades burocráticas para a sua implementação e execução. Primeiro, o Escritório foi transformado em Comissão do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador (Cpucs) em 1948; ao longo da década de 1950, não chegou a ter a sua estrutura formatada e em 1958 é decretado o seu desmonte⁸⁶. Posteriormente, o planejamento urbano estatal se reduz às tarefas burocráticas (emissão de pareceres e alvarás) que vão, por fim, reduzir

⁸⁴ Esse equipamento, tidos como ponto central na proposta do EPUCS, “eram pequenos setores localizados em centros de gravidade populacional, nos espigões, onde se concentrariam estabelecimentos comerciais, pequenas indústrias e serviços diversos para atender ao consumo dos setores residenciais localizados nos altiplanos. Esses nódulos de consumo, situado em leves depressões, receberiam o tráfego pesado que vinha dos vales circundantes em pontos estratégicos das cumeadas” (BATISTA, op. cit., p. 183).

⁸⁵ Cf. CARDOSO, op. cit., p. 137-139.

⁸⁶ Cf. SAMPAIO, p. 218.

as ideias do EPUCS em apropriações “num enfoque rodoviarista urbano e pouco articulado à visão mais global da cidade”⁸⁷. Durante os anos 1960 e 1970, implantou-se parte do sistema viários previsto no plano, “permitindo, por um lado, abrir crescentemente a estrutura urbana para o mercado imobiliário - afastando os impedimentos legais - e, por outro lado, propiciar investimentos maciços na infraestrutura viária concebida”⁸⁸.

Dos saldos do EPUCS, podemos indicar, por fim, um documento jurídico que determina critérios de ordenamento e uso do solo. A publicação do Decreto Lei nº 701, de 24 de março de 1948, dispõe sobre a divisão e utilização da terra na zona Urbana da cidade, regula o loteamento de terrenos na mesma zona situados e dá outras providências. O instrumento define doze setores, entre os quais o industrial correspondia às áreas de Mares, Penha e São Caetano⁸⁹, contudo sem a devida definição de parâmetros de ocupação⁹⁰.

6.2.3. O planejamento industrial para superação do “enigma baiano”⁹¹

Antônio Risério indica, a partir de Gabriel Cohn, que a industrialização é um processo, onde operam um conjunto de mudanças articuladas para ganhar dinâmica própria. Contudo, “a Cidade da Bahia e seu Recôncavo (...) não chegaram a experimentar uma verdadeira industrialização, na acepção projetual do termo - ou em seu significado sistêmico”⁹². Sampaio corrobora com essa noção ao indicar que Salvador nunca passou por uma transformação a ponto de ser tratada enquanto uma cidade industrial; de fato, Salvador é uma cidade-terciária, ou seja, é “em si mesma, uma mercadoria imbricada na circulação e no consumo, continuando a dar curso à sua história de *locus* de não-produção, pois esta continuará fora do seu território, nos núcleos industriais”⁹³.

⁸⁷ *ibid.*, p. 218.

⁸⁸ *ibid.*, p. 219.

⁸⁹ Cf. FLEXOR, Maria Helena Ochi. Introdução. In: FLEXOR, Maria Helena Ochi; SCHWEIZER, Peter José (org.). **Península de Itapagipe**: patrimônio industrial e natural. Salvador: EDUFBA, 2011, p. 14.

⁹⁰ Cf. ANDRADE JUNIOR, Nivaldo Vieira de. Diógenes Rebouças e o EPUCS: planejamento urbano e arquitetura na Bahia, 1947-1950. **URBANA**: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade, Campinas, SP, v. 5, n. 1, p. 25-50, 2013, p. 32.

⁹¹ O “enigma baiano” se refere ao termo cunhado por Manoel Pinto de Aguiar em 1958 no livro “Notas sobre o enigma baiano” que analisa a ausência da Bahia no campo econômico, político e social no cenário nacional à época.

⁹² RISÉRIO, *op. cit.*, p. 464.

⁹³ SAMPAIO, *op. cit.*, p. 129.

Entretanto, isto não significa que não houveram investidas fabris na história da cidade de Salvador, conforme vimos anteriormente. As indústrias que se instalaram na Península de Itapagipe eram subordinadas ao comportamento das exportações e importações, condicionadas aos setores agromercantis da economia, onde “a queda na demanda externa do açúcar implicava a queda na demanda interna de produtos da indústria”⁹⁴. Esse quadro se sustenta de forma instável até segunda metade do século XX, onde observamos uma forte mudança devido à atuação e mediação do Estado: primeiro, pela exploração de petróleo na Baía de Todos os Santos (encontrado em Lobato em 1939) e a instalação de uma refinaria em Mataripe (desde 1953) pela empresa estatal Petrobrás⁹⁵.

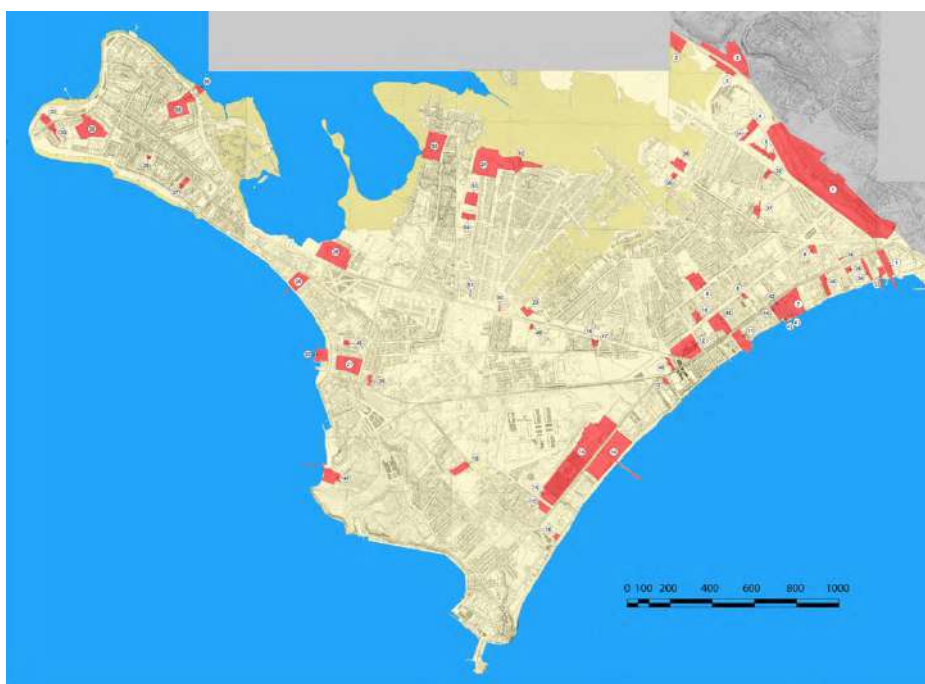


Figura 29. Indústrias da Península de Itapagipe. Aline Luther indica, a partir do Atlas Parcial da Cidade do Salvador (1956), algumas indústrias da Península de Itapagipe, em vermelho. Fonte: LUTHER (2012).

Conforme Aline de Carvalho Luther indica, até 1955 existiam 111 indústrias da Península de Itapagipe⁹⁶. Em 1959, Celso Furtado desenvolve o estudo “Uma Política de Desenvolvimento Econômico para o Nordeste”, onde reconhece a disparidade dos ritmos de crescimento entre as regiões brasileiras e conclama a equidade para o desenvolvimento nacional. A demanda é acolhida pelo então presidente Juscelino Kubitschek, através da Lei Federal nº 3.692, de 15 de

⁹⁴ RISÉRIO, op. cit., p. 463.

⁹⁵ Cf. *ibid.*, 513.

⁹⁶ Cf. LUTHER, Aline de Carvalho. **Patrimônio arquitetônico industrial na Península de Itapagipe: Um estudo para a preservação.** Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2012.

dezembro de 1959, criando a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste – Sudene. Pela atuação da instituição estatal, temos a implementação de mecanismos de incentivos fiscais para oferta de capitais necessários à montagem de um setor industrial⁹⁷. A Bahia, por sua vez, é o estado que mais que mais absorveu os investimentos entre 1960 e 1970, sobretudo nas áreas de metalurgia, mecânica, borracha e química.

O setor industrial soteropolitano acelera com a construção do Centro Industrial de Aratu (CIA), parque industrial inaugurado em 1967⁹⁸, onde o Estado montou a estrutura para receber indústrias e

a fim de atraí-las, ofereceu todas as facilidades. Vendeu terrenos a preços simbólicos. E forneceu a base indispensável às operações industriais previstas: água, esgotamento sanitário, energia elétrica, conexões viárias, um porto.⁹⁹

Em 1966, durante a Ditadura Militar, Sérgio Bernardes é convidado para desenvolver o projeto do CIA. Segundo Sampaio (2015), o projeto urbano desenvolvido por Bernardes “com suas ideias, é um discurso técnico, voltado para legitimar a ação do Estado em busca da industrialização, enquanto o futuro e a modernização são trabalhados como metas inquestionáveis na ideologia dominante”¹⁰⁰. Para Sérgio Bernardes, a arquitetura e urbanismo são dispositivos de transformação do homem e da sociedade. Ao profissional não cabe fazer “remendos na paisagem – implantar tecido novo num organismo em decomposição”¹⁰¹, e sim desenvolver uma nova espacialidade com a autoridade que lhe é inerente, a fim de abrigar uma nova configuração social. Segundo o arquiteto, “se o objeto do urbanista é o Homem e a criação do seu habitat, o urbanismo não pode ser condicionado por mecanismo econômicos e políticos, mas deve ser a condicionante desses mecanismos”¹⁰².

Esse posicionamento tecnicista, onde o urbanismo provê as ferramentas necessárias para a transformação do homem, corresponde aos ideais da ditadura militar. A radicalização do

⁹⁷ Cf. RISÉRIO, op. cit., p. 517.

⁹⁸ Cf. VASCONCELOS, op. cit., p. 395.

⁹⁹ RISÉRIO, op. cit., 523.

¹⁰⁰ SAMPAIO, op cit., p. 238.

¹⁰¹ BERNARDES, 1975, p. 58 apud SAMPAIO, op. cit., p. 226.

¹⁰² *ibid.*, p. 226.

discurso desenvolvimentista do país¹⁰³ “inviabilizava” a elaboração dessa proposta de uma forma democrática. Como aponta Pulhez, a exaltação à “‘tecnicização’ (e à consequente ‘despolitização’) dos problemas urbanos – calcada em falas que, por um lado, justificam as ações do Estado e, por outro, muitas vezes ocultam justamente sua inoperância –, seguiu com força numa dinâmica de legitimação do autoritarismo”¹⁰⁴.

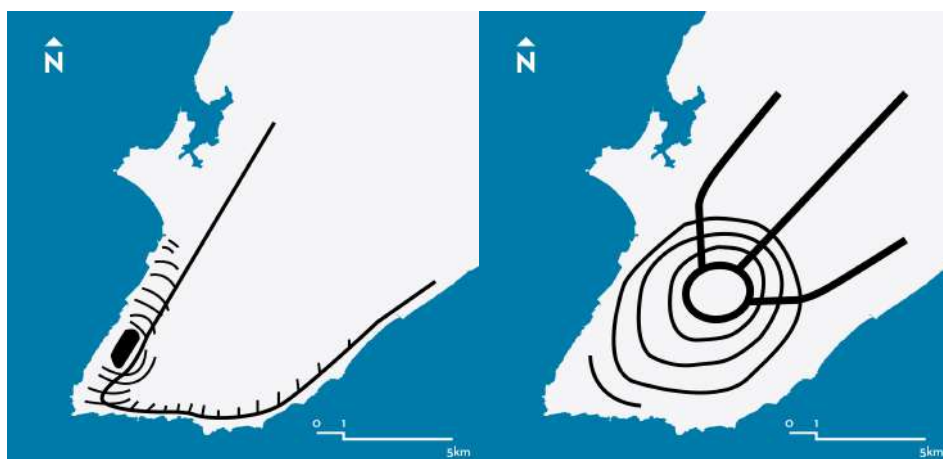


Figura 30 e 31. Plano do CIA. À esquerda, Sérgio Bernardes apresenta esquematicamente uma análise sobre Salvador - uma centralidade que irradia na direção norte e sul da Baía de Todos os Santos, com uma estrutura viária que margeia a península. À direita, o esquema ilustra a reformulação urbana proposta pelo arquiteto, onde se realoca o centro da cidade para o “miolo” da península. Fonte: SAMPAIO (2015). Elaborado pela autora.

O projeto de Bernardes se divide entre o *plano diretor*, que contemplava a proposta de cidade-industrial-linear do CIA e um *plano complementar*, que apresentava uma proposta de reformulação não somente de Salvador, mas também de toda o Recôncavo baiano, antecipando a tendência metropolitana. Realocando o centro, o projeto “global” reestrutura a “localização das áreas de comércio e recreação, evolução gradual e contínua do regime agropastoril para o regime agroindustrial, criação da mentalidade produtiva através do estímulo à livre iniciativa, rede hospitalar, eixo cultural”¹⁰⁵.

¹⁰³ Cf. *ibid.*, p. 220.

¹⁰⁴ PULHEZ, Magaly M. **Espaços de favela, fronteira do ofício**: histórias e experiências contemporâneas de arquitetos em assessorias de urbanização. Dissertação (Mestrado) - Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. São Carlos: 2007, p. 54.

¹⁰⁵ BERNARDES, 1966, p. 1 apud SAMPAIO, 2015, p. 222.



Figura 32 e 33. Plano do CIA: À esquerda, esquema da proposta em sua fase inicial de implantação, onde os blocos em chapados em preto correspondem à ocupação industrial. À direita, temos a segunda fase do CIA, cobrindo uma abrangência territorial e com o novo centro político administrativo consolidado. Fonte: Sampaio (2015). Elaborado pela autora.

O projeto seria implementado em módulos, a começar pela Baía de Aratu (plano diretor), executando os demais (plano complementar) ao longo do tempo¹⁰⁶, a fim de compor um grande anel viário que conectasse completamente a Baía de Todos os Santos¹⁰⁷. A centralidade, deslocada para o “miolo” de Salvador, relega para zona de gênese da cidade (Cidade Alta-

¹⁰⁶ Cf. SAMPAIO, op. cit., p. 222.

¹⁰⁷ De acordo com Sampaio, o complexo viário engloba diversos modais - hidro, ferro, rodo e aeroviário (ibid. 239). Entre as propostas, destaca-se a proposta de uma ponte sobre a Baía de Todos os Santos, ligando Salvador à Ilha de Itaparica, substituindo o sistema de ferry-boat. Essa ideia é retomada no século XXI, durante a gestão de Jacques Wagner (2007-2015), tendo o edital licitado sob a gestão de Rui Costa (2015-atual). O contrato para o início do projeto executivo e posteriormente das obras ainda não foi assinado devido à pandemia, segundo AGUILAR, Raul. Pandemia prorroga assinatura de contrato da ponte Salvador-Itaparica com chineses, **A Tarde**, 17 jul. 2020. Disponível em: <<http://atarde.uol.com.br/politica/noticias/2132817-pandemia-prorroga-assinatura-de-contrato-da-ponte-salvadoritaparica-com-chineses>>. Acesso em: 30 out 2020.

Cidade Baixa) a função de turismo e lazer, preservando o patrimônio material dos casarões por meio da “sangria da miséria social” (sic)¹⁰⁸.

A partir de uma nova proposta radial concêntrica, diferente daquela apresentada pelo EPUCS, a zona industrial é alocada no entorno da Baía de Todos os Santos, tendo em Salvador a cabeça desse sistema. O centro político-administrativo da cidade seria orbitado pelos setores de desenvolvimento urbano¹⁰⁹, abrigando as atividades centrais da vida política e pública de cidade. Os espaços litorâneos seriam voltados para o turismo, sobretudo a Península Itapagipana pelo seu arcabouço de patrimônio material. A proposta como um todo nos mostra uma postura dentro do campo da arquitetura e do urbanismo que opera na lógica da tábula rasa¹¹⁰, desconsiderando toda a complexidade estrutural, histórica e pré-existente em uma cidade como Salvador.

O *plano complementar* nunca foi implementado, pois, como o próprio Sérgio Bernardes indica no relatório de planejamento físico do projeto, “compete aos dirigentes decidir sobre sua aceitação, bem como sobre os eventuais riscos da sua não adoção”¹¹¹. O plano diretor, voltado para o desenvolvimento da infraestrutura do processo produtivo industrial, foi realizado, com a alocação das indústrias pulverizadas em baixa densidade de ocupação¹¹² nos limites da cidade.

A partir de Milton Santos, podemos entender que a implantação de indústrias no limite de Salvador cumpre, em certa medida, com a “vocação funcional metropolitana”: a cidade é historicamente cabeça da região cuja atividade econômica é, sobretudo, a produção de

¹⁰⁸ Sobre o centro antigo, Bernardes diz: “A Bahia vem fazendo turismo na base do ‘câncer’ social: nos casarões históricos se abriga a miséria local, incapaz de manter o patrimônio. [...] Somente elevando o nível social, através de uma sangria populacional, se proporciona às camadas sociais, maior poder aquisitivo e oportunidade de manter os antigos solares e, conseqüentemente, de fazer turismo (BERNARDES, 1975, p. 37 apud SAMPAIO, op. cit., p. 288)”. Anos depois, o projeto de “revitalização” do centro antigo gestada por Antônio Carlos Magalhães (desde 1990) segue na esteira do posicionamento do arquiteto, conforme Mourad (2011) explicita no segundo capítulo de sua tese. Ainda, a partir da autora citada e também de Santos (2016), vemos como a lógica de reformulação e “limpeza” (sic) continua operando na produção institucional do espaço do Centro Antigo até hoje, tomando outras formas de “revitalização” que se sustentam no discurso de gestão e fortalecimento do circuito turístico patrimonial.

¹⁰⁹ Cf. SAMPAIO, op. cit., p. 230.

¹¹⁰ Segundo Sampaio, a proposta de Sérgio Bernardes, ao rejeitar o presente e se voltar a um futuro imaginário (SAMPALIO, op. cit., p. 226), é, entre os planos urbanos desenvolvidos para Salvador no século XX, aquele que mais se aproxima da cidade-ideal funcionalista da Carta de Atenas desenvolvida por Le Corbusier (SAMPALIO, op. cit., p. 221) - entre as demais que existiram, vide SAMPAIO (2001).

¹¹¹ BERNARDES, 1966, p. 2 apud SAMPAIO, 2015, p. 223.

¹¹² Cf. SAMPAIO, 2015, p. 243.

matérias-primas exportadas¹¹³. Com a criação do CIA e posterior instalação do polo petroquímico (desde 1978¹¹⁴), não somente Salvador, mas toda a Região Metropolitana (institucionalizada desde 1973) é impactada em diversas frentes: outros setores industriais se instalaram, ampliou-se o leque de oferta de serviços, além de dinamizar o comércio. Houve crescimento do mercado imobiliário e da construção civil, com o adensamento de bairros devido ao intenso movimento migratório, entre os quais se destaca a Pituba¹¹⁵ (que acabou formando outros bairros, vide Itaigara e Caminho das Árvores)¹¹⁶. Ainda, o olhar de Salvador foi redirecionado do Recôncavo para o litoral norte, cuja expansão respondeu ao mercado imobiliário, mas também pelo surgimento de novos espaços de turismo e veraneio¹¹⁷.

6.2.4. Indústrias na Região Metropolitana de Salvador

O Complexo do Polo Petroquímico (COPEC) retoma a discussão sobre o setor industrial, realizada inicialmente com a construção no CIA, no limite de Salvador. O COPEC se alinha com o desenvolvimento da Região Metropolitana, internalizando a nova zona industrial à norte da região metropolitana, na cidade de Camaçari. Entendendo a importância da provisão de infraestrutura para o espaço produtivo industrial, são desenvolvidos, até meados de 1970, estudos e planos voltados para o saneamento, abastecimento d'água, poluição hídrica, turismo, construção civil e planejamento metropolitana em geral¹¹⁸. Para isso, instaura-se uma articulação entre a esfera estadual e municipal para o planejamento urbano: de um lado a Conder desenvolve, entre 1975 e 1976, o Estudo de Uso do Solo e Transportes (Eust) e do outro, a Prefeitura Municipal desenvolve, na figura do Órgão Central de Planejamento (Oceplan), entre 1975 e 1978, o Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador (Plandurb)¹¹⁹. Mesmo em instâncias distintas, apoiados por consultorias externas¹²⁰, ambos recorrem a procedimentos

¹¹³ Cf. SANTOS, Milton. **O Centro da Cidade do Salvador**. 2. ed. São Paulo: EDUSP, 2012 [1959], p. 94.

¹¹⁴ Cf. VASCONCELOS, op cit., p. 430.

¹¹⁵ Risério (op. cit., p. 589) indica que muitos dos novos habitantes, que vão trabalhar na região metropolitana de Salvador, “superlotaram” a Pituba.

¹¹⁶ *ibid.*, 545.

¹¹⁷ Tal como Souza (2014) desenvolve em sua tese, sobretudo no capítulo 7 - Características representativas dos “modelos” urbanísticos para o turismo de litoral na Bahia”.

¹¹⁸ Cf. SAMPAIO, 2015, p. 249.

¹¹⁹ Cf. *ibid.*, p. 251.

¹²⁰ Conforme Sampaio indica, os projetos urbanos contaram com atuação do Centro de Estudos Interdisciplinares para o Setor Público (ISP), órgão descentralizado da Universidade Federal da Bahia (UFBA); da Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (Emplasa) e da firma inglesa de Collin Bichanam (*ibid.*, p. 257).

metodológicos semelhantes, relacionando o uso do solo e a rede de transportes como variáveis estratégicas.

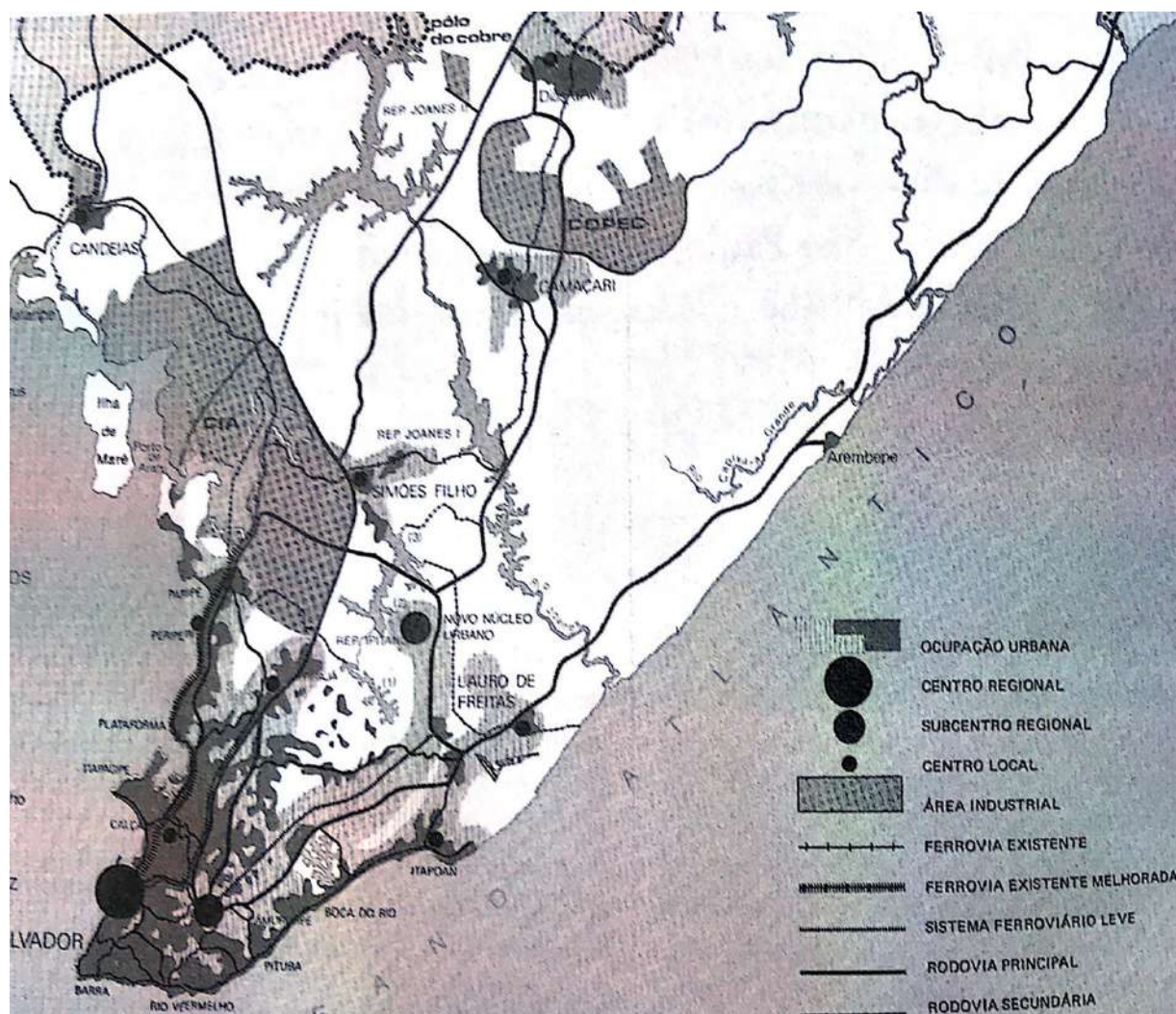


Figura 34. Proposta para a Região Metropolitana de Salvador pelo Eust. Na imagem, vemos a localização da CIA na Baía de Aratu, o COPEC na cidade de Camaçari e Lauro de Freitas e o norte de Salvador como novas centralidades a serem desenvolvidas. Fonte: Sampaio (2015).

Tanto o Eust quanto o Plandurb se ancoram na ideia de planejamento global, tendo de um lado a região metropolitana, e do outro, a cidade. Ao último, restava “o papel de detalhar melhor o território de Salvador, inserindo-o na estratégia de desenvolvimento metropolitano elaborado pela Conder”¹²¹. Desenvolveram uma proposta de expansão urbana, criando novos núcleos na cidade, conforme expressam as imagens a seguir (figura 37 e 38). De um lado, temos o setor industrial localizado no norte da Região Metropolitana como polo de atração e, do outro, a criação de polos de atração de comércio e serviços, descentralizando a ocupação da malha urbana consolidada (“área urbana contínua” indicada nas figuras abaixo). Além do centro

¹²¹ *ibid.*, p. 255.

antigo (zona central), ao longo da linha do trem, teríamos Calçada, Liberdade e Periperi como polos de comércio e serviço. A Barra, enquanto área urbana contínua, seria uma centralidade na ponta da baía. Em direção ao “miolo”, teríamos centralidades em Retiro, Pau da Lima, São Cristóvão e Camurugipe (Iguatemi). Inclusive, a expansão em direção ao “miolo” é prioridade deste planejamento, a ser conectada pelo sistema viário proposto, com abertura e alargamentos de vias, priorizando faixas para o transporte público.

