

veracidade

Salvador - Bahia
Ano 2 - Dez. 97

Revista do Centro do Planejamento Municipal

Renato Pereira

4

Centro Histórico: Que Fazer?

São Joaquim: Um Mercado Multi Racial

Um Passeio no Parque da Boca do Rio





A apresentação

Fica registrado, nesta edição da revista VERACIDADE, o esforço da Prefeitura do Salvador nos últimos momentos da atual administração, para permitir que a cidade viva dias melhores.

O Concurso Público Nacional de Idéias para urbanização do Parque da Boca do Rio e os resultados alcançados são exemplos disso. O peso concedido ao Sistema de Planejamento e as reflexões sobre novos e indispensáveis equipamentos urbanos, além das intervenções possíveis na manutenção da cidade neste quadro de dificuldades, constituem evidências do modelo de gestão municipal adequado a uma época de crise. As mudanças políticas e os sinais de uma provável reversão na recessão apontam, entretanto, para dias melhores. De qualquer forma, o componente democrático prevalece como um dado importante na gestão municipal, o que não quer dizer que por si só elimine os problemas de falta de recursos. E sendo o planejamento o principal instrumento de intervenção no município, o CPM e esta publicação demonstram como ele foi bem acolhido na atual administração.



Fernando José Guimarães Rocha
Prefeito

PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR
Fernando José Guimarães Rocha

CENTRO DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL
Milton Carlos da Mota Cedraz

CONSELHO EDITORIAL

Milton Carlos da Mota Cedraz (Presidente), Antônio Mattos (SMCS), Arismar Cerqueira Sodré, Cláudio Santos, Dimitri Tavares Vilanova, Luiz Chateaubriand Cacalcanti dos Santos, Luiz Fernandes Aguiar, Terezinha Lúcia Gonçalves Rios e Wellington Neville Ribeiro da Silva

GERÊNCIA DE INFORMAÇÕES
Wellington Neville Ribeiro da Silva

GERÊNCIA ADMINISTRATIVA E FINANCEIRA
Norma Suely Nunes Rangel

**SUBGERÊNCIA DE INFORMAÇÕES
SÓCIO-ECONÔMICAS**
Ananete Argolo Maurutto

COORDENAÇÃO EDITORIAL
Ananete Argolo Maurutto e Luiz Chateaubriand

PLANEJAMENTO GRÁFICO/ ARTE FINAL
Gualter Araújo Costa Lima, Agenor Oliveira Filho, Amanda Soares Menezes, Marilza Duarte Silveira e Vilma Pedreira de Cerqueira

REDAÇÃO E REVISÃO
Claudio Santos (Coordenação), Luiz Chateaubriand, Edla Angelim, José Jorge Oliveira e Ananete Maurutto

FOTOGRAFIA
Núcleo de Fotografia da SMCS - Carlos Catela (coordenação), Lázaro Torres, Diogo Rocha, Waldir Argolo e Oldemar Victor

CONSULTORIA
Gustavo Falcón

VERACIDADE é uma publicação do Centro do Planejamento Municipal.

Endereço:
Av. Vale dos Barris, 125 - Barris
Salvador - Bahia - 40.115
Telefones: 321-2369/235-0474

Os artigos assinados não refletem, necessariamente, a opinião do Centro do Planejamento Municipal

É permitida a reprodução total ou parcial dos artigos desde que citada a fonte.

DATILOGRAFIA
Wanda Rocha Santos

DESENHO
Milton Jorge Santos Figueirêdo

COLABORAÇÃO
Antonio Mattos - Secretaria Municipal de Comunicação Social (SMCS) Marketing - EMTURSA

FOTOS
Capa: Mariza Vianna
Concurso Público: Acervo do CPM
Educação e Participação Política: Lázaro Torres e Diogo Rocha (SMCS)
Feira Livre: Lázaro Roberto e José Antonio do Espírito Santo (Pesquisa). Extraídas da exposição O Negro e seu Trabalho na Feira
Cooperativismo Educacional: Lázaro Torres e Waldir Argolo (SMCS)
Condução Urbana: Oldemar Victor (reprodução). G. Gaensly & Lindemann. 1890, in Ferrez, Gilberto. Bahia: Velhas Fotografias. 1858-1900. 2ª edição. Rio de Janeiro. Kosmos. Salvador pg 137
Urbanismo: SMCS e acervo do CPM
Saúde Pública: Lázaro Torres e Waldir Argolo (SMCS)
Proteção Ambiental: CONDER
Crônica da Cidade: Oldemar Victor (reprodução) Pierre Verger. Centro Histórico de Salvador. 1946 a 1952. São Paulo. Currupio. 1986.
Periferia: Lázaro Torres (SMCS) e acervo do CPM
Ideologia e Espaço Urbano: Benjamim R. Mulock. 1860. in Ferrez, Gilberto op. cit. pg. 58 e 39 e Pierre Verger. Op. cit.
Ponto de Vista: acervo do CPM, Marc Ferrez. 1884 in Ferrez, Gilberto op. cit. pg 135. G. Gaensly & R. Lindemann in Ferrez, Gilberto op. cit. pg 153.
Notas: Mario Mendonça (acervo do CPM) e Secretaria Municipal de Comunicação Social

FICHA CATALOGRÁFICA

VERACIDADE: Revista do Centro de Planejamento Municipal.

Nº 4

Salvador - 1992

Fotolitos e impressão:
Press Color - Fone : 241-4222

E ditorial

VERACIDADE chegou ao seu quarto número com mais objetividade e graficamente mais bem resolvida. Amadureceu no percurso e o quadro de colaboradores confirma isso.

Nessa edição a cidade é discutida por diversas vertentes do conhecimento: saúde, educação, trabalho, abastecimento, meio ambiente, urbanismo e outros temas são enfocados com vistas a uma leitura crítica e reflexiva sobre os problemas do município.

Com destaque e exclusividade publicamos, na íntegra, o projeto que venceu o concurso de idéias para a urbanização do Parque da Boca do Rio e um encarte especial contendo estatísticas básicas sobre Contas Municipais.

Essa edição expressa com mais realismo o nome da publicação: aqui aparece a cidade de verdade, contrapondo-se à construção folclórica e "turística", standardizada e sociologicamente empobrecida.

Milton Cedraz

Milton Cedraz

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....	3
EDITORIAL.....	5
CONCURSO PÚBLICO	
Um Domingo no Parque da Boca do Rio.....	7
Itamar Kalil	
Uma Boa Idéia.....	9
Wilson Andrade, André Sá, Francisco Mota, Carlos Hamelberg, Burle Marx, Silvia Habib, José Milton, Lenir Correia, Soraia Pereira e Vivaldo Varandas	
EDUCAÇÃO e PARTICIPAÇÃO POLÍTICA	
Notas Sobre a Educação no Espaço Urbano nos anos 80.....	19
Rogério Cunha de Campos	
NOTAS.....	24
FEIRA LIVRE	
Um Mercado Persa Afro-Brasileiro.....	25
Ana Lobo, Jorge Moura e Maria Alba Mello	
COOPERATIVISMO EDUCACIONAL	
Um Programa Nacional de Cooperativas Escolares.....	29
CONDUÇÃO URBANA	
Nem bem no Céu, nem bem na Terra.....	33
Edla-Alcântara Angelim	
URBANISMO	
Salvador: A Urgência de um Novo Plano Diretor.....	37
Armando Avena Filho	
SAÚDE PÚBLICA	
A Saúde no Planejamento Urbano de Salvador.....	41
Antonio Pedro Alves de Carvalho	
NOTAS.....	52
PROTEÇÃO AMBIENTAL	
A APA do Litoral Norte: Uma Estratégia de Desenvolvimento Sustentado e Ordenamento do Território.....	53
CRÔNICA DA CIDADE	
Breve Notícia sobre o Neto do Diabo.....	61
Consuelo Pondé Sena	
PERIFERIA	
A População do Subúrbio Ferroviário de Salvador: os Exemplos de Paripe e Periperi.....	67
Antonio Angelo Martins da Fonseca e Silvio C. Bandeira de Mello e Silva	
IDEOLOGIA E ESPAÇO URBANO	
Legislação Canônica: Influência no Funcionamento da Cidade.....	81
Ana Clara Diniz Guerra, Márcia G. Santana, Maria do Carmo B. E. Almeida	
NOTAS.....	88
PONTO DE VISTA	
A Cidade é Pensada e Discutida.....	89
Assis Reis	
ESTATÍSTICAS BÁSICAS	
Contas Municipais	
Assessoria Técnica do CPM (Encarte)	

CONCURSO PÚBLICO

Um Domingo no Parque da Boca do Rio

Itamar Kalil *

Há muito se espera um parque para se ir aos domingos. Chuva, suor e cerveja,... e nada do parque! Tá aí o PARQUE DO AEROCUBE, uma realidade que se aproxima e que vai ter tudo isso.

O CPM decidiu e convidou o Instituto dos Arquitetos para organizar um “Concurso Público Nacional de Idéias para a Urbanização do Parque do Aeroclube”. Uma excelente idéia. Primeiro da Prefeitura, depois, do trabalho vencedor.

Tudo começou com a decisão de finalmente promover um concurso público para a escolha do melhor projeto para o parque. Uma bela idéia!!! Já tivemos inúmeros projetos, planos e idéias para esta área esquecida da cidade. Sem entrar no mérito da qualidade deles, com certeza o projeto atual - fruto de uma escolha dentre tantos outros - tem mais legitimidade. Promoveu a discussão; criou polêmica; mobilizou as pessoas, e em particular os arquitetos. Exercitou-se mais um pouquinho

de Democracia!

Segundo Ruth Zein, “um concurso compõe-se, grosso modo, de três momentos: o memorial, edital e respostas às dúvidas dos participantes, que constituem a expressão do desejo do cliente: os projetos concorrentes, que constituem algumas das respostas possíveis a esse desejo; e o parecer do juri, cuja função é verificar a adequação entre as respostas e o desejo, definindo que projeto, ou projetos, atendem melhor às necessidades do cliente”. O primeiro momento exigiu um esforço enorme, por se tratar de um concurso de idéias com programa livre. O termo de referência portanto, deveria ser abrangente o suficiente para que permitesse aos concorrentes uma visão completa da área em questão. A equipe técnica do CPM teve participação fundamental nesse momento, com um levantamento exaustivo dos dados necessários para compor os documentos do Concurso.

No dia 21 de agosto foi lançado oficialmente o Concurso, com festa no IAB. Um mês depois já tínhamos 72 arquitetos inscritos de todo o Brasil. - De Manaus a Porto Alegre. Só daqui da Bahia tivemos 23; de São Paulo 15; de Pernambuco 12. Dos demais Estados a participação foi menor.

O período que transcorreu entre a inscrição e entrega das propostas, foi usado para as consultas sobre dúvidas que por ventura houvessem nos documentos que davam base ao Concurso. Somente 9 inscritos levantaram questões que foram respondidas e postadas para todos.

No dia 28 de outubro, instalamos a Comissão Julgadora que recebeu os 37 trabalhos enviados até o dia 21 de outubro - prazo final previsto no Regulamento do Concurso -, para análise e julgamento. Foram 5 dias de trabalho intenso, com discussões ricas sobre quais dentre aquelas propostas, melhor se prestaria para a Cida-

* Itamar Kalil é arquiteto, professor da Faculdade de Arquitetura e urbanismo da UFBA, e coordenador do Concurso Público Nacional de Idéias para a Urbanização do Parque do Aeroclube.

de. Ao final, e por unanimidade, foi escolhido o trabalho que obteve o primeiro lugar e seu autor conhecido no dia 04 de novembro no ato público de identificação dos vencedores. Uma proposta que contemplava as premissas levantadas no Concurso e mereceu a seguinte avaliação da Comissão Julgadora: "O primeiro classificado, sobressai no conjunto dos trabalhos, pela clareza da solução adotada, pela caracterização dos espaços como parque, pelo tratamento adequado dos diferentes compartimentos, nas suas escalas. Adota linguagem integradora que perpassa todo o espaço do Parque, definindo, no entanto,

tratamento diferenciado para os diversos setores de atividades. Os elementos arquitetônicos integram-se aos espaços paisagísticos adequando-se funcional e visualmente ao Parque. Apresenta ainda tratamento paisagístico que o incorpora à paisagem da Orla. O elenco de equipamentos garante ao Parque uma utilização tanto pela população circunvizinha, no seu uso cotidiano, quanto à demanda metropolitana e de turismo, através de equipamentos que, sendo de grande porte, adequam-se, pela sua morfologia, aos espaços do Parque. As suas propostas de viabilidade econômico-financeira e de gestão são con-

sistentes e pertinentes às propostas físico-espaciais e paisagísticas do Parque". O segundo lugar foi para Manaus e o terceiro compartilhado por duas equipes de arquitetos: uma da Bahia e outra de São Paulo.

Findo este Concurso, resta-nos um saldo positivo da experiência que estava se tornando rara entre nós, que é a prática dos "Concursos Públicos". Estão, portanto, de parabéns, em primeiro lugar a Comunidade da Boca do Rio, através do Fórum, os Arquitetos, e a Prefeitura, que soube competentemente cumprir com sua obrigação. ■

C ONCURSO PÚBLICO

Uma Boa Idéia

Wilson Andrade, André Sá, Francisco Mota, Carlos Hamelberg, Burle Marx, Silva Habib, José Milton, Lenir Correia, Soraia Pereira e Vivaldo Varanda*

Como uma onda do mar, o Parque da Boca do Rio surge no horizonte da Orla a partir da idéia-projeto de um grupo de arquitetos que venceu, no mais absoluto anonimato, um concurso instituído pelo CPM e acompanhado pelo IAB. VERACIDADE publica com exclusividade a íntegra do projeto e divulga em primeira mão o conjunto dos equipamentos idealizados para transformar a área agredida e terraplanada num agradável parque integrado com uma multiplicidade de funções para toda a cidade, inclusive resgatando as antigas dunas ali existentes. Tudo o que há num shopping em meio à natureza e até um jornal para o local foi concebido para dar vida ao parque.

1. A ÁREA E O PROGRAMA

Em princípio e a princípio, a contradição entre a ambiência do sítio e o programa parece intransponível. Realmente, são desafios: o mar e o solo de difícil manejo, a complexidade das dunas, a alta salinidade do ar, a insolação excessiva dos meses de verão, os fortes ventos do quadrante E/SE, tudo acrescido do delicado momento histórico porque passa a nossa comunidade (Fig. 1).

Entretanto, quando se constata que o mundo mergulha na modernidade e dá asas ao sonho e à criatividade, é possível adquirir ânimo e ímpeto capazes de equacionar e resolver o problema, resgatando a imagem ambiental do sítio e viabilizando a implantação do Parque, como demonstra o Modelo urbanístico elegido.

