

CALÇADA

PMS	FMLF	GERIN
BIBLIOTECA		
Jornal	A SARGA	
Data	31/10/98	
Caderno	Página	06
Seção	LOCAL	
Assunto	Bairro	

SEU BAIRRO

Qualidade de vida em queda na Calçada

Fotos: Gildo Lima

Calçada, um dos bairros mais movimentados da Cidade Baixa, tem um passado histórico e um presente cheio de problemas. Além do trânsito desordenado e segurança deficiente, o bairro é marcado pelo comércio informal dos ambulantes e a presença de excluídos sociais. Os moradores, entretanto, gostam da área e cultivam o hábito de colocar cadeiras nas calçadas. A comunidade sonha com a volta do bairro aos seus tempos de glória.

Eduarda Uzêda

O bairro da Calçada, localizado na Cidade Baixa, é uma fonte muito rica para todos aqueles que desejem conhecer um pouco da história da Bahia antiga. Tempo em que o comércio da região viveu uma idade de ouro. Atraída pela qualidade de produtos comercializados no local, gente de to-

das as partes do estado chegava à Calçada, através de trens lotados. Tempo em que velhos casarões disputavam a atenção com os monumentos e a Praia do Cantagalo era considerada chique. Tempo em que a ferrovia da Leste Brasileiro, projeto totalmente elaborado na Inglaterra, transportava para o subúrbio uma população predominantemente de veranistas.

Acompanhar os desfiles das carroças enfeitadas e o cortejo das "baianas" para o Bonfim era um "acontecimento". Os cidadãos ilustres discutiam política nas filas para comprar charque, que ficava dependurada nos armazéns. Passear nas calçadas era um presente para as crianças. Hoje, o bairro, que ainda apresenta resquícios dessa antiga Bahia, acumula problemas da Bahia moderna, inserida na globalização: ambulantes e os excluídos sociais a exemplo de meninos de ruas, mendigos, malandros e prostitutas dividem espaço com moradores e comerciantes.

Limpeza deficiente

Com o objetivo de revitalizar o comércio do local, os membros da Associação dos Empresários da Calçada (AEC) lutam para formar uma parceria com a Prefeitura de Salvador. O presidente da AEC, Heyder Barbosa, acentua que a entidade representa seis mil empresas localizadas entre Água de Meninos e a Península Itapagipana. Ele estima que cerca de 1.200 estejam localizadas na Calçada, enfrentando, entre outros problemas, a concorrência dos ambulantes, a limpeza pública deficiente, a segurança precária, o número reduzido de vagas de estacionamento e o desordenamento do tráfego, motivo de muitos congestionamentos.

Para quem não sabe, a Calçada é o maior pólo de lojas de equipamentos in-



Comércio não tem a mesma força de antigamente, mas ainda é grande a movimentação no bairro

dustriais, além de reunir, entre outras, lojas de móveis, construção civil, utensílios, eletrodomésticos, tecidos e confecções. O comércio atacadista de cereais também é forte na área, assim como as operações bancárias. É desejo dos comerciantes que a prefeitura incentive suas empresas a comprar produtos de suas necessidades no comércio da Calçada. Heyder Barbosa lembra o projeto de metrô de superfície e acentua que a prefeitura tem um projeto de relocação de ambulantes do local, sonho antigo dos comerciantes.

Os camelôs que ficam em diversos trechos do bairro aumentam a proporção que os índices de desemprego engrossam as estatísticas. Ao lado e na frente da estação, eles vendem desde frutas e guloseimas até bonecas de plástico. Próximo ao Bradesco, também comercializam vestidos e calcinhas com preços acessíveis. Afirmam que não pretendem sair da área e que a atividade que exercem é a que permite o "ganha-pão" diário. A passagem subterrânea da Calçada, construída pela Leste, em

1954, para tentar minimizar os problemas de trânsito, reúne um bom número de comerciantes. Os hotéis de alta rotatividade também fazem parte da história da Calçada, com seus casos de amor, na maior parte das vezes furtivos, assim como o Plano Inclinado Liberdade/Calçada, construído em 1981 e que transporta oito mil a nove mil pessoas por dia, de acordo com o supervisor, Evandro Alves. O plano funciona de segunda a sábado e a passagem custa somente R\$ 0,05.



Plano inclinado facilita a locomoção dos moradores do bairro da Liberdade

Poluição e bomba na Praia do Cantagalo

A Praia do Cantagalo, localizada na Calçada, apesar de poluída, abriga, principalmente nos finais de semana, um grande número de banhistas. O risco de contrair doenças infecto-contagiosas não parece preocupar a maioria. O morador Ivan Souza, 46 anos, há 39 residente em Cantagalo, queixa-se também da pesca com bombas realizada na área. Segundo informou, no passado a praia tinha grande quantidade de peixes.

O estudante Joilson Leal, 22 anos, residente na Liberdade, desde os 17 anos frequenta a praia. Ele afirma que desce o Plano Inclinado, anda um pouco e já está na praia, gastando apenas R\$ 0,10 de ida e volta para casa. "Pode ser perigosa, mas nunca tive qualquer tipo de doença ou micose de praia", acentua. Para muitos, "a água do mar corta as doenças".

Se a Praia do Cantagalo deve ser evitada, o mesmo não se pode dizer do Forte de Jequitaia, o últi-

mo construído em Salvador (1817) e que hoje pertence à Petrobras. De acordo com informações do coronel Anésio Ferreira Leite, do Quartel General da 6ª Região Militar, gestor das

fortificações históricas de Salvador, o forte já esteve nas mãos do Exército e quando passou ao Conselho Nacional da Petrobras a empresa incorporou o patrimônio.



Freqüentadores não temem doenças decorrentes da poluição

Ponto final dos trens do subúrbio

Não se pode falar na Calçada sem mencionar os trens que cortavam alguns municípios e que hoje servem ao subúrbio ferroviário de Salvador. A Estação Ferroviária tem, além do aspecto histórico, grande importância econômico-social para o desenvolvimento da cidade. Basta lembrar que antes da existência dos trens de subúrbio, os moradores das pequenas concentrações periféricas, localizadas principalmente em Plataforma, São Brás e Ilha de São João, se deslocavam em canoas até a Ribeira, onde tinham acesso aos bondes e mais tarde, aos ônibus. Com o aumento gradual desses núcleos suburbanos surgiu a necessidade de se criarem trens cuja circulação se limitasse à zona suburbana.

Relatam os historiadores que, decorrente da crença de que o Vale de São Francisco, se explorado, seria o celeiro do país, nos idos de 1800 pensou-se em construir estradas de ferro na direção do grande rio. Em 1853, Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto



Velha estação mantém a imponência

recebeu a concessão, por 90 anos, para construir uma ferrovia que saísse da Bahia (assim era chamada a cidade de Salvador na época) até a Vila de Juazeiro, à margem direita do Rio São Francisco.

Registros históricos fornecidos pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) dão conta de que em 1860 foi inaugurado o primeiro trecho, com 15 quilômetros, bitola com 1,60 metro, entre Calçada e Paripe. Foi a primeira ferrovia da Bahia e a quinta do país. Hoje, os quatro trens que saem da Calçada em direção à Paripe transportam dez mil passageiros por dia. O superintendente do CBTU, Ali Mello, informou que este ano já foi destinado R\$ 1,5 milhão para recuperação da estação (está sendo feita), manutenção dos trens e construção da estação de Santa Luzia (já construída). No futuro, com recursos do Banco Mundial, outras melhorias serão realizadas.