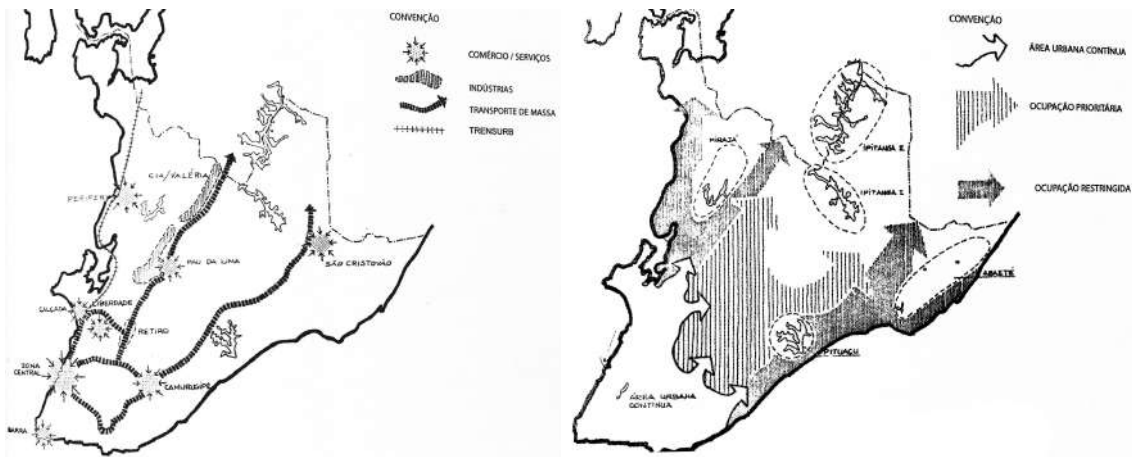


Figura 35 e 36. Plandurb: À esquerda, esquema com as centralidades propostas para Salvador, com a indicação do sistema viário. À direita, mapa indica a área urbana contínua, cujo sentido prioritário de expansão é em direção ao miolo da cidade e tem no norte da orla, tanto Atlântica quanto da Baía de Todos os Santos, áreas de ocupação restrita. Fonte: Sampaio (2015).

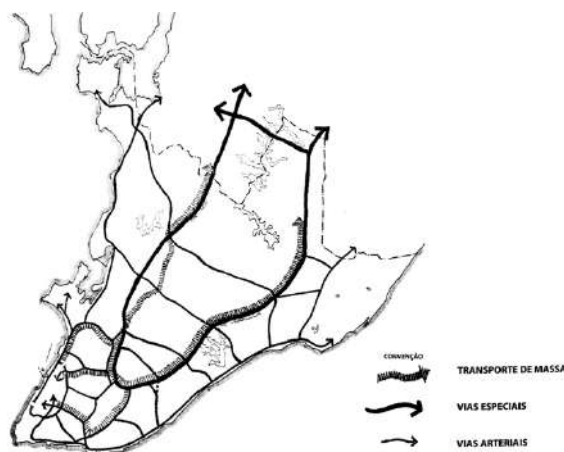


Figura 37. Plandurb: Esquema da proposta do sistema viário, cuja prioridade se encontra na execução dos corredores de transporte de massa. Fonte: Sampaio (2015).

Entre núcleos de expansão propostos, aquela que mais cresceu foi o do Iguatemi (Vale do Camurugipe) - o que não significa um crescimento com qualidade urbana. Hoje, a região prima por empregar dispositivos em suas arquiteturas e espaços urbanos que fortalecem segregação socioespacial - câmeras de vigilância, muros altos, seguranças controlando acesso aos edifícios em todas as jornadas do dia, entre outros aparatos que estabelecem “verdadeiras fortalezas

contra a violência urbana”¹²². A isso, soma-se o trânsito fruto da convergência de diversos fluxos da cidade¹²³, bem como pela concentração de uma grande quantidade de equipamentos de serviço e comércio no local. O seu desenvolvimento ocorreu na esteira da expansão do bairro da Pituba e adjacentes (Caminhos das Árvores e Itaipara), conforme pontuamos anteriormente, além de ter equipamentos de grande atração, como *shoppings centers* (o primeiro da cidade foi construído na localidade e teve sua obra concluído em 1975) e a rodoviária (concluída em 1974)¹²⁴. Ainda, essa região dá acesso ao Centro Administrativo da Bahia (CAB)¹²⁵, transferido para a Avenida Paralela durante os anos 1970¹²⁶, e mais ao norte, temos o Aeroporto, a cidade Lauro de Freitas e demais municípios do Litoral Norte.

Por fim, no âmbito do Plandurb, vale destacar a criação das áreas de preservação ambiental, com vistas a construir uma política de preservação ambiental¹²⁷, que buscava também conter a verticalização e a substituição tipológica nos bairros tradicionais, inclusive da região

¹²² O sociólogo Zygmunt Bauman associa esses dispositivos à “arquitetura do medo” (BAUMAN, 2009, p. 63). Para o autor, vivemos dentro de uma estrutura global onde as cidades são produzidas pensando mais no perigo do que na segurança, transformando-se no perigo elas mesmas. Para escapar da crescente violência midiaticizada, grupos com alto poder aquisitivo se isolam em casas (ibid., p. 63) e veículos (ibid., p. 54) que são verdadeiros *bunkers*. Ainda, essa subjetividade induz a produção de espaços hostis, esvaziados da diferença, aportando elementos que visam intimidar todos aqueles externos às “ilhas de uniformidade” (ibid., p. 71). Cf. BAUMAN, Zygmunt. **Confiança e medo na cidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.

¹²³ Juan Pedro Moreno Delgado, ao analisar os dados de viagens diárias realizadas na Região Metropolitana de Salvador em 1995 e 2012, indica que “o local principal para onde convergem essas viagens e fluxos [entre moradia e trabalho] é o subcentro do Iguatemi–Tancredo Neves” (DELGADO, 2014, p. 213-214). Ainda, o Iguatemi se apresenta “como um importante atrator de viagens de transporte coletivo, no pico da manhã, assim como a orla do bairro da Pituba. O centro antigo continua atraindo as viagens de transporte coletivo por ônibus e, portanto, não perdeu importância nesse aspecto, e isso tem desdobramentos sociais. Entretanto, o subcentro Iguatemi se constitui também em importante atrator, expressando seu crescimento econômico e sua crescente especialização, com o passar do tempo” (ibid., p. 217). Cf. DELGADO, Juan Pedro Moreno. Organização social do território e mobilidade urbana. In: CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso (org.) **Salvador: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2014, p. 199-235.

¹²⁴ VASCONCELOS, op cit., p. 471.

¹²⁵ Na proposta desenvolvida por Sérgio Bernardes em 1966, já havia uma menção da transferência do centro administrativo, conforme indicado anteriormente, para a formulação de um novo centro no “miolo” de Salvador (Cf. SAMPAIO, op cit., p. 230).

¹²⁶ A Avenida Paralela liga Salvador ao Litoral Norte pela Estrada do Coco, sendo concluída em 1974 conjuntamente com o CAB (VASCONCELOS, op. cit., p. 470).

¹²⁷ Cf. SAMPAIO, op. cit., p. 260.

litorânea¹²⁸. Ressalta-se que a região da Ponta de Humaitá à Ribeira é enquadrada como Área de Proteção Rigorosa - trecho este que engloba Pedra Furada.

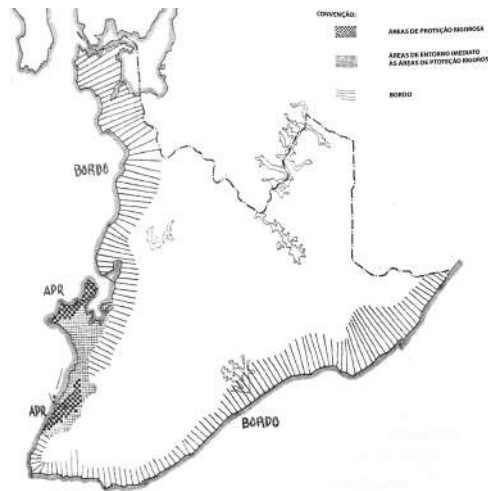


Figura 38. Plandurb: Área de Proteção Ambiental. Fonte: Sampaio (2015).

Após o final da década de 1980, não tivemos acesso a outros planos urbanos que pensaram e planejaram Salvador de forma global, muito menos contato com ações setoriais na península de Itapagipe que planejassem o seu espaço como um todo. A partir do século XXI, foram realizados planos setoriais e, porventura, ações pontuais, que abordaremos na seção seguinte, pois entende-se que o planejamento pós-Plandurb se encontra majoritariamente associado à *lógica do aterro*, isto é, associadas a ações que solapam as dinâmicas existentes, sob o paradigma da cidade-mercadoria.

As propostas, parâmetros e instrumentos construídos dentro do Plandurb e do Eust dificilmente foram implementadas conforme planejado. O desenho viário chegou a ser executado em parte, mas sem articular com as propostas do transporte de massas, que poderiam ser ônibus articulados, VLT ou metrô, a depender da viabilidade técnica, econômica e financeira¹²⁹. Finalmente, as contribuições do Plandurb ficam expressas na formulação de uma legislação urbanística, ao desenvolverem as minutas de três anteprojetos de leis, por fim aprovadas sob a forma da:

- Lei Municipal nº 3.345, de 14 de dezembro de 1983, que dispõe sobre o processo de planejamento e participação comunitário no desenvolvimento do Município da Cidade de Salvador e dá outras providências;

¹²⁸ *ibid.*, p. 268.

¹²⁹ *ibid.*, p. 266.

- Lei Municipal nº 3.377, de 23 de julho de 1984, que dispõe sobre o ordenamento do uso e ocupação do solo no Município da Cidade de Salvador e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 3.525, de 11 de setembro de 1985, que dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano para o período até 1992 e dá outras providências.

Tais documentos indicam que a questão urbana adentra cada vez mais no aparelho normativo estatal, sedimentando algumas reivindicações da sociedade civil e dos movimentos sociais. Conforme veremos a seguir, esse corpo jurídico é de fundamental importância para entendermos a construção do instrumento urbanístico que é a Zona Especial de Interesse Social (ZEIS) e quais as suas implicações em Pedra Furada.

6.3. Zona Especial de Interesse Social

Conforme indicamos anteriormente, a ocupação informal do solo surge como resultado da segregação social fundante do país, constituindo regiões dentro dos centros urbanos sem as devidas redes de estruturas (tais como as viárias ou de saneamento), descoladas da estrutura fundiária legal e dos parâmetros urbanísticos definidos pelas instituições de poder. Na esteira das discussões e embates em prol do direito à moradia e à cidade realizadas, sobretudo, a partir das últimas três décadas do século XX, os poderes públicos, por meio da atuação da sociedade civil, desenvolvem instrumentos legais que reconhecem as ocupações populares (também nomeados de assentamentos informais ou subnormais) em suas especificidades (históricas e os seus rebatimentos na organização do espaço), a fim de desenvolver os meios legais para a regularização dessas áreas. Nestes, estão previstos parâmetros normativos para a ocupação e expansão, bem como para a regularização da estrutura fundiária. Contudo, nas mais diversas experiências das cidades brasileiras, observamos entraves para a sua operacionalização. Para refletirmos em torno desses aspectos, vamos, primeiramente, situar o debate e a construção normativa desse instrumento à nível nacional, para depois apresentarmos algumas especificidades em Salvador.

Em 2001, a Lei Federal nº 10.257/2001, mais conhecida como o Estatuto da Cidade, corrobora para a construção do marco regulatório sobre a política urbana em nível nacional. A partir do estabelecimento de um conjunto de princípios, diretrizes gerais e instrumentos, que visam assegurar o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, a legislação regulamenta o capítulo da Política Urbana da Constituição Federal de 1988, constituído pelos artigos 182 e 183¹³⁰. Entre

¹³⁰ Nessa esteira, vale destacar a criação do Ministério das Cidades em 2003, cuja pasta reforça a relevância e urgência da gestão e regulação da política urbana na administração pública. O setor se estruturou baseado em três grandes

os instrumentos previstos para garantia de acesso à função social da cidade e o bem-estar dos habitantes, temos Zona Especial de Interesse Social (ZEIS), cujos os critérios são definidos no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), a ser desenvolvido à nível municipal¹³¹ e em conformidade com os regulamentos de âmbito nacional e estadual.

De acordo com o Estatuto das Cidades, as ZEIS são zonas urbanas específicas, que, enquanto áreas ocupadas ou a serem habitadas (vazios urbanos), existe o interesse público em promover a regularização urbanística e (ou) jurídica da posse de terras. Esse instrumento permite, de acordo com Rolnik e Santoro, “o reconhecimento de áreas ocupadas através de processos não formais e sua regularização fundiária e urbanística, mas principalmente, pode ser utilizado como um instrumento de gestão do solo voltado para disponibilizar terrenos para a produção de novas unidades habitacionais de interesse social”¹³².

Dentro desse contexto, a Política Nacional de Habitação (PNH) é institucionalizada em 2004, com o objetivo de desenvolver medidas para prover condições de moradia digna para todos os segmentos populacionais, sobretudo os estratos de baixa renda. Destaca-se, para os fins desta análise, a integração urbana de assentamentos informais¹³³. Essa medida propõe a permanência

frentes que afetam a vida urbana: habitação, infra estrutura sanitária (água, esgoto, drenagem e coleta de resíduos) e mobilidade. Em 2019, o Ministério é desmontado e as demandas da pasta estão integradas no Ministério do Desenvolvimento Regional, organizada nas Secretarias de Habitação, Desenvolvimento Regional e Urbano, Proteção e Defesa Civil, Segurança Hídrica e Saneamento.

¹³¹ O Estatuto da Cidade coloca a política urbana na agenda de governança. Entre as determinações da lei, destaca-se o art. 41 que dispõe sobre o PDDU, tornando-o obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes; integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas e (ou) áreas de especial interesse turístico; inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional; incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos; e (ou) onde o Poder Público municipal pretenda utilizar parcelamento ou edificação compulsórios, e (ou) desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública.

¹³² ROLNIK, Raquel; SANTORO, Paula Freire. Zonas Especiales de interés Social (ZEIS) en ciudades brasileñas: trayectoria reciente de implementación de un instrumento de política de suelo. In: **Instrumentos notables de políticas de suelo en América Latina** [S.l.: s.n.], 2014, p. 2

¹³³ Inegavelmente, a questão habitacional é de extrema importância nos estudos urbanos, sobretudo com toda a complexidade institucional alcançada no século XXI desde a experiência cunhada pelo Programa Minha Casa Minha Vida (MCMV) em 2009. Com isso, constata-se que os demais instrumentos legais e regulatórios previstos na PNH, como o Plano Nacional de Habitação e a Lei da Assistência Técnica (Lei Federal nº 11.888/2008), foram precariamente empregados. Para maiores considerações sobre a política habitacional desenvolvida pelo MCMV, ver CARDOSO, Aauto Lucio; ARAGÃO, Thêmis Amorim; JAENISCH, Samuel Thomas (org.). **Vinte e dois anos de política habitacional no Brasil: da euforia à crise**. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2017. Para uma análise com enfoque em Salvador, ver TOSTA, Aline Oliveira. **A dimensão espacial do direito à cidade**: acesso à

da população no local de moradia, em contraposição à erradicação dos assentamentos precários (favelas, mocambos, ocupações populares, entre outros), prática preponderante na política urbana e habitacional brasileira até meados do século XX, executada pelas instituições públicas de poder e apoiados pela imprensa, sociedade civil e também por alguns profissionais do campo de arquitetura e urbanismo¹³⁴.

Todo o corpo jurídico desenvolvido entre o final do século XX e início do XXI visa criar um conjunto de dispositivos de modo a prover equidade na qualidade de vida urbana, uma vez que a constituição dos centros urbanos brasileiros ocorreu de forma segregativa e espoliativa, sobretudo nos últimos 50 anos. Historicamente, a atuação dos poderes públicos, através de suas normativas, criou obstáculos para o acesso à terra, sobretudo para a população de baixa renda. Em Salvador, entre os anos 1960 e 1970, temos o Código de Urbanismo e Obras do Município de Salvador (Lei Municipal nº 2.304/1972) e a Reforma Urbana (Lei Municipal nº 2.181/1968), que expressam o privilégio dos interesses de determinada parcela do setor privado (sobretudo àquela associada ao mercado imobiliário) em detrimento do público¹³⁵.

O Código de Urbanismo e de Obra autorizava a demolição de todas as edificações que não estivessem em conformidade com a legislação vigente. Todas as diversas formas de morar e construir que não estivessem tipificadas eram consideradas desordenadas, informal, irregular e ilegal¹³⁶. Por sua vez, a Reforma Urbana consentiu a venda da terra pública municipal (isto é, o patrimônio do município aforado, arrendados ou ocupados a qualquer título) sob o fundamento de desenvolver e expandir a malha urbana. Essa medida permitiu que o capital imobiliário consolidasse o domínio privado sob a propriedade, uma vez que possuía as condições financeiras (e também políticas) para adquiri-las. Àqueles que não as possuíam, eram desapropriados para fins de interesse social. Nesse processo, Lima destaca que grande

equipamentos públicos e infraestrutura no Programa Minha Casa Minha Vida na Região Metropolitana de Salvador (2009 - 2015). Dissertação (mestrado) - Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura, Salvador, 2016.

¹³⁴ Para algumas considerações sobre esse debate, ver LISIAK, Janaina; PASSARO, Clara. **Notas sobre Ponto de Inflexão “Brás de Pina”**. 2016. Disponível em: http://cronologiadourbanismo.ufba.br/leituras.php?id_leitura=27. Acesso em: 01 nov. 2020.

¹³⁵ É possível rastrear essa prática desde a Lei de Terras instituída em 1850, onde as terras urbanas e rurais são tratadas por meio do seu valor de troca, ou seja, como mercadoria.

¹³⁶ Cf. LIMA, Adriana Nogueira Vieira. **Do Direito Autoconstruído ao direito à cidade: porosidades, conflitos e insurgências em saramandaia**. Salvador: Edufba, 2019, p. 55.

parte das terras alienadas estavam de fato na zona de expansão da cidade, onde 65% ficou concentrada na mão de cinco grupos econômicos¹³⁷.

Na década de 1980, com o paulatino esgotamento político e econômico da Ditadura Militar e em contraponto com a (já esgotada) política habitacional massiva desenvolvida pelo Banco Nacional de Habitação (BNH), os movimentos sociais alcançaram avanços no debate e na construção de instrumentos para a regularização fundiária dos espaços populares. Entre as experiências existentes nesse contexto, destacamos o Plano de Regularização de Zonas Especiais de Interesse Social (PREZEIS), em Recife, instituída pela Lei Municipal nº 14.947/1987 e, em Belo Horizonte, a instituição do Programa Municipal de Regularização de Favelas (PROFAVELA) em 1983.

Cada qual, à sua maneira, instituíram zonas urbanas onde seriam aplicados parâmetros específicos para a organização do espaço, considerando as idiossincrasias das ocupações, uma vez que os padrões dessas localidades não condizem com os critérios previstos e aplicados na cidade formal. Para isso, institucionalizaram padrões de uso e ocupação do solo específicos (coeficientes de aproveitamento, taxas de ocupação e usos permitidos) e indicaram de forma conjugada, quando necessário, a regularização fundiária. Esses acontecimentos ocorrem em um movimento contrário à atuação “arrasadora” do poder público, que tratava as organizações populares de moradia enquanto ilegalidades a serem extirpadas da cidade.

Tanto em Recife quanto em Belo Horizonte, destaca-se também a participação popular na tomada de decisões, com a presença de arquitetos e urbanistas na construção dos debates e instrumentos. Esses profissionais atuaram para além do conhecimento técnico, constituindo um corpo crítico e uma postura política-militante que, em certa medida, corrobora na formação da atuação no âmbito da assessoria técnica¹³⁸.

Em Salvador, temos também mudanças na produção de normativas. Se em 1972, o Código de Urbanismo e de Obras condenava os assentamentos informais à demolição, em 1978 é promulgado o Decreto Municipal nº 5.403/1978, que estabelece parâmetros específicos de ocupação do solo para o Nordeste de Amaralina. Essa localidade é um assentamento informal circundado por uma grande área de valorização imobiliária da cidade (o bairro Pituba, comentado anteriormente). A referida legislação define uma Zona Homogênea, instrumento

¹³⁷ Cf. *ibid.*, p. 55.

¹³⁸ Para maiores considerações sobre esse debate, ver a seção “Em torno da participação” em JACQUES, Paola Berenstein et. al. Fazer por desvios. In: JACQUES, Paola Berenstein; PEREIRA, Margareth da Silva (org.). **Nebulosas do pensamento urbanístico**: tomo II - modos de fazer. Salvador, EDUFBA, 2019. p. 20-151.

que estabelecia normas urbanísticas diferenciadas para o local¹³⁹. Com isso, definia (mas não necessariamente garantia¹⁴⁰) a proteção dos “assentamentos residenciais de baixa renda contra a atividade especulativa do solo urbano”¹⁴¹.

Em 1984, as Áreas de Proteção Sócio-Ecológica (APSE) são delimitadas no âmbito da Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo (Lei Municipal nº 3.377/1984). Essa figura normativa revela mudanças na política urbana institucional - primeiro, por reconhecer os assentamentos informais na trama urbana enquanto espaços da cidade (na esteira da experiência de zoneamento do Nordeste de Amaralina) e, segundo, por identificar a necessidade de construir parâmetros de ocupação e uso do solo que correspondam à realidade de tais localidades. Em 1985, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (Plandurb - Lei Municipal nº 3.525/1985) reitera a instituição das APSEs, que são, por fim, definidas nas Leis Municipais nº 3.551/1985 e nº 3.592/1985. São, portanto, definidas 34 (trinta e quatro) APSEs, onde uma delas é Pedra Furada.

Tal como as legislações citadas preconizam, esse instrumento visa garantir a permanência da população residente nos assentamentos consolidados, buscando instituir uma proteção à atividade de especulação da terra. Ainda, os instrumentos jurídicos visam a permanência das ocupações consolidadas em áreas valorizadas. Segundo o art. 7º, §1º da Lei Municipal nº 3.592/1985, Pedra Furada é uma região dentro desta categoria pois é uma “localização privilegiada no que se refere ao contato direto e/ou visual com o mar e/ou outros elementos paisagísticos significativos”.

Na Lei nº 3.592/1985, são também definidos os parâmetros de uso e ocupação do solo das APSEs (área do lote; índice de ocupação e número de pavimentos; tipo de atividades residenciais permitidas por subcategoria de empreendimento; usos permitidos e porte dos empreendimentos), determinados até que sejam realizados a regulamentação específica de cada área. Contudo, conforme Gordilho-Souza, Teixeira e Santo revelam, nenhuma APSE

¹³⁹ Cf. LIMA, Adriana Nogueira Vieira. **A (in) segurança da posse**: regularização fundiária em Salvador e os instrumentos do Estatuto da Cidade. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2005, p. 118.

¹⁴⁰ Conforme Lima indica, as conquistas legislativas não impediram que a população de baixa renda que ocupava determinadas regiões da cidade fosse removida e realocada (ibid., p. 119-120). Inclusive, entre 1979 e 1989 houve um total de 73 remoções, o que responde à 68.86% das remoções realizadas pelo Poder Público entre 1946 e 1989.

¹⁴¹ SALVADOR, 1978 apud GORDILHO-SOUZA, Angela Maria Gordilho; TEIXEIRA, Aparecida Netto; SANTO, Maria Teresa Gomes do Espírito. O Desafio da Regulamentação de ZEIS - Zonas Especiais de Interesse Social. In: ENANPUR, 12., 2007, Belém. **Anais XII ENANPUR**. Belém: Anpur, 2007, p. 5.

chegou a ser implementada efetivamente, ou seja, não houve a elaboração dos planos urbanísticos específicos, nem a melhoria das condições de habitabilidade¹⁴². O instrumento permaneceu enquanto uma categoria jurídica, sendo retomado à cada plano diretor elaborado¹⁴³, onde também perdurou a inexistência do desdobramento prático, isto é, o desenvolvimento da regularização urbanística e fundiária.

O plano diretor vigente, a lei Municipal nº 9.069, de 30 de junho de 2016, define ZEIS como “zonas destinadas à implementação de programas de regularização fundiária e urbanística, produção, manutenção ou qualificação de Habitação de Interesse Social (HIS) e Habitação de Mercado Popular (HMP)”. Existem, dentro do seu escopo, cinco categorias:

I - ZEIS-1: correspondente aos assentamentos precários – favelas, loteamentos irregulares e conjuntos habitacionais irregulares – habitados predominantemente por população de baixa renda e situados em terrenos de propriedade pública ou privada, nos quais haja interesse público em promover a regularização fundiária e produzir HIS e HMP;

II - ZEIS-2: correspondente à edificação ou conjunto de edificações deterioradas, desocupadas ou ocupadas predominantemente sob a forma de cortiços, habitações coletivas, vilas ou filas de casas, localizados em regiões com infraestrutura urbana consolidada, nos quais haja interesse público em promover a regularização edilícia, sua reutilização e a regularização das unidades imobiliárias, destinando-as prioritariamente a HIS e HMP;

III - ZEIS-3: correspondente aos terrenos não edificados, subutilizados ou não utilizados, nos quais haja interesse público na implantação de HIS e HMP;

IV - ZEIS-4: correspondente aos assentamentos precários ocupados por população de baixa renda, inseridos em Área de Proteção Ambiental (APA) ou em Áreas de Proteção de Recursos Naturais (APRN), localizados em áreas públicas ou privadas, nos quais haja interesse público em promover os meios para a regularização fundiária e recuperação ambiental, considerando a legislação específica vigente;

¹⁴² Cf. GORDILHO-SOUZA; TEIXEIRA; SANTO, op. cit, p. 6.

¹⁴³ Para uma análise sobre os demais planos diretores anteriores à 2016 (aprovados nos anos 2004 e 2008), com enfoque na discussão sobre a regularização fundiária, ver LIMA (2013).

V - ZEIS-5: correspondente aos assentamentos ocupados por comunidades quilombolas e comunidades tradicionais, especialmente aquelas vinculadas à pesca e mariscagem, localizados em áreas públicas ou privadas, nos quais haja interesse público em promover os meios para a regularização fundiária e recuperação.