UM PARQUE NÃO SE FAZ NUMA SÓ GERAÇÃO

É prudente impor um plano mais aberto, que não estabeleça um desenho de toda a volumetria, mas, garanta a unidade do conjunto, pois a: "persistir o estado de individualidade do arquiteto, na sua ação produtiva, autônoma ou pública, resta saber se novos caminhos podem ser encontrados para o restabelecimento de um processo que, com a participação de outros profissionais, conduza a reprodução do espaço habitado de forma menos crítica que a atual". Este foi o pensamento central quando da discussão em 1982, do tema -

O ARQUITETO E A GESTÃO DEMOCRÁTICA DA CIDADE NO XI CONGRESSO BRASILEIRO DE ARQUITETOS NA BAHIA.

2. A IDÉIA

A configuração atual do terreno, apainado para construir as pistas e instalações do antigo Aeroclube, é, em toda sua extensão, sumamente distinto do sítio primitivo, de superfície irregular, coberto de dunas e vegetação nativa.

Assim, ao relacionar a situação existente, no momento, com a futuramente prevista para a área, a idéia foi recriar um novo espaço, a partir de uma ONDA, que submergisse os seus atuais limites físicos, fazendo ressurgir o antigo sítio ecológico, pleno de magia e misticismo (fig. 2).

Essa nova ambiência, com visuais marítimos, foi planejada para o lazer de crianças, adolescentes, adultos e idosos, pertencentes a todas as classes econômicas da sociedade, que também partilham com a vitalidade e a animação típica do baiano,

Concurso Público Nacional de Idéias para Urbanização do Parque do Aeroclube Salvador Bahia



Promoção	CPM Fundação do Centro do Planejamento Municipal	PMS Prefeitura Municipal do Salvador
Organização	IAB/Ba Instituto de Arquitetos do Brasil	
Informações	Em todos os Departamentos do IAB	

Informações: IAB Ba - Ladeira da Praça 9/17 Centro CEP 40020-320 Salvador Bahia Tels. (071) 321 4341/2808 FAX (071) 247 3511 FAUFBA

* Wilson Andrade é arquiteto e responsável pelo projeto. André Sá e Francisco Mota são arquitetos e co-responsáveis. Carlos Hamelberg, Burle Marx, Silva Habib, Soraia Pereira e Vivaldo Varandas são arquitetos. José Milton é engenheiro e Lenir Correia é advogado.

das atrações e eventos, educacionais e culturais, complementares da vivência casa/trabalho, que serão parte integrante do Parque.

Ver um parque como elemento cultural,

Ver o espaço como uma poesia

... Há um ponto na natureza,
Na mãe-terra - sem forma e vazia.
Nas trevas,
Veio a luz, de brilho geométrico,
Veio o dia em semi-tons dourados,
Veio a noite, a chuva e as estrelas,
As manhãs e tardes de sol,
E assim, as ervas verdes, as sementes e os frutos.

... Há um ponto,
Nos répteis, nos peixes e grande baleias,
E em todas as aves, de asas conforme a sua espécie.
Nas andorinhas e gaivotas
Que bailam suaves como a morte
E dançam em espirais.

Há um ponto,
Em toda ser que se move sobre a terra.

3. METODOLOGIA

O Método utilizado, denominado MALHA URBANA, é formada por eixos direcionais e por pontos geofísicos extraídos do sistema de coordenadas cartezianas. Para esse trabalho foi utilizado o levantamento planialtimétrico fornecido pelo CPM.

Os EIXOS são responsáveis pela formação da malha-matriz, localização e locação dos módulos. O PONTO é o elemento gerador da IDÉIA, articulador do modelo URBANO/PAISAGÍSTICO e principal referencial do conjunto (Fig. 3).

É como se, partindo de um ponto central (uma armação estrutural), o PONTO se expandisse em todas as direções - ao longo dos eixos métricos - até compor toda a atmosfera circundante ao objeto (ambiência). É a busca da justa relação entre o espaço interno e o externo e o homem - entre o meio-ambiente físico-biológico e o cultural, traçando o ecossistema urbano.

Quando da concepção da proposta, ou mesmo durante a execução do modelo ou ainda, por ocasião da implantação do projeto o PONTO é encarregado da localização e locação dos módulos (tridimensionais) estabelecidos nos setores do programa.

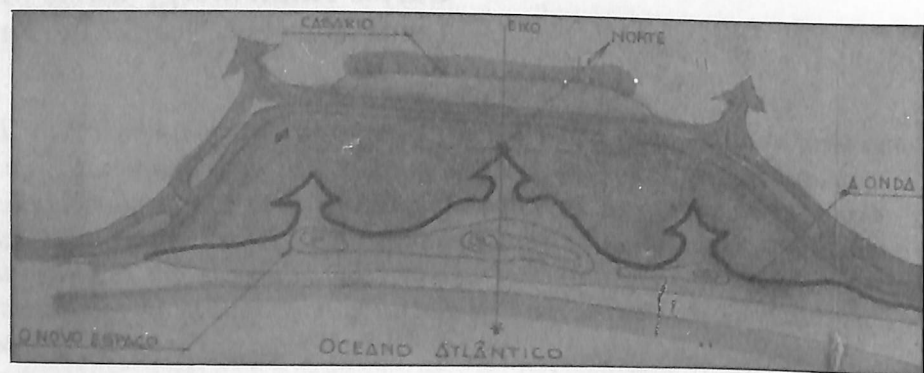
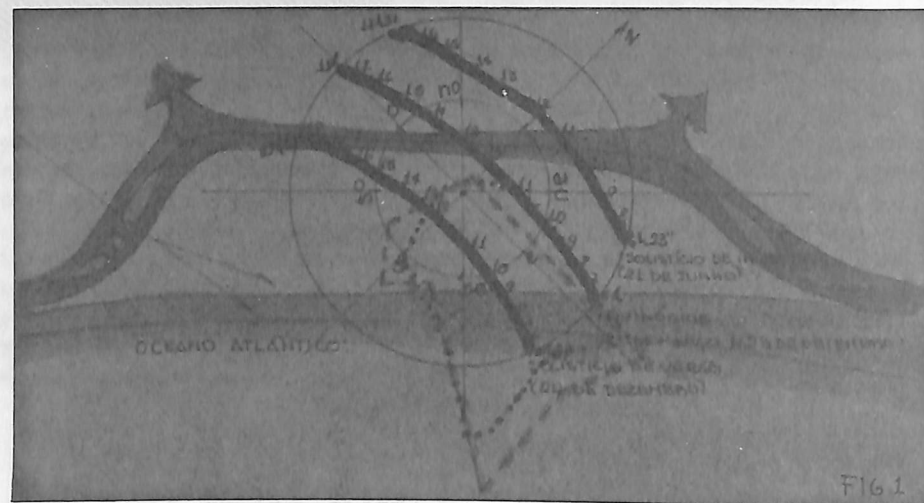


FIG. 2

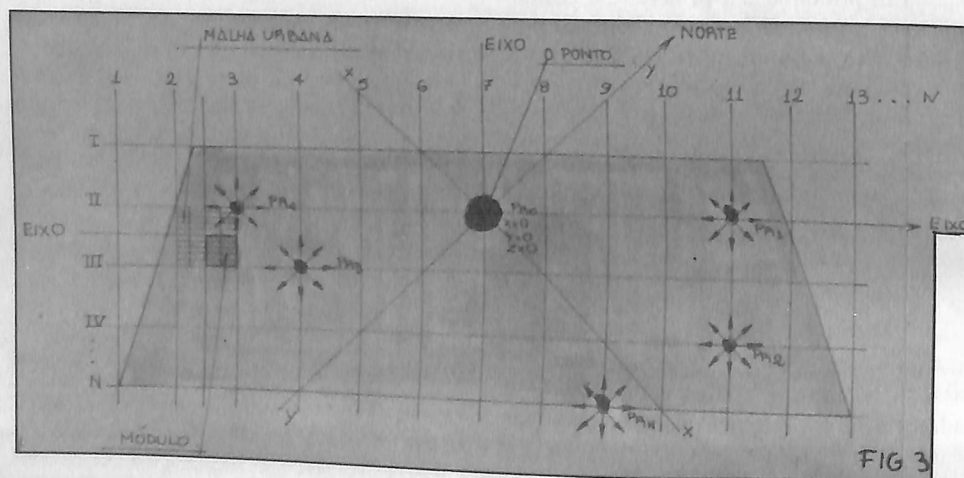
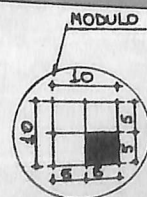


FIG. 3



Esta metodologia difere da tradicional, mas, é muito mais eficiente quando se trata da revisão, atualização, operação e até mesmo na manutenção dos elementos de infraestrutura (água, esgotos e lixo), porque foi elaborada para o emprego da informática.

A metodologia aplicada visa facilitar o exame físico do entorno na sua representação volumétrica.

O sistema ortogonal empregado é elementar para a construção modular, consistente em subdividir os espaços de forma proporcional e destarte oferecer várias possibilidades de ocupação.

Baseia-se no sistema de quadriculas (já usado desde a antiguidade - princípio de cartografia), onde através de construções de eixos, pode-se obter a medida, a direção e a memória do objeto, partindo do pressuposto de que as estruturas elementares básicas (triângulo/quadrilátero/círculo), das quais derivam as demais formas, obedecem a uma relação de execução - módulo de apoio - que vai disciplinar as considerações entre o elemento básico e a superfície inteira.

Não se trata de uma metodologia rígida para efeito de construção! É porém, uma maneira de analisar as estruturas que determinarão a execução do esboço proposto, ou seja a forma na arquitetura, permitindo a criação de espaços flexíveis (interno ou externo), ricos em direcionais que acompanham melhor as exigências materiais e psicológicas do homem.

A métrica especial permite um movimento volumétrico capaz de gerir uma identidade visual e funcional, sintetizando a ação como um todo, ou seja, concebendo cada objeto ou equipamento urbano como um acontecimento lógico, natural, verdadeira interação mútua entre o homem e o espaço, rompendo de vez com a concepção estática da arquitetura (a planta "layout").

4. O MODELO URBANÍSTICO

O modelo adotado, modular, está representado conjuntamente de um lado pela malha tridimensional, que é a matriz do sistema e o elemento responsável pela organização dos espaços e, de outros, pelo Ponto, que é a geratriz de idéias resultando dessa dinâmica a sua flexibilidade, o que vai permitir etapas distintas de implantação (fig. 4).

A Onda representada pelo sistema de circulação e infra-estrutura do Parque, conduz os visitantes a todos os equipamentos: estacionamento, praças, áreas es-

portivas, setor de comércio e serviços, circo, coqueiral, passarelas, equipamentos de animação da praia e parque das águas.

Nesse sentido, foi o elemento inspirador da criação das elevações (dunas) e o

coqueiral, exemplo encontrado no magnífico Jardim de Alá, com a finalidade de resgatar a imagem ambiental destruída, quando da implantação da pista do aeroclube (Fig. 5)

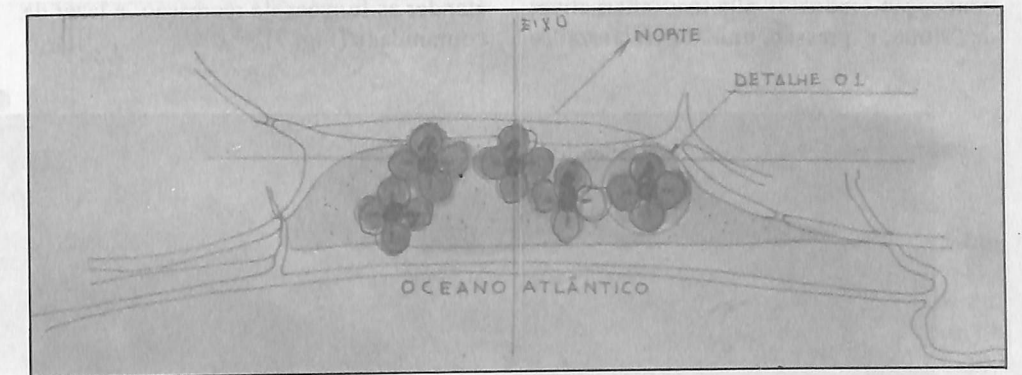


FIG. 4

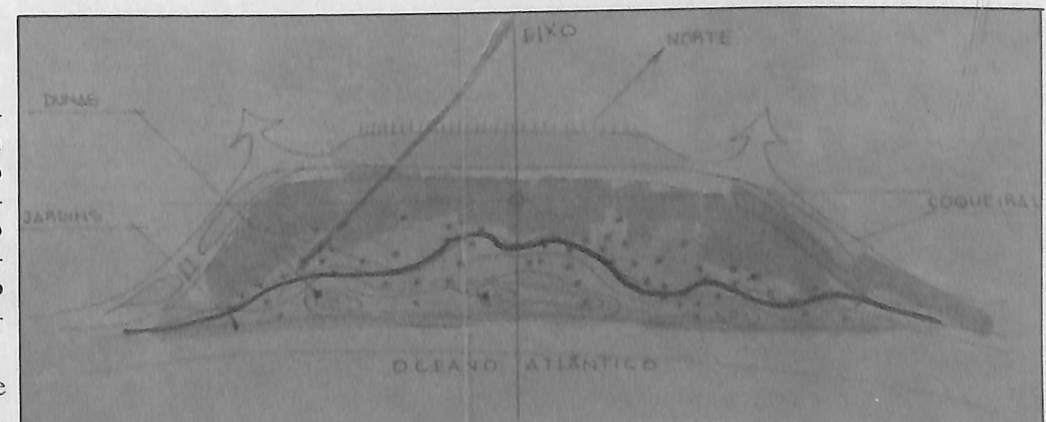
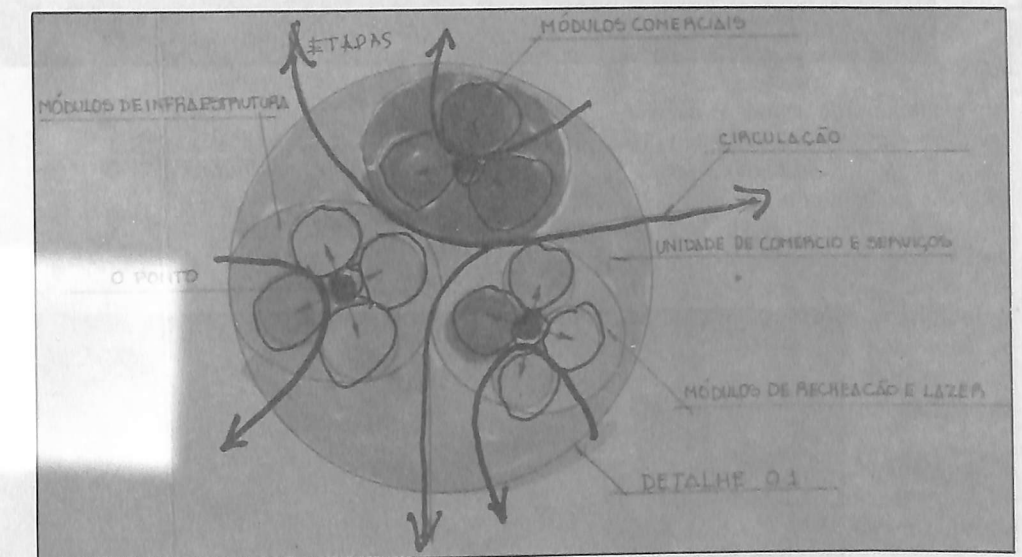


FIG. 5

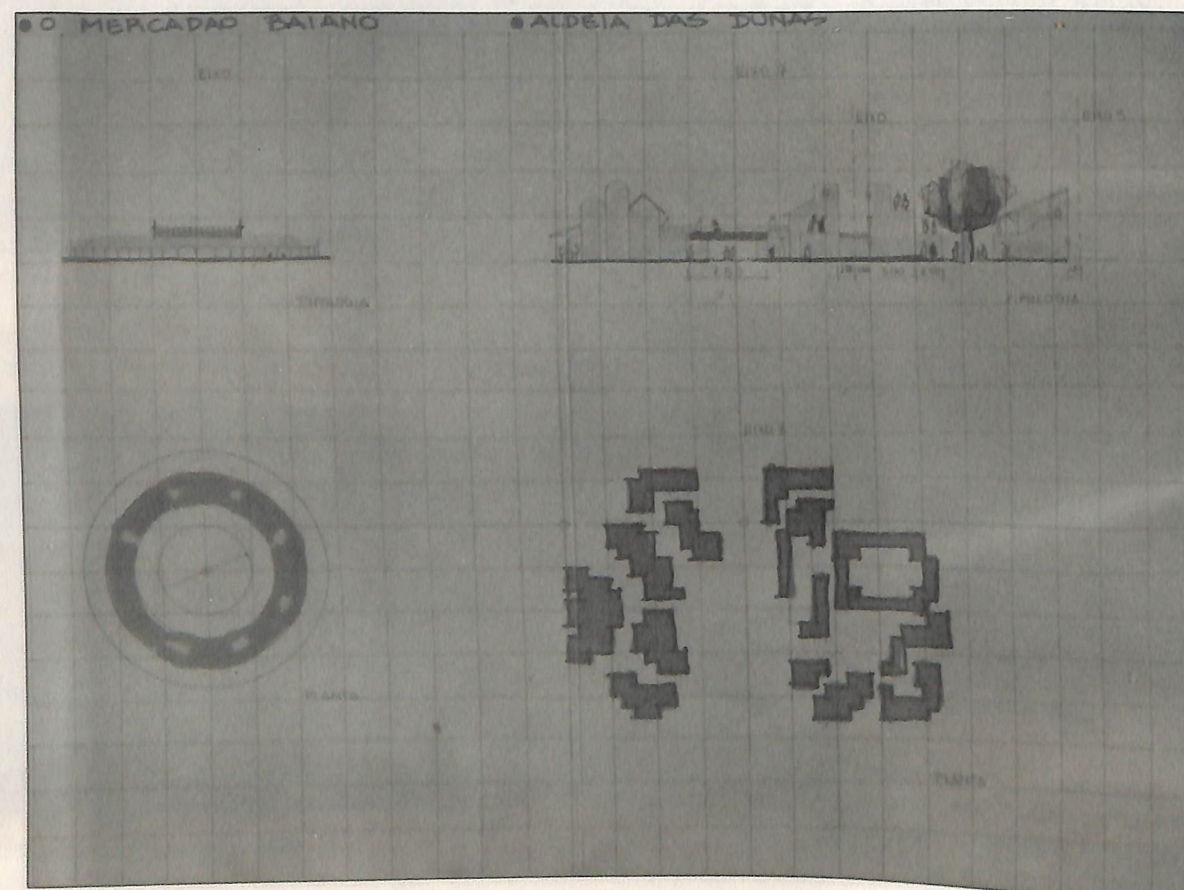
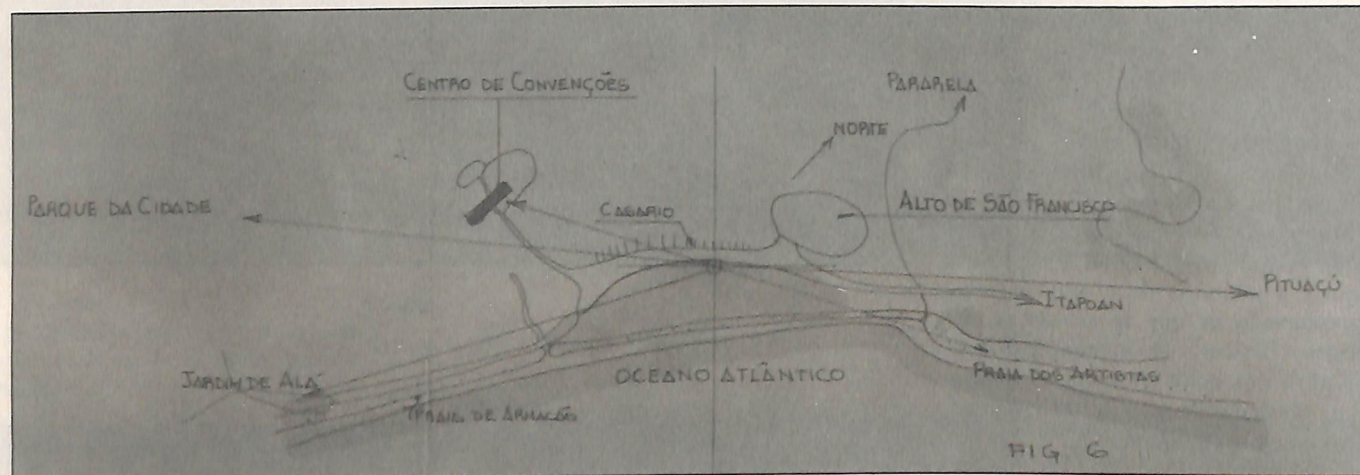
O Modelo propõe o resgate ambiental do sítio

Os equipamentos, cuja volumetria proposta é preliminar, inclusive, permite participação de outros profissionais na concepção, indicam algumas alternativas de "ritmo, expressão, unidade e clareza", o

que confere ao conjunto o seu caráter de permanência (Fig. 06).

O modelo urbano/paisagístico adotado na nossa proposta, reflete a vocação natural do sítio, uma extensão da orla de Salvador, especialmente definido para atender as funções de recreação e lazer da comunidade (Fig. 7)

O modelo pretende valorizar a paisagem natural, evocando lembranças da Colina São Francisco e do Casario ao norte, de significativo efeito visual e, no eixo este/oeste, resgata a imagem ambiental, à semelhança das dunas da Boca do Rio e Armação e do parque de coqueiral da orla - O Jardim de Alá.



Zoneamento

O Zoneamento estabelece para o parque setorial de convivência e animação os seguintes setores (Fig. 8)

5. O PARQUE DO AEROCLUBE

O Parque, concebido com a finalidade de estabelecer um equilíbrio dos aspectos humanos e culturais de Salvador, tra-

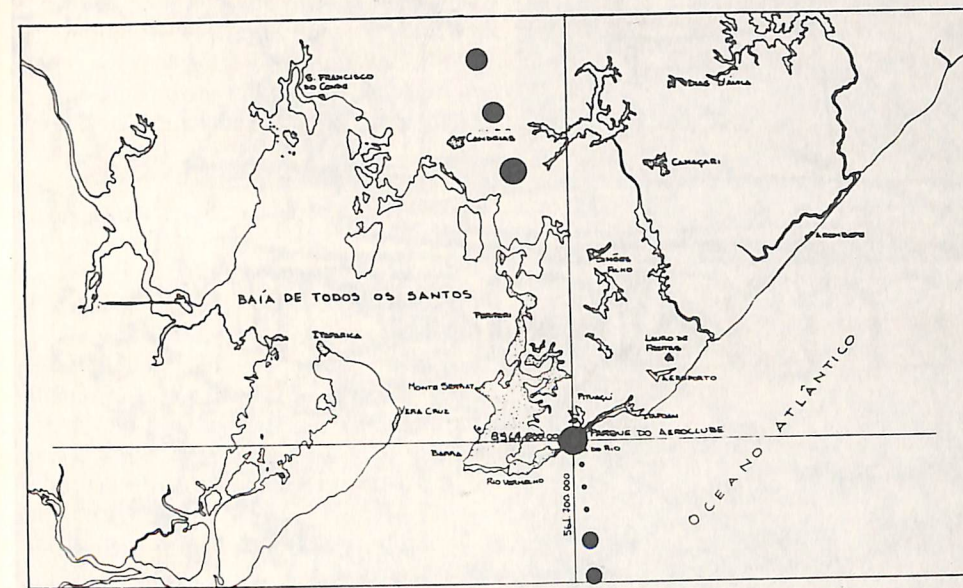


FIG. 8

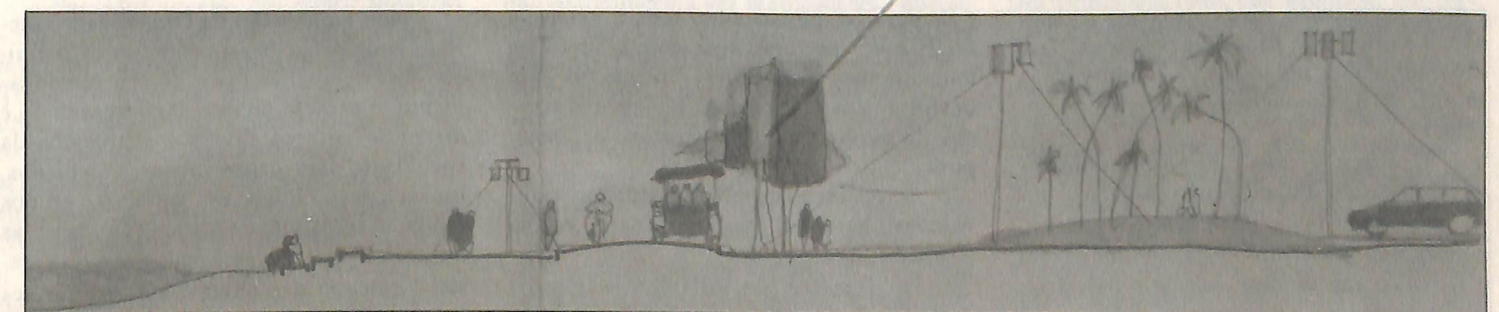
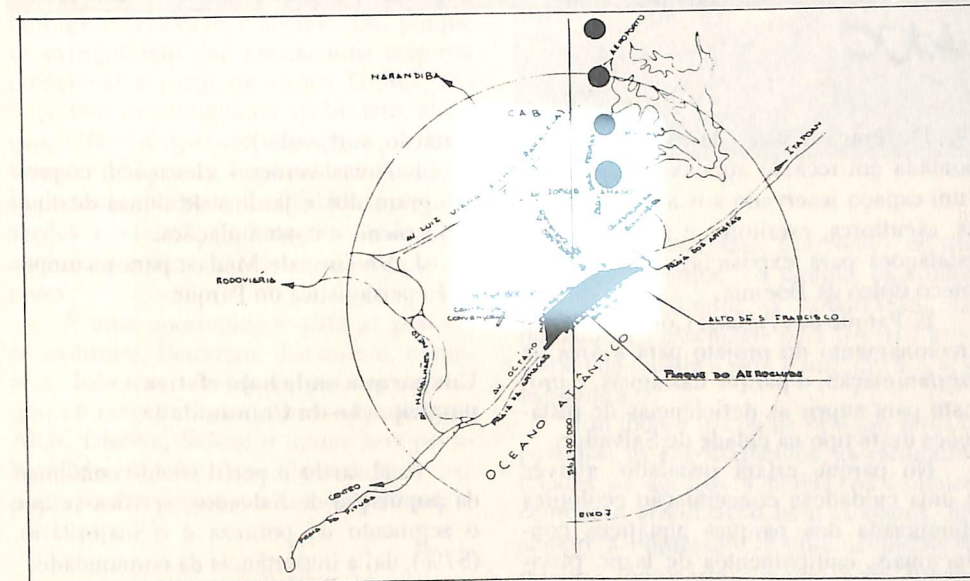


FIG. 9

duz e respeita as realidades locais. Daí porque a premissa do projeto foi apoiar-se nas peculiaridades próprias da cidade de seus habitantes. Assim sendo, ele deverá refletir não somente as singularidades e a vitalidade da terra, como também o charme, o humor, os costumes e os hábitos do seu povo (Fig. 9).

Descrição dos equipamentos e o nome dos locais onde estão instalados

A. Praça Maria de São Pedro. Contém dois equipamentos:

1. O Circo Zé Coió, que mais que um circo, é uma Escola para aprendizagem de todas as atividades circenses, desde as palhaçadas e mágicas até o equilíbrio, acrobacias, marionetes e habilidades diversas, inclusive praticadas por animais, mas realizando, também, espetáculos polivalentes para o público.