Na Península de Itapagipe, temos uma ZEIS-3 na Rua Jardim Avalice (em um terreno onde fica uma antena de emissora de rádio) e as demais localidades (Bonfim, Alagados/Uruguai, Pedra Furada) estão enquadradas como ZEIS-1. Enquanto assentamentos precários, essas localidades deveriam ser prioridades da política pública, uma vez que um dos objetivos que rege a atuação da política urbana municipal, segundo o marco jurídico, é a promoção da regularização e a urbanização desta tipologia. O PDDU determina que, para as áreas que correspondem à esta categoria, devem ser desenvolvido o plano de regularização fundiária da ZEIS, bem como a urbanização da área, com o reassentamento das famílias em áreas impróprias para a ocupação humana, eliminação do risco geotécnico, implantação da infraestrutura da rede básica de serviços (água, esgoto, eletricidade), criação de áreas públicas de lazer, conservação das áreas permeáveis e dotadas de cobertura vegetal. Com a implementação dessas medidas, a atuação municipal responderia aos princípios equidade e inclusão racial, social e territorial que regem a legislação.

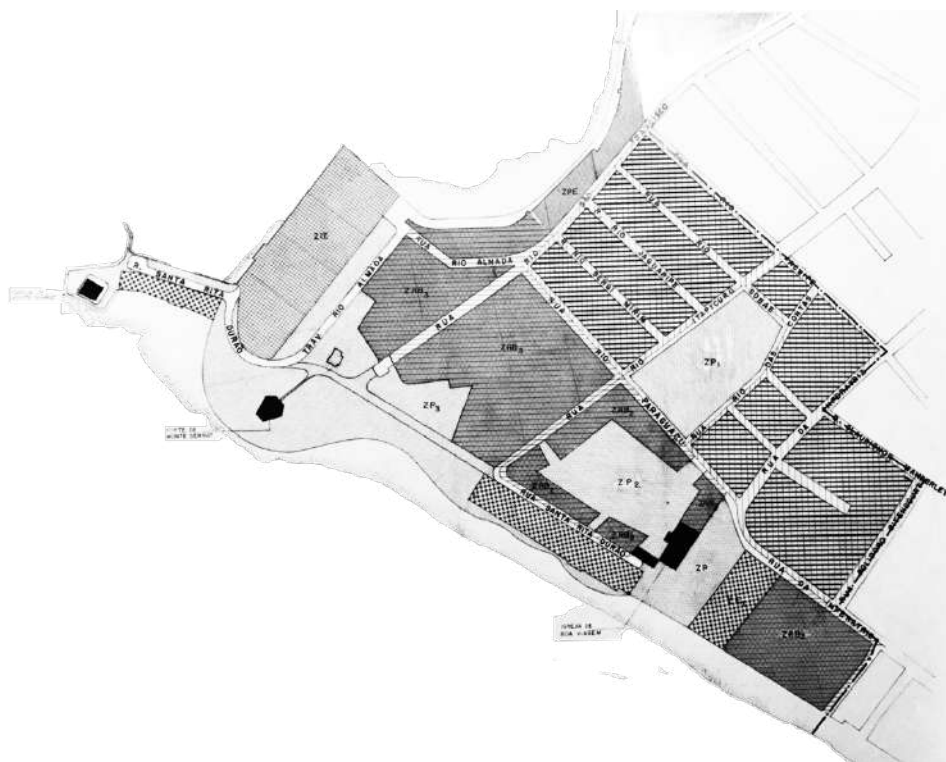


Figura 39. Cartografia do anteprojeto do setor Boa Viagem – Monte Serrat, desenvolvido pela arquiteta Rosa Kliass para a Oceplan. Pedra Furada se encontra demarcada sob a Zona de Proteção Especial (ZPE). Fonte: SALVADOR, 1976.

Analisando as demais legislações antes do PDDU vigente, observa-se que Pedra Furada é delimitada enquanto uma área específica de ocupação e uso do solo desde os anos 1970. Em 1977, a arquiteta Rosa Kliass desenvolve um anteprojeto para a região entre Monte Serrat e Boa Viagem¹⁴⁴. Neste material, Pedra Furada se encontra delimitada enquanto Zona de Proteção Especial (ZPE), conforme a figura 41. Contudo, no material consulta no acervo da FMLF, não foi encontrado qualquer especificação do que caracteriza essa categoria. Na Lei Municipal nº 3.377/1984, que dispõe sobre o uso do solo, tal categoria não existe; nos termos desta legislação, a região poderia ser uma Área Sujeita à Regime Específico (ASRE) ou Área de Proteção Sócio-Ecológica (APSE). Entretanto, é através da Lei Municipal nº 3.592, de 16 de novembro de 1985, que dispõe sobre o enquadramento e delimitação preliminar das APSE, que Pedra Furada é enquadrada como um APSE.

Até hoje, não houveram mudanças desde a delimitação e enquadramento construído na década de 1980. Os parâmetros de ocupação das ZEIS estão descritos na Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo - LOUOS vigente (Lei Municipal nº 9.148/2016) na seção VI – da Urbanização Integrada de Interesse Social – URB 2 e/ou Loteamento do tipo L2 (loteamento de interesse social). Sob essas categorias, são admitidos lotes menores do que 125 m² (área mínima admitida pela legislação), apresentando uma área mínima de 64 m²¹⁴⁵. Tal informação indica que parâmetros mínimos estão estabelecidos dentro da política urbana no município, abrindo precedentes para dúvidas: caso ocupações consolidadas não atendam esses parâmetros, como proceder no processo de regularização urbanística? Certamente que seria necessário realizar um registro mais preciso sobre a ocupação em Pedra Furada para saber quais habitações atendem os parâmetros indicados. Mas aquelas que estão em descumprimento, provavelmente gerariam entraves no processo de regularização e urbanística e fundiária da ZEIS.

Ainda, sem negar a importância deste instrumento, a sua operacionalização atual está reduzida à definição de zonas. Da forma como vem sendo gerido, o dispositivo termina por não cumprir com as diretrizes e objetivos da política urbana, tanto em nível nacional quanto municipal, pois não promove a regularização e urbanização dos assentamentos precários, nem a universalização progressiva do acesso aos serviços de saneamento básico. Como essas ações não são executadas, só aumenta o número de áreas que correspondem à esta categoria.

¹⁴⁴ SALVADOR. Órgão Central de Planejamento. **Orla setor Boa Viagem - Mont Serrat**: anteprojeto do sistema viário e uso do solo e critérios paisagísticos. ROSA GRENA KLIASS PAISAGISMO. Salvador: [s.n.], 1976.

¹⁴⁵ Cf. Quadro 03 - DIMENSÕES MÍNIMAS DE LOTE POR ZONA DE USO da Lei Municipal nº 9.148/2016.

Conforme Lima indica, a efetividade da ZEIS (e demais instrumentos previstos no Estatuto da Cidade) está condicionado às

políticas setoriais de desenvolvimento urbano, da elaboração de cadastro, do mapeamento de vazios urbanos, da implantação de uma estrutura de gestão plena, com a criação de órgãos executivos específicos nas áreas de política urbana, bem como instâncias colegiadas de participação e controle social¹⁴⁶.

Enquanto o processo de regularização urbana e fundiária não dobra em ações efetivas e nem são realizados levantamentos mais precisos sobre as ZEIS, o recurso público tem sido alocado e executado para a obras públicas no entorno de Pedra Furada em prol do mercado de obras públicas. As operações urbanas realizadas pela instância municipal apresentam a política urbana enquanto um sem fim de canteiros que realizam a homogeneização de revestimentos, materiais e acabamentos do espaço público. Conforme apresentaremos em “Cidade-mercadoria”, o recurso público vem sendo utilizado para executar reformas pontuais na cidade (entre elas, o litoral soteropolitano) com a instalação de piso de blocos de cimento intertravado que criam grandes e dúbias zonas pietonais – entre outras soluções replicadas pela cidade.

Ainda, tal como versa o art. 78 do PDDU, convém indicar que o Plano de Regularização Fundiária pode ser elaborado tanto pelo o Estado quanto pela sociedade civil – mas, no caso de iniciativa da comunidade, o processo só será aceito desde que assessorada tecnicamente e com aprovação do órgão municipal de habitação. Em ambos das possibilidades, isto é, por ação do Estado ou dos moradores, é criada uma Comissão de Regularização da ZEIS, de modo a instituir uma câmara participativa composta por membros do Poder Executivo e Legislativo Municipal, pelos moradores da ZEIS, pelos proprietários de imóveis localizados dentro da ZEIS e as associações de moradores dos bairros em entorno da região demarcada pela ZEIS.

Não foi localizada até então qualquer movimento dos poderes públicos ou da população local para o início da regularização da ZEIS em Pedra Furada. Também na Península de Itapagipe, não foi identificado nenhum trâmite nesse sentido. Contudo, temos ciência de duas localidades em Salvador que tramitam o processo, ambas por iniciativa das comunidades: Gamboa e Alto da Sereia. A primeira se localiza próximo ao Museu de Arte Moderna (Solar do Unhão), cuja

¹⁴⁶ LIMA, Adriana Nogueira Vieira. O direito à cidade e as Zonas Especiais de Interesse Social: um olhar sobre o município de Salvador. In: ENANPUR, 15., 2013, Recife. **Anais do XV ENANPUR**. Recife: Anpur, 2013, p. 3

ocupação histórica da encosta se realizou em torno da cultura de pesca e de navegação¹⁴⁷. Hoje, a localidade é atravessada pelo estigma decorrente do tráfico de drogas na região, além de enfrentar sucessivas investidas que visam a sua supressão. Nos anos 1960, a comunidade de pescadores teve a sua extensão territorial cortada pela construção da Avenida Contorno¹⁴⁸, na linha do desenvolvimento rodoviário e expansão da malha urbana realizado pelas instituições estatais. Durante os anos 1990, uma das comunidades do entorno (chamada Água Suja) do Museu de Arte Moderna foi removida para a construção do Parque das Esculturas¹⁴⁹. Em 2017, a FMLF, com anuência do Iphan, anuncia a construção da sede dos escoteiros mirins na Forte São Paulo da Gamboa, fortificação do século XVI existente na área da comunidade. A edificação cumpriu função de moradia¹⁵⁰ até 2016, quando foi condenado após desabamento do telhado¹⁵¹. Diante desses eventos recentes, a comunidade, ciente de que a Gamboa se enquadra na categoria de comunidades tradicionais e quilombola (ZEIS-5)¹⁵², se organizou com o apoio da Residência em Arquitetura, Urbanismo e Engenharia da Universidade Federal da Bahia¹⁵³ e

¹⁴⁷ Para maiores ponderações sobre a história da constituição comunidade e os processos urbanos recentes, ver ZANOLI, Fabricio Oliveira. **Ação patrimonial, ocupação popular e os conflitos da preservação: o caso da comunidade da Gamboa de Baixo em Salvador - BA.** Dissertação (mestrado) – Faculdade de Arquitetura – Universidade Federal da Bahia, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2017.

¹⁴⁸ A via é construída sob a justificada de integrar uma das áreas mais antiga da cidade, a região portuária (atual Comércio), com outras zonas da cidade. Esse empreendimento remete ao início do século XX, onde Teodoro Sampaio, assumindo a responsabilidade de desenvolver um plano de saneamento para a cidade, elabora um relatório sobre Salvador em 1905. Neste documento, Sampaio apresenta esquematicamente um plano para a cidade e também desenvolve um novo esquema viário, “onde propõe um vetor de expansão do lado sul, através da criação de uma avenida beira-mar, que ligasse a Conceição da Praia à Barra; da articulação entre Cidade Alta e Cidade Baixa através de um túnel a ser escavado na Barroquinha e da abertura de uma avenida principal na Cidade Alta entre a praça Castro Alves e o Campo Grande” (FERNANDES; SAMPAIO; GOMES, op. cit., p. 172). Essas propostas viárias não são desenvolvidas tal como elaboradas por Teodoro Sampaio, mas apontam para o desejo de expandir a rede viária da cidade, assim como expandir a malha do tecido urbano. A Avenida Contorno construída é projeto do arquiteto Diógenes Rebouças, que desenvolve um sistema viário que conecta o Vale do Canela com a Cidade Baixa, pela encosta da falha geológica.

¹⁴⁹ Cf. ZANOLI, op. cit., p. 83.

¹⁵⁰ A fortificação abrigava, entre outros, a moradora mais velha da comunidade, a dona Rosa, que em 2017 tinha 103 anos, cf. *ibid.*, p. 79.

¹⁵¹ Cf. *ibid.*, p. 102.

¹⁵² O enquadramento da Gamboa como ZEIS-5 corresponde à uma conquista da comunidade, uma vez que no PDDU de 2008 (Lei Municipal nº 7.400/2008), a região era categorizada como “assentamento precário”, isto é, ZEIS-1. Durante o processo de revisão das ZEIS, a comunidade se mobiliza e aparece na audiência com diversos pescadores que moram e trabalham na localidade, a fim de solicitar reconhecimento da Gamboa enquanto comunidade pesqueira, cf. *ibid.*, p. 44.

¹⁵³ Também conhecida como *Residência AU+E/UFBA*, que provê especialização em Assistência técnica em habitação e direito à cidade.

do Ficus Urbano Assessoria e Projeto. Essa rede (universidade pública, assessoria técnica e comunidade) permanece debatendo com diversas instâncias do Estado para o desenvolvimento do processo de regularização fundiária da ZEIS, bem como o projeto do forte.

Já o Alto da Sereia resiste contra mecanismos de remoção desde maio de 2018, onde sete casas desabaram após fortes chuvas em Salvador¹⁵⁴. Devido ao risco geológico, moradores receberam ultimato de desapropriação. Nessa esteira, foi decretado a desapropriação de 3.339 m² da comunidade para obras de estabilização da encosta¹⁵⁵. Aliado aos eventos de desmoronamento do talude, observa-se a paulatina ocupação do setor privado, na figura de concessionárias e edifícios comerciais, na Avenida Oceânica, via limítrofe à comunidade. Ainda, a localidade está inserida no bairro do Rio Vermelho, notoriamente conhecido por sua vida noturna e boêmia, que, conforme será indicado em breve, foi “contemplado” pelo projeto de “requalificação” da orla marítima¹⁵⁶. Nesse contexto de cobiça do mercado imobiliário, a comunidade iniciou uma postura de enfrentamento à remoção e desenvolve discussões sobre a operacionalização da ZEIS. O Alto da Sereia se enquadra como ZEIS-1, o que, segundo Maíra Lomanto, assessora jurídica do Serviço de Apoio Jurídico da Universidade Federal da Bahia (SAJU)¹⁵⁷, diferencia-a da Gamboa, mesmo ambas sendo comunidades que vivem das atividades de mar no seu cotidiano.

Ambas localidades, Gamboa e Alto da Sereia, revelam “formas-comunidade que se convertem em forma de luta. Ao mesmo tempo, são lutas históricas globais que se desenvolvem em diferentes espaços históricos”¹⁵⁸. Por sua vez, Pedra Furada e demais espaços da Península de Itapagipe também anunciam, a partir da pluralidade de suas comunidades, formas outras e diversas de lutas.

¹⁵⁴ Cf. SANTOS, Gil. Sete casas são interditadas após desabamento no Alto da Sereia. **Correio**. Salvador, 08 mai. 2018. Disponível em: <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/sete-casas-sao-interditadas-apos-desabamento-no-alto-da-sereia/>>. Acesso em: 01 nov. 2020.

¹⁵⁵ SALVADOR. Decreto nº 31.095 de 31 de maio de 2019. Diário Oficial do Município, Salvador, ano 33, n. 7.381, p. 4, 01 jun. 2019. Disponível em: <<http://www.dom.salvador.ba.gov.br/>>. Acesso em: 23 set 2020.

¹⁵⁶ A tese defendida recentemente por João Maurício Ramos ilustra o processo de transformações ocorrido no Rio Vermelho em decorrência do projeto de “requalificação”. Ver RAMOS (2020, no prelo).

¹⁵⁷ Residência AUE UFBA. **Ciclo de debates RAU+E/UFBA 2020: ZEIS costeiras nordestinas: lutas históricas e desafios contemporâneos**. Youtube. 23 set. 2020. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=ndm_51vcpv0>. Acesso em: 23 set. 2020.

¹⁵⁸ VELLOSO, 2020, p. 169.

Conforme indicamos até então, a região peninsular da cidade peninsular respondeu historicamente à uma constituição urbana a partir de sua condição suburbana, periférica, marginal. Mas, a partir de Lefebvre, entende-se que esta condição é, acima de tudo, urbana. A noção de subúrbio enquanto uma dissociação da unidade urbana é, em parte, problematizada pela presença da população nas instâncias de discussão pública, conforme Gamboa e Alto da Sereia nos permitem pensar.

A presença e ausência dos espaços periféricos nas discussões da política pública (para o desenvolvimento de normas jurídicas, projetos e planos urbanos, entre outros) revela como as terminologias *urbana* ou *suburbana* são uma escolha tácita dos poderes públicos. Atualmente, a FMLF desenvolve o Plano de Itapagipe. No website da instituição, é possível acessar o diagnóstico desenvolvido em prol do projeto e disponibilizou uma plataforma de consulta pública online entre 08 a 30 de julho de 2020, devido ao contexto da pandemia da doença infecciosa COVID-19. Obversa-se que o Estado busca responder aos princípios participativos da política pública, mas as experiências recentes demonstram que a participação da sociedade civil é precária – não necessariamente por responsabilidade da população, mas sobretudo pela ausência de melhores acessos aos processos. O alcance das ferramentas é precário, especialmente se pensarmos no alcance do acesso à internet. Essa situação evidencia um *modus operandi* das instituições de poder público, criando instâncias de participação esvaziadas que somente corroboram com os projetos que reforçam a produção do espaço urbano enquanto mercadoria.

7

Aterro

A noção de aterro está associada à produção de espaço da espetacularização, onde as diferenças são apagadas em prol de usos e funções voltados para o valor de troca do solo urbano. Esse processo está “diretamente relacionado à domesticação da experiência urbana corporal, sensível e perceptiva, na contemporaneidade”¹, isto é, associado às investidas que, sem qualquer compromisso de regeneração ambiental (mas valendo-se deste argumento) ou manutenção das práticas sociais, desmonta e desarticula os territórios populares, isto é, os espaços autoconstruídos e (ou) ocupados marcados pela clandestinidade de sua condição, tal qual Raquel Rolnik define².

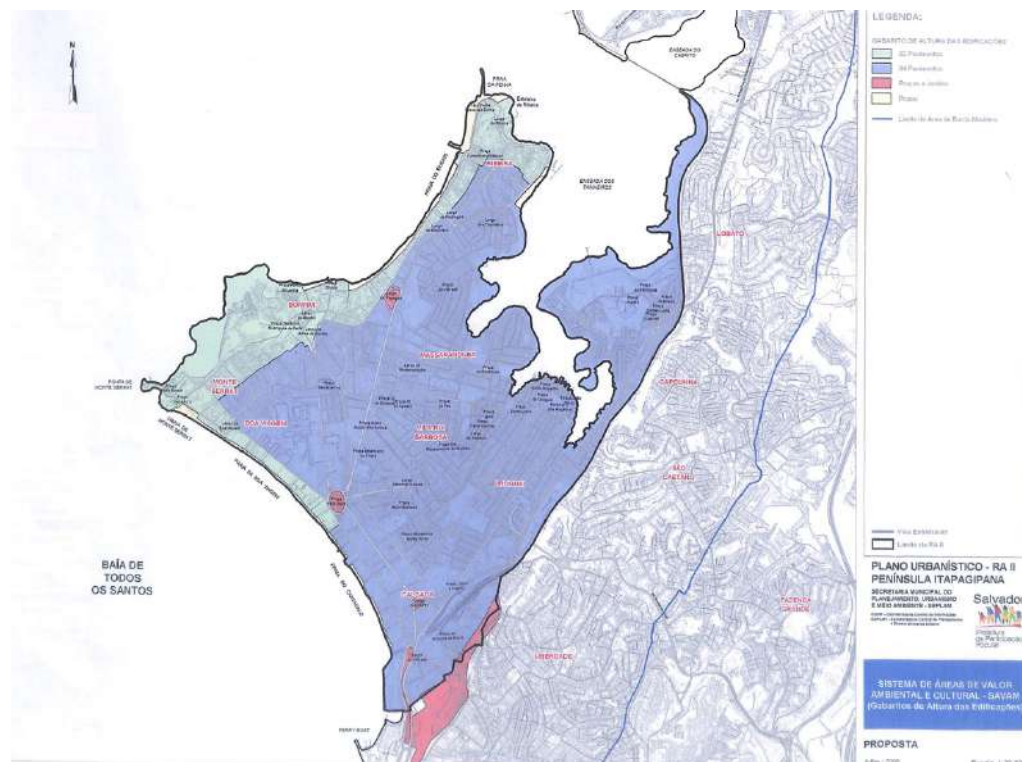


Figura 40. Cartografia demarca o limite de gabarito de altura das edificações na Península de Itapagipe de acordo com legislação de ocupação e uso do solo vigente. A praia em frente à Pedra Furada se encontra dentro dessa delimitação. Fonte: SALVADOR (2005).

Tomamos o *Plano Urbanístico para a Península de Itapagipe*, desenvolvido pela SEPLAM em 2005³, como nosso ponto inicial de reflexão, pois este projeto unifica diversas expressões da lógica do aterro. Esta lógica se manifesta não somente nas propostas, mas também na própria representação do diagnóstico da região, uma vez que em algumas pranchas, o material

¹ BRITTO; JACQUES, op. cit., p. 154.

² Cf. ROLNIK, op. cit., p. 75.

³ SALVADOR. Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente. **Plano urbanístico - RA II: Península de Itapagipe**. Salvador: SEPLAM, 2005.

produzido não é capaz de identificar o que configura o limite continental e o limite municipal. Em Pedra Furada, o limite do município avança sobre o mar (figura 42). Se compararmos com os mapas presentes nesta dissertação (vide figura 1), verifica-se a demarcação errônea. Será que os técnicos confundiram as camadas de informação? A praia é delimitada, por exemplo, como uma região cuja ocupação é de dois pavimentos, sendo que, na realidade, esta nem deveria ser considerada enquanto área construída porque é uma região que pertence ao mar. Somente seria possível considerá-la enquanto área ocupada se fosse aterrada. Esse é o tipo de situação que demanda uma análise delicada das informações, consultando demais materiais para além da base onde se trabalha a representação das propostas. Essa constatação nos permite pensar que as informações da região não foram confirmadas em campo, nem ao menos foram verificadas fotos aéreas.

Ainda, neste plano, Pedra Furada é categorizada como uma "ocupação popular não adensada", que nos termos do projeto, é a "ocupação predominantemente residencial semelhante a anterior, porém distribuída de forma esparsa, num estágio de adensamento pouco avançada. Esse tipo de ocupação tende a chegar ao padrão anterior se não forem tomadas providências quanto estabelecimento de restrições à ocupação"⁴. O padrão anterior ao qual este se refere é o "popular adensado", cuja definição se refere às áreas de "ocupação consolidada com altas densidades e baixos índices de permeabilidade, desenho urbano desordenado, sistema viário estreito e irregular, carente de infraestrutura em redes de equipamentos e inexistência de coleta de lixo por conta da declividade. Nesse tipo de assentamento, apenas a ocupação da cumeada mais antiga conta com serviço de transporte e coleta de lixo, abastecimento de água e energia elétrica e esgotamento sanitário tipo fossa negra".

De acordo com as nossas percepções em campo, a categoria "popular adensado" parece se enquadrar melhor do que a primeira, visto que Pedra Furada é visualmente adensado, possui sistema viário irregular, sem coleta de lixo na parte inferior da cumeada e possivelmente não possui acesso às redes de infraestrutura em alguns pontos.

Esse documento também nos permite observar como diversos projetos que estão sendo executados atualmente, na gestão "canteiro de obras" de ACM Neto, já estavam previstos⁵: a

⁴ Ibid., p. 24.

⁵ Cf. *ibid.*, p. 23.

duplicação da Rua Luiz Maria⁶, que removeu a Feira do Curtume⁷; a urbanização da orla da Ribeira, no trecho entre a Avenida Porto de Tainheiros e a Avenida Beira Mar, concluída em 2015; a urbanização da Praça Irmã Dulce, finalizada em 2015⁸, que desarticulou a ocupação dos moradores de rua na localidade⁹; Corredor da Fé, a Avenida Dendezeiros do Bonfim, cuja obra foi concluída em agosto de 2020¹⁰ e é percorrida durante a procissão do Senhor do Bonfim; outro trecho em obras em 2020 é a orla da Boa Viagem até o Forte de Monte Serrat, cujo projeto engloba o trecho da Rua Boa Viagem até a faixa de areia; o Complexo Hoteleiro e Centro de Convenções no Bonfim¹¹; a implantação de sistema hidroviário conectando a Ponta de Humaitá à Plataforma e ao Comércio¹²; e, por fim, a construção da pista de borda entre Pedra Furada e a Marina do Bonfim, que foi somente viabilizada através da criação de solo sobre o mar.

⁶ **G1.** Após 8 meses, obras são entregues na Baixa do Fiscal, em Salvador. Salvador, 24 abr. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bahia/noticia/2016/04/apos-8-meses-obras-sao-entregues-na-baixa-do-fiscal-em-salvador.html>>. Acesso 12 nov. 2020.

⁷ A Feira do Curtume é uma das feiras populares da cidade de Salvador cuja origem, para nós é desconhecida. Entretanto, essa feira se encontra citada nas crônicas de Odorico Tavares como um local tradicional da cidade. Ver TAVARES, [s.d.] [1951].

⁸ **G1.** Nova Praça Irmã Dulce é inaugurada no Largo de Roma, em Salvador. Salvador, 27 nov. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bahia/noticia/2015/11/nova-praca-irma-dulce-e-inaugurada-no-largo-de-roma-em-salvador.html>>. Acesso 12 nov. 2020.

⁹ Sobre a ocupação da população de rua no século XXI em Salvador, ver MIRANDA, Nadja Conceição de Jesus. **População de rua em Salvador: estudo dos territórios e do direito à cidade (2000-2015)**. Tese (Doutorado) – Universidade Federal da Bahia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2016.

¹⁰ SALVADOR. Secretaria de Infraestrutura e Obras Públicas. Caminho da Fé é mais um símbolo da religiosidade de Salvador. Salvador, 13 ago. 2020. Disponível em: <<http://seinfra.salvador.ba.gov.br/index.php/noticias/487-caminho-da-fe-e-mais-um-simbolo-da-religiosidade-de-salvador>>. Acesso 12 nov. 2020.