2. MERCADÃO BAIANO

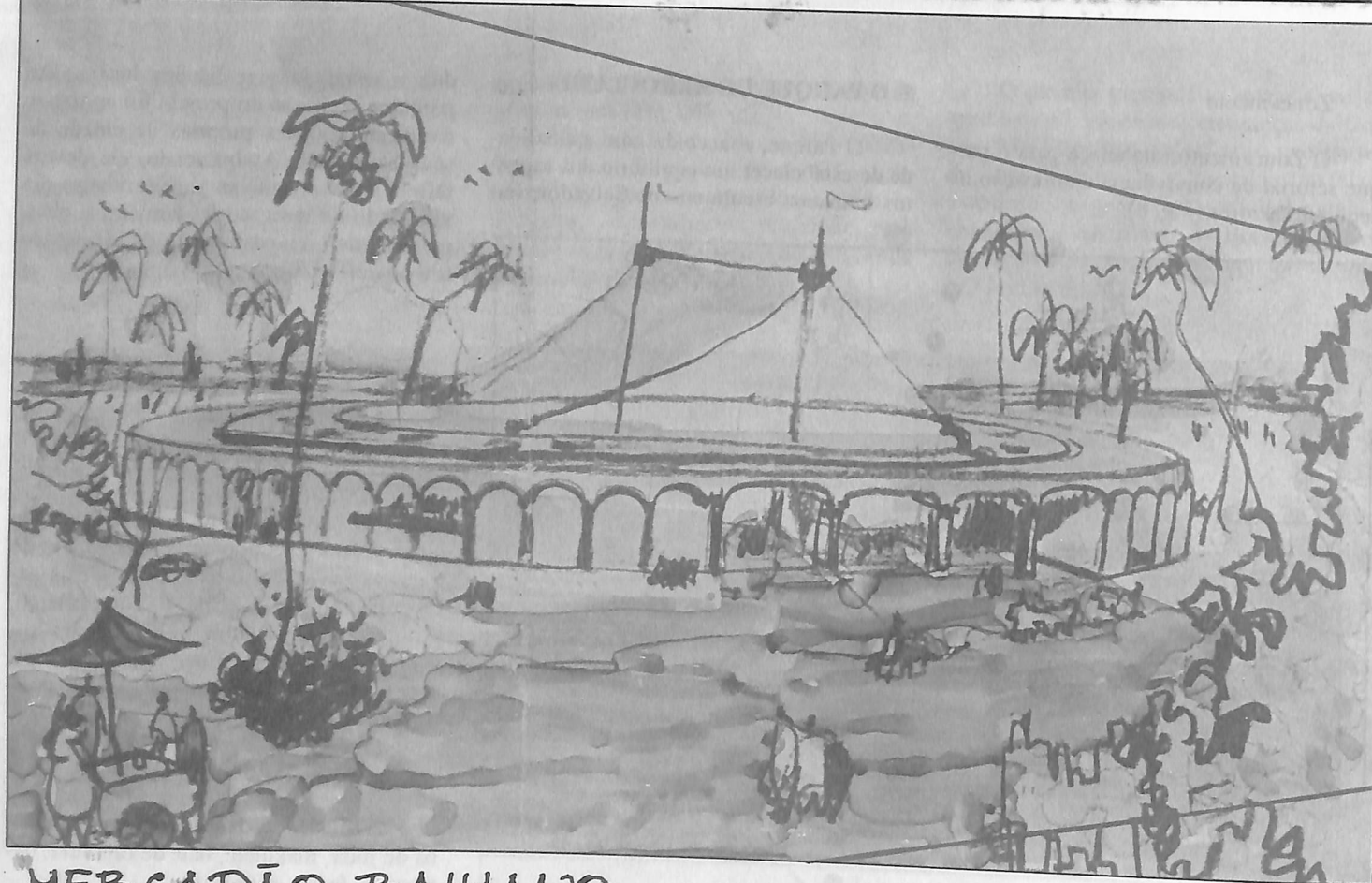
a. Música e dança, abrangendo samba de roda, makulê, balé de capoeira, batucadas, festas e serenatas.

b. Comidas, incluindo todas as especialidades à moda do dendê, côco e pimenta, com destaque para os pratos típicos: carurú, efô, acaçá, acarajé, abará, sarapatel e xinxim, bem como as frigideiras de camarão, bacalhau e as muquecas de peixe, siri-mole, camarão e lagosta, o arroz de auçá, entre outras especialidades da cozinha baiana.

Participam desta ostentação culinária as comidas regionais predominantes no Recôncavo, Sertão, Centro Oeste e Sul do Estado.

c. Bebidas, todas, desde as batidas até as cachaças de rolha, sem esquecer as bebidas nacionais e estrangeiras.

d. Artesanato de couro, madeira, barro, chifre, palha, tecido, metal e plástico e tudo o mais que é negociado nas feiras e mercados típicos da Bahia.



MERCADÃO BAHIANO

e. Exposições de Flores: todo o encanto e variedade da floricultura baiana estará presente em exposições, arranjos, buquês tanto para embelezar o ambiente, quanto para a venda, inclusive mudas, jarros e vasos.

f. Sambão: Espaço coberto (1.500 pessoas) para grandes shows e apresentações populares.

B. Praça Raul Seixas: Espaço da multidão, em homenagem ao "Poeta Maluco Beleza", é constituído por um amplo sítio destinado a programação de grandes eventos. Caracterizados pela pluralidade e heterogeneidade das pessoas que mobiliza e aglomera, admiradores de concertos orquestrais, danças folclóricas, quadrilhas juninas, festivais de música popular e sertaneja, conjuntos de jazz, rock e outros ritmos, permitindo, ainda, pela sua dimensão, a exibição de trios carnavalescos. Tradicionalmente, no local, já é cultivada a prática do aeromodelismo, que será incentivada.

C. Praça Versos e Prosas, denominada Godofredo Filho, com instalações reservadas para pequenos eventos culturais, consagrada ao aprimoramento intelectual e físico, como música, poesia e palestras, dança e cinema, sendo um local próprio à paquera.

D. Praça Cuíca de Santo Amaro, montada em recanto aprazível do Parque, é um espaço reservado aos artistas, pintores, escultores, escritores e artesãos, com instalações para exposições, feiras e um boteco típico da Boemia.

E. Parque das Águas: Considerando o direcionamento do projeto para a área de lazer/animação, o parque das águas, é proposto para suprir as deficiências de instalações deste tipo na cidade de Salvador.

No parque estará instalado, através de uma cuidadosa conceituação ecológica diferenciada dos parques aquáticos convencionais, equipamentos de lazer, piscinas, tobogãs, escorregadeiras e demais equipamentos de animação, com bares, restaurantes, lojas e lanchonetes.

F. O sistema de circulação (ciclovias) e de serviço, percorrendo toda a extensão do Parque, permite uma ampla visão de todas as suas instalações, é ótima via para desfrutar dos passeios de bicicleta e acessos de serviço e infra-estrutura de transporte.

G. As áreas esportivas (quadras polivalentes, handball, parque infantis, escola de skate).

H. Terraços do Atlântico - Espaço destinado a animação e paquera - bares e quiosques de apoio aos esportes de praia

(natação, surf, volei).

I. Áreas verdes - elevações, coqueiral, gramados e jardins de dunas destinados a picnic e contemplações.

J. Viveiros de Mudas: para recomposição paisagística do Parque.

Um parque onde haja efetiva participação da Comunidade

Analisando o perfil sócio-econômico da população de Salvador, verifica-se que o segmento da pobreza é o majoritário, (87%), daí a importância da comunidade.

Ser envolvida na definição e seleção dos trabalhos, democratizando o processo de decisão e colocando a população diante das escolhas.

Para tanto, afim da comunidade soteropolitana participar e colaborar na definição dos equipamentos e de seu funcionamento, o projeto precisa ser apresentado e discutido com os diversos segmentos da sociedade, suas organizações, colegiados, associações, clubes de serviços, grupos ambientalistas/universidades. Também, as consultas específicas ligadas aos interesses dos segmentos envolvidos, deverão ser feitas através de crianças, jovens e adultos, ou sejam, pesquisas e questionários

para avaliar a posição do público. Esta atitude produz dividendos riquíssimos, pois além do aperfeiçoamento do próprio projeto, em termos de detectar falhas ou proposição de novas idéias, ela proporcionará à população tomar consciência dos laços de afetividade que tem ou que deveria ter com o seu espaço de vida cotidiano.

É uma forma eficaz de "assumir" o Parque do Aeroclube, o que trará resultado ponderáveis à sua gestão futura, no que diz respeito à responsabilidade coletiva, em termos de utilização, defesa e preservação desse logradouro.

O sucesso dos espaços públicos urbanos depende de uma série de fatores, normalmente esquecidos, mas responsáveis pelo reduzido hábito da população em frequentar parques, jardins e praças de Salvador. Não se pode levar em consideração apenas a funcionalidade do habitat, o item beleza plástica e os equipamentos que o integram.

Existe uma dimensão "afetiva" que estabelece, de fato, a apropriação e a integração das pessoas aos parques. O ponto principal é que, na resposta a um certo lugar, entram condicionantes emocionais, biológicas, culturais e sociais. Daí porque os espaços tem que evocar uma resposta emocional a partir de vários fatores, envolvendo os sentidos da visão, tato, audição, olfato resgatando nostalgias ou lembranças de cenas e lugares da infância. É importante, portanto a intensidade de sensações e efeitos, os sons, os ruídos, os cheiros, contatos, as vistas, a erupção de cores.

É uma oportunidade para as pessoas se exibirem, flertarem, discutirem, comem, beberem, cantarem, jogarem, viverem os mais variados desejos e fantasias. Aliás, frise-se, Salvador traduz esta peculiaridade: oferecer comida e bebida nas praias, como prática aceita e consolidada.

A marca da identidade - "fator qualidade"

Salvador revela, em quase todas as suas obras públicas, uma singular e lamentável característica: a falta de acabamento. Todos os esforços dos poderes públicos em implantar vias e equipamentos são canalizados para o essencial, ao nível macro, relegando-se para o último plano de prioridades e para as vésperas das inaugurações, o cuidado com o acabamento viário e paisagístico. Tradicionalmente, são realizados arremates de terra, brita e grama, simplesmente improvisados na maquiagem da solenidade e literalmente abando-



nados no dia seguinte. Entretanto, os passeios, os canteiros, os jardins, os contornos bem definidos, a sinalização, são ingredientes essenciais para o perfil urbanístico da cidade e para o orgulho dos seus habitantes.

Em todo o trecho da orla são raros os passeios, os encostamentos, as escadarias, taludes de acessos a praias, os canteiros centrais e arborização bem cuidados, dão sempre a impressão de uma ocupação rural ou "rodoviária", o que aliás foi sua função original. A orla é um dos pontos mais nobres e mais caros à população. Sua beleza é tão eloquente que a intervenção que ora começa a ser realizada tem que se apoiar no fator "qualidade", em termos dessa nova criação humana, ou seja, bela e bem acabada. Um tratamento urbanístico e paisagístico a altura do que a Orla merece será um fator fundamental para ressaltá-la aos olhos de todos e uma marca de identidade para o turismo em todos os níveis. Se ela já é um cartão postal natural, um cuidado exemplar a ser tomado, a nível dos detalhes, reforçará em grande intensidade suas características de símbolo de Salvador.

Alguns elementos para a concretização dessa proposta

Outros elementos adicionais que compõem o perfil de "vida" de um parque são as atividades nas praças, a presença de vendedores populares, brinquedos, árvores e jardins, águas espelhos, quedas e fontes d'água, caminhos naturais, bebedouros, sinalização, estímulos para conversas, obras de arte e entretenimento. A arte pública: murais, fontes, artes cênicas, fazem um lugar mais sedutor.

Pesquisa sobre frequência nos parques, realizada nos Estados Unidos, os três principais itens dos usuários, em termos de necessidade, foram, pela ordem, segurança, satisfazer a fome e os prazeres espirituais. O sentimento de segurança, que não depende exclusivamente de policiamento, é adquirido pela boa urbanização do espaço público e da convivência das pessoas. Segurança é fruto não só de um bom design, mas de informações, transportes coletivos, sanitários disponíveis e bem localizados, saídas, etc. Deve-se, inclusive, contrabalançar, com cuidado, o controle de segurança com a liberdade.

de.

O Parque Aeroclube, recentemente incorporado ao patrimônio do Município de Salvador, além de ser um dos maiores em área disponível (aproximadamente 240.000m²), constitui-se em desafio, porque não conta com a menor tradição de usufruto social. Até a desativação do Aeroclube de Salvador registravam-se apenas atividades ligadas ao aeromodelismo, pesca e surf, na zona da praia.

O desafio é, portanto, como incorporar essa imensa área à vida de Salvador, como aproveitar criteriosamente seus espaços, totalmente desocupados e disponíveis, em função das necessidades da nossa população, suprimindo a falta de opções de lazer e entretenimento.

Constitui dessa forma uma iniciativa inédita no processo histórico de Salvador, exigindo um planejamento apoiado no máximo de imaginação e criatividade.

Estratégia adotada

O ponto de partida; diante da complexidade do desafio, foi adotar uma concepção global para toda a área, viabilizado num Plano de Massa. Os marcos referenciais eram de um lado buscar um equilíbrio do fator econômico, do social, do recreacional e do cultural, e de planejar o Parque para ser desfrutado, em todo seu conjunto, oferecendo um completo agregado dos produtos e serviços (comida, animação cultural, lazer, recreação, esportes, paisagismo, etc. . .). Este planejamento, de uma concepção avançada, visou proporcionar o nascimento de novos espaços e de novos atrativos que efetivamente representassem um salto de qualidade em relação à infra estrutura existente em Salvador. Com uma nova área concentradora de atrações e polarizadora de interesses em larga escala, para a população local, e a ser incluída, necessariamente, nos circuitos de visitas da Cidade, atraindo maiores parcelas da nossa clientela turística.

O zoneamento tomou, como premissa, a organização racional dos espaços, promovendo uma ocupação equilibrada do Parque. Sua inspiração maior, em termos políticos abrangentes, não foi tomar como referência apenas a demanda dos bairros próximos a Boca do Rio, mas de toda a Cidade do Salvador e, através do turismo, da Bahia, do Brasil e do Mundo.

Recomendações

I. Atender proposta dos representantes do Fórum Popular, constante de: transferir, para atual féria, o campo

de futebol da Liga do São Francisco, relocando-o com toda a infra-estrutura, no interior do bairro, próximo ao Sacolão Paes Mendonça, evitando, dessa forma, problemas futuros decorrentes da implantação do Parque;

construir duas passarelas nos limites da área do Parque, sob a Avenida Otávio Mangabeira, para permitir melhor tráfego dos usuários dos equipamentos;

edificar, próximo à praia, no local onde o surf é praticado atualmente, um espaço para a organização de CAMPEONATO DE SURF, com arquibancada para 100 pessoas, e dotada de PALANQUE/TORRE para a organização, sonorização e julgamento;

construir um pequeno enrocamento 50m, distante a 500m da foz do Rio das Pedras, nos baixios existentes para a pesca do xaréu. Nossa idéia é aproveitar essa prainha, resultante do enrocamento e promover passeios com as próprias embarcações desses pescadores (jangadas);

criar um sistema de transporte circular (bondinho, trenzinho), com a finalidade de integrar os demais espaços de turismo e lazer da orla (Centro de Convenções,

Parque da Cidade, Pituaçu, Jardim de Alá, Boca do Rio), com o Parque Aeroclube;

promover estudos alternativos de transporte de massa, a fim de evitar futuros problemas de tráfego, decorrentes da implantação do Parque, principalmente nos fins de semana e feriados.

dar nomes de artistas e pessoas importantes aos demais equipamentos do Parque (Ciclovía, coqueiral, bosque, jardins/terraços, passarelas, ruas, galerias etc);

incentivar proposta de arte visual, exemplo existente na ciclovía “poema da ciclovía”, em placas de humor, posters, arte conceitual, arte efêmera;

dar destaque, na Praça Godofredo Filho, de uma réplica da “Árvore da Vida” para coleta de sugestões aos usuários do Parque;

criar um “JORNAL DO PARQUE”, aproveitando murais existentes na proposta dos parque infantis e no verso colocar painéis renováveis para as crianças, grafiteiros e demais poetas populares;

possibilitar a abertura de novos concursos, semelhantes a esse, a fim de enriquecer a nossa IDÉIA.

Cabe à futura administração do Parque promover a discussão dessa proposta, com todos os segmentos de nossa sociedade, a fim de definir os melhores caminhos para a implantação do Parque.

Esta prática deverá ter, posteriormente, suporte dos órgãos gestores encarregados da participação comunitária e da iniciativa privada. Com certeza, o “Parque de Espera”, como vem sendo denominado, será pitoresco, grandioso e fascinante, com a força de seus Orixás, o amor de gente dessa terra e de seus convidados, os Turistas.

Viabilização Financeira

Considerando-se que uma das premissas básicas da proposta para o desenvolvimento do projeto do Parque Aeroclube foi evidenciar a sua função social, em que o lazer democrático e gratuito atinge todas as classes, torna-se necessário um planejamento de uma estrutura econômica, à ser criada, através de equipamentos comerciais e de serviços, com a participação da iniciativa privada, que permita a garan-

tia de implantação e manutenção do empreendimento.

Estabelecendo-se um conceito básico de que, empregando-se técnicas adequadas e modernas de planejamento de marketing, aumentaram as certezas de um maior sucesso de vendas no desenvolvimento de áreas comerciais, torna-se necessário um estudo profundo dos equipamentos a serem instalados, traçando-se o perfil exato do consumidor - considerando-se a comunidade local e o turista - a fim de se poder alcançar o perfeito dimensionamento e a tipologia dos estabelecimentos projetados.

Acreditamos que tais cuidados refletirão, diretamente na confiança adquirida pelo parceiro empreendedor, na medida exata de que ele tem a certeza de que encontra uma distribuição de lojas equilibradas pela sua área ou atividade que garanta uma convivência sadia e lucrativa, sem sofrer os efeitos de segmentos comerciais predatórios.

Desta maneira, a proposta da viabilização financeira estabelece áreas específicas de atividades comerciais e de lazer definidas fisicamente no projeto, abrangendo toda a sua extensão territorial, com equi-

pamentos comerciais economicamente rentáveis dirigidas a faixa de consumo, tais como restaurantes, bares, lojas, serviços, sorveterias e afins. .

ÁREAS COMERCIAIS

Relação das áreas locais comerciais e de serviços

Mercadão Baiano

Área de locação: 4.900,00m²

Lojas/m ²	Qtde.	Total
12,5	40	500
25	20	500
50	10	500
100	5	500
150	2	300
900	1	900
1700	1	1700
		4900

Atividades - Serviços

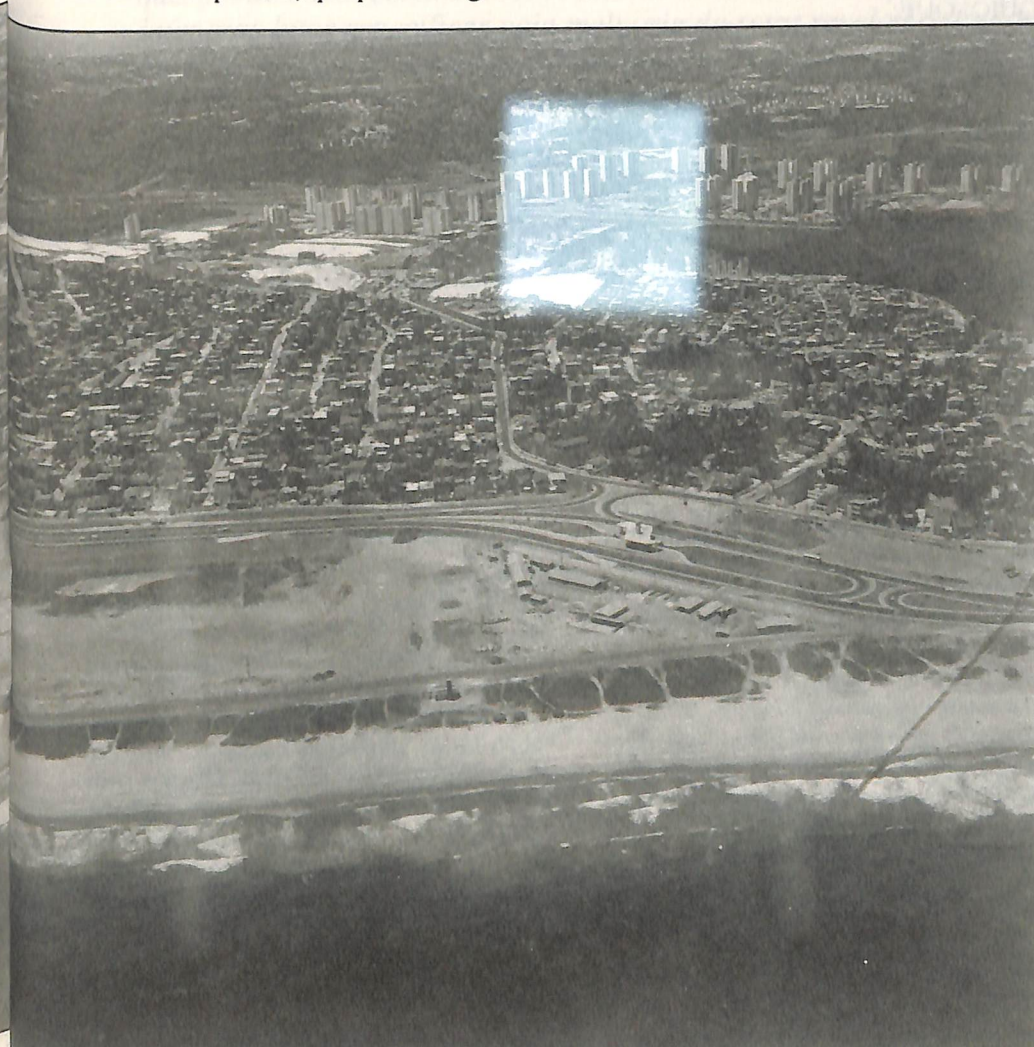
Posto Policial
Telefônica
Posto Médico
Banco
Creche
Bahiatursa
Agência Postal

Atividades - Comércio

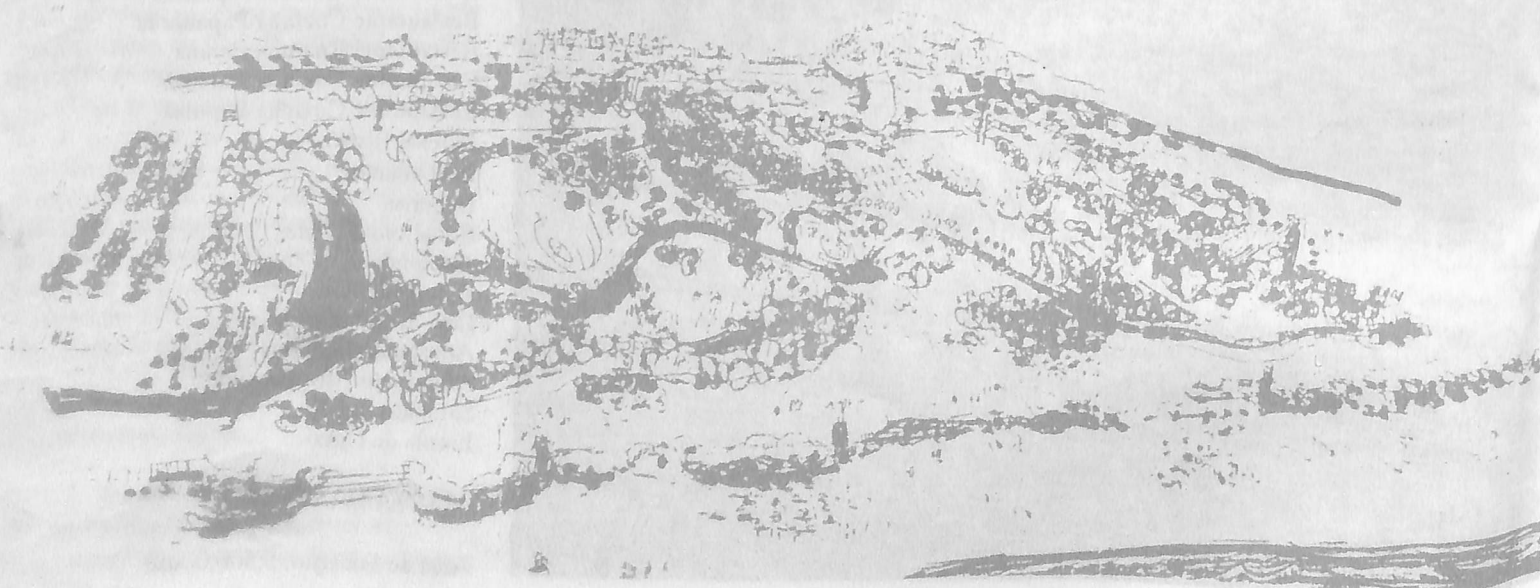
Restaurante Cozinha Chinesa
Restaurante Cozinha Italiana
Restaurante Cozinha Francesa
Restaurante Cozinha Árabe
Restaurante Cozinha Portuguesa
Restaurante Cozinha Japonesa
Restaurante Cozinha Espanhola
Restaurante Cozinha Baiana
Restaurante Cozinha Natural
Restaurante Cozinha Popular
Bares e Bistrôs
Lanchonetes
Docerias
Comércio de Artes
Antiguidade
Galeria de Arte
Loja de Santeiro
Artesanato Indígena
Artesanato Afro Brasileiro
Sambão
Escola de Circo

ALDEIA DAS DUNAS

Área de Locação: 5.500,00m²



Lojas/m2	Qtde.	Total	Lazer e Decoração / Cultura	
25	62	1550	Bolicho	Loja 12,5m ²
50	30	1500	Sinuca	Lojas 25m ²
75	14	1050	Cinema	Lojas 50m ²
100	5	500	Galeria de Arte'	Lojas 75m ²
400	1	400		Lojas 100m ²
250	2	500	Administração no Parque	Lojas 150m2
			Parque das Águas	Lojas 250m2
			Quiosques	Lojas 400m2
			Equipamentos de Atividades na Praia	Lojas 900m2
				Lojas 1700m2
			PRAÇAS DE EVENTOS	Parque das Águas
			Resumo de Quadros de Áreas Locáveis	Equipamentos de Atividades na Praia
			MERCADÃO BAIANO:	
			ALDEIA DAS DUNAS:	URBANIZAÇÃO
			QUIOSQUE:	Praças
			PARQUE DAS ÁGUAS	Acessos
			EQUIPAMENTOS DE ATIVIDADES NA PRAIA:	Passeios
			Estimativa de Recursos	Estacionamentos
			Direito de Concessões	Ciclovias
			Quiosque	Contenção
				Dunas
				Arborização
				Infraestrutura: terraplenagem elétrica esgoto



EDUCAÇÃO E PARTICIPAÇÃO POLÍTICA

Notas Sobre a Educação no Espaço Urbano nos Anos 80

Rogério Cunha de Campos*

Os anos 70 liberaram a sociedade civil da tutela e a sociedade de classes se expressam com nitidez no cenário do drama político nacional. No campo educacional, a trágica herança autoritária transformou a escola em questão de baixa economia. A reconquista da dimensão pública da educação ainda está em curso mas as inúmeras lutas específicas pela melhoria do setor revelou o paradoxo entre o crescimento econômico e os precários ganhos sociais. Acesso, permanência, gestão e melhores serviços são questões mobilizadoras dos movimentos sociais na área. O entrelaçamento entre pais, associações de bairros, professores e outros agentes comunitários dão sustentação a ação desses atores. Em Salvador, uma pesquisa revela momentos marcantes desse processo, destacando a deliberada presença feminina e o acentuado peso das questões étnicas.

Se o ano de 1968 foi um ano que não terminou, para os movimentos sociais no Brasil tudo parecia começar dez anos depois. A década de 80, confirmando este estranho pendor de certos anos e décadas em desrespeitar o calendário, teria seu início para os setores subalternos, ainda nos anos 70, mais provavelmente em 1978. É quando novos personagens entraram em cena e em certo sentido a modificaram substancialmente.

As faces incômodas de favelados, homossexuais, índios, negros e mulheres juntam-se e se superpõem à dos trabalhadores, para formar uma espécie de Exército Brancalione, só que muito maior, poderoso e capaz de obter vitórias. Saindo de um longo período de controle político, de uma sociedade da ordem, em que estes grupos humanos se achavam ausentes da atividade política convencional e de seus

registros documentais, não foram poucos os que tiveram dificuldades em identificar a sociedade civil em carne e osso - talvez um pouco diferente demais do que se costumava apreciar nos compêndios acadêmicos.¹

No campo educacional a situação era ainda mais grave. A área da educação, depois de 1964, foi uma das mais penetradas pelo pensamento tecnocrático, que deixou de considerá-la como questão social para enfocá-la tão somente como item (melhor dizendo, sub-item) do "planejamento" estatal e avaliá-la a partir de critérios econômicos. Não custa lembrar, apenas a título de ilustração, que o pensamento autoritário criou o MOBREAL e Mário Henrique Simonsen, que se destacaria como principal ministro da área econômica em dois governos da década de 70, foi o seu primeiro presidente.

Durante um longo período, se reforçou a tradição de uma escola como aparelho estatal, mas não público. A idéia de educação como coisa pública é recuperada pelos movimentos sociais dessa diversificada sociedade civil que se constitui nos anos 80 no Brasil.

Breve Notícia sobre os Movimentos Sociais por Escola

Uma vasta bibliografia foi produzida no Brasil, nos anos 80, sobre os movimentos sociais por reivindicações as mais diversas. Entretanto, pouco foi produzido, relativamente, sobre os movimentos por educação. Tais movimentos, que ocorrem sobretudo nas áreas metropolitanas das grandes capitais, apresentam importantes traços de unidade, apesar da diversidade econômica, política, social e cultural dos

* Rogério Cunha de Campos é doutor em educação e professor das Faculdades de Educação da UFBA e UNB.

(1) Cf. SADER, Eder. Quando novos personagens entraram em cena. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1988.

espaços urbanos que os contêm. Os movimentos por educação, empreendidos sobretudo a partir da ação de organismos de base local, como associações de moradores, clubes de mães, comunidades religiosas guardam uma estreita, embora complexa relação com outros movimentos que se constituem nos últimos anos em torno das reivindicações por melhorias econômicas e sociais e direitos políticos.

No âmbito da educação escolar, tais mobilizações indicavam a necessidade de mudanças profundas nas políticas públicas, especialmente em relação à escola de 1º grau, onde se exprimia de modo contundente a enorme defasagem entre os êxitos econômicos refletidos nos indicadores macroeconômicos e deterioração das condições coletivas de vida das camadas subalternas. A exclusão social se expressava, no caso da educação, na persistência do analfabetismo, nas altas taxas de evasão de crianças ainda nos primeiros anos da vida escolar, no fenômeno da repetência, entre outros.