¹¹ Em fevereiro de 2020, membros da Irmandade do Senhor do Bonfim anunciaram a construção de um hotel nas imediações da Igreja do Bonfim em terreno que pertence ao grupo. De acordo com a instituição, semanalmente seis ou sete ônibus visitam a Colina Sagrada, revelando Salvador enquanto de destino de turismo religioso. Segundo reportagem do Correio, o setor privado espera que a região da Península de Itapagipe tenha outros empreendimentos hoteleiros em breve, devido a constatação desta “vocação” turística religiosa. O projeto arquitetônico é desenvolvido pelo escritório Quintella Mendes Arquitetura, que clama um alinhamento entre uma proposta contemporânea com elementos da arquitetura colonial. Em área tombada pelo Iphan, a previsão de finalização da construção é para 2022. Contudo, em fevereiro, o empreendimento ainda discutia formas de financiamento e ainda aguardava pelo aval das autoridades municipais. Ver QUINTELLA MENDES ARQUITETURA. Hotel da Colina do Bonfim. Salvador, s.d. Disponível em: <<https://www.quintellamendes.com.br/hotel-colina-do-bonfim>>; CORDEIRO, Hilza. Veja detalhes do hotel que será construído perto da Igreja do Bonfim. **Correio**, 15 fev. 2020. Disponível em: <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/veja-detalhes-do-hotel-que-sera-construido-perto-da-igreja-do-bonfim/>>. Acessos em 12 nov. 2020.

¹² No documento, não existe alusão à Via Náutica, contudo a proposta de pontos de cabotagem é semelhante, então consideramos que a sinalização desse sistema faz menção ao projeto desenvolvido em 2000.



Figura 41. Fotos aéreas da Península de Itapagipe: à esquerda, 1959; à direita, de cima para baixo, 1976, 1989 e 2010. Fonte: CONDER (1959; 1976; 1989; 2010).

A Península de Itapagipe, tal como outras áreas da cidade de Salvador, foi acometida por sucessivos aterros para a expansão da ocupação da cidade. Segundo Costa (2018),

Bem antes de serem ruas ou avenidas, entretanto, a Avenida Luiz Tarquinio [Bonfim] e o Caminho de Areia foram as praias de fora e de dentro da península, sendo o Caminho dos Dendezeiros, a rua do meio, o

mais antigo desses trajetos, o que demonstra o quanto toda aquela área foi aterrada para obter a topografia atual. Há mapas antigos que mostram o desenho primitivo da península bem mais estreita em seu istmo¹³.

Se analisarmos as fotos aéreas no acervo da Conder (figura 43), é possível verificar o extenso volume aterrado, sobretudo em Alagados. Vamos, a partir desta localidade, abordar o aterro pelo seu gesto primário: a criação de solo sobre o mar. A ação, empreendida inicialmente pela população, é reiterada pelo Estado, que desenvolve um plano urbanístico aterrando o mar até culminar na construção de uma pista de borda para impedir o avanço sobre as águas.

A contenção do acesso popular ao mar é uma postura que continua se manifestando até hoje na produção do espaço, conforme veremos a partir da pista de borda construída para ligar Pedra Furada à Marina do Bonfim. Em comparação com demais empreendimentos, realizados pelo setor público e privado, esse tipo de intervenção nos permite questionar quem pode ocupar o mar. Demais empreendimentos realizados pelo setor público evidenciam uma valorização do espaço através do mercado de obras públicas, justificadas pelo fomento ao turismo e voltados para a cultura de sol-mar-praia, tal como Luiz Antônio de Souza (2014) indica. Este modo de intervir e ordenar o espaço urbano se revela como manifestação radical da lógica do arrasamento da cidade-mercadoria, conforme Carlos Vainer formula, consubstanciado por Otília Arantes e Ermínia Maricato¹⁴.

7.1. Aterrando os Alagados

Milton Santos, em sua tese sobre o centro da cidade de Salvador defendida em 1958, recorre à Península de Itapagipe em algumas passagens. Entre essas menções, é relatado a existência de “invasões”, cuja a mais “impressionante de todos é aquele construído sobre os manguezais aterrados com lixo, na península de Itapagipe”¹⁵. Ainda, indica que esta ocupação em palafitas são construções paisagísticas artificiais,

ganhos sobre mar, mais particularmente sobre os mangues, os terrenos hoje ocupados com as *invasões* da península de Itapagipe, casas de gente

¹³ COSTA, 2018, p. 33.

¹⁴ ARANTES; VAINER; MARICATO, 2013 [2000].

¹⁵ Cf. SANTOS, 2012 [1959], p. 54.

pobre construídas inicialmente à moda das palafitas e depois sobre terrenos “fabricados” com depósitos de lixo¹⁶.

Conforme já vimos com Adriana Lima anteriormente, a escolha pela denominação “invasão” evidencia o caráter indesejável da ocupação e seus habitantes, bem como trazer a ilegalidade como elemento de maior força¹⁷. De fato, essa colocação de Milton Santos sintetiza o senso comum que apresenta Alagados como conjunção de pobreza e ilegalidade. Segundo Eduardo Carvalho (2002), esta localidade é um conglomerado de casas tipo palafitas sobre áreas alagadiças, cuja ocupação remonta aos anos 1940, momento que foi severamente reprimida em prol de um processo de reintegração de posse. Posteriormente, após alguns desdobramentos políticos, a área é decretada enquanto utilidade pública para efeito de desapropriação, garantindo a permanência dos habitantes no local¹⁸.



Figura 42. Palafitas sobre área alagadiça da Enseada de Tainheiros, na Península de Itapagipe. Fonte: CARVALHO (2002).

Conforme a ocupação foi se consolidando, agentes políticos intervinham pontualmente no espaço, realizando asfaltamento de rua, construção de equipamentos comunitários, escolas, implantação de estrutura em rede¹⁹, sobretudo nas regiões onde a população já havia realizado aterro por conta própria com entulhos ou lixo, construindo moradias com materiais mais

¹⁶ Ibid., p. 57.

¹⁷ Cf. LIMA, 2019, p. 50

¹⁸ Cf. Cf. CARVALHO, Eduardo Teixeira de. **Os Alagados da Bahia: Intervenções Públicas e Apropriação Informal do Espaço Urbano.** Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2002, p. 87-89.

¹⁹ Cf. *ibid.*, 95.

permanentes (por exemplo, alvenaria). Nos anos 1960, foi o período em que a região mais cresceu e

enquanto outras invasões, existentes em Salvador, estavam sendo reprimidas ou, até mesmo, erradicadas, a área de Alagados era objeto de investimentos do setor público que lhe assegurava progressivas melhorias das condições habitacionais o que possibilitou a consolidação urbana de grandes áreas alagadas antes da intervenção de 1973²⁰.



Figura 43. Delimitação em vermelho da área de atuação para o desenvolvimento do projeto de Alagados, sobre mapa da Península de Itapagipe de 1930. Fonte: Carvalho (2002).

A primeira intervenção do Estado nessa região ocorreu entre os anos 1973 e 1974, articulando das três esferas de poder e valendo-se da estrutura do Banco Nacional de Habitação (BNH) para financiar a ação. A operação, implementada até 1987, erradicou as palafitas existente, realizando um grande aterro, provendo a rede de serviços essenciais (água, saneamento e eletricidade)²¹. Essa proposta se valeu dos estudos socioeconômicos desenvolvidos pela Assessoria Econômica Engenharia e Planejamento (ASSEC) por encomenda do Grupo de Estudos para os Alagados da Bahia (GEPAB) e indicavam que majoritariamente a população que a ocupava era imigrante, mas que já havia residido em outra localidade na cidade²².

A região é comumente associada às palafitas, mas em 1973 um terço da população residia sobre a água enquanto o restante (dois terços) se encontrava, nas palavras de Carvalho (2004), em

²⁰ Ibid., p. 96.

²¹ Cf. *ibid.*, p. 85-86.

²² Cf. *ibid.*, p. 94.

áreas já urbanizadas²³. Segundo o autor, a ocupação sobre as águas se dava em estágios e seguindo padrões: inicialmente erigiam casas de madeira sobre palafitas, de “quatro a seis metros de largura, dispostos de forma linear”, com uma distância “relativamente regular, entre cinco e sete metros, é respeitada entre fachadas que se confrontam”. Ainda, “uma distância em média de vinte metros separa as ruas, que se dispõem de forma paralela, definindo a largura das quadras”²⁴. Posteriormente, aterrava-se o mar com lixo e material de entulho, conseguido pelos moradores ou mesmo provido pela prefeitura²⁵. O solo, conforme ia sendo conquistado e consolidado (inclusive, utilizando material arenoso), foi formando as ruas sem critérios técnicos, posto que não havia um plano de urbanização ou parâmetros de ocupação determinados pelo poder público - ou mesmo pelos moradores. As habitações que já estavam em regiões mais “sólidas” eram, porventura, construídas em alvenaria e as ruas asfaltadas²⁶.

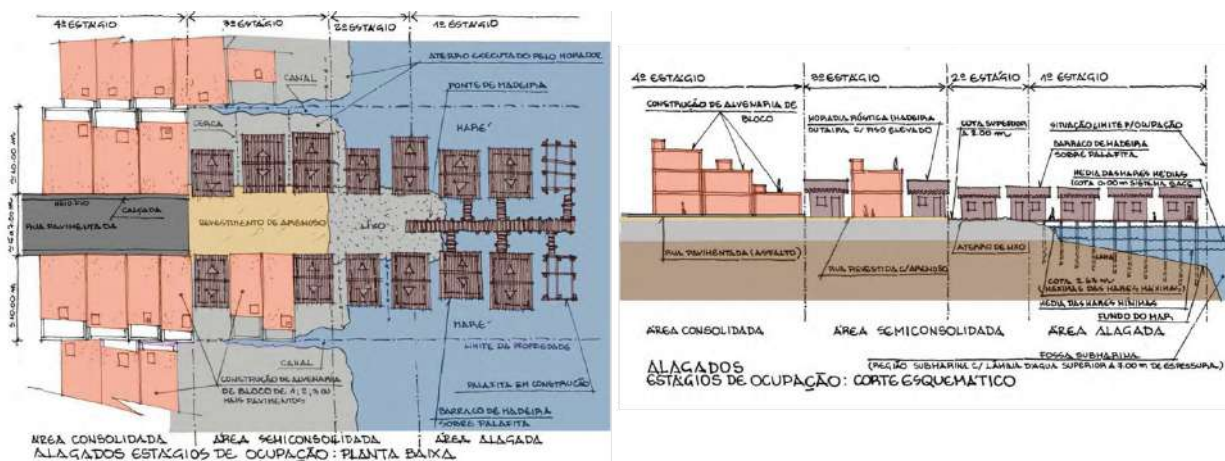


Figura 44. Esquema ilustra os estágios de ocupação na região. Fonte: Carvalho (2002).

Nos anos 1970, foi realizado um concurso público nacional para a escolha de um plano esquemático global de urbanização que implementasse a solução de forma rápida, respeitando as seguintes condicionantes: melhorar as condições de habitação, integrando as diversas tipologias e promovendo a permanência da população na área, permitindo apenas remanejamentos internos a fim de otimizar o uso do espaço; respeitar as características de organização comunitária e social existentes, mantendo as relações de vizinhança; preservar os

²³ Cf. *ibid.*, p. 96.

²⁴ *Ibid.*, p. 97.

²⁵ Cf. *ibid.*, p. 99.

²⁶ Cf. *ibid.*, p. 100.

investimentos habitacionais, infra estruturais e de serviços existentes; realizar os aterros, o mínimo possível²⁷ de modo a reduzir a densidade ocupacional²⁸.

Os ganhos de terra sobre o mar foram o maior desafio da implementação do projeto, pois grande parte da localidade ocupava nível mais baixo do que o preamar²⁹. De modo a reduzir os custos e evitar futuras ocupações indesejadas da frente d'água, optou-se pela terminação em praia com talude suave³⁰. Ademais, desenvolveu-se a hierarquia do sistema viário, melhoria ambiental, aplicação da legislação urbanística (índices e parâmetros de ocupação, demarcação de lotes)³¹ e progressiva implementação da infra estrutura³².

Uma vez realizada o concurso e com o vencedor determinado, a GEPAB encaminha orientações para criar uma empresa estatal de capital misto para a administrar e implementar o projeto, o que culmina na criação da AMESA - Alagados Melhoramentos S.A.³³. Entre 1973 a 1987, é executado o plano urbanístico à nível executivo, legalizando a posse de terra e realizando os aterros; são construídas as habitações valendo-se de uma ocupação tipo cluster, atendidas pela rede de serviços básico. Os trabalhos são interrompidos em 1987 e durante a década de 1990, a população retoma paulatinamente a ocupação sobre o mar por construções em palafita e aterro com entulhos, avançado também desta vez para a Enseada do Cabrito, fora, mas próximo da Península de Itapagipe. Em 1996, uma nova frente de trabalho atua propondo uma série de projetos, sobretudo na Enseada do Cabrito, e implementando-os, desta vez com a construção de uma pista de borda para conter futuras ocupações.

²⁷ Cf. *ibid.*, p. 128-129.

²⁸ Cf. *ibid.*, p. 135.

²⁹ Cf. *ibid.*, p. 137.

³⁰ Cf. *ibid.*, p. 138.

³¹ Cf. *ibid.*, p. 135.

³² Cf. *ibid.*, p. 136.

³³ Cf. *ibid.*, p. 131.



Figura 45. Síntese da produção de espaço em Alagados pelas vias institucionais, com seus respectivos marcos temporais. Fonte: Carvalho (2002).

A forma como essa região se desenvolveu revela o privilégio da terra sobre o mar, cujo movimento não veio somente do Estado, mas sobretudo da população. A ação de urbanização corrobora com a ação gestada pelos cidadãos. Destaca-se que essa experiência tem como mote a recuperação e urbanização de forma integral de toda área ocupada, desenvolvendo um caminho contrário à atuação das instituições públicas que usualmente removiam tais ocupações populares. Ainda, destaca-se, enquanto caráter inovador, a criação da carteira de financiamento de urbanização de assentamentos populares no escopo no BNH³⁴. As operações realizadas durante os anos 1900 e 2000 seguem uma linha de caráter mais pragmático, no sentido de conter de vez as palafitas por meio da construção de uma pista de borda.

7.2. Ruínas e vazio

O avanço da terra sobre o mar se apresenta como uma das condutas do planejamento urbano. Tornou-se um modelo para impedir a ocupação popular sobre o mar, visto que as repressões

³⁴ Cf. *ibid.*, p. 125.

são destinadas às camadas dos mais pobres, transvestidas de argumentos de cunho ambientalista. É inegável que construções sobre o mar causem algum impacto, mas a ocupação humana como um todo afeta o meio ambiente. Nem se considera um debate para refletir sobre possíveis formas de ocupação, investindo na remoção tão logo que é possível.

Em Pedra Furada, essa lógica toma corpo por meio de um aterro que sustenta uma pista de borda, contendo a ocupação sobre o mar. Quando os relatórios do Inema apresentaram a praia da localidade como uma das mais poluídas de Salvador, o superintendente de esgotamento sanitário da Embasa apresentou as palafitas como um dos fatores responsáveis pela poluição³⁵.



Figura 46. Palafitas em Pedra Furada antes da construção da pista de borda. Fonte: SALVADOR, 2008[?].

Atualmente, essa forma de ocupar não existe mais. Segundo relato de moradores, construções em palafita foram retiradas para a posterior construção da via que conecta Pedra Furada à Marina do Bonfim. A pista de borda entre essas localidades cria um espaço árido, comum ao padrão construtivo que os poderes públicos vêm desenvolvendo na região litorânea de Salvador desde 2013. Segundo uma matéria do jornal Correio, o aterro foi realizado sobre uma pequena faixa de areia onde os moradores frequentavam e realizavam atividades cotidianas de lazer: faziam caminhadas na maré baixa, tomavam banho de mar³⁶. O circuito de obras públicas revela o seu caráter destrutivo, cujo lema é “criar espaço; apenas uma atividade: esvaziar. A sua

³⁵ PALMA, 2014.

³⁶ PACHECO, Clarissa; LAHIRI, Victor. Construção de pista sobre praia gera indignação na Cidade Baixa. **Correio**. Salvador, 21 set. 2014. Disponível em: <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/construcao-de-pista-sobre-praia-gera-indignacao-na-cidade-baixa/>>. Acesso em: 09 jul. 2019.

necessidade de ar puro e espaço livre é maior do que qualquer ódio”³⁷. Tal como a Paris demolida e reconstruída por Haussmann no século XIX, “os vazios tem um sentido: proclamam alto e forte a glória e o poder do Estado que os arranja, a violência que neles pode se desenrolar”³⁸. Essas obras também declaram o poder da máquina estatal por meio da visibilidade do ato, pois “o destruidor tem sempre de estar rodeado de gente, de testemunhas da sua eficácia”³⁹.

A obra em si foi desenvolvida durante alguns anos. Segundo Pacheco e Lahiri (2014), o serviço iniciou em agosto de 2014, sendo concluída somente em 2019, às vésperas da lavagem do Bonfim. Pelo menos, até outubro de 2018, a via estava interditada com um bloqueio, onde havia uma placa indicando o projeto como *Requalificação Urbana na Localidade de Mirante do Bonfim e Pedra Furada*, realizada pelo Governo do Estado da Bahia.



Figura 47. Do restaurante Recanto da Lua Cheia, localizado na Rua Rio Negro, era possível ver a obra. À direita, tapumes impedem o tráfego pela obra. Acervo pessoal (16 out. 2018).

Uma vez retirados os tapumes, fomos e retornamos diversas vezes ao local, insistindo e tentando permanecer na área. Contudo, esse gesto era muito difícil e sempre íamos em direção à Avenida Constelação, à beira-mar de Pedra Furada. No interstício entre a encosta e a nova

³⁷ BENJAMIN, Walter. O caráter destrutivo [1931]. In: *Imagens de pensamento/Sobre o haxixe e outras drogas*. Belo Horizonte: Autêntica, 2017, p. 97.

³⁸ LEFEBVRE, 2008 [1968], p. 23.

³⁹ BENJAMIN, op. cit., p. 98.

via, foram construídas duas quadras de esporte. Em nenhum momento, vimos pessoas utilizando-as. Todo o espaço é muito árido. A incidência solar em Salvador é alta e o material utilizado no piso (bloco de cimento intertravado) não ajuda na emancipação do calor. A contenção realizada para sustentar o aterro é um muro de arrimo em pedra, cuja execução é muito grosseira – para não dizer precária, com parte da malha exposta. Em 21 de fevereiro de 2020, a Conder declara no Diário Oficial do Estado o fracasso do Convite nº 02/2020, que consiste na contratação de empresa especializada para a execução do revestimento externo do muro de gabião e guarda-corpo em eucalipto tratado, na pista de borda de Mirante do Bonfim e Pedra Furada⁴⁰.

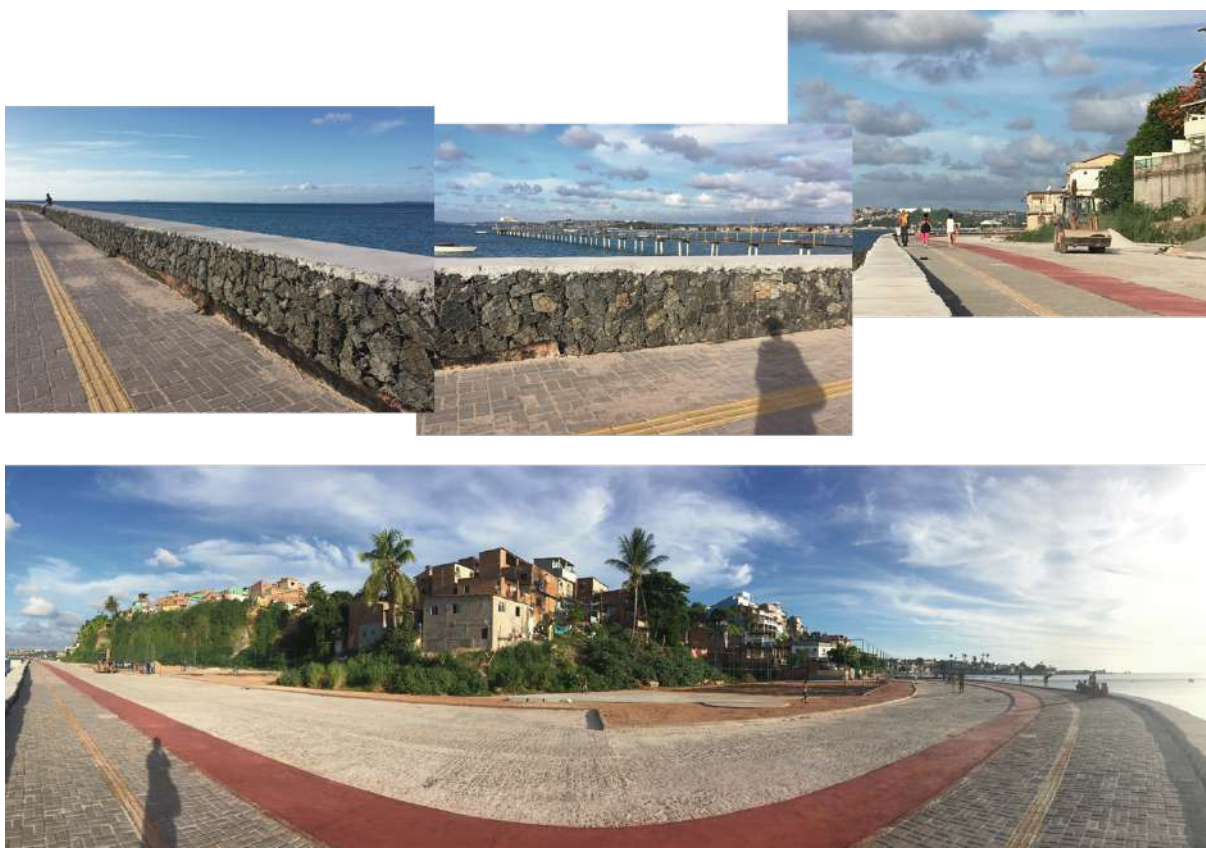


Figura 48. Respectivamente, da esquerda para direita: Homem sentado sobre a contenção, malha exposta e Marina do Bonfim ao fundo, retroescavadeira passando pela rua Pedra Furada e, abaixo, panorâmica. Acervo pessoal (09 jan. 2019).

Segundo a reportagem supracitada, a obra é uma ação financiada pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). De acordo com Aparecida Netto Teixeira, Laila Nazem Mourad e Patricia Cezario Silva, alguns projetos elaboradores na Prefeitura Municipal de Salvador entre

⁴⁰ BAHIA. Companhia de Desenvolvimento Urbano. Resultado de licitação fracassada - convite nº 002/20. Diário Oficial do Estado, Salvador: EGBA, p. 2, 21 fev. 2020.

2005 e 2008 foram retomados à ocasião do PAC⁴¹, entre eles a pista de borda entre o Mirante da Bonfim à Pedra Furada. No escopo do projeto, investe-se na execução de obras complexas de recondução e contenção da maré e posterior a implantação de pista borda contígua ao mar. O empreendimento, categorizado como “urbanização parcial”, recebeu o repasse de R\$ 10.973.748,93 pelo PAC; foi apresentada a contrapartida de R\$ 1.259.334,00, contabilizando um investimento total de R\$ 25.125.082,93.



Figura 49. Esquema do projeto, com indicação da locação dos equipamentos e principais ações do projeto. Fonte: PACHECO; LAHIRI (2014).

As palafitas foram removidas para a construção do sistema viário, cujo argumento para a sua realização se ancora na necessidade de criar acessos para a coleta de lixo. Segundo a secretária de Habitação da Conder à época, Adriana Luz, devido a incapacidade deste acesso, os moradores jogavam o lixo no mar. Na reportagem de Pacheco e Lahiri (2014), a população alega nunca ter visto o projeto, ou mesmo sido consultada. Em outra reportagem do mesmo jornal, a Conder alega que realizou 70 reuniões para apresentar o projeto⁴². De toda sorte, os moradores externalizaram o seu receio durante o processo. Segundo a Lessa (2014), existia a possibilidade das famílias despejadas serem realocadas para um conjunto habitacional do MCMV e enquanto isso receberiam aluguel social que, à época, era de R\$250. Não conseguimos certificar o deslocamento das famílias, isto é, se estas foram alocadas nos conjuntos ou não.

⁴¹ TEIXEIRA, Aparecida Netto; MOURAD, Laila Nazem; SILVA, Patricia Cezario. As intervenções do PAC em Salvador/BA. In: CARDOSO, Adauto Lucio; DENALDI, Rosana. **Urbanização de favelas no Brasil: um balanço preliminar do PAC.** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2018, p. 199-218.

⁴² LESSA, Edvan. Moradores de palafitas na Pedra Furada temem remoção para obras na Cidade Baixa. **Correio.** Salvador, 22 set. 2014. Disponível em: < <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/moradores-de-palafitas-na-pedrafurada-temem-remocao-para-obras-na-cidade-baixa/> >. Acesso 09 jul. 2019.

Conseguimos aferir somente que a obra levou um tempo considerável de execução, a ponto de necessitar prorrogar o prazo de validade da Licença Ambiental⁴³.



Figura 50. Imagens satélite mostram o aterro realizado em Pedra Furada - à direita, 2014 e à esquerda, 2015. Fonte: Google Earth (2020).

Remoções e deslocamentos. Trajetórias de vida e relações de vizinhanças que são desajustadas em prol do “interesse público”. As decisões urbanísticas que tomam corpo nesse território se valem do funcionalismo, “cujo princípio era propor a cidade como objeto de uma ação racional e segundo um conjunto de padrões de poder territorial”⁴⁴. O projeto materializado revela uma aproximação dos administradores ligados ao setor público com o urbanismo que se pretende científico, apoiados na tecnocracia⁴⁵. Tal movimento normalmente conjuga ações de desmonte

⁴³ Portaria SEDUR 419/2017 concede a PRORROGAÇÃO DE PRAZO DE VALIDADE (PPV) da Licença Ambiental nº. 2014-SEMUT/DGA/LI-165, até 23 de maio de 2020, à CONDER - COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO ESTADO DA BAHIA referente ao Projeto de Urbanização do Mirante do Bonfim e Pedra Furada, localizados nos bairros do Bonfim/Mont Serrat. SALVADOR. Portaria SEDUR 419/2017. Diário Oficial do Município, Salvador: PMS, v.31, n.6.979, p. 14, 30 nov. 2017.

⁴⁴ VELLOSO, 2020, p. 157.

⁴⁵ LEFEBVRE, 2008 [1968], p. 31.

e desarticulação das práticas existentes, pois “o poder estatal e os grandes interesses econômicos só podem conceber apenas uma estratégia: desvalorizar, degradar, destruir a sociedade urbana”⁴⁶.

Nessa união entre poder público e tecnocracia (que não ocorre sem conflitos), os desmontes são executados por empreiteiras e construtoras, com deliberação do Estado e apoio dos veículos de imprensa. No dia 4 de julho de 2019, a ponte do Crush foi demolida. Localizada na orla da Ribeira, na Avenida Beira Mar, a estrutura pertencia a antiga fábrica de bebidas gaseificada chamada *Crush*, mas segundo Costa (2018), já tinha pertencido à outras empresas. Vejamos:

Diante de alguns galpões intactos, havia um píer, ou uma ponte de concreto na forma de “L” invertido, que ficava grande parte sobre a areia, na maré baixa, e avançava quase todo sobre o mar na maré alta. Nesses galpões dizia-se ter funcionado, a partir de 1948, a fábrica de fertilizantes Monsanto, mas também se falava do funcionamento das fábricas de chocolates Kaufmann. Só mais tarde, após os anos 50, é que ali se instalou a fábrica de refrigerantes *Crush*. O píer ou ponte em frente construído provavelmente naquele mesmo ano de 1948 - dizem que não em “L” invertido, mas em “T”, tendo a parte do lado direito desabado -, pela Monsanto, ou pela Kaufmann, para, também, provavelmente, por ele promoverem o escoamento das mercadorias pelo mar⁴⁷.



Figura 51. Jovens saltam da ponte do Crush. Fonte: Troccoli (2020).

Hoje, a fábrica não opera mais as suas atividades no local. Contudo, quem andasse pela avenida, conseguia ver, em momentos diferentes, muitos jovens na ponte fazendo acrobacias e

⁴⁶ LEFEBVRE, op. cit., p. 84.

⁴⁷ COSTA, op. cit., p. 170-171.

saltos. Tiago Quirino Troccoli, fotógrafo baiano, expôs a repercussão da demolição no perfil *Soterografando*, na plataforma *Instagram*⁴⁸. Entre os registros e entrevistas realizadas, Troccoli conversa com um senhor que lamenta a destruição da estrutura, apresentando-a como um patrimônio local: “isso aqui é patrimônio histórico da gente, tanto que você vê no muro ali, irmãozinho, ali, ó! Isso aqui; tem 40 anos que eu moro aqui. Essa ponte aqui é ponto de referência para todos mundo, para todo nós, entendeu?” Não desenvolveremos maiores considerações sobre a discussão patrimonial, mas entendemos que é relevante pontuar essa noção alargada de patrimônio, onde o cotidiano e os usos atribuídos pelas pessoas aos elementos do espaço são aspectos fundamentais para a definição dos bens e marcos históricos de um grupo social.

No dia 06 de maio de 2019, o jornal *Tribuna da Bahia* publica matéria relatando a precariedade da estrutura⁴⁹ e no dia 1º de junho do mesmo, a TV Bahia (filiada à Rede Globo) lança reportagem televisiva reiterando o argumento. A jornalista da emissora apresentou em tom alarmante as condições da estrutura da ponte: ferragem exposta, apresentando uma fragilidade visual. Sem qualquer parecer técnico apresentado (segundo relato dos entrevistados), é realizado a demolição.



Figura 52. Ponte do Crush: à esquerda, em um dia de sol e de maré alta na Ribeira. À direita, a demolição da ponte, com a maré baixa. Fonte: Diego Mascarenhas e Itapagipe Online.

Entre entulhos, aterros e construções (supostamente) obsoletas, a atuação dos poderes públicos se mostra desarticulada com a prática cotidiana da população, sobretudo no que tange à relação desta com o mar. Uma relação que se constrói pela apropriação do espaço, pela subversão das estruturas, por ocupações. “Os modelos elaborados [pelo urbanismo pretensamente tecnocrático] só podem entrar para a prática apagando da existência social as próprias ruínas

⁴⁸ Disponível em: < <https://www.instagram.com/soterografando/>>. Acesso 10 jan 2020.

⁴⁹ TRIBUNA DA BAHIA. Abandonado, píer na Ribeira oferece risco aos moradores Salvador, 06 mai 2019. Disponível em <<https://www.trbn.com.br/materia/116998/abandonado-pier-na-ribeira-oferece-risco-aos-moradores>>. Acesso 10 jan. 2020.

daquilo que foi a Cidade”⁵⁰. Para evitar que a população continue “invadindo” o mar com “casebres”, a construção de uma pista de borda contém a ocupação territorial. Para tolher um uso lúdico do espaço, argumentos de decadência são utilizados – enquanto isso, a obra pública recém inaugurada tem a malha da contenção exposta. Esse raciocínio pressupõe um distanciamento das dinâmicas sociais e culturais existentes no território, “o que, não raro, implicou vidas urbanas espoliadas por um projeto econômico capitalista que, a bem da verdade, teve sua origem na subordinação colonial”⁵¹.

Projetos áridos e as intervenções nas cidades eliminam e exorcizam seus maiores atrativos: “sua espontaneidade, flexibilidade, capacidade de surpreender e de oferecer aventuras (todos os motivos pelos quais o *Stadtluft* [o ar da cidade] era considerado *frei machen* [libertador]”⁵². A cidade vai se ocupando paulatinamente do seu valor de troca, tal como o programa capitalista promete e almeja. Os espaços não são válidos se não estiverem direcionados ao consumo⁵³. A cidade existe se seus espaços monetizarem experiências, e o vivido se transmuta em representação.

7.3. Cidade-mercadoria: quem pode acessar o mar?

Tanto Heliódoro Sampaio (2015) quanto Antônio Risério (2004) nos apresentam Salvador enquanto uma cidade que cumpre uma “vocação” extraindustrial. Desde a nucleação compacta fruto da ação colonizadora da nação portuguesa, passando pela cidade-mercantil-portuária, Salvador é tomada por processos estruturantes e estruturais que a moldam enquanto uma “cidade de não-produção”.

Segundo Risério, a cidade é sustentada atualmente pela economia do lazer, destrinchada em três polos: economia do turismo, do simbólico e do lúdico⁵⁴. Esses eixos não estariam separados entre si, e sim articulados, onde o simbólico responde pela produção e comercialização das manifestações relativas à cultura; o lúdico associado às festas e a diversão em geral; e, o turismo como frente que oferece a infraestrutura necessária para acolher os outros pontos citados. Sampaio, assim, sintetiza:

⁵⁰ LEFEBVRE, op. cit., p. 31.

⁵¹ VELLOSO, op. cit., p. 157.

⁵² BAUMAN, 2009, p. 64.

⁵³ Cf. LEFEBVRE, op. cit., p. 32-33; DEBORD, 1997 [1967].

⁵⁴ RISÉRIO, op. cit., 582.

A cidade-real tem sido *locus* da não-produção (OLIVEIRA, 1987), radicalizando na fase recente seu papel de lugar da circulação e do consumo ideologizado pelos planos estatais como *locus* do lazer, do turismo, ligados agora a uma “cultura do entretenimento”⁵⁵.

O turismo e o lazer se conjugam, estruturando um circuito que mobiliza diversas intervenções na cidade – que é, ao fim e ao cabo, mercadoria. Segundo Carlos Vainer, a noção de cidade-mercadoria foi vinculada com maior frequência a partir da experiência de ordenamento do espaço de Barcelona em prol dos eventos olímpicos de 1992⁵⁶. O aclamado sucesso não ocorreu somente pela execução das intervenções, mas sobretudo pela circulação deste feito enquanto modelo paradigmático, cunhado nos termos de *planejamento estratégico*. Órgãos mundiais (tais como Agência Habitat das Nações Unidas e o Banco Mundial) encomendaram publicações aos gestores desse projeto, que apresentaram análises e propostas como verdadeiras receitas de regras para aplicação. Diante dessa situação, o planejamento urbano agrega técnicas de gestão empresarial e produz cidades que “passaram elas mesmas a ser geridas e consumidas como mercadorias”⁵⁷.

Sob essa vertente, os centros urbanos passam a competir globalmente por investimentos e tecnologia, indústrias e negócios, competência de gestão e atração de força de trabalho qualificada, tornando-se, por fim, *cidade-mercadoria*. Mas, afinal de contas, se vende em uma cidade? Para os consultores catalães, a resposta está na universalidade da oferta: todas as cidades tem de oferecer espaços de convenções e feiras, centros de informação e assessoramento a investidores e empresários, segurança, serviços de luxo, etc. Não é à toa que os planos que seguem esta tônica, apresentam semelhanças entre si.

No caso de Salvador, observa-se investidas para adentrar nesse circuito, vide os projetos engendrados desde o início deste século. Para citar alguns: os diversos shoppings centers e demais centros comerciais e de serviços que inflaram a região do Iguatemi; a expansão do mercado imobiliário e o aumento do valor da terra; a construção do Centro de Convenções pela

⁵⁵ SAMPAIO, op. cit., p. 26.

⁵⁶ VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: In: ARANTES; VAINER; MARICATO, 2013, p. 75.

⁵⁷ ARANTES, Otília. Uma estratégia fatal. In: ARANTES; VAINER; MARICATO, 2013, p. 26.

Prefeitura Municipal⁵⁸, para fazer frente ao mesmo equipamento gerido pelo Governo de Estado da Bahia, entre outros.

A cidade-mercadoria é também cidade-empresa – ou melhor, cidade gerida como uma empresa. A cidade se torna um ator econômico, isto é, um sujeito “cuja natureza mercantil e empresarial instaura o poder de uma nova lógica, com a qual se pretende legitimar a apropriação direta dos instrumentos de poder público por grupos empresariais privados”⁵⁹. Sob a tutela do mercado, explora-se toda e qualquer especificidade da cidade, desde que o acesso seja dado aos visitantes e usuários com disponibilidade financeira ou meios de endividamento. Determinados aspectos sociais, aquilo que conforma a cultura de um povo – tudo se torna mercadoria dentro da lógica neoliberal. Vende-se o lúdico, o gozo, as diversas manifestações culturais – sobretudo àquelas ditas “exóticas”: gastronomia, ritos religiosos, produção musical, edificações e localidades históricas, entre tantos outros.

Ainda, destaca-se o ordenamento das paisagens naturais a favor da acumulação de capital. Essa frente se constitui a partir da exploração dos recursos naturais, realizando adequações necessárias para dar suporte às atividades de lazer e ócio⁶⁰ - aquilo que Souza (2014) cunha como a valorização da cultura de sol-mar-praia. Sinteticamente, o autor revela que

durante as últimas décadas, a franja litorânea do estado da Bahia é objeto de forte pressão por parte de diferentes agentes sociais, que requerem sua utilização nas distintas formas de demandas, principalmente para o circuito imobiliário voltado, sobretudo, para a atividade do turismo, exigindo e impondo novas bases de adequação desses espaços aos interesses de alguns segmentos do capital.⁶¹

Portanto, “a produção de lugares de ócio para exploração econômica incrementa a funcionalização desse território em bases mercantis”⁶². Qual seja a atividade (do descanso próximo aos recursos naturais ou da realização de atividades náuticas – para citar dois

⁵⁸ É possível verificar maiores informações no website de turismo da Prefeitura em: <https://www.salvadorbahia.com/infraestrutura-e-servicos/>. Acesso 12 nov. 2020.

⁵⁹ VAINER, op cit., p. 89.

⁶⁰ Cf. SOUZA, 2014, p. 76.

⁶¹ Ibid., p. 36.

⁶² Ibid., p. 78.

exemplos), há outros empreendimentos que caminham em conjunto, prestando suporte à atividade de turismo - restaurantes, hospedarias, mercados, farmácias, etc.

Podemos dizer que, genericamente, Salvador tem dois padrões de ofertas mercantis: um de luxo e outro mais popular. As instituições públicas tendem a dar maior visibilidade para o circuito de alto padrão, mas observa-se uma recente visibilidade do outro setor popular. A Prefeitura Municipal de Salvador possui um website onde disponibiliza informações turísticas, chamado *Salvador da Bahia*⁶³. A plataforma apresenta a cidade como guardiã de segredos, que te acolhe de manhã cedo nas águas do seu mar após uma noite embalada por festas. Para o melhor aproveitamento da cidade, o sítio disponibiliza um breve relato sobre a história de Salvador, locais selecionados de hospedagem, agenda de eventos e um “cardápio” de “experiências”⁶⁴, divididos nas seguintes categorias: cidade da música, história e cultura, esportes náutico, sol e mar e gastronomia. Ainda, é possível acessar roteiros prontos do que fazer na cidade, a depender de quantos dias seja a estadia do visitante.

Sobre a cartela de “experiências”, Pedra Furada se encontra listada na categoria “gastronomia”, com dois restaurantes citados. Ambos se localizam na parte superior da ocupação, na Rua Rio Negro, próximo ao hospital Couto Maia e o hospital Sagrada Família; afastado da precariedade construtiva que constitui a região como uma ZEIS. Ainda, a localidade (e os respectivos estabelecimentos comerciais) se encontra listada em cinco roteiros: *Mapa da Moqueca, Rota de 4 dias, Lugares imperdíveis da Cidade Baixa, O melhor pôr do sol da cidade e 17 restaurantes e bares com vistas para o mar de Salvador*⁶⁵. Já Ponta de Humaitá desponta em dezessete roteiros, todos com enfoque no pôr do sol próximo ao Forte de Nossa Senhora de Monte Serrat.

Sob a categoria “sol e mar”, a Península de Itapagipe se encontra presente através de duas localidades: a praia da Ribeira e a praia da Boa Viagem, celebradas pelas águas tranquilas e cristalinas. O enfoque nessas localidades é o banho de mar e de sol, atividade de recreação que se valoriza ao longo do século XX. Observa-se que houve, por parte do Estado, o incentivo à essa atividade pelo fomento a instalação de barracas nas áreas de praia ao longo do litoral da cidade. Segundo Souza (2014), em 1985 foi concebido o *Projeto de Valorização da Orla Marítima de Salvador* pelo Governo do Estado e a Prefeitura Municipal de Salvador, onde a discussão foca

⁶³ Disponível em <https://www.salvordabahia.com/infraestrutura-e-servicos/>. Acesso 12 nov. 2020.

⁶⁴ As aspas aludem à discussão realizada em “Limiar” sobre a distinção entre experiência e vivência a partir da filosofia benjaminiana. Entendemos que o enquadramento dessas atividades e localidades em termos mercadológicos responde à vivência e não à experiência.

⁶⁵ Todos disponíveis em <https://www.salvordabahia.com/roteiros>>. Acesso 23 jun. 2020.

sobre na ocupação da orla Atlântica através do uso da praia com as barracas⁶⁶. Em 1992, o Centro do Planejamento Municipal (CPM) desenvolve o *Plano de Ações Emergenciais para a Península de Itapagipe*⁶⁷, cuja proposta visa a melhora das condições sanitárias da orla da região, interrompendo o processo de degradação da área, que, segundo a CPM, vinha perdendo os elementos cênicos e simbólicos.

Em linhas gerais, o plano criava normas para "coibir o uso predatório" das áreas de praia e a sua poluição⁶⁸. A melhora das condições da rede sanitária na região é uma das propostas indicadas, mas o material consultado não apresenta estudos ou projetos sobre este aspecto. Segundo o documento, o projeto é desenvolvido a partir de análises realizadas in loco, mas também através do posicionamento da imprensa e da comunidade residente via associações de moradores⁶⁹. Pelo relatório apresentado, o levantamento dos dados in loco foi realizado somente na região à beira-mar. Através deste material, foram elencadas as áreas prioridades: Boa Viagem, Monte Serrat e na Ribeira, Penha e Bogari. Indica-se extensivamente a realocação ou remoção das barracas de praia existentes à época, posto a sua "péssima (sic) qualidade estética"⁷⁰. Para Monte Serrat, Boa Viagem e um trecho da Ribeira (entre a Companhia de Navegação à Igreja da Penha), são indicadas a substituição pelo novo padrão. As demais barracas existentes seriam realocadas.

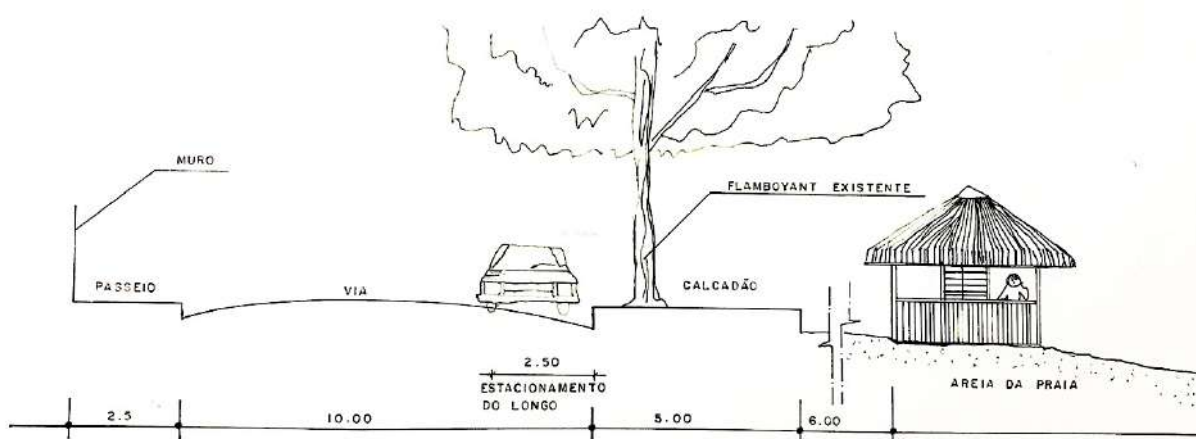


Figura 53. Esquema de ocupação das barracas de praia em Boa Viagem. Fonte: SALVADOR (1993).

⁶⁶ Cf. SOUZA, op cit., p. 341-342.

⁶⁷ SALVADOR. Centro do Planejamento Municipal. **Plano de Ação da Península Itapagipana**. Salvador: [s.n.], 1993.

⁶⁸ Cf. ibid., p. 6.

⁶⁹ Cf. ibid., p. 8.

⁷⁰ Cf. ibid., p. 9.

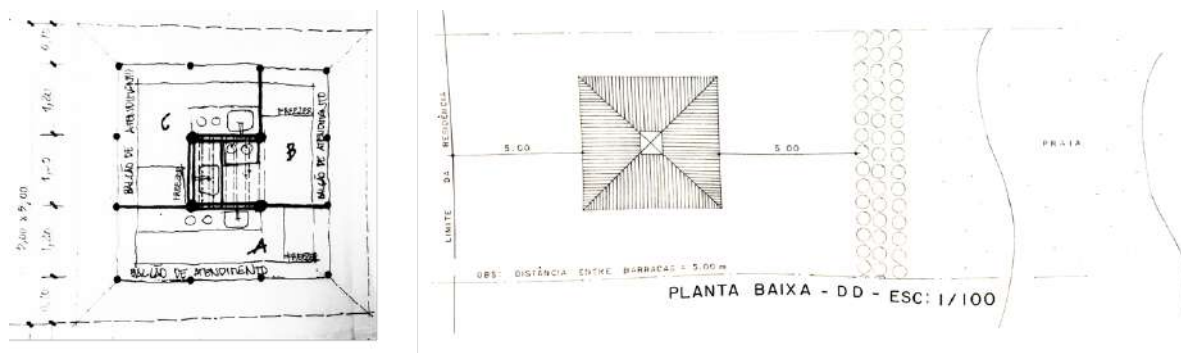


Figura 54. Desenhos técnicos dos padrões de barraca de praia. Fonte: SALVADOR (1993).

O padrão consistia em um módulo de cinco metros por cinco metros, cuja implantação distanciava a cinco metros de outra barraca. Delimitada pelo balcão de atendimento, possuía internamente área molhada (área de bancada com pia, além de um lavabo interno), área de cocção e um espaço para a instalação dos freezers horizontais.

Ao longo da década de 1990 até o início dos anos 2000, "a implantação da quase totalidade destes equipamentos ocorria na área de praia subtraindo o espaço destinado aos banhistas e demais usos da economia do mar num espaço de natureza pública, além do comprometimento ambiental"⁷¹. No primeira mandado de Antônio Imbassahy (entre 1997 e 2000), foram executados ensaios para a retirada das barracas da área de praia: o arquiteto Daniel Colina desenvolve um projeto urbanístico onde propõe a realocação do equipamento para as calçadas⁷². Entre 2005 e 2006, tanto o Governo do Estado quanto a Prefeitura Municipal⁷³ apresentam planos de “revitalização” da orla soteropolitana onde se priorizava a padronização das barracas de praia enquanto mote da ação. Essas propostas suscitam “maior visibilidade social na discussão quanto ao uso e ocupação dos espaços públicos e abertos em Salvador interferindo negativamente na paisagem da costa soteropolitana”⁷⁴, pois se reitera a função comercial em detrimento de demais aspectos, entre eles a própria questão ambiental – os impactos das atividades, medidas de regeneração, entre outros. Segundo Souza, o padrão de ocupação proposto, através das barracas de praia, “confronta o adequado desenvolvimento

⁷¹ SOUZA, op. cit., p. 342.

⁷² Cf. *ibid.*, p. 343.

⁷³ Vale destacar que o projeto realizado pela Prefeitura Municipal contava com o financiamento de empresas do setor privado, notadamente empresas do ramo de negócios de bebidas. Através de um contrato de fidelidade, os grupos construiriam as barracas de praia em troca da exclusividade de distribuição e venda, cf. *ibid.*, p. 346.

⁷⁴ *Ibid.*, p. 349.

econômico sintonizado com a utilização dos recursos naturais e o uso e ocupação da praia como patrimônio público”⁷⁵.

Esse posicionamento se encontra alinhado com as instâncias de justiça, entre elas o Ministério Público Federal, que entram com ações contra o Estado em função da “agressão ao meio ambiente e ocupação irregular da área de praia”⁷⁶. Nesse contexto judicial, solicitou-se ao Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (CREA) a elaboração de um laudo pericial sobre a situação das praias soteropolitanos e constatou-se a geração de resíduos gasosos, sólidos e líquidos; a alteração do perfil da praia, do cordão duna ou duna marginal e no sedimento quartzoso das praias⁷⁷; alteração na vegetação nativa e introdução de espécies exóticas ao ambiente; impermeabilização das superfícies da praia e presença de destroços de construção e demolição; bloqueio ao livre acesso aos usuários da praia, inclusive bloqueio visual e interferência na paisagem. Ao longo do processo, a Prefeitura se comprometeu a reduzir o número de barracas e a retirada dos escombros⁷⁸, contudo em julho de 2010 foi sentenciada a demolição de todas as barracas. Essa deliberação foi realizada de forma traumática, uma vez a Prefeitura cumpriu a medida de forma truculenta, demolindo algumas barracas sem ao menos dar a oportunidade aos comerciantes de retirarem os seus pertences⁷⁹.

O destino “arrasador” coube ao setor popular econômico, uma vez que os estabelecimentos de alto luxo permanecem ocupando espaços à beira-mar, tal como a Barraca do Lôro (Praia do Flamengo e Stella Maris) e a Barraca Pipa (Stella Maris), cujas atividades são realizadas em casas rente à praia, ou mesmo os restaurantes Barravento (Barra), Blue Praia Bar (Rio Vermelho) e Amado (Comércio). Este último foi, no dia 05 de fevereiro de 2013, alvo de discussões em uma plataforma de redes sociais. Uma publicação denunciava a “construção de um píer” em frente ao restaurante⁸⁰. O grupo administrador do empreendimento de alto luxo

⁷⁵ Ibid., p. 349.

⁷⁶ Ibid., p. 351.

⁷⁷ Segundo Souza, “é um indicador do padrão da qualidade das areias, portanto, uma das variáveis que determina as condições de balneabilidade das praias. Este item está diretamente vinculado às condições parasitológicas e microbiológicas da areia e é observado através da coloração da areia seca que fica perto da arrebentação com as demais no local” (ibid., p. 367).

⁷⁸ Cf. ibid., p. 386.

⁷⁹ Souza (2014) desenvolve no oitavo capítulo de sua tese um relato mais aprofundado sobre o processo em torno da discussão sobre as barracas de praia.

⁸⁰ VARELA NOTÍCIAS. Novo Píer do Restaurante Amado? Ponte SSA-Itaparica? Salvador, 05 de fev. de 2013. Disponível em: <<http://varelanoticias.com.br/novo-pier-do-restaurant-amado-pon-te-ssa-itaparica/>>. Acesso 20 ago. 2019.

alega, junto com a Bahia Marina⁸¹, que se realizava um aterro para a construção de um quebra-mar para reduzir o impacto das ondas na área de atracação da marina próxima. Tal situação mobilizou a indagação de parte da população sobre a presença de tal edificação tão próximo ao mar, na área da Marinha e, conseqüentemente, da União.



Figura 55. Construção de quebra-mar próximo ao Restaurante Amado. Fonte: Varela Notícias (2013).

Próximo à Bahia Marina, encontra-se o Solar do Unhão e a já referida comunidade da Gamboa. Em 2000, no escopo do projeto da Via Náutica estava previsto a construção de dois píeres em cada uma das localidades. Este projeto, desenvolvido pelo Governo do Estado da Bahia e a Prefeitura Municipal de Salvador, visava incrementar o setor turístico por meio da implantação de um sistema de transporte hidroviário voltado ao lazer e à recreação da população. Clamando desenvolver a proposta através de uma dita perspectiva sustentável, também almejava recuperar os sítios e monumentos históricos, "reabilitando" áreas degradadas e melhorando as condições de acesso, além de intensificar as possibilidades do uso interativo do mar – sem, contudo, elaborar melhor esse último ponto. O documento⁸² que apresenta o programa indica o incentivo à participação da iniciativa privada na implementação das propostas.

Planejava-se criar um sistema hidroviário cujas paradas seriam: Porto da Barra, Gamboa, Unhão, Bahia Marina, Água de Meninos, Humaitá, Bonfim e Ribeira. Na Barra, indica-se que o atracadouro seria construído próximo ao Forte de Santa Maria, que hoje abriga o Espaço Pierre Verger de Fotografia Baiana. Além do píer, o programa da Via Náutica indica, sem qualquer esboço gráfico, a construção de uma réplica de nau portuguesa onde funcionaria um

⁸¹ A Bahia Marina é um empreendimento concluído em 1999 que se apresenta como um complexo de lazer náutico, com capacidade de 400 vagas molhadas para embarcações (distribuídas em uma área de 176mil m²), lojas e prestadores de serviços para disponíveis para a atividade marítima e uma rede de restaurantes de luxo. Porventura, o espaço de estacionamento de veículos é ocupado por estruturas efêmeras que comportam festas para um público da elite. O dito complexo, por ser uma marina, se localiza também à beira mar, ocupando área da União.

⁸² BAHIA. Governo do Estado; SALVADOR. Prefeitura Municipal. **Via Náutica**: Salvador, uma cidade turística. Salvador: [s.n.], 2000.

centro gastronômico. O documento alega que a região é ponto de partida de barcos que transportam praticantes de mergulho e pesca submarina. Segundo proponentes, o equipamento também apoiaria esta atividade⁸³.