Para um melhor entendimento das reivindicações e dos movimentos por escola, ocorridos então, é preciso situá-los no contexto das significativas transformações culturais e políticas experimentadas pela sociedade brasileira, entre as quais a emergência dos movimentos sociais apontados é, hoje, frequentemente subestimada. É relacionada à essa realidade mais geral vivida pelos grupos sociais no Brasil que se disseminam, a partir da segunda metade de década de 70, movimentos reivindicatórios, que percebem as carências urbanas como necessidades coletivas a serem atendidas pelo Estado. O movimento por educação escolar é apenas um deles. As reivindicações no campo da educação escolar enfocam uma multiplicidade de aspectos localizados, e expressam-se através de pleitos isolados, em momentos diversos, de local para local, não apresentam continuidade nem uma linearidade que indique crescimento ou ampliação visível. Os trabalhadores pobres (mas não só eles) reivindicam acesso e permanência na escola. Ao lado desses pleitos, que podem ser considerados "clássicos", quando se trata de educação básica no Brasil, juntam-se a defesa de uma educação de melhor qualidade e propostas de gestão democrática da escola pública. Tais reivindicações se processam simultaneamente para populações diversas. Não se deve esquecer que o acesso, mesmo às séries iniciais da rede pública é diferenciado e, para os que chegam a frequentá-las, a precariedade da rede escolar, a falta de professores, entre outros problemas importantes, coloca de imediato a necessidade de me-



lhorias. E estas são possíveis apenas através de pressões sociais sobre o poder público.

De um modo geral, os movimentos sociais por educação escolar, conduzidos por organizações de base local nas grandes cidades brasileiras nos últimos anos, destacam como principais reivindicações a construção de escolas de 1ª a 4ª série do primeiro grau (antiga escola primária); a ampliação das escolas que já atendem as quatro primeiras séries para que incorporem as quatro últimas séries do primeiro grau; melhorias nas condições materiais dos prédios escolares; ampliação da jornada escolar (não raro limitada a duas, três horas); ampliação do número de vagas, es-

pecialmente nas séries iniciais, implantação do atendimento da escola infantil (pré-escola).

Ao lado dessas reivindicações, que dizem respeito mais diretamente às condições de atendimento físico da rede pública de ensino, acham-se outras, como as de participação dos moradores dos bairros onde se instalam as escolas, na indicação de diretores e outros funcionários; de utilização do espaço físico da escola para atividades culturais e políticas da população; contra a cobrança cotidiana de taxas diversas, reivindicações estas últimas ligadas mais diretamente à defesa do caráter público da Instituição e às responsabilidades do Estado em prover o ensino gratuito.

As reivindicações alinhadas acima representam apenas uma parte, uma espécie de "núcleo duro" das demandas no período. Eram complementadas por outras que se referem às relações cotidianas estabelecidas entre as escolas enquanto equipamento social e o bairro como elemento espacial (econômico social, e político). Assim a "escola do bairro" é invadida pelos problemas vividos pela população aí residente, o que leva a uma série de pleitos específicos. O fundamental é observar o entrelaçamento entre os problemas do cotidiano da população, especialmente os relativos à precariedade ou inexistência de equipamentos coletivos, infraestrutura urbana e serviços públicos essenciais, e aqueles específicos da educação escolar. Desse modo, os movimentos sociais recuperam uma outra dimensão fundamental da escola urbana contemporânea - o seu caráter de **equipamento social**.

Por mais esta razão, a escola está presente nas agendas formuladas pelos agentes sociais, onde ocupa um lugar de importância nas reivindicações sociais dos anos 80.

Garimpando outras dimensões desse entrelaçamento, percebe-se o caráter mediador entre a educação escolar e demandas de outra natureza. Esclarecendo: numa luta por iluminação pública num determinado bairro periférico ou favela, revela-se que sua importância é dada pela necessidade de os estudantes residentes no bairro frequentarem escola noturna; a frequência das crianças pequenas à escola será o motivo principal a unir os sonhos da população de um determinado bairro na luta pela construção de uma pequena ponte, considerada a principal reivindicação da associação de moradores; do mesmo modo o estudante e o professor são sujeitos nas lutas pelo transporte coletivo que os conduz à escola; o trabalhador de turno noturno ao trabalhador-estudante, na medida em que ambos necessitam de transporte noturno e segurança. Em sentido inverso, a conquista da escola nas vilas e favelas é um importante meio para legitimar, aos olhos dos cidadãos e dos poderes públicos, áreas urbanas irregulares como núcleos residenciais estáveis, afastando-se assim a ameaça constante de "despejo".

Deve-se ressaltar, portanto, esse fenômeno chamado aqui de entrelaçamento entre as diversas demandas e movimentos sociais no espaço urbano. É por aí que é possível compreender um decisivo aspecto desses movimentos: na luta pela conquista e melhoria da escola pública, a principal organização é a Associação de Moradores, em princípio um sujeito "externo". São elas que geralmente empreendem as lutas, enquanto associações ligadas às escolas, como as Associações de Pais e Mestres (APMs), na quase totalidade dos casos, vinculam-se a práticas clientelistas. As APMs, salvo exceções muito localizadas, têm se conduzido como órgãos auxiliares da política estatal, envolvidas em ações através das quais as responsabilidades pelo encargos das escolas públicas vêm sendo transferidas, com menor ou maior sucesso, à "comunidade".²

Em projeto elaborado em 1985 para estudo das lutas por escola na Região Metropolitana de Salvador, no período 1975-85,³ apontávamos evidências da ocorrência dos movimentos e sua possível importância para a constituição de uma história



(2) Estes pontos acham-se extensamente desenvolvidos in Campos, Rogério. A luta dos trabalhadores pela escola, São Paulo, Loyola, 1989.

(3) CAMPOS, Rogério. "Documentação e análise dos movimentos por educação escolar pública na Grande Salvador - 1975/85". Salvador, 1985 (mimeo).

da educação na Bahia que contemplasse a presença de novos sujeitos. Essa proposta de investigação desenvolvida em 1986 e 87 por uma equipe da Faculdade de Educação da UFBA, coordenada por Felipe Serpa,⁴ mostrou que foram crescentes as reivindicações e movimentos por escola, no período 1975-85, dirigidos ao poder público, especialmente a nível municipal, influenciando nos diversos planos setoriais de expansão da rede pública de ensino. Especialmente nos três últimos anos estudados é intensa a participação das associações de moradores integrados à FABS - Federação das Associações de Bairro de Salvador e MDF - Movimento de Defesa dos Favelados. O questionamento às políticas públicas se dirige mais particularmente à escola infantil (creches/pré-escola) e escola de 1º grau "nível I" (1ª a 4ª série do primeiro grau).

Em Salvador (como também ocorre em Recife e Belém), as próprias associações criam suas creches e escolas comunitárias, na medida em que o Estado não su-

pre a demanda por estes equipamentos. A existência das escolas comunitárias por sua vez irá desatar pressões sobre as políticas públicas de atendimento educacional e estimular o questionamento da direção imprimida aos currículos voltados às populações subalternas social, étnica e culturalmente distintas da clientela idealizada pelos programas escolares. Outros importantes aspectos do questionamento da ação estatal colocam em xeque a gestão, a qualidade e mesmo o conceito de escola pública, na medida em que constitui uma complexa experiência de escola pública não estatal.

Em relação aos participantes, destaca-se a importante presença das mulheres tanto nas lutas por escola como nas demais lutas urbanas. Em Salvador, é significativo o número de mulheres que compõem as diretorias das associações de moradores. Observa-se igualmente a importância das questões étnicas presentes nas experiências das escolas comunitárias.

Em suma, as escolas comunitárias

condensam aspectos culturais, étnicos, de gênero e classe, ao envolver num projeto de constituição de um espaço cultural autônomo e democrático negros, mulheres, trabalhadores. Além disso, aqui os movimentos por escola estão ligados à intensa luta que os movimentos populares travam pela posse da terra.

Os movimentos sociais por educação, do mesmo modo que os demais, em geral dirigem suas reivindicações ao poder público. A forma de conduzir o processo é objeto de disputas com uma longa tradição clientelista. Nos últimos anos essa maneira de "fazer política" tão arraigada e presente nos movimentos comunitários em Salvador, vem sendo contrastada pela noção de que os bens públicos se constituem em direito (e não em favor), como se observa no seguinte depoimento em que estão presentes as várias dimensões de que tratamos acima:

"Temos a cabeça erguida, a cobrar desse políticos, dessa sociedade, educação de nossos filhos, não é só

educação de mãe, não, é dessa sociedade, pra ela não vir julgar os homens de amanhã. A educação deles depende dessa formação. . . É um direito nosso, é um direito humano, porque são gente, assim como rico gera nove meses, nós, carentes, geramos, com todo carinho e com todo orgulho de ser mãe.

Agora vamos saber valer o direito da mulher independente de posição social e cor. Vamos fazer valer o nosso direito".⁵

Desafio, desafios

Não é possível expor neste espaço todo o desenrolar das mudanças no relacionamento entre os movimentos sociais e o Estado implicadas pela transição política experimentada pelo Brasil na década de 80. É importante perceber que os movimentos sociais passam por problemas de definição política e organizatória, alternam fases de mobilização e desmobilização no período.

Em determinados centros urbanos foi

possível aos sujeitos das pressões sociais conseguir a institucionalização de canais de negociação de demandas com o poder público, sem perda de autonomia das organizações locais, em outros esse processo foi eivado de cooptação e desarticulação, em outros ainda o poder público não reconhece as associações locais como instâncias de negociação coletiva dos problemas urbanos.

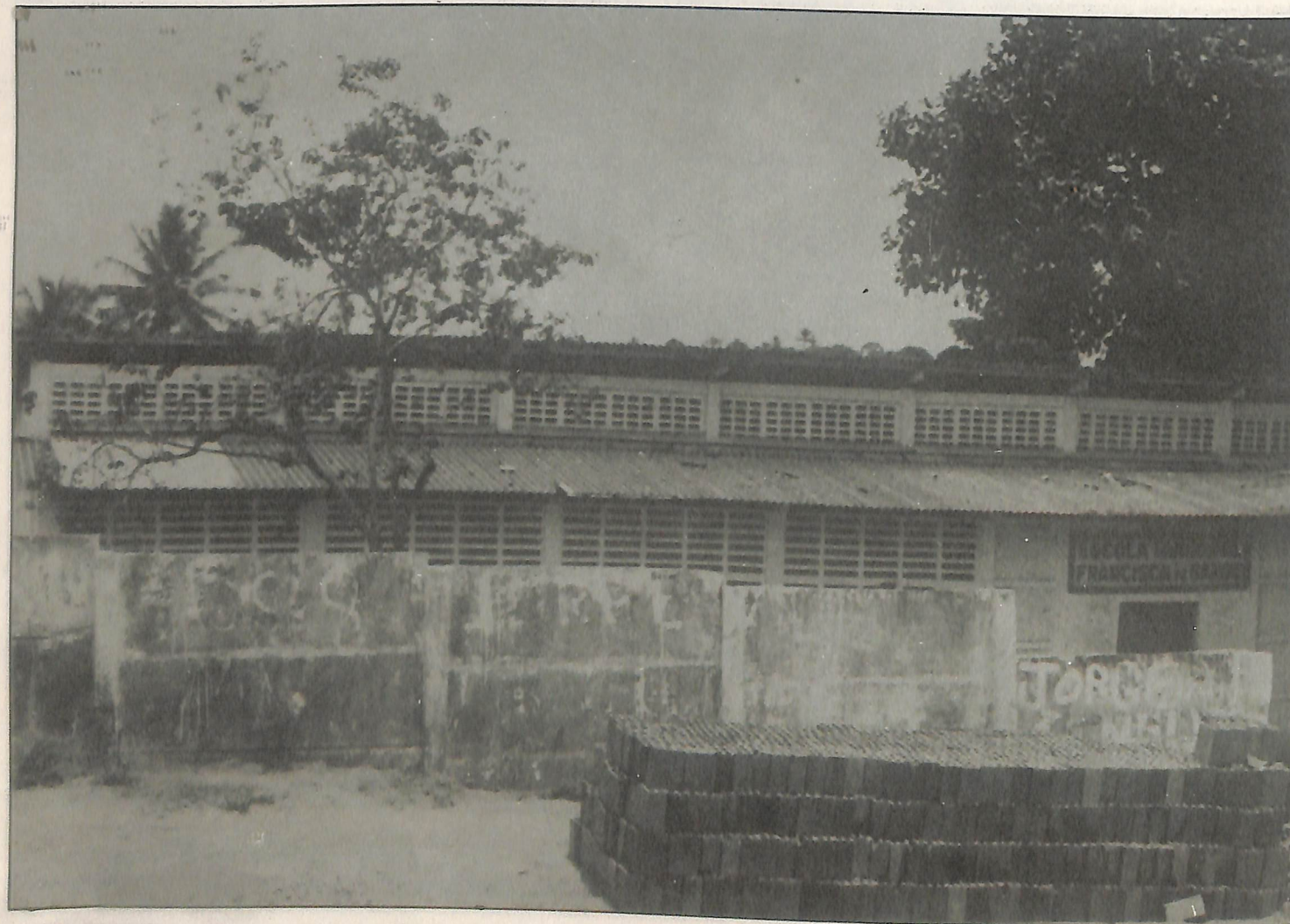
As condições coletivas de vida, contudo, de modo geral, não se modificaram essencialmente nos últimos anos senão se agravaram do ponto de vista material. O trecho seguinte, de um relatório da FABS, de 1985, sobre a Escola de Pau da Lima, poderia ter sido escrito hoje, 7 anos depois, sem perda de substância:

"... Quando vivemos o desemprego, o arrocho salarial, o aumento constante dos preços dos alimentos, do transporte, do remédio, a falta de água, a lama, a violência, a cachaça, os desabamentos, uma Prefeitura e Secretaria de Educação insensíveis às idas e vindas das comissões dos bairros, acreditar que podemos conse-

guir, que devemos sonhar, é o grande desafio. Nosso trabalho, nossa estratégia começa assim, nas reuniões com as professoras, com os pais, com as crianças: é possível, nós vamos, nós podemos, nós devemos conseguir; seja o pagamento do salário, o fazer diferente, uma vida melhor. . ."⁶

O "grande desafio" certamente continua na ordem do dia, ao lado de outros. As lutas por escola inscreveram nos últimos anos a experiência de novos sujeitos, na educação e no espaço urbano, constituíram espaços públicos onde se exerce a cidadania, contribuíram para a transformação de cidadãos em cidadãos. Além disso colocou um outro desafio (este mais específico para o planejamento urbano) ainda não satisfatoriamente equacionado; a inserção da escola na problemática econômica, social e política do espaço urbano, requer a formulação de projetos educacionais em íntima interação com a realidade das populações e dos problemas urbanos locais.

Tudo isso nos sugere a pergunta: a década de 80 já terminou?



(4) Cf. SERPA, Felipe. Documentação e análise dos movimentos por educação escolar pública na Grande Salvador - 1975/85. Salvador, UFBA/INEP 1987 (Relatório de Pesquisa).