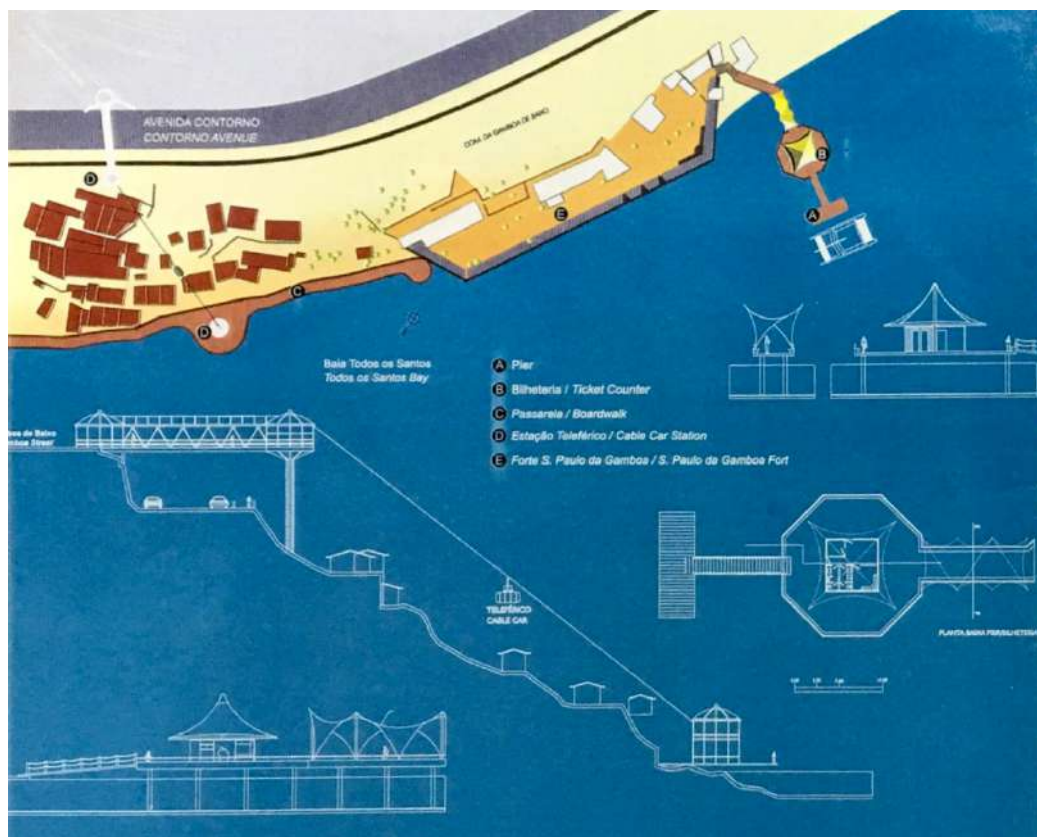


Figura 56. Croquis da proposta do teleférico entre o bairro 2 de Julho e a Comunidade do Solar do Unhão. Fonte: BAHIA; SALVADOR (2000).

Na Gamboa, o espaço ocupado pelas duas comunidades (Gamboa e Comunidade Solar do Unhão) é tratado como uma coisa só ocupação. Sem aprofundar em nenhum ponto específico, indica-se, além da construção do píer no extremo sudoeste da região, o tratamento paisagístico da encosta com iluminação cênica, a construção de um teleférico que faria a ligação da Rua Gamboa de Cima (no Bairro 2 de julho) com a Comunidade do Solar do Unhão, que, segundo o documento, seria construído pela iniciativa privada, sem delinear o regime de contratação. Ainda, é proposto a transformação do forte São Paulo da Gamboa (mencionado anteriormente como um local que atendia a função de moradia para a comunidade até 2016) em um centro gastronômico. Todas as propostas são somente apontamentos, sem maiores estudos, com desenhos e croquis de algumas propostas⁸⁴.

⁸³ Cf. *ibid.*, p. 15.

⁸⁴ Cf. *ibid.*, p. 17.

Em Água de Meninos, indica-se a ocupação do terreno ao lado da Feira de São Joaquim. A proposta parece dar um novo uso Condomínio Náutico⁸⁵, localizado atrás do Centro Múltiplo Oscar Cordeiro, onde funciona o Centro Estadual de Educação Profissional (CEEP) Empreende Bahia, espaço de formação técnica profissional do Estado da Bahia. Estava previsto um condomínio de empresas de construção de embarcações e também seria o ponto de manutenção, limpeza e reabastecimentos dos barcos da Via Náutica. Hoje, o espaço onde está indicado a grande área de estacionamento é ocupado pelo *Arquipélago Summer Club*, espaço de entretenimento criado em 2019 onde foi realizado alguns eventos (shows) de verão.

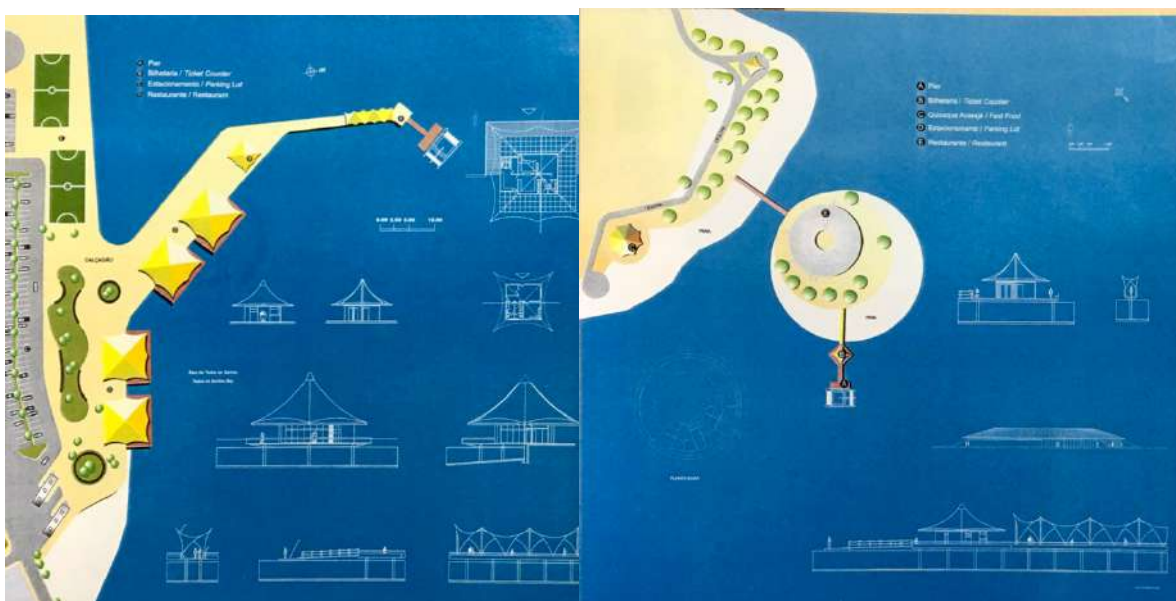


Figura 57. À esquerda, a proposta para a praia de Boa Viagem e à esquerda, proposta para praia da Penha (Ribeira).
Fonte: BAHIA; SALVADOR (2000).

Em Humaitá, o píer existente é tal como projetado. As propostas mais “faraônicas” (depois da nau-restaurante proposta para a Barra) estão no Bonfim e na Ribeira. Para ambas as localidades, os atracadouros estão associados ao aterro enquanto criação de solo: no Bonfim, é desenvolvido um aterro a partir da praia que, de sua ponta, sai o píer, e, na Ribeira é proposto um aterro para aumentar o nível da coroa (banco de sedimentos em forma oval) existente para abrigar um restaurante⁸⁶.

Por fim, no Comércio é onde o projeto se debruçou com mais afinco, apesar da proposta nunca ter sido realizada. Uma série de análises financeiras são desenvolvidas em caderno específico (volume 3) para verificar o melhor formato de ocupação de dois armazéns da região portuária.

⁸⁵ Não encontramos menção alguma a este projeto. Temos conhecimento deste local devido à pesquisa de campo realizada no local.

⁸⁶ Cf. *ibid.*, 26-29.

Entre os cenários, temos a construção de um centro comercial, ou um shopping center, ou um híbrido dos dois equipamentos. Nenhum dessas propostas foi efetivamente implementada, mas em certa medida anunciou o que vem a ser hoje o Terminal de Passageiros do Porto de Salvador, inaugurado em 2016, equipamento destino à atracagem de cruzeiros e à recepção de seus usuários. Gerido pelo consórcio Contermas (das empresas Socicam Terminais Rodoviários e ABA Infraestrutura e Logística, vencedoras do Leilão N°05/2016-ANTAQ), a temporada de cruzeiros contempla os meses entre novembro a abril, de modo que a edificação permanece fechada no resto do ano.



Figura 58. Cruzeiro atracado na região portuária ao lado do Terminal de Passageiros do Porto de Salvador. Fonte: CONTERMAS <<http://contermas.com.br/>>. Acesso em 12 out. 2020.

Em 2010, foi apresentado um projeto intitulado *Nova Cidade Baixa*, encomendado pela Fundação Baía Viva⁸⁷ e desenvolvido pelos escritórios de arquitetura A&P Arquitetura e Brasil Arquitetura⁸⁸. O plano abrange a região litorânea desde a Avenida Contorno até a Ponta de Humaitá, propondo diversas modificações, todas em desenvolvimento preliminar. Tem como diretriz a abertura da frente marítima e para isso propõe circulação de pedestres contínua pela orla entre a Gamboa de Baixo e a Península de Itapagipe. Para a região do Comércio, é proposto um novo sistema viário, criando um mergulhão em frente à Igreja da Nossa Senhora da Conceição da Praia de modo que a parte superior parece ser um grande espaço pietonal. Na imagem que ilustra essa proposta, vemos a indicação de plano inclinado, tal como os demais elevadores hidráulicos da encosta da falha geológica. Esse equipamento é proposto no início da Ladeira da Preguiça, onde havia casarões ocupados por pessoas. Em 2018, é lotado quase

⁸⁷ Cf. SABÓIA, Daniel; STEQUE, Fábio; ALMEIDA, Patricia. **Itapagip3**. Trabalho Final de Graduação – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, 2013, p. 10.

⁸⁸ Disponível em: <<http://aeparquitetura.com/portfolio/nova-cidade-baixa/>>. Acesso 23 jun. 2020.

três milhões de reais para a sua execução através do PAC Cidades Históricas⁸⁹, mas as obras nunca chegaram a ser realizadas.



Figura 59. "Nova Cidade Baixa": após o fim da Av. Contorno, um mergulhão é proposto e a parte superior da pista se torna uma grande zona pietonal. Fonte: A&P Arquitetura (s.d.).

Ao longo do litoral, onde há acesso ao mar, são propostas grandes escadarias para vencer a diferença entre o nível da rua e o nível da praia. Em uma perspectiva vista desde a Ponta de Humaitá, vislumbramos uma proposta de volumes que adensa o gabarito da região. Essas propostas, mesmo que não executadas, apontam para uma atuação do poder público conjugado com o setor privado que realizam grandes transformações no espaço em prol do circuito de obras públicas. Raquel Rolnik anuncia:

As grandes obras, assim como a construção da infraestrutura pública, representam uma oportunidade importantíssima para o capital aplicado da área de construção, na medida em que abrem frentes de investimento para empresas do setor. É por isso que os interesses das empreiteiras e do capital imobiliários são peças importantes no jogo de poder urbano na cidade do capital⁹⁰.

A cidade de Salvador – e, sobretudo, o seu litoral – é acometido sucessivamente de projetos urbanos para a sua transformação socioespacial. Por vezes, essas investidas são realizadas por meio de obras públicas. Em outros momentos, só anunciam possíveis futuros, colocando

⁸⁹ Disponível em: <<http://pac.gov.br/obra/64985>>. Acesso em 23 jun. 2020.

⁹⁰ ROLNIK, op. cit., p. 70.

determinadas regiões no radar do capital. O importante é manter ativa o desejo de mobilizar recursos, afinal de contas

o capital busca perpetuamente criar uma paisagem geográfica para facilitar suas atividades num dado ponto do tempo simplesmente para ter de destruí-la e construir uma paisagem totalmente diferente num ponto ulterior do tempo a fim de adaptar sua sede perpétua de acumulação interminável do capital⁹¹.

O contínuo ciclo de destruição e construção do espaço urbano é uma das manifestações da lógica capitalista, onde o ordenamento socioespacial visa criar os meios para o contínuo e permanente acúmulo de capital. Nessa esteira, conforme já mencionamos algumas vezes, desde 2013 Salvador tem o seu espaço litorâneo transformado por meio da realização de grandes obras públicas. Os dois mandatos municipais de Antônio Carlos Magalhães são marcados por uma gestão “canteiro de obras”. Destacamos o *Programa de Requalificação Urbano-Ambiental da Orla Marítima de Salvador*⁹² que realizou a modificação de diversos trechos⁹³ do litoral soteropolitano (ver figura 2): São Tomé de Paripe, Tubarão, Rua Almeida Brandão (Plataforma/Itacarânia), Ribeira (três trechos), Barra (três trechos), Rio Vermelho (três trechos), Boca do Rio (dois trechos), Jardim de Alah, Piatã, Itapuã (dois trechos), Praça Wilson Lins (Pituba) e Ponta de Humaitá. Vamos abordar as intervenções realizadas na Ribeira e na Ponta de Humaitá, para posteriormente abordar Boa Viagem, um trecho da orla que não se encontrado listado acima, mas presente nas ações de gestão da Prefeitura Municipal.

7.3.1. Ribeira

Na Ribeira, o projeto, denominado *Projeto Urbanístico da Orla Marítima da Ribeira-Península de Itapagipe*, desenvolve ao longo de todo o trecho contemplado calçadões com piso compartilhado com espaço reservado a bicicletas, pedestres e pessoas com dificuldade de locomoção, modificando o sistema viário; bancos em concreto ao longo do calçadão e nas praças; duas rampas e escadas em madeira para acesso à praia; um anfiteatro; áreas e

⁹¹ HARVEY, op. cit., p. 88.

⁹² Eron Souza assinala em nota de rodapé que esta ação assume nomes diversos ao longo dos anos. Por vezes, se referem a “Projeto de Requalificação da Orla de Salvador” ou a “Programa de Requalificação Urbano-Ambiental da Orla Marítima de Salvador”, sendo ainda que para cada trecho foi elaborado um projeto separadamente, contendo outras denominações. Para efeitos de homogeneização, trataremos as diversas qualificações sobre o único termo, tal como o autor propõe (SOUZA, 2017, p. 165).

⁹³ Cada trecho corresponde à uma execução em momentos diferentes, ou seja, licitações distintas. Por isso, temos localidades com mais de um trecho realizado.

equipamentos de ginástica, pista de skate, ciclofaixa, parque infantil, quiosques de informação turística e para venda de coco e acarajé, sanitários públicos, posto salva-vidas; implanta dutos subterrâneos para a passagem da rede de serviços e iluminação, contemplando uma área de 21.700m², custando o valor aproximado de R\$ 9 milhões (nove milhões de reais).

As obras iniciam em 2013, realizada pela a empresa vencedora da licitação, TRD Construções. Contudo o contrato foi revogado por conta de atrasos na execução. Os demais trechos da localidade foram realizados através de contratos já existentes da Prefeitura, reincidindo a ocorrência de atrasos, o que impactou diretamente no cotidiano dos moradores e no prazo de inauguração, realizada somente em 2015.



Figura 60. Trecho da obra realizada na Ribeira entre 2013 e 2015. Fonte: SOUZA (2017).

O trecho de modificação abrange uma extensão da Praia do Bogary até a Praça Divina. Ao analisar os aspectos materiais, Souza indica que a arborização se encontra mais presente na praça e também relata uma grande quantidade de galerias de drenagem de águas pluviais expostas, voltadas para a areia das praias⁹⁴. Entre a Cabana do Bogary e a praça, a fim de colocar toda a ordenação do espaço no mesmo padrão construtivo, é feito o canteiro central, destinado para vagas de estacionamento e quiosques.

⁹⁴ Cf. *ibid.*, p. 187.

Em entrevista com comerciantes, moradores e usuários do espaço, Eron Souza constata que a maioria das pessoas ficaram satisfeitas com o resultado final, apesar de ter afetado alguns estabelecimentos e serviços prestados (sobretudo para os ambulantes) durante a execução. Ainda, ressalta que alguns moradores indicaram que o projeto foi apresentado à título de conhecimento, ou seja, que os representantes da prefeitura não estavam dispostos a discutir ou coletar as propostas dos moradores⁹⁵.

Uma das pessoas entrevistada indica que a obra realizada na Ribeira “não está igual às outras”, fazendo referências às obras realizadas na Barra e no Rio Vermelho. Esse comentário é comum em Salvador, pois mesmo se valendo das mesmas soluções e materiais, a execução parece de melhor qualidade nas localidades citadas. Ainda, se olharmos para o valor alocado em cada um dos trechos, Barra e Rio Vermelho englobam praticamente 75% dos recursos executados nos projetos litorâneos até 2016⁹⁶.

Por fim, ressaltamos que a Ponte do Crush, demolida em junho de 2019, encontra-se nesta poligonal. Em nenhum momento foi considerado qualquer intervenção da estrutura que muito provavelmente já apresentava fragilidades na superfície, uma vez que, conforme vimos anteriormente, o atracadouro parece ter sido construído em 1948 e não encontramos registros de manutenção.

7.3.2. Ponte de Humaitá

Em 25 de janeiro de 2018, é aberto o processo licitatório, na modalidade tomada de contas de número 001/2018 referente ao processo nº 1715/2017, para a contratação de empresa, pelo regime de empreitada por preços unitários, para execução dos serviços de requalificação urbana da Ponta do Humaitá. A vencedora da licitação é a empresa Metro Engenharia e Consultoria Ltda. no valor global de R\$618.278,78 (seiscentos e dezoito mil duzentos e setenta e oito reais e setenta e oito centavos)⁹⁷.

⁹⁵ Cf. *ibid.*, p. 190.

⁹⁶ Cf. *ibid.*, p. 178.

⁹⁷ SALVADOR_b. Prefeitura Municipal. Resultado de licitação homologada – Tomada de preço nº 013/2018, de 01 de março 2018. Diário Oficial do Município, Salvador, ano 31, n. 7.058, p. 27. Disponível em: <<http://www.dom.salvador.ba.gov.br/>>. Acesso em: 7 outubro 2020.



Figura 61. Placa de obra na Ponta de Humaitá. Acervo pessoal (16 out. 2018).



Figura 62. Ponta de Humaitá depois da "requalificação": mudança de piso e instalação de balaustrada metálica. Ao fundo, na direita, vemos a área circular "destinada" à capoeira. Fonte: Passeios e Viagens (https://www.youtube.com/channel/UCh327aT_t4czLtpAfwkSgJg). Acesso em 7 out. 2020.

Segundo a Seinfra⁹⁸, as intervenções próximas ao Forte de Monte Serrat envolveram a recuperação e pavimentação de toda a área, melhoria do estacionamento, construção de nova quadra esportiva para substituir a anterior, construção de área de capoeira, recomposição do gramado e dos passeios. Também foi removido o módulo de bilhetagem do cais, construído na ocasião da Via Náutica, por estar em desacordo com o paisagismo local. Já nas proximidades da Igreja de Nossa Senhora de Monte Serrat, houve substituição do piso do entorno, instalação

⁹⁸ SALVADOR_a. Secretaria Municipal de Infraestrutura e Obras Públicas. Obras de requalificação da Ponta de Humaitá tem início hoje. 04 abr. 2018. Disponível em: <<http://seinfra.salvador.ba.gov.br/index.php/noticias/258-obras-de-requalificacao-da-ponta-de-humaita-tem-inicio-hoje>>. Acesso 7 out. 2020.

de mobiliário urbano, rampas para cadeirantes e a troca de guarda-corpo ao longo da balaustrada. As modificações englobaram uma área de 12 mil m² e segundo Tânia Scofield, presidente da FMLF, as intervenções foram restritas pois a área é tombada pelo Iphan⁹⁹.

Em momento algum do projeto, desde a apresentação da sua proposta até a inauguração, vemos as representatividades públicas mencionarem as *práticas marítimas* realizadas no local. No máximo, no discurso proferido no ato da inauguração, Antônio Carlos Magalhães Neto exalta o pôr do sol da localidade¹⁰⁰. A plataforma de turismo digital do município, *Salvador da Bahia*, também se refere exaustivamente à esta qualidade. É comum encontrar pessoas que vão para a Ponta de Humaitá apreciar esse momento, assim como é recorrente encontrar pessoas fazendo ensaios fotográficos. Durante o trabalho de campo, toda vez que por lá estivemos, acompanhamos, ao menos, dois ou três ensaios.

7.3.3. Boa Viagem

Em junho de 2020, a Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF) anuncia o diagnóstico para o desenvolvimento do *Plano para o conjunto de bairros de Itapagipe*¹⁰¹, que contou com participação popular via consulta pública pela internet no mês de julho. À época, não tivemos acesso à plataforma, portanto não podemos tecer maiores considerações sobre esta. Vamos nos deter no documento que apresenta o diagnóstico que culminará no dito plano. A análise da FMFL indica os seguintes projetos e suas respectivas etapas:

| Nº | Projeto | Situação |
|----|--|-----------------------|
| 01 | Caminho da Fé - Av. Dendezeiros | Projeto concluído |
| 02 | Requalificação da Orla de Humaitá - Boa Viagem | Projeto concluído |
| 03 | Feira do Curtume | Projeto em elaboração |
| 04 | Abrigo Dom Pedro II | Projeto concluído |
| 05 | Horto Municipal | Projeto concluído |

⁹⁹ VIGNÉ, Julia. Obra de requalificação da Ponta do Humaitá é entregue para população. *Correio*, 31 mar. 2019. Disponível em: < <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/obra-de-requalificacao-da-ponta-do-humaita-e-entregue-para-populacao/>>. Acesso 7 out. 2020.

¹⁰⁰ Cf. *ibid.*

¹⁰¹ SALVADOR. Fundação Mario Leal Ferreira. **Plano de conjunto de Bairros de Itapagipe**. Salvador: n.d., 2020a. Disponível em: <http://fmlf.salvador.ba.gov.br/images/itapagipe/diagnostico_itapagipe.pdf>. Acesso 07 de out. 2020.

| | | |
|----|-----------------------------------|----------------|
| 06 | Praça da Igreja do Bonfim | Obra concluída |
| 07 | Ponta de Humaitá | Obra concluída |
| 08 | Mercado Jardim Cruzeiro | Obra concluída |
| 09 | Praça da Baixa do Bonfim | Obra concluída |
| 10 | Requalificação da Orla da Ribeira | Obra concluída |
| 11 | Praça Dendezeiros | Obra concluída |

Tabela 01. Projetos da FMLF dentro da Península de Itapagipe. Fonte: SALVADOR (2020a).

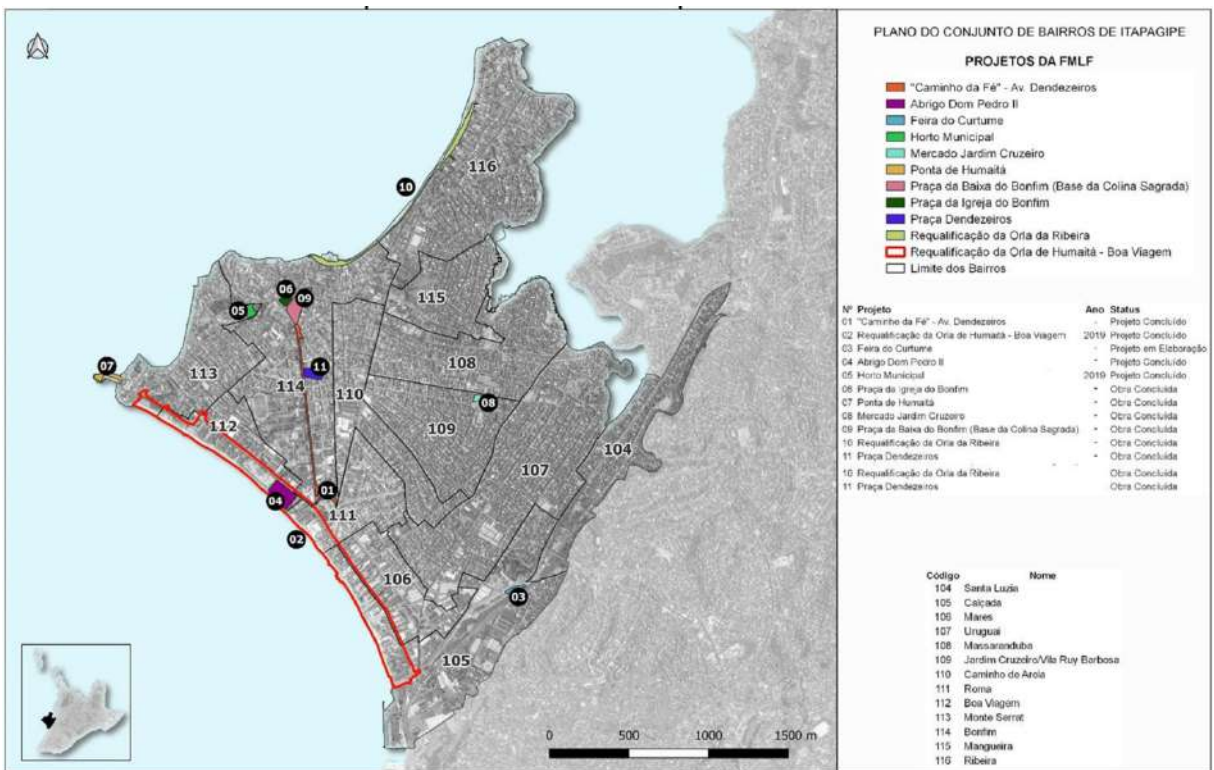


Figura 63. Cartografia com os projetos citados pela FMLF. Fonte: SALVADOR (2020a).

Relativo ao projeto do trecho entre a orla de Humaitá e da Boa Viagem, a Secretaria Municipal de Infraestrutura e Obras Públicas (Seinfra) se refere a este por uma das localidades: Boa Viagem. De fato, a ordem de serviço publicada no Diário Oficial Municipal nº 7.499, página 19, do dia 08 de novembro de 2019¹⁰², indica que o objeto da concorrência nº 019/2019 é a “contratação de empresa para execução das obras de Urbanização da Orla da Boa Viagem, Salvador/BA”. O vencedor da licitação do processo administrativo nº 1368/2019 é a Construtora

¹⁰² SALVADOR. Prefeitura Municipal. Resultado de licitação homologada - Concorrência n. 019/2019, de 08 de novembro de 2019. Diário Oficial do Município, Salvador, ano 32, n. 7.494. Disponível em: <<http://www.dom.salvador.ba.gov.br/>>. Acesso em: 7 outubro 2020.

NM LTDA¹⁰³, cujo valor global fechou em R\$ 6.520.184,28 (seis milhões quinhentos e vinte mil cento e oitenta e quatro reais e vinte e oito centavos).

Ao analisarmos o projeto, desenvolvido pelo escritório FFA Arquitetura e Urbanismo¹⁰⁴, vemos que não está errado restringi-lo à Boa Viagem. O material disponível no edital da concorrência apresenta um projeto que propõe alterações entre na praça em frente à Igreja da Nossa Senhora da Boa Viagem até a quadra de futebol próxima ao Forte de Monte Serrat. Contempla, de modo geral, somente dois trechos: o Largo da Boa Viagem, onde se encontra a igreja, e uma porção da Praia da Boa Viagem, onde hoje existe um espaço de apoio aos comerciantes que trabalham na areia da praia, vendendo bebidas e (ou) alugando cadeiras e sombreros. No projeto, esses dois espaços são ligados no limite da área praia por um caminho elevado rente ao muro das edificações existentes, em estrutura de eucalipto com escadas que dão acessos pontuais à areia. A Rua da Boa Viagem também é modificada, onde um trecho tem pavimentação em piso intertravado, com a caixa da via mais estreita e presença de balizadores, a fim de criar uma zona de velocidade reduzida. Nos demais trechos da via, são alocadas vagas de estacionamento ao longo de sua extensão, bem como um trecho de velocidade reduzida.



Figura 64. Imagens satélite de Boa Viagem: à esquerda, em janeiro de 2019, vemos a antiga praça; à direita, em junho de 2020, a praça em obras. Fonte: Google Earth.

¹⁰³ No website da empresa (<http://www.construtoranm.com.br>), indica-se que esta se encontra no mercado desde 1999 com uma extensa cartela de clientes tanto no setor público (entre os quais se destaca a Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia - CONDER, Departamento de Infra-Estrutura e Transporte da Bahia - Derba, e Empresa Baiana de Água e Saneamento - Embasa) quanto no privado (onde destacamos a obras de expansão do Complexo Industrial da Ford, localizado no Pólo Petroquímico de Camaçari, as obras de infraestrutura dos condomínios Alphaville I e II de Salvador, entre outros).

¹⁰⁴ Embora a Seinfra (SALVADOR, 2019^b) indica que a autoria do projeto é da FMLF, os documentos que consubstanciam o edital indicam, no carimbo, que a responsabilidade técnico-legal está atribuída à FFA, escritório de arquitetura e urbanismo soteropolitano que atua desde 1997 com planejamento urbano e regional, bem como na elaboração de projetos arquitetônicos, urbanísticos e paisagísticos.

Em frente à Igreja, a procissão de Bom Jesus dos Navegantes sai todos os anos, no primeiro dia do ano. Entendida como um espaço de preservação da tradição religiosa e social soteropolitana¹⁰⁵, a festa responde à devoção dos marinheiros¹⁰⁶ ao Bom Jesus dos Navegantes¹⁰⁷. Esculturas dos santos são deslocados pelo mar, de barco, da Igreja da Boa Viagem para Igreja da Conceição da Praia, no Comércio, onde pernoita no dia 31 de dezembro. No dia seguinte, é celebrada uma missa na igreja e posteriormente ocorre uma procissão terrestre até o cais, onde a imagem embarca na Galeota Gratidão do Povo¹⁰⁸ e segue pela Baía de Todos-os-Santos até o bairro da Barra e depois retorna ao ponto de origem.

Na proposta para a região da Boa Viagem, destaca-se uma larga escada (em concreto moldado em loco) que vence o desnível entre o Largo da Boa Viagem e a área de areia. Essa solução projetual é apresentada enquanto uma proposta para facilitar a permanência e deslocamento dos transeuntes durante o festejo. Proposta semelhante é indicada para região ao lado da quadra de futebol, próxima ao forte de Nossa Senhora de Monte Serrat. Contudo, nessa região existe uma área de areia de praia que será impermeabilizada. Vejamos:

No projeto, após a calçada existente, é proposto a extensão da pavimentação, cobrindo a área da praia com piso em concreto poroso pigmentado. Na imagem acima, o ganho sobre a praia corresponde à toda região a partir das escadas próximas à Rua Boa Viagem.

Para o vice-prefeito e secretário da pasta, Bruno Reis, esta obra entra na seara dos demais trechos que buscaram “manter a vocação de turismo, sol e praia de Salvador”¹⁰⁹. O prefeito

¹⁰⁵ RAMOS, Cleidiana Patricia Costa. **Festas de verão em Salvador**: Um estudo antropológico a partir do acervo documental do jornal A Tarde. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Antropologia, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2019.

¹⁰⁶ A celebração dessa divindade não é realizada somente pelos pescadores, mas também por marinheiros, entre os quais se destacam os saveiristas. Os saveiros, embarcações à vela tradicionais do Recôncavo baiano, realizaram até meados do século XX o abastecimento alimentar da cidade de Salvador, trazendo os itens cultivados no Recôncavo. Em uma conversa com o Mestre Carlinhos em 2017, este afirmou que estava presente religiosamente todos os anos nos festejos do Bom Jesus dos Navegantes com o saveiro “É da vida”. Para maiores considerações sobre os saveiros e a relação com Salvador e a Baía de Todos os Santos, ver Lisiak (2017; 2019).

¹⁰⁷ Os festejos celebram também Nossa Senhora da Boa Viagem, contudo é mais comum a referência ao Bom Jesus dos Navegantes, que devido ao seu protagonismo, leva o nome do festejo (RAMOS, op. cit., p. 256).

¹⁰⁸ “A embarcação foi doada pelo carpinteiro João Francisco, em 1892, pois, após a Proclamação da República, e a consequente separação entre Igreja Católica e estado, a Marinha negou-se a fornecer um meio para transporte da imagem” (ibid., 258).

¹⁰⁹ SALVADOR, 2019b.

endossa o discurso, acrescentando que será realizada uma grande festa na inauguração, tal como ocorreu nos demais “trechos requalificados”.



Figura 65. Na Rua Boa Viagem, após a calçada, inicia a área de praia. Fonte: Google Street View (mai. 2019).



Figura 66. Boa Viagem: projeto impermeabiliza parte da área de praia com piso em concreto poroso pigmentado. Fonte: SALVADOR (2019a).

Contudo, não é somente pelo desejo de celebração inaugurativa que tais projetos se aproximam. “A homogeneidade predomina sobre as diferenças provenientes da natureza (sítio), (...) da história”¹¹⁰ e do território. Em geral, todos constroem espacialidades áridas, com muita superfície coberta onde impera o concreto com alguns acabamentos em madeira. As vias

¹¹⁰ LEFEBVRE, op. cit., p. 82.

são estranguladas por balizadores não somente para induzir a redução de velocidade, mas também para se aumentar o espaço pedestre. Contudo, em uma cidade como Salvador, cuja incidência solar é alta, por vezes se torna difícil a estadia em espaço aberto.

No que tange à Península de Itapagipe, não nos parece que as intervenções realizadas recentemente respondem prioritariamente ao circuito turístico. O fomento do turismo aparece enquanto justificativa para a realização da obra pública, contudo, parece-nos que as modificações respondem de forma mais direta ao ramo da construção civil e o mercado de obras públicas. Claro que os setores econômicos não se realizam em separado, pois, conforme Raquel Rolnik enuncia:

A valorização ou desvalorização de uma região depende dos investimentos públicos e privados naquele espaço, o investimento maciço, representado por grandes trabalhos de remodelação, alteram substancialmente o mercado imobiliário. Assim, as grandes obras públicas de redesenho da cidade funcionam como territórios reconquistados ou frentes pioneiras para o capital imobiliário¹¹¹.

As intervenções e modificações realizadas na Península de Itapagipe não parecem ter ocorrido de forma tão radical como vimos na Barra e, sobretudo, no Rio Vermelho. Mas, reitero: isso não significa que não houveram desmonte e desarticulações das dinâmicas locais. A obra realizada pelo Governo do Estado em Pedra Furada nos revela que os modos de fazer populares são removidos sem qualquer diálogo com a população e o mar é aterrado para impedir futuras apropriações. O mercado e o Estado almejam a vista panorâmica dos restaurantes que ocupam o limite da localidade, inserindo-a em “cardápios de experiências” que apagam as demais lógicas, sobretudo da ZEIS. Tudo o que não for rentável rapidamente, é aterrado.

¹¹¹ ROLINK, op. cit., p. 69.

8

Fazer portos

Neste momento final da dissertação, mais do que apresentar conclusões, aportamos algumas considerações. Benjamin indica na oitava tese sobre os conceitos da história que “a tradição dos oprimidos ensina-nos que o ‘estado de exceção’ em que vivemos é a regra”¹. Essa formulação é testemunha da Segunda Guerra Mundial, onde Benjamin, enquanto judeu, era perseguido pela sua própria pátria. De fato, se encaramos as duas últimas seções desta dissertação, o anúncio elaborado pelo filósofo alemão em 1940² é muito atual, pois a atuação das instituições de poder (seja do setor privado, seja estatal) corrobora com os mecanismos de desmonte das práticas em prol da acumulação e concentração de capital. Ao analisarmos a obra do autor, sobretudo o aglomerado sistemático de fragmentos das Passagens³, sabemos que a barbárie é uma tradição. O caráter destrutivo⁴ permanece ao longo do curso histórico da sociedade, cujo os atos nunca são iguais, mas alcançam quase sempre o seu fim, isto é, o arrasamento das dinâmicas populares.

O limiar foi tratado ao longo desta pesquisa a partir de sua potência, ou seja, enquanto zona de transição. Espaço constituído pelo processo das dinâmicas urbanas e, portanto, instável, movente, atravessado por diversas forças, que se constitui em um instante e no próximo pode não existir mais. Contudo, conforme Rizek nos alerta, o limiar pode vir a se tornar zona de detenção:

As grandes questões – as questões sobre as passagens – ficam ali presas ao se transformarem em problemas administrativos, em problemas de gestão em que não há mais escolha, mas acomodação, gestão sobre vivos e mortos, sobre corpos que vagueiam em limiares indefinidos e inchados, quase figurações do humano⁵.

Essa zona intersticial pode se formar pelo amálgama entre as lógicas da cidade e as lógicas do mar, revelando que tanto o aterro quanto o mar se manifestam na produção do espaço urbano. Neste campo de forças, uma frente possui maior poder do que a outra. A zona de detenção

¹ BENJAMIN, 2018_a [1940], p. 13.

² Em carta à Gretel Adorno em 7 de maio de 1940, Walter Benjamin revela que se ocupa das teses sobre o conceito da história desde 1920. Então, as teses sobre a histórias não foram elaboradas em 1940; são fruto de um longo percurso de trabalho desenvolvido ao longo da vida intelectual do filósofo alemão. Cf. BARRENTO, João. Comentários “Sobre o conceito da História” [2012]. In: *ibid.*, p. 168.

³ BENJAMIN, 2018_b.

⁴ BENJAMIN, Walter. O caráter destrutivo [1931]. In: BENJAMIN, 2017, p. 97-99.

⁵ RIZEK, Cibele. Limites e limiares/ Corpo e experiência. *Redobra*, Salvador, n. 12, p.33-39, 2012, p. 34.

emerge do império por novidades, que tomam forma em uma cidade que modifica constantemente os seus espaços públicos para atender às necessidades de um roteiro pré-determinado de vivências. A sociedade civil e os pequenos negociantes, cada um a sua maneira, almejam alcançar um determinado padrão imposto e estar dentro do circuito turístico. Os comerciantes almejam adequar os serviços e produtos para a “demanda do mercado”. Conforme José Eduardo nos anunciou, hoje, a oferta de pescados nos restaurantes é homogênea. Nesse sentido, a vida urbana vai sendo esvaziada de experiências limiares:

O tempo moderno – e por consequência o nosso tempo – encolheu, ficou mais curto reduzindo-se a um conjunto de momentos iguais sob o véu da novidade – tão iguais como o fluxo de produção de mercadorias seriadas devidamente flexibilizadas ou não. Houve assim, uma diminuição drástica da nossa percepção dos ritmos e dos tempos diferenciados de transição⁶.

Mas essas experiências não foram eliminadas, mesmo com as diversas investidas para as suas aniquilações ao longo da história. Podemos, então, pensa-las a partir das *sobrevivências* das práticas que tomam corpo no limiar que se constitui entre o mar e cidade. Uma zona entre dois pontos que funde categorias e mistura oposições⁷. Tomamos Pedra Furada e o seu entorno, entre a Ponta de Humaitá e a Marina do Bonfim, como lugares centrais de análise pois essa região se revela enquanto um limiar em disputa, dada a sua complexidade urbana: a coexistência de processos de ordenamento do espaço em prol do turismo, de investidas contra ocupações territoriais populares, da inoperância do Estado em prover a regularização fundiária e urbanística de regiões que apresentam precariedades estruturais (seja pela encosta ocupada, seja pela poluição de sua praia) e da produção de espaço cotidiano pelas práticas marítimas.

Por vezes, os relatos do cotidiano lampejam de forma tal que mostram um mar forte, que toma o espaço com sua dinâmica. Na Ribeira, onde hoje temos a Avenida Porto dos Mastro, era uma via estreita que

acompanhava o mar (...) calmo e belo da enseada, aquela mesma água mansa e cheia de peixes que fazia de Itapagipe tão exuberante pesqueiro, e acompanhava também o extenso manguezal que havia após um braço de mar, onde se podia pescar peixes, moluscos e crustáceos, em particular ótimos caranguejos. Também se podia ver (...) os muitos barcos fundeados,

⁶ Ibid., p. 34.

⁷ Ibid., p. 34.

ou encalhados nos bancos de areia próximos à amurada do cais, areia apenas visível nas marés baixas e que, por sua curta extensão e dependência das marés, não era chamada de praia⁸.

Por meio dessa força do mar, será que não podemos pensar os limiares alhures? Os testemunhos dos saveiristas, marinheiros que navegam em embarcações à vela tradicionais do Recôncavo, narram as rotas que os saveiros percorriam, apresentando a atividade de navegação enquanto “fazer portos”. Essa prática revela a complexa dinâmica de produção agrícola do Recôncavo que chegava pelos caminhos fluviais à Salvador, mas também apresentam espacialidades pouco conhecidas sobre a cidade – ou melhor, estendem a noção de porto para além da região portuária soteropolitana.

O planejamento urbano tem papel decisivo na barbárie, uma vez que corrobora nas investidas contra a vida comum que lampeja na cidade que se faz com o mar. Vide os aterros que alargam a terra na região portuária de Salvador no século XX⁹, ou contem as ocupações em palafitas em Alagados e em Pedra Furada. Quando não, relegam os equipamentos ao tempo e demolem quando apresentam fragilidades, tal como vimos com a ponte do Crush. A sua situação precária, com a ferragem aparente, chocou a apresentadora do jornal televisionado, bem como jornalistas em outros veículos de imprensa. Contudo, nenhum desses profissionais da notícia ousaram refletir porque nenhuma intervenção foi realizada no atracadouro dentro do escopo da “requalificação” da Ribeira concluída em 2015. Esse tipo de situação nos suscita diversos questionamentos: por que a estrutura não foi considerada? Que tipo de análise e diagnóstico foi feito sobre a localidade antes de desenvolver o projeto? Não foi levado em consideração os usos e as práticas existentes? Qual é a finalidade do planejamento urbano dentro de um projeto como este?

“Obras para o turista ver”, diria o senso comum. Provavelmente, esse enunciado não está errado, sobretudo se olharmos para esse *modus operandi* que visibiliza pontos comerciais específicos, apresentados em uma plataforma digital que monta roteiros a partir de “experiências”. Quantos táxis, ônibus de agências de turismo, motoristas trabalhando em aplicativos não fazem um passeio pela orla da Ribeira? E o resto do bairro, não merece ser visto? Não merece ser conhecido? Esta indagação não é somente nossa e ecoa nas ruas dos bairros, nos pontos de ônibus – toda vez que se vê um turista “pingar” em um lugar, pagar por aquilo que é ofertado para consumo, para então entrar em um carro e ir embora. Não há tempo

⁸ COSTA, 2018, p. 42.

⁹ Conforme indicamos, os aterros na região do Comércio estão desenvolvidos em Lisiak (2017;2019).

a perder! Existem tantos outros pontos turísticos que o visitante precisa conhecer para poder completar a cartela do cardápio. Por que insistir em perder tempo na transição? Por que gastar tempos andando pelas ruas? Afinal de contas, “aqui é perigoso, cuidado!”

Mais uma vez, não queremos negar os índices de criminalidade que acometem a Península de Itapagipe. Esses dados falam sobre uma cidade desigual, em um país desigual, em um mundo desigual. Não precisarmos ir longe – em Pedra Furada, é “recomendado” ir até os restaurantes da Rua Rio Negro, pois descer para a região à beira-mar é perigoso. Ao longo do desenvolvimento da pesquisa, ouvimos, de diferentes formas, que “ladrão gostava de assaltar uma menina assim, com cara de turista”. Mas, uma vez ultrapassada essa *fronteira* – atravessada por meio da insistência de permanecer e continuar perguntando, emergem aspectos da condição urbana de Pedra Furada, da Península de Itapagipe, de Salvador. Memórias, relatos, práticas. Ecos das vozes já silenciadas¹⁰; vestígios da cadeia histórica da localidade e da cidade que a apresentam para além das condições de precariedade, informalidade e ilegalidade.



Figura 67. Pedra Furada: Homem se lança ao mar, crianças brincam na água próximo à rampa. No fundo, o píer da Ponta de Humaitá. Acervo pessoal (09 jan. 2019).

Talvez não conseguimos analisar a condição urbana através da periferia, tal como Velloso nos convida¹¹, uma vez que não conseguimos acessar as muitas complexidades que constitui Pedra

¹⁰ Segunda tese em “Sobre o conceito da História”, cf. BENJAMIN, 2018a [1940], p. 10.

¹¹ VELLOSO, 2020, p. 163.

Furada e a Península de Itapagipe. Não se encontram presente, por exemplo, análises relativas às tipologias das edificações existentes¹², a complexa rede de moradores e suas associações (quem são, o que fazem, qual a relação desses sujeitos com outros espaços da cidade, etc.). Ainda permanecem inexplorados muitas dinâmicas promovidas pelas redes e agentes que formam as múltiplas expressões daquele território. É verdade que não propusemos desenvolver uma análise global da localidade, sobretudo porque esse empreendimento exigiria maiores subsídios que, agora, não temos à mão. Ainda, nos propusemos analisar a produção do espaço através da relação entre a cidade o mar em torno de Pedra Furada, e tomamos esse espaço para desenvolver as reflexões presentes nessa dissertação.

A localidade e o seu entorno, colocados historicamente à margem dos espaços de visibilidade e discussão, tornam-se elemento central. Práticas do mar que chegam à terra pelo estaleiro que ocupa a Avenida Constelação; a apropriação dos espaços e subversões de usos em prol da lógica marítima. Práticas, dinâmicas e relações que produzem o espaço urbano dentro e fora das normas e da ordem. Efetivamente, Pedra Furada se enquadra como uma ZEIS, mas por que não pensá-la através das práticas realizadas com o mar, de pesca e de navegação? Ao olharmos para os aspectos que tomam forma no cotidiano da região, podemos extrapolar a noção de “assentamento precário” e enquadrá-la como uma comunidade de pesca. Uma discussão como esta certamente deve ser realizada em conjunto com os moradores e as instituições de poder, sobretudo quando o Estado, através de sua plataforma de turismo, apresenta Pedra Furada em bases mercantis, apagando a lógica da ZEIS e do cotidiano.



¹² Dimensão esta que anuncia uma série de complexidades, desde as técnicas e os materiais empregados para a construção até as normativas e parâmetros determinados (se existirem). Também podemos pensar sobre as relações de vizinhança, a motivação para ocupar o espaço, as trajetórias de cada família, entre outros aspectos.

Figura 68. À esquerda, homens pescam (com linha e molinete) sobre pedra próxima ao Farol da Barra. À direita, mulheres, crianças e homens mariscando na maré baixa de Plataforma, próximo à estação de trem Fonte: Acervo pessoal (19 jul. 2018 e 23 jan. 2019).

Pensar o espaço urbano que se constitui a partir - e com o - mar se revelou uma potente frente de reflexão. Esta relação, entre mar e cidade, não se encerra em Pedra Furada, muito menos é específica a esta. Ao longo do desenvolvimento da pesquisa, sobretudo no início das incursões do trabalho de campo, vislumbramos a realização de práticas marítimas em outros espaços da cidade de Salvador: homens lançando linha nas pedras próximas ao Farol da Barra; homens limpando peixes em uma espécie de estaleiro próximo à estação de trem do Lobato; mulheres, crianças e homens mariscando na maré baixa em Plataforma.

Esse espaço intersticial entre cidade e o mar revela que a sua produção é constituída historicamente de embates. Disputas sobre a produção do espaço litorâneo, onde, de um lado as instituições de poder investem em intervenções para ordenar o território em prol de circuitos econômicos específicos. Do outro lado, as práticas que produzem espaço nas margens das investidas capitalistas.

Por fim, como explorar o limiar a partir da sua potência, valorizando as trocas e as zonas de transição, mitigando as zonas de detenção? É nesse sentido que urge uma revisão da administração pública e do campo urbanístico. É necessário pensar uma nova gestão e administração do espaço público, onde o projeto e o planejamento urbano pode se realizar para além da “racionalidade gestonária e aprioristicamente interventora”¹³.

O debate sobre a ocupação das águas marítimas é precário, ainda que se discuta a criação de Zonas Especiais Econômicas na Baía de Todos os Santos. Considerando que existem, atualmente, mundo a fora, alguns ensaios e experiências sobre as ocupações e recuperações de leito de rio, será que não cabe a construção de um diálogo relativo ao mar? Existiriam formas de ocupa-lo, causando o menor impacto? O que configuraria esse impacto? Quais seriam as ocupações possíveis? Considerando que já existe um uso do mar; uma produção de espaço com o mar, quais as formas possíveis de analisar os impactos e os benefícios? O desafio é grande, sobretudo porque as estruturas precisam ser analisadas criticamente, repensadas, revistas e revisadas - não sob uma perspectiva moralizante, mas sim criativa. O futuro ainda está aberto, cabe a nós construí-los politicamente de forma ética.

¹³ ROSA, 2018, p. 193.

Referências Bibliográficas

ALMEIDA JUNIOR, Dilton Lopes de. **À margem**: Diante da poesia, diante da cidade. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2017.

ANDRADE JUNIOR, Nivaldo Vieira de. Diógenes Rebouças e o EPUCS: planejamento urbano e arquitetura na Bahia, 1947-1950. **URBANA**: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade, Campinas, SP, v. 5, n. 1, p. 25-50, 2013.

ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia (Org.). **A cidade do pensamento único**. 8. ed. Petrópolis: Vozes, 2013 [2000].

ARAÚJO, Ubiratan Castro de. A Baía de Todos os Santos: um sistema geo-histórico resistente. In: CAROSO, Carlos; TAVARES, Fátima; PEREIRA, Cláudio. (org.) **Baía de Todos os Santos**: aspectos humanos. Salvador: EDUFBA, 2011. p. 49-67.

AZEVEDO, Thales de. **A praia**: espaço de sociabilidade. 2. ed. Salvador: EDUFBA, 2016.

BAHIA. Secretaria de Segurança Pública. **Principais delitos consolidados entre janeiro a dezembro de 2019**. Salvador: [s.n.], 2020. Disponível em: <<http://www.ssp.ba.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=104>>. Acesso em: 01 de outubro de 2020.

_____. Companhia de Desenvolvimento Urbano. Resultado de licitação fracassada - convite nº 002/20. Diário Oficial do Estado, Salvador: EGBA, p. 2, 21 fev. 2020.

_____. Secretaria de Desenvolvimento Urbano. **VLT/Monotrilho**. Salvador: [n.d], [s.d]. Disponível em: <<http://www.sedur.ba.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=44#:~:text=Com%20cerca%20de%2020%20quil%C3%B4metros,que%20prejudicam%20o%20meio%20ambiente.>>>.

Acesso em: 11 nov. 2020.

BAHIA. Governo do Estado; SALVADOR. Prefeitura Municipal. **Via Náutica**: Salvador, uma cidade turística. Salvador: [s.n.], 2000.

BATISTA, Felipe Caldas. **Em busca da “cidade civilizada”**: planos de conjunto para a Bahia dos anos 30 e 40. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Salvador: 2014.

BAUMAN, Zygmunt. **Confiança e medo na cidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.

BENJAMIN, Cid. **Estado policial**: como sobreviver. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2019.

BENJAMIN, Walter. **Origem do drama trágico alemão**. Edição e tradução de João Barrento. 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2013

_____. **Imagens de pensamento/Sobre o haxixe e outras drogas**. Belo Horizonte: Autêntica, 2017.

_____. **O anjo da história**. 2. ed. Organização e tradução: João Barrento. Belo Horizonte: Autêntica, 2018_a.

_____. **Passagens**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2018_b.

BRITTO, Fabiana Dultra; JACQUES, Paola Berenstein. Corpo e cidade: coimplicações em processo. **Rev. UFMG**, Belo Horizonte, v. 19, n. 1 e 2, p. 142-155, 2012.

CARDOSO, Adauto Lucio; ARAGÃO, Thêmis Amorim; JAENISCH, Samuel Thomas (org.). **Vinte e dois anos de política habitacional no Brasil**: da euforia à crise. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2017.

CARDOSO, Ceila. **Arquitetura e indústria**: a Península de Itapagipe como sítio industrial da Salvador moderna (1892 - 1947). Dissertação (Mestrado) - Escola de Engenharia de São Paulo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2004.

CARMO, Eduardo Hage; TEIXEIRA, Maria Gloria. Desastres tecnológicos e emergências de saúde pública: o caso do derramamento de óleo no litoral do Brasil. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 36, n. 2, 2020. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2020000200502&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 10 nov. 2020.

CARVALHO, Eduardo Teixeira de. **Os Alagados da Bahia**: Intervenções Públicas e Apropriação Informal do Espaço Urbano. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2002.

CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso (org.) **Salvador: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2014.

CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso; SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e. **Salvador no século XXI: transformações demográficas, sociais, urbanas e metropolitanas cenários e desafios**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2017.

CERTEAU, Michel de. **A escrita da história**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1982 [1975].

_____. **A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer**. Petrópolis: Vozes, 2014 [1980].

CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia**. 7. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013 [1965].