(5) Trecho de fala no seminário "A luta das mulheres nos bairros populares de Salvador," maio, 1986. Citado por SERPA, op. cit. p. 56.
(6) Citado por SERPA, op. cit. p. 75.

NOTAS

ÁREA CENTRAL TEM TERMO DE REFERÊNCIA

O Centro do Planejamento Municipal contratou um grupo de consultores para realizar um estudo preliminar sobre a Área

Central da cidade que sirva de referência ao Plano Diretor da Área Central, uma proposta de há muito considerada vital



para o revigoramento deste que é considerado o mais simbólico de todos os recantos desta cidade.

Inúmeros estudos já foram desenvolvidos para o "Centro" da cidade do Salvador, mas o que se tem verificado é que existe uma confusão conceitual entre Centro Histórico e Centro da cidade. Na realidade o conceito de Centro vem sendo revisito com a própria dinâmica da cidade.

O PLANDURB delimitou uma área da cidade que incluía não apenas o Centro antigo mas também zonas que o circunscuem e que detêm determinadas funções ditas culturais, caso da Zona Central. Os estudos conhecidos sobre o Centro de Salvador têm se limitado a refletir sobre o Centro Histórico, enquanto a Zona Central, até pela sua complexidade e interrelação com as demais áreas da cidade, carece de uma reflexão específica, que possa identificar de maneira abrangente os focos dos problemas, suas causas e suas soluções.

O Termo de Referência acena para um plano com enfoques e metodologias diferenciadas das convencionais, pois trata-se de uma área que transforma-se descontroladamente, sem que tenha sido identificada sua real tendência de crescimento.

As causas de degeneração da área central ainda não podem ser claramente definidas, mas o que se constata é a presença nela do Centro Histórico e este é um dos principais focos de problemas de degradação urbana.

Os estudos sobre o Centro Histórico tendem a apresentar uma abordagem isolacionista, diferente daquela preconizada pelo Termo de Referência, que se baseia em visão integrativa, analisando seus rebatimentos tanto sobre o Centro Histórico como sobre a cidade e até sobre a Região Metropolitana.

O que se pretende definir é um feixe de ações objetivas, ágeis e eficazes para que se identifique a verdadeira vocação funcional da área, os mecanismos de incentivo para o seu desenvolvimento e seu novo papel no processo de evolução da cidade, sem perder de vista seu caráter simbólico e seu acervo histórico.

FEIRA LIVRE

Um Mercado Persa Afro-Brasileiro

Ana Lobo*

Jorge Moura* *

Maria Alba Mello* * *

A maior feira da América Latina. Um "mercado persa" afro-brasileiro. Assim é São Joaquim, centro popular semi-atacadista definitivamente incorporado à vida da cidade. Atividades as mais diversas se espelham por entre a "feira" hoje transformada num enorme "Shopping" popular. A estratificação das atividades comerciais confere singularidade ao espaço onde antigos e recentes, atacadistas, varejistas e camelôs se completam numa cadeia hierarquizada e relacionada estreitamente. O crescimento da cidade, a mudança do perfil do consumo, a incorporação de bens industriais e novas formas de contravenção reforçaram a "feira" e trouxeram colorido variado ao espaço que já ganhou as telas e agora foi transformado em objeto de pesquisa.

É estranho se constatar que a Feira de São Joaquim ainda não tenha sido eleita como objeto de estudo dos cientistas das humanidades. Figura tradicional do cenário turístico de Salvador, argumento de trabalhos cinematográficos, vítima de tragédias como o incêndio de 64, ela ainda não ocupou seu devido lugar nas atenções dos estudiosos e administradores desta cidade. É imerecido tal esquecimento! A Feira de São Joaquim tem resistido, há anos, como um centro semi-atacadista com os menores preços da cidade. Possui uma teia de relações econômico-sociais (sempre reconstruídas e moldadas através do tempo e pelos impulsos modernizadores da sociedade global) tão específicas e singulares que a torna única no gênero. Em São Joaquim existem feirantes que aí estão desde a década de 20; filhos de feirantes "criados na Feira", hoje donos de empreendimentos familiares e também an-

tigos empregados atualmente patrões. Além disso há um mundo invisível das atividades clandestinas e marginais, das transgressões e estratégias de convivência e/ou sobrevivência diante das mesmas. Guardadas as devidas proporções e mudando-se os personagens, São Joaquim reedita os antigos mercados persas, muito bem figurado nos roteiros cinematográficos onde se vê desde o flautista das co bras, à venda de escravos, ouro, alimentos, especiarias, artes mágicas etc; São Joaquim é, pois, assim: tem de tudo. O que está exposto é facilmente negociável: hortifrutigranjeiros, animais vivos, carnes e pescados, secos e molhados, industrializados e semi-industrializados, objetos de umbanda, cerâmicas, palhas, flores. Além de serviços de bares e restaurantes, casas lotéricas, pequenas oficinas de reparos gerais etc. O que não está exposto, possui suas próprias formas de comercialização.

O visível em São Joaquim já é um mundo instigante à compreensão dos cientistas sociais, dos planejadores do espaço físico ou quaisquer outros interessados. À entrada principal da Feira, ainda no abrigo dos ônibus urbanos, há o vendedor de "pumada", mercando com megafone as curas milagrosas que pode efetuar. Na enseada, tomada por floristas e barracas de chapa, aglomeram-se também palafitas que abrigam o comércio de pescados. Numa visão panorâmica salta aos olhos a tendência crescente à verticalização desordenada, desfigurando a tipologia local. O desvio da função dos espaços pela ocupação de ambulantes além de dificultar a circulação de veículos cria a necessidade de coberturas para as vias impedindo o insolejamento. Outro fenômeno observável é a proliferação de ruas mortas que vem-se dando no sentido de dentro para fora num movimento natural dos feirantes de fixarem-se em

* Ana Lobo é economista do GEDEM/C.P.M.

** Jorge Moura é arquiteto do GEDEM/C.P.M.

*** Maria Alba Mello é mestra em Ciências Sociais e consultora do CPM.

lugares mais acessíveis aos compradores. A mudança do padrão construtivo, a partir da ampliação da área de diversos boxes, vem gerando uma demanda comprimida dos serviços de infra-estrutura como o fornecimento de energia elétrica e abastecimento de água; aqui se coloca também a atual dificuldade do esgotamento sanitário. Nota-se ainda reminiscências do zoneamento inicial, pela concentração de produtos em determinadas áreas. Os cereais tem uma maior concentração na área nordeste, as cerâmicas exclusivamente na sudeste. Outros produtos são comercializados em toda a área da feira, como os hortifrutis, os industrializados e os serviços de bares e restaurantes. Os animais vivos ocupam uma área reduzida do setor noroeste. O comércio de carnes e pescados tem um ponto de concentração na entrada da Feira, seguindo pela rua do meio em direção ao mercado de carnes, no setor sul, próximo à rua do trilho.

A maior distorção da distribuição espacial está na sua atual divisão em dois espaços: na área original e no canteiro central da Cesta do Povo, sobretudo quando se considera que um canteiro central ja-

mais deveria abrigar este tipo de atividade. Outro componente da paisagem é o cais, ponto de atracação de saveiros, que hoje se encontra parcialmente ocioso. A transformação desta paisagem caótica deve integrar a belíssima vista da baía de Todos os Santos, sem dúvida, um elemento de atratividade a mais.

Do ponto de vista sócio-econômico, as relações presentes são bastantes peculiares. Os comerciantes atacadistas compram mercadorias de várias partes do país e alguns fazem um beneficiamento inicial do produto (como a moagem do milho), armazenam e acondicionam. São o elo principal de ligação da Feira ao universo exterior e o principal sustentáculo para o seu abastecimento. Fornecem aos varejistas, aos ambulantes e a consumidores diretos que desejam e podem comprar no atacado. Têm no seu circuito de compradores, grande parte dos donos de mercearias e feirantes de bairros populares.

Dentre eles existem os que trabalham exclusivamente com cereais; são mais tradicionais, mais antigos e melhores instalados, tanto física quanto comercialmente. São geralmente empresários que lidam

com grande volume de negócios e mercadorias. Funcionam como eixo, amálgama, são quem dão a forma do mercado. Preços, mecanismos de comercialização, qualidade do produto, passam pela determinação destes atacadistas, que não por acaso estão localizados no centro da Feira.

Existe, entretanto, outro tipo de atacadista comerciantes de hortifruti, em condições opostas à dos atacadistas de cereais. Não possuem equipamentos ou instalações, localizam-se na parte externa da Feira - mais precisamente no canteiro central entre as avenidas Jequitiaia e Oscar Pontes - e negociam preferencialmente com os ambulantes.

É digno de se ver a representação, a caricatura. Chegando na rua dos atacadistas de cereais encontra-se a figura do executivo com pasta 007 na mão, roupa de linho, cintos e sapatos combinados, etiquetas de griffes famosas. Passando no canteiro central, junto às imensas pilhas de caixotes de hortifruti, vê-se um empreendimento familiar; marido-mulher e alguns filhos guardando suas mercadorias, fazendo seus negócios e anotando numa caderneta os contratos realizados: seja de

vendas e/ou consignações. O chefe da família sentado num caixote, também possui uma pasta de executivo 007 com muitos papéis, cheques e "dinheiro vivo"; mas de chapéu de feltro, anel de ouro no dedo mínimo, calças de tergal e blusas de poliéster: a caricatura perfeita do pobre enriquecido ou que simplesmente aprendeu a dever.

A grosso modo, pode-se dizer que por conta de especificidades outras, existe uma hierarquia entre os produtos comercializados e por consequência recíproca, entre seus respectivos agentes. Secos e molhados, onde estão incluídos todos os cereais e grãos diversos, são os mais nobres. Atacadistas e varejistas deste ramo são os remediados da Feira. Seus boxes são ampliados, reformados, bastante diferentes do padrão inicial e estão devidamente aparelhados: telefones, escritório do proprietário, caixa-forte, ventiladores, condicionadores de ar, iluminação fluorescente e assim por diante. Neste ramo, uma boa parte dos feirantes associam a condição de atacadista com varejista e aí diversificam seus produtos acrescentando aos secos e molhados, os semi-industrializados, transformando seu estabelecimento numa mercearia.

Essa associação implica para seus agentes, no exercício de todas as formas de comércio. Como atacadistas eles negociam com varejistas e ambulantes de dentro e fora da Feira; como varejistas vendem aos consumidores/clientes diretos. As formas de contrato comercial são as mais diversas: vão desde as tradicionais com notas promissórias ou documentação equivalente até a cessão da mercadoria "fiado" com prestação de contas diárias, passando pela venda comissionada; isto é: o vendedor ganha conforme seu volume de vendas. É evidente que estas formas de contrato mais flexibilizadas se dão mais na ponta da cadeia de intermediação, ou seja; com os ambulantes em situação mais precária.

Outro ramo que vem se destacando nos últimos anos é o de semi-industrializados, principalmente as bombonieres. Os comerciantes deste ramo têm crescido em quantidade e em porte de negócios, a ponto dos feirantes mais antigos (e estabelecidos) dos secos e molhados estarem incorpando estes produtos no varejo e no atacado.

Os varejistas - apenas varejistas - são a categoria típica, feirantes por excelência. Estão em maioria, preferem dedicar-se exclusivamente a um determinado produto e grande parte é abastecida pelos atacadistas locais. Consideram-se os maiores prejudi-



cados pela desordem existente e culpam os ambulantes por isso; mesmo assim não deixam de estabelecer "pontos" para os seus negócios nas diversas áreas da Feira - inclusive na área externa - onde ocupam ambulantes temporários e permanentes, sobretudo os que comercializam hortifruti.

O setor mais caótico de varejistas é o de carnes e pescados. Alguns boxes possuem as mínimas condições de comercialização; mas uma boa parte está em bancas no meio das ruas internas (carnes) ou nas vias de acesso (pescados). São abastecidos tanto por frigoríficos gerais como pelos açougues locais e conformam o aspecto mais repulsivo da Feira. Ocupam a principal via interna, expõem partes espartilhadas de animais - geralmente bois e porcos - algumas ainda com o couro e ali mesmo depositam seus resíduos. Ficam ao lado de outras bancas que vendem produtos diversos, como incenso - queimados continuamente - formando um quadro inusitado. Por pouco não se confunde com rituais da Antiguidade onde se sacrificam animais aos deuses sob incensos e ao som de recitações sagradas, que a balbúrdia da Feira pode bem se assemelhar. Os ambulantes são atualmente os mais requisitados pela clientela de baixa renda não só porque vendem em qualquer quantidade, como os seus produtos são mais acessíveis à escolha. Sem dúvida, estão nas piores condições: de localização, de equipamento, de possibilidades de investimento. Exatamente por isso, são os mais receptivos à mudanças. Ansiam, evidentemente, por melhorias das suas condições de trabalho. A quase totalidade negocia com hortifruti e ocupa tanto as vias internas quanto as áreas externas da Feira. São absolutamente pauperizados e dependem do fornecimen-

to - quase sempre diário - dos atacadistas/varejistas mais estabelecidos. Entretanto, muitos possuem mais de 5 anos de Feira, o que significa a conquista de um "ponto" (local para comercialização).

Outra categoria em crescimento são os prestadores de serviços, particularmente os donos de bares e restaurantes. Estes são responsáveis pelo lazer (bebidas e se- restas), principal forma de socialização dos feirantes. Esta categoria é que mais tem modificado o padrão construtivo da Feira.

Mas, este mundo de todos é ao mesmo tempo um mundo de ninguém. A Feira que hoje é de São Joaquim teve sua trajetória iniciada com a Feira do Sete, assim chamada porque ficava ao lado do sétimo armazém das Docas. Neste começo era uma feira móvel. Os produtos vinham do Recôncavo em saveiros, eram os mais diversos: frutas, farinha, rapadura, cerâmica, artesanatos em geral. A prefeitura, na época, controlava para que não se estabelecesse pontos fixos, mas, com o tempo, foi inevitável. A Feira do Sete transformou-se na de Água de Meninos, cujo crescimento espontâneo marcou a diversidade das instalações. Uma das marcas deste período era a afluência dos turistas, atraídos pelas "especiarias" locais. A proximidade do cais (em plena atividade à época) foi sem dúvida, um estímulo ao crescimento da Feira. A cerâmica de diversas partes do Recôncavo (Maragojipe e Nazaré das Farinhas, entre outras) em cores e formas diversas, testemunhavam a presença africana neste colorido de raças do baiano. Os artesanatos de palha, produtos de umbanda, frutas tropicais compunham o colorido da Feira de Água de Meninos. O filme - A Grande Feira - registra muito bem a época,





embora os velhos feirantes digam que o cineasta escolheu o que havia de pior; alegam que Água de Meninos tinha um lado mais organizado, mais limpo, do pessoal "melhor situado" que o cineasta não mostrou. Mas lá estão os elementos mais populares: o cordel, o contrabando, a atividade sindical associada à política eleitoral etc.