CLARK, Taís Freire de Andrade. **Território em disputa: a luta da Izidora por regularização fundiária**. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Minas Gerais, 2019.

CONDER. **Painel de informações: dados socioeconômicos do município de Salvador por bairros e prefeituras-bairro**. Sistema de Informações Geográficas Urbanas do Estado da Bahia (INFORMS - Organizador). 5ª ed. Salvador: CONDER/INFORMS, 2016.

COSTA, Aramis Ribeiro. **Memória de Itapagipe: anos 50 do século XX**. Salvador: Edufba, 2018.

COSTA, Marco Aurélio et al. **Apontamentos Sobre a Dimensão Territorial da Pandemia da Covid-19 e os Fatores que Contribuem para Aumentar a Vulnerabilidade Socioespacial nas Unidades de Desenvolvimento Humano de Áreas Metropolitanas Brasileiras**. Brasília: Ipea, 2020. (Nota Técnica, Dirur, n. 15) Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=35497&catid=3&Itemid=3>. Acesso em 10 nov. 2020.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **Maritimidade nos trópicos: por uma geografia do litoral**. Fortaleza: UFC, 2009.

DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997 [1967].

DIDI-HUBERMAN, Georges. **Sobrevivência dos vaga-lumes**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011 [2009].

FERNANDES, Ana. (org.) **Acervo EPUCS: contextos, percursos, acesso**. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2014.

FERNANDES, Ana; SAMPAIO, Antônio Heliodório Lima; GOMES, Marco Aurélio A. de F. A constituição do urbanismo moderno na Bahia 1900-1950: Construção institucional, formação profissional e realizações. In: LEME, Maria Cristina da S. **Urbanismo no Brasil - 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel; Fapusp; Fupam, 1999. p. 167-182.

FIGUEIREDO, Maria de Fátima Lourezo. **Hospital Couto Maia: uma memória histórica (1853-1936)**. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Ensino, Filosofia e História das Ciências, Universidade Federal da Bahia; Universidade Estadual de Feira de Santana, 2010.

FLEXOR, Maria Helena Ochi; SCHWEIZER, Peter José (org.). **Península de Itapagipe: patrimônio industrial e natural**. Salvador: EDUFBA, 2011.

FOUCAULT, Michel. **Segurança, Território, População: curso dado no Collège de France (1977-1978)**. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

GAGNEBIN, Jeanne Marie. **Lembrar escrever esquecer**. 2. ed. São Paulo: Editora 34, 2009.

GAGNEBIN, Jeanne Marie. **Limiar, aura e rememoração: Ensaio sobre Walter Benjamin**. São Paulo: Editora 34, 2014.

GALERA, Isabela. **Sobre outras revoluções possíveis: O lazer e a festa como forma de resistência nas Ocupações Urbanas da Izidora**. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Minas Gerais, 2019.

GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras. Escravismo e Cidade: notas sobre a ocupação da periferia de Salvador no século XIX. **RUA**. Revista de Arquitetura e Urbanismo, Salvador, v. 3, n.4/5, p. 7-17, 1990.

GORDILHO-SOUZA, Angela Maria Gordilho; TEIXEIRA, Aparecida Netto; SANTO, Maria Teresa Gomes do Espírito. O Desafio da Regulamentação de ZEIS - Zonas Especiais de Interesse Social. In: ENANPUR, 12., 2007, Belém. **Anais XII ENANPUR**. Belém: Anpur, 2007.

HALL, Peter. **Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX**. 4. ed. São Paulo: Perspectiva, 2016.

HARVEY, David. **O novo imperialismo**. 2. Ed. São Paulo: Loyola, 2005 [2003].

JACQUES, Paola Berenstein. Experiências metodológicas para apreensão da cidade contemporânea: sessão livre (XV ENANPUR). **Redobra**, Salvador, n. 12, p.12-15, 2014.

_____. **Fantasma modernos**: montagem de uma outra herança. Salvador: EDUFBA, 2020.

JACQUES, Paola Berenstein; DRUMMOND, Washington. Caleidoscópio: processo pesquisa. In: In: JACQUES, Paola Berenstein; BRITTO, Fabiana Dultra; DRUMMOND, Washington (org.). **Experiências metodológicas para compreensão da complexidade da cidade contemporânea**: I. Experiência apreensão urbanismo. Salvador: Eufba, 2015, p. 11-28.

JACQUES, Paola Berenstein et al. Temporalidades. In: BRITTO, Fabiana Dultra; JACQUES, Paola Berenstein (org.) **Corpocidade**: Gestos Urbanos. Salvador, EDUFBA: 2017. p. 294-349.

JACQUES, Paola Berenstein; PEREIRA, Margareth da Silva (org.). **Nebulosas do pensamento urbanístico**: tomo I – modos de pensar. Salvador, EDUFBA, 2018.

_____. **Nebulosas do pensamento urbanístico**: tomo II - modos de fazer. Salvador, EDUFBA, 2019.

JEUDY, Henri-Pierre. **Percorrer a cidade**. Goiânia: Ed. PUC Góias, 2010.

KOWARICK, Lúcio. **Escritos urbanos**. 2. ed. São Paulo: Editora 34, 2009.

LEFEBVRE, Henri. **Critique de la vie quotidienne**: II. Fondements d'une sociologie de la quotidiennité. Paris: L'Arche, 1980.

_____. **La production de l'espace**. 2. ed. Paris: Anthropos: 1981 [1974].

_____. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2008 [1968].

_____. **A revolução urbana**. 2. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2019 [1970].

LIMA, Adriana Nogueira Vieira. **A (in) segurança da posse**: regularização fundiária em Salvador e os instrumentos do Estatuto da Cidade. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2005.

_____. O direito à cidade e as Zonas Especiais de Interesse Social: um olhar sobre o município de Salvador. In: ENANPUR, 15., 2013, Recife. **Anais do XV ENANPUR**. Recife: Anpur, 2013.

_____. **Do Direito Autoconstruído ao direito à cidade**: porosidades, conflitos e insurgências em saramandaia. Salvador: Eufba, 2019.

LIMA, Eduardo Rocha. Laboratório: desdobramentos defendidos. In: JACQUES, Paola Berenstein; BRITTO, Fabiana Dultra; DRUMMOND, Washington (org.). **Experiências metodológicas para compreensão da complexidade da cidade contemporânea: I.** Experiência apreensão urbanismo. Salvador: Edufba, 2015. p. 159-169.

LISIAK, Janaína. **Limiar mar-cidade na relação Salvador-Baía de Todos os Santos.** Trabalho Final de Graduação – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, 2017.

_____. O originário na relação mar-cidade entre Salvador e Baía de Todos os Santos: Conflitos entre transformações urbanas e práticas populares In: XVIII ENANPUR - Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2019, Natal. **Anais XVIII ENANPUR 2019.** Natal: Anpur, 2019.

_____; PASSARO, Clara. **Notas sobre Ponto de Inflexão “Brás de Pina”.** 2016. Disponível em: <http://cronologiadourbanismo.ufba.br/leituras.php?id_leitura=27>. Acesso em: 01 nov 2020.

LOWY, Michael. A filosofia da história de Walter Benjamin. **Estudos avançados**, São Paulo, v. 16, n. 45, p. 199-206, Aug. 2002.

LUTHER, Aline de Carvalho. **Patrimônio arquitetônico industrial na Península de Itapagipe:** Um estudo para a preservação. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2012.

MATTOSO, Kátia M. de Queirós. **Bahia, século XIX:** uma Província no Império. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

MBEMBE, Achille. **Necropolítica:** Biopoder, soberania, estado de exceção, política da morte. São Paulo: n-1 edições, 2018

METZKER-CASTRO, Constança Gabriela. **Pelas mãos do povo:** Um estudo sobre a circulação de saberes informais e formais na produção edilícia em ocupações urbanas. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, 2017.

MIRANDA, Nadja Conceição de Jesus. **População de rua em Salvador:** estudo dos territórios e do direito à cidade (2000-2015). Tese (Doutorado) – Universidade Federal da Bahia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2016.

MOURAD, Laila Nazem. **O processo de gentrificação do centro antigo de Salvador 2000 a 2010**. Tese (doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.

MUMFORD, Lewis. **The City in the History: Its origins, its transformations, its prospects**. Nova York: Harcourt Brace Jovanovich, 1961.

NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. **Dez freguesias da cidade do Salvador: aspectos sociais e urbanos do século XIX**. Salvador: EDUFBA, 2007 [1986].

NETTO, Vinicius M. A urbanidade como devir do urbano. In: AGUIAR, Douglas; NETTO, Vinicius M. **Urbanidades**. Rio de Janeiro: Folio Digital: Letra e Imagem, 2012, p. 33-59.

PAOLI, Paula S. de. Um diálogo entre o antigo e novo: o bairro do Comércio na modernização do porto de Salvador. In: CRUZ, Maria Cecília V.; LEAL, Maria das Graças de A.; PINHO, José Ricardo M. (org.) **História e espaços portuários: Salvador e outros portos**. Salvador: EDUFBA, 2016. p. 243-286.

PASSOS, Antônio Marcos de O. **Bordejos, Tensão e Resistência: A Patrimonialização do Saveiro Sombra da Lua**. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal da Bahia, Programa de Pós-Graduação em Antropologia. Salvador: 2014.

PÊGO, Bolívar et al. **Pandemia e Fronteiras Brasileiras: Análise a Evolução da Covid-19 e Proposições**. Brasília: Ipea, 2020. (Nota Técnica, Dirur, n. 20) Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=35600>. Acesso em 10 nov. 2020.

PENA, Paulo Gilvane Lopes et al. Derramamento de óleo bruto na costa brasileira em 2019: emergência em saúde pública em questão. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 36, n. 2, 2020. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2020000200501&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 10 nov. 2020.

PEREIRA, Gabriela Leandro. **Corpo, discurso e território: a cidade em disputa nas dobras da narrativa de Carolina Maria de Jesus**. São Paulo: ANPUR e PPGAU-UFBA, 2019.

PEREIRA, Margareth da S. O lugar contingente da história e da memória na apreensão da cidade: O historiador, o estrangeiro e as nuvens. **Redobra**, Salvador, n. 12, p.16-18, 2014.

PINHO, José Ricardo Moreno. Salvador do século XIX: o porto que abastecia a cidade. In: CRUZ, Maria Cecília V. e; LEAL, Maria das Graças de A.; PINHO, José Ricardo M. (org.) **História e espaços portuários: Salvador e outros portos**. Salvador: EDUFBA, 2016. P.123-158.

QUEIROZ, Igor Gonçalves. **Brinquedo e brincadeira: fabulações entre criança, cidade e urbanismo**. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal da Bahia, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Salvador, 2018.

_____. **O Labirinto, o Brinquedo e a Brincadeira: O uso da cidade pela criança como crítica ao ideário moderno**. Trabalho Final de Graduação - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, 2015.

RAMOS, Cleidiana Patricia Costa. **Festas de verão em Salvador: Um estudo antropológico a partir do acervo documental do jornal A Tarde**. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Antropologia, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2019.

RAMOS, João Maurício. **Relações de poder no fazer-cidade: articulações em torno da reforma da orla do Rio Vermelho em Salvador - BA (2015-2019)**. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2020. No prelo.

Residência AUE UFBA. **Ciclo de debates RAU+E/UFBA 2020: ZEIS costeiras nordestinas: lutas históricas e desafios contemporâneos**. Youtube. 23 set. 2020. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=ndm_51vcpv0>. Acesso em: 23 set. 2020.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. Sociabilidade, hoje: leitura da experiência urbana. **Cadernos CRH**, Salvador, v. 18, n. 45, p.411-422, set./dez. 2005.

_____. Dança de sentidos: na busca de alguns gestos. In: JACQUES, Paola Berenstein; BRITTO, Fabiana Dultra. **Corpocidade: debates, ações e articulações**. Salvador: Edufba, 2010. p. 24-41.

RIO DE JANEIRO. Prefeitura Municipal. **Favela-Bairro: integração de favelas no Rio de Janeiro**. 2. ed. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1996.

RISÉRIO, Antônio. **Uma história da Cidade da Bahia**. 2. ed. Rio de Janeiro: Versal, 2004.

RIZEK, Cibele. Limites e limiares/ Corpo e experiência. **Redobra**, Salvador, n. 12, p.33-39, 2012.

RODRIGUES, Rute Imanishi. **A Covid-19, a Falta de Água nas Favelas e o Direito À Moradia no Brasil**. Brasília: Ipea, 2020. (Nota Técnica, Diest, n. 39) Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=36019>.

Acesso em 10 nov. 2020.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. 4. ed. São Paulo: Brasiliense, 2012 [1988].

_____; SANTORO, Paula Freire. Zonas Especiales de interés Social (ZEIS) en ciudades brasileñas: trayectoria reciente de implementación de un instrumento de política de suelo. In: **Instrumentos notables de políticas de suelo en América Latina** [S.l: s.n.], 2014.

ROSA, Thais Troncon. Pensar por Margens. In: JACQUES, Paola Berenstein; PEREIRA, Margareth da Silva. **Nebulosas do pensamento urbanístico**: tomo I – modos de pensar. Salvador, EDUFBA, 2018, p. 176-204.

ROSA, Thais Troncon et al. Liminaridades. In: BRITTO, Fabiana Dultra; JACQUES, Paola Berenstein (org.) **Corpocidade**: Gestos Urbanos. Salvador, EDUFBA: 2017. p.350-383.

SABÓIA, Daniel; STEQUE, Fábio; ALMEIDA, Patricia. **Itapagip3**. Trabalho Final de Graduação – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, 2013.

SALVADOR. Fundação Mario Leal **Ferreira. Plano de conjunto de Bairros de Itapagipe**. Salvador: n.d., 2020^a. Disponível em: <http://fmlf.salvador.ba.gov.br/images/itapagipe/diagnostico_itapagipe.pdf>. Acesso em: 07 de outubro de 2020.

_____^b. Secretaria de Infraestrutura e Obras Públicas. Caminho da Fé é mais um símbolo da religiosidade de Salvador. Salvador, 13 ago. 2020. Disponível em: <<http://seinfra.salvador.ba.gov.br/index.php/noticias/487-caminho-da-fe-e-mais-um-simbolo-da-religiosidade-de-salvador>>.

_____^a. Prefeitura Municipal. Resultado de licitação homologada - Concorrência n. 019/2019. Diário Oficial do Município, Salvador, ano 32, n. 7.499, 08 nov. 2019. Disponível em: <<http://www.dom.salvador.ba.gov.br/>>. Acesso em: 7 outubro 2020.

_____^b. Secretaria de Infraestrutura e Obras Públicas. Prefeitura inicia obras de requalificação da orla da Boa Viagem. Seinfra. Salvador, 8 nov. 2019. Disponível em: <<http://seinfra.salvador.ba.gov.br/index.php/noticias/446-prefeitura-inicia-obras-de-requalificacao-da-orla-da-boa-viagem>>. Acesso em: 7 outubro 2020.

_____.c. Superintendência de Obras Públicas. Aviso de licitação. Diário Oficial do Município, Salvador, ano 32, n. 7.447, 06 set. 2019. Disponível em: < <http://www.dom.salvador.ba.gov.br/> >.

_____.d. Decreto nº 31.095 de 31 de maio de 2019. Diário Oficial do Município, Salvador, ano 33, n. 7.381, p. 4, 01 jun. 2019. Disponível em: < <http://www.dom.salvador.ba.gov.br/> >. Acesso em: 23 set 2020.

_____.a. Secretaria Municipal de Infraestrutura e Obras Públicas. Obras de requalificação da Ponta de Humaitá tem início hoje. 04 abr. 2018. Disponível em: <<http://seinfra.salvador.ba.gov.br/index.php/noticias/258-obras-de-requalificacao-da-ponta-de-humaita-tem-inicio-hoje>>. Acesso 7 out. 2020.

_____.b. Prefeitura Municipal. Resultado de licitação homologada – Tomada de preço nº 013/2018, de 01 março de 2018. Diário Oficial do Município, Salvador, ano 31, n. 7.058, p. 27. Disponível em: < <http://www.dom.salvador.ba.gov.br/>>. Acesso 7 out. 020.

_____.c. Superintendência de Obras Públicas. Requalificação da Almeida Brandão dá nova vida ao subúrbio. 16 jan. 2018. Disponível em: <<http://www.sucop.salvador.ba.gov.br/index.php/noticias/68-requalificacao-da-almeida-brandao-da-nova-vida-ao-suburbio-2>>. Acesso em 11 nov. 2020.

_____. Portaria SEDUR 419/2017. Diário Oficial do Município, Salvador, ano 31, n. 6.979, p. 14, 30 nov. 2017. Disponível em: < <http://www.dom.salvador.ba.gov.br/> >. Acesso em: 7 out 2020.

_____. Prefeitura Municipal. Lei Municipal nº 9.069 de 30 de junho 2016. Disponível em: <<http://www.sucom.ba.gov.br/category/legislacoes/pddu>>. Acesso em 28 set. 2020.

_____. Prefeitura Municipal. **Estrutura urbano-ambiental em assentamentos precários visando a redução de riscos geológicos**. Salvador: [s.n.], 2008[?].

_____. Secretaria Municipal de Habitação. **Plano Municipal de Habitação 2008-2025**. Salvador, [s.n], 2008.

_____. Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente. **Plano urbanístico - RA II: Península de Itapagipe**. Salvador: SEPLAM, 2005.

_____. Centro do Planejamento Municipal. **Plano de Ação da Península Itapagipana**. Salvador: [s.n.], 1993.

_____. Órgão Central de Planejamento. **Orla setor Boa Viagem - Mont Serrat**: anteprojeto do sistema viário e uso do solo e critérios paisagísticos. ROSA GRENA KLIASS PAISAGISMO. Salvador: [s.n.], 1976_a.

_____. Órgão Central de Planejamento. **Álbum do EPUCS**. Salvador: [s.n.], 1976_b.

SAMPAIO, Antônio Heliodório Lima. **(Outras) Cartas de Atenas**. Salvador: Quarteto: PPGAU/UFBA, 2001.

_____. **Formas urbanas**: cidade real & cidade ideal contribuição ao estudo urbanístico de Salvador. Salvador: Quarteto/PPGAU-FAUFBA, 2015.

SANTOS, Marilécia Oliveira. **O viver na “Cidade do Bem”**: tensões, conflitos e acomodações na Vila Operária de Luiz Tarquínio na Boa Viagem/BA. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Minas Gerais, 2010.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: Técnica e tempo. Razão e emoção. 4. ed. São Paulo: EDUSP, 2006 [1996].

_____. **O Centro da Cidade do Salvador**. 2. ed. São Paulo: EDUSP, 2012 [1959].

SERRA, Ordep. **Rumores de festa**: o sagrado e o profano na Bahia. 2. ed. Salvador: EDUFBA, 2009.

SILVA, Catia Antonia da (org). **Pesca artesanal e produção do espaço**: Desafios para a reflexão geográfica. Rio de Janeiro: Consequência, 2014.

SOUZA, Eron Bispo de. **Planejamento e gestão da Orla Marítima de Salvador-Bahia**. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2017.

SOUZA, Luiz Antônio de. **O Urbanismo na interface do turismo**: Usos e apropriações especulativas do litoral da Bahia. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2014.

TAVARES, Odorico. **Bahia**: imagens da terra e do povo. Rio de Janeiro: Tecnoprint (Brasileira de ouro), s.d. [1951].

TEIXEIRA, Aparecida Netto; MOURAD, Laila Nazem; SILVA, Patricia Cezario. As intervenções do PAC em Salvador/BA. In: CARDOSO, Adauto Lucio; DENALDI, Rosana.

Urbanização de favelas no Brasil: um balanço preliminar do PAC. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2018, p. 199-218.

TEIXEIRA, Cid. **Transportes na cidade da Bahia.** (Organização de Fernando Oberlaender). Salvador: EPP Publicações e Publicidade, 2017.

TOSTA, Aline Oliveira. **A dimensão espacial do direito à cidade:** acesso à equipamentos públicos e infraestrutura no Programa Minha Casa Minha Vida na Região Metropolitana de Salvador (2009 - 2015). Dissertação (mestrado) - Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura, Salvador, 2016.

VELLOSO, Rita. De/descolonizar o urbano, insurreição nas periferias: notas de pesquisa. **Redobra**, Salvador, n.15, p. 153 - 176, 2020.

_____. Pensar por constelações. In: JACQUES, Paola Berenstein; PEREIRA, Margareth da Silva. **Nebulosas do pensamento urbanístico:** tomo I - modos de pensar. Salvador, EDUFBA, 2018, p. 98-121.

_____. O tempo do agora da insurgência: memória de gestos e política do espaço, segundo Walter Benjamin. In: BRITTO, Fabiana Dultra; JACQUES, Paola Berenstein (org.) **Corpocidade:** Gestos Urbanos. Salvador, EDUFBA: 2017. p. 42-69.

VELLOSO, Rita et al. Fazer por constelações. In: JACQUES, Paola Berenstein; PEREIRA, Margareth da Silva (org.). **Nebulosas do pensamento urbanístico:** tomo II - modos de fazer. Salvador, EDUFBA, 2019. p. 224-329.

VILLAÇA, Flavio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo, Studio Nobel; FABESP; Lincoln Institute, 2001.

ZANOLI, Fabricio Oliveira. Ação patrimonial, ocupação popular e os conflitos da preservação: o caso da comunidade da Gamboa de Baixo em Salvador - BA. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal da Bahia, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2017.

Jornal

ADAILTON, Franco. Cinco praias de Salvador concentram maiores níveis de poluição. **A Tarde**, Salvador, 14 jan. 2018. Disponível em: <<https://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/1927744-cinco-praias-de-salvador-concentram-maiores-niveis-de-poluicao>>. Acesso 14 out. 2020

AGUILAR, Raul. Pandemia prorroga assinatura de contrato da ponte Salvador-Itaparica com chineses. **A Tarde**, Salvador, 17 jul. 2020. Disponível em: <<http://atarde.uol.com.br/politica/noticias/2132817-pandemia-prorroga-assinatura-de-contrato-da-ponte-salvadoritaparica-com-chineses>>. Acesso 30 out 2020.

BRITO, George. Pier de R\$ 800 mil da Via Náutica está abandonado. **A Tarde**. Salvador, 25 set. 2011. Disponível em: <[http://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/1274663-pier-de-r\\$-800-mil-da-via-nautica-esta-abandonado](http://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/1274663-pier-de-r$-800-mil-da-via-nautica-esta-abandonado)>. Acesso 06 abr. 2019.

CORREIO. Antigo hospital Couto Maia é invadido por centenas de moradores da Cidade Baixa. Salvador, 30 nov. 2019. Disponível em: <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/antigo-hospital-couto-maia-e-invadido-por-centenas-de-moradores-da-cidade-baixa/>>. Acesso 30 out. 2020.

G1. Contrato de construção da Ponte Salvador-Itaparica é assinado pelo governador da Bahia. Salvador, 12 nov. 2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2020/11/12/contrato-de-construcao-da-ponte-salvadoritaparica-e-assinado-pelo-governador-da-bahia.ghtml>>. Acesso 17 nov. 2020.

_____. Após 8 meses, obras são entregues na Baixa do Fiscal, em Salvador. Salvador, 24 abr. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bahia/noticia/2016/04/apos-8-meses-obras-sao-entregues-na-baixa-do-fiscal-em-salvador.html>>. Acesso 12 nov. 2020.

_____. Nova Praça Irmã Dulce é inaugurada no Largo de Roma, em Salvador. Salvador, 27 nov. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bahia/noticia/2015/11/nova-praca-irma-dulce-e-inaugurada-no-largo-de-roma-em-salvador.html>>. Acesso 12 nov. 2020.

HORTÉLIO, Marina. Ocupado por sem-teto, antigo Couto Maia tem fornecimento de energia suspenso. **Correio**. Salvador, 11 dez. 2019. Disponível em: <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/ocupado-por-sem-teto-antigo-couto-maia-tem-fornecimento-de-energia-suspenso/>>. Acesso 30 out. 2020.

LEAL, Mari. Mais de 90% dos usuários dos trens do Subúrbio não poderão pagar tarifa cheia do VLT, **Bahia Notícias**, Salvador, 10 mar. 2020. Disponível em: <<https://www.bahianoticias.com.br/noticia/245058-mais-de-90-dos-usuarios-dos-trens-do-suburbio-nao-poderao-pagar-tarifa-cheia-do-vlt.html>>. Acesso 11 nov. 2020.

LESSA, Edvan. Moradores de palafitas na Pedra Furada temem remoção para obras na Cidade Baixa. **Correio**. Salvador, 22 de setembro de 2014. Disponível em: <

<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/moradores-de-palafitas-na-pedrafurada-temem-remocao-para-obras-na-cidade-baixa/> >. Acesso 09 jul. 2019.

LIMA, Fernanda. Órfãos do Couto Maia na Cidade Baixa. **Correio**, Salvador, v.40, n.13314, 14 abr. 2019. Caderno Mais. p. 12.

PACHECO, Clarissa; LAHIRI, Victor. Construção de pista sobre praia gera indignação na Cidade Baixa. **Correio**. Salvador, 21 set. 2014. Disponível em: <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/construcao-depista-sobre-praia-gera-indignacao-na-cidade-baixa/>>. Acesso 09 jul. 2019.

PALMA, Amanda. Pedra Furada é considerada a praia mais suja de Salvador; Stella Maris segue invicta. **Correio**, Salvador, 01 jan. 2014. Disponível em: <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/pedra-furada-e-considerada-a-praia-mais-suja-de-salvador-stella-maris-segue-invicta/>> Acesso 14 out. 2020.

RIBEIRO, Naiana. Um ano de manchas de óleo no Nordeste: relembre um dos maiores desastres do país. **Correio**, 30 ago. 2020. Disponível em: <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/um-ano-de-manchas-de-oleo-no-nordeste-relembre-um-dos-maiores-desastres-do-pais/>>. Acesso 10 nov. 2020.

SANTOS, Gil. Sete casas são interditadas após desabamento no Alto da Sereia. **Correio**. Salvador, 08 mai. 2018. Disponível em: <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/sete-casas-sao-interditadas-apos-desabamento-no-alto-da-sereia/>>. Acesso 01 nov. 2020.

TRIBUNA DA BAHIA. Abandonado, píer na Ribeira oferece risco aos moradores Salvador, 06 mai 2019. Disponível em <https://www.trbn.com.br/materia/116998/abandonado-pier-na-ribeira-oferece-risco-aos-moradores>. Acesso 10 jan. 2020.

VIGNÉ, Julia. Obra de requalificação da Ponta do Humaitá é entregue para população. **Correio**, 31 mar. 2019. Disponível em: <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/obra-de-requalificacao-da-ponta-do-humaita-e-entregue-para-populacao/>>. Acesso 7 out. 2020.