Incendiada em 1964, a Feira de Água de Meninos foi transferida "provisoriamente por 30 anos" segundo documentos oficiais, para a enseada de São Joaquim. Como Termo de Cessão para ocupação da área foi assinado pelas Docas, Prefeitura Municipal e Sindicato dos Feirantes e Ambulantes da Cidade do Salvador, a administração ficou sob a tutela deste último sem que nenhum documento oficial lhe atribuisse essa prerrogativa. Ao longo do tempo, o Sindicato foi perdendo gradativamente o controle que anteriormente exercia, devido a sua incapacidade administrativa, haja visto não ser próprio deste tipo de instituição, gerenciar empreendimento como a Feira de São Joaquim.

Hoje, o problema da gestão ainda está sendo discutido. O Centro do Planeja-

mento Municipal - CPM - que vem desenvolvendo trabalhos junto aos feirantes, levantou diversas vezes esta questão e chegou a formular uma proposta que inclui no seu "Plano de Ação Emergenciais para a Feira de São Joaquim". Em outubro/90, foi montada uma equipe multidisciplinar (com arquitetos, economista, sociólogo e advogada) para elaborar um Programa de Trabalho para a Feira de São Joaquim. A equipe técnica optou por um trabalho articulado com diversos órgãos municipais e em conjunto com os feirantes e associações de categorias. E nestes quase dois anos (out/90 a mar/92) foram inúmeras as

visitas, algumas vistorias de órgãos diversos e dois "Encontros", que juntos reuniram aproximadamente 500 feirantes. Concluiu-se um Plano de Ações Emergenciais cujos exemplares foram distribuídos às entidades e associações de categorias, órgãos municipais e estaduais, e encontra-se na biblioteca do CPM.¹

Há ainda o lado invisível, o mundo submerso das transgressões e suas consequências. Ninguém prova, aliás ninguém mostra, mas todos sabem quem são os la-

drões, os traficantes de drogas, os usuários e agiotas, os corruptos e os corruptores. Todos parecem acreditar que a punição é ineficaz: prendem-se os infratores depois são soltos e aí eles voltam a agir. Assim, optam pela convivência que tanto pode pautar-se na "justiça por conta própria" como na cumplicidade. Este é um lado impenetrável, sobretudo para pessoas "de fora". Na Feira de São Joaquim existe toda a sorte de transgressão social que encontra aí um abrigo, diríamos até, um estímulo. Isso é lógico e imediato: a Feira não está imune (muito ao contrário!) à crise social do desemprego e pauperização que faz explodir aos borbotões o mercado informal. A Feira é o informal já consagrado, admitido e necessário.

Tem-se então, a de São Joaquim, como um grande desafio aos novos administradores e antigos planejadores desta Salvador. O desafio da sua prevenção, do resgate da dignidade do trabalho do feirante, da recuperação da sua função econômica de abastecimento e seu papel turístico enquanto maior Feira Livre da América Latina.

(1) Este Relatório contém os resultados das pesquisas sobre a Feira de São Joaquim, realizadas pelo CPM, a partir das quais foi elaborado este artigo.

C OOPERATIVISMO EDUCACIONAL

Um Programa Nacional de Cooperativas Escolares

Milton Cedraz *

A inadequação pedagógica do ensino público e a distância existente entre o que é transmitido e o que é a realidade exige, sugerem mudanças profundas no sistema de educação formal. A crise por sua vez, inviabiliza a presença das crianças de classe média, sobretudo, na escola particular. A cooperativa de ensino surge como dado de realidade. Associações de bairro, pais e professores viabilizam novo modelo de escola sem as deficiências da rede pública e longe da mercantilização da escola privada. Os cooperados por renda, profissão, espaço, etc, devem integrar um programa nacional apoiado pelo Governo e cujo modelo operacional é aqui apresentado.

1 - Considerações Preliminares

O sistema educacional poderá ser o carro chefe do conjunto de medidas que define o modelo de desenvolvimento econômico. Não se trata apenas de expandir-se a rede de escolas e de universidades, mas de proporcionar-se meios para treinamento de mão-de-obra, com vistas ao desenvolvimento tecnológico.

O ensino, mesmo de primeiro grau, deverá ser pragmático, isto é, dirigido para proporcionar sobrevivência e iniciativa individual, tal como na cultura européia, notadamente no meio rural, onde as pessoas são treinadas desde a tenra idade, para produzir com os meios que dispõem. Para segurar a mão-de-obra no meio rural é necessário que as pessoas saibam produzir bens e serviços, a partir de tecnologias que lhes são transferidas de pais para filhos ou por treinamento escolar.

No ensino brasileiro, especificamente

do Norte e Nordeste, há de se começar pelos monitores, pelos professores que estão, até o momento, sendo treinados para alfabetizar e transmitir conhecimentos humanistas. Não existe um currículo dirigido para coisas práticas, principalmente para incorporação de tecnologias, mesmo das mais rudimentares, seja para produção agrícola das mais incipientes, seja para artesanato e pequenos serviços industriais. Como resultado, prepara-se a mão de obra, em todos os níveis, principalmente na rede escolar, para conhecimentos gerais, sem a preocupação dos conhecimentos mínimos que poderiam representar a auto-sustentação do indivíduo. Os alunos são treinados de forma tal que não resta a eles, após a conclusão ou não dos cursos, estejam no campo, nas pequenas ou grandes cidades, senão procurar empregos sem especialização, via de regra no serviço público. Como resultado tem-se o inchamento das cidades e a favelização das metrópoles brasileiras.

Como decorrência da crise econômica e social do país, agudizada pela inflação e nefastos planos e choques heterodoxos, viu-se a população, e em particular a classe média, em dificuldades para pagar o ensino dos seus filhos face ao achatamento salarial e o crescimento desproporcional das mensalidades escolares. Como decorrência vem surgindo um movimento espontâneo para a criação de Cooperativas Escolares, pelos pais de alunos e mestres.

Com base na realidade já exposta, sugere-se portanto a instituição de um Programa de Cooperativas Escolares com abrangência nacional, o qual é objeto do presente documento.

2 - Concepção e Objetivos do Programa

O PRONACE deverá ter como objetivo não só estabelecer o equilíbrio entre a oferta e a procura de vagas nas escolas privadas e públicas do país mas, principal-

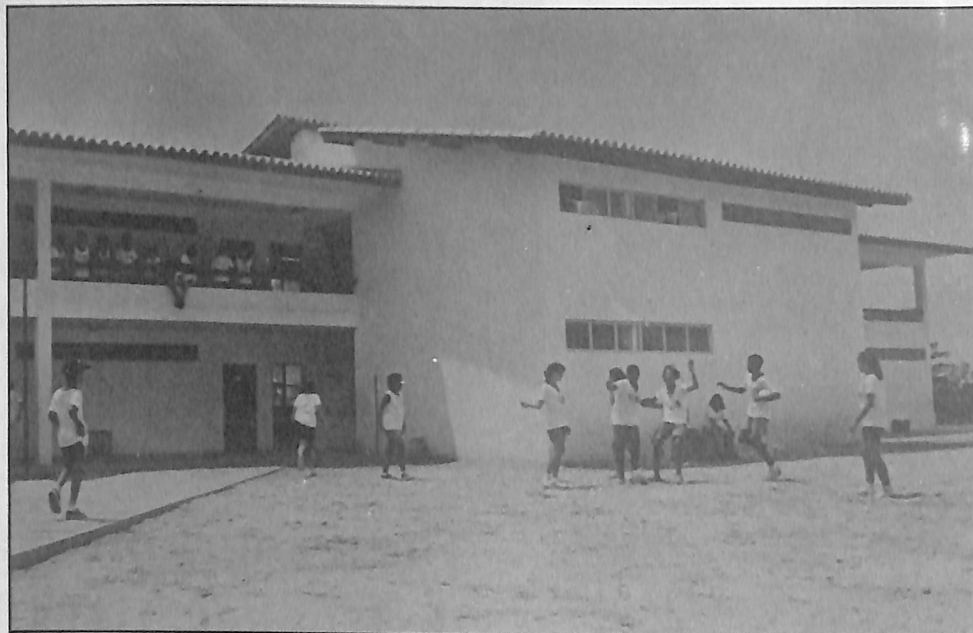
* Milton Cedraz é engenheiro agrônomo e Presidente do Centro do Planejamento Municipal - C.P.M.

mente, proporcionar a elevação do nível de remuneração dos professores, bem como o fortalecimento do movimento cooperativo educacional possibilitando, como consequência, a redução da participação direta do Estado na gestão do ensino do primeiro e segundo grau. Dessa forma, seria criada uma nova alternativa entre o ensino público e o ensino privado com fins lucrativos, já que um e outro vem apresentando deficiência. O primeiro, pela ineficiência cada vez mais acentuada da gestão do sistema e o segundo, pelo crescimento desmensurado das mensalidades e pelas constantes greves ocorridas por divergências entre proprietários e mestres, com grandes prejuízos para os próprios alunos.

As cooperativas educacionais estão surgindo em diversas regiões do país, com modelos distintos e em faixas de rendas diversas. Contudo é na classe média onde o movimento vem ganhando corpo, com muito vigor, como uma reação natural à elevação dos valores das mensalidades escolares, extremamente desproporcionais ao aumento dos salários. É evidente que haverá muito o que aprender pelos próprios cooperados já que um modelo acabado deste tipo de cooperativa ainda não foi testado. É previsível que após algum tempo de pioneirismo empírico que o modelo definitivo emergirá.

De qualquer forma, julga-se que três modelos básicos servirão para a composição de um **Programa Nacional de Cooperativas Escolares**. O primeiro seria de uma Cooperativa Educacional constituída em bairros ou cidades de baixa renda, pelas associações de bairros e/ou de moradores. Esta cooperativa seria constituída como auxiliar ou substituta da escola pública, onde o funcionamento e manutenção desta não seja satisfatório e cuja manifestação, pelos usuários, pode ser reconhecida pelo estado de depredação dos imóveis e equipamentos. O segundo seria de uma Cooperativa constituída pelos pais dos alunos, com ou sem participação dos professores, como cooperados, em bairros de conjuntos residenciais. E o terceiro podendo ser constituído apenas por professores ou por professores e pais de alunos ou somente por pais de alunos, principalmente daqueles de associações profissionais (Banco do Brasil, Petrobrás, etc.) e/ou por associação espontânea de cooperados oriundos da classe média.

É claro que o crescimento e fortalecimento destas cooperativas irá produzir grande impacto no sistema de escolas privadas, com fins lucrativos. Para que as cooperativas organizadas, naturalmente,



por faixa de renda, possam funcionar, torna-se necessário que se estabeleçam premissas para subsídios e financiamento governamentais. Esta alternativa é a Cooperativa Escolar, autogerida pelos interessados, isto é, pais e mestres.

No caso das **Cooperativas de Cooperados de Baixa Renda** a sua constituição por si só, já é difícil, contudo, elas deverão receber um tratamento especial, isto é, os órgãos municipais, estaduais ou federais lhes deveriam transferir os espaços físicos disponíveis mediante comodato ou convênio ou lhes forneceriam materiais de construção de baixo custo, a fundo perdido, e os cooperados, na forma de mutirão, executariam as obras. A operação e manutenção destas escolas deverão receber, também, subsídios na forma dos materiais didáticos necessários ou na forma de recursos financeiros. A Cooperativa deve responsabilizar-se apenas pela gestão das unidades escolares.

As **Cooperativas Educacionais dos Cooperados de Conjuntos Habitacionais** também deverão receber subsídios do setor público para a implantação das unidades escolares, tais como doação de terrenos e/ou espaços físicos dos estados ou municípios, mediante comodato ou convênio e, na falta destes, financiamento da Caixa Econômica Federal para a construção das unidades escolares, e para equipamentos.

Este financiamento seria pago pelos cooperados no prazo máximo de um ano, com recursos do próprio FGTS de cada cooperado, o qual no ato da filiação à Cooperativa autorizaria a realização da transação e cuja exigência básica seria estar cadastrado no FGTS.

O custo médio de uma mensalidade escolar do 1º grau em janeiro/92 situa-se entre US\$ 100.00 (cem dólares) a US\$ 150.00 (cento e cinquenta dólares) o que corresponde a US\$ 1,200.00 a US\$ 1,800.00 (hum mil e duzentos a hum mil e oitocentos dólares) a anuidade. Isto praticamente inviabiliza o uso da escola privada, para o segmento da classe média de conjuntos habitacionais, e até mesmo outros segmentos de classe de renda mais alta. A terceira categoria hipotética de Cooperativas Educacionais seria aquela cujos integrantes estivessem em faixa de renda mais alta. Mesmo esta categoria já vem organizando, espontaneamente, diversas Cooperativas nos centros populacionais de maior porte na Bahia.

Crê-se pois que tal movimento deverá ser estimulado, não só para ir-se de encontro às aspirações populares, configuradas na espontaneidade do movimento de proliferação dessas Cooperativas, como, principalmente, na expectativa de que estas organizações poderão propiciar um crescimento acelerado da oferta de vagas e uma acentuada melhora nos níveis de ensino, já que com uma substancial redução nos custos totais é possível remunerar-se mais adequadamente os professores e como tal proceder-se a uma seleção mais rigorosa.

3 - Modelo Operacional do Programa

O modelo operacional do Programa seria definido pelos Governos Federal, Estadual e Municipal com o concurso das Federações estaduais de Cooperativas escolares ou das Cooperativas Escolares,

onde não houver Federações.

O Governo Federal participaria com recursos próprios e/ou de agências internacionais de financiamento (BIRD, BID, KFW, etc) para subsidiar diretamente através dos estados e/ou municípios, ou através das Cooperativas Educacionais da população de baixa renda, a fundo perdido. A participação, nestes casos, seria através de destinações de terrenos ou imóveis, pelos municípios, estados ou Governo Federal, na forma de convênio ou de comodato, e com material de construção para as edificações, participando as cooperativas apenas com a mão-de-obra dos cooperados.

Estas receberiam ainda os móveis, utensílios e material didático, inteiramente subsidiados. Na maioria dos casos, seria fornecido também o corpo docente pelos Governos estaduais ou municipais. Pode-se prever que na maioria das vezes estas unidades escolares poderão substituir integralmente as escolas públicas, seguramente com melhor desempenho funcional e pedagógico e menor custo operacional.

As Cooperativas Educacionais, para as duas outras categorias já citadas, deveria ser proporcionado o financiamento da Caixa Econômica Federal, sendo que aquelas onde os cooperados fossem da faixa de renda inferior a, por exemplo, 15 salários mínimos, receberiam financiamento equivalente a 100% dos investimentos e ainda poderiam receber subsídios na forma de material didático e/ou equipamentos para laboratórios, oficinas, etc.



As Cooperativas Educacionais cujos cooperados possuam faixa de renda acima de 15 salários mínimos teriam financiamento de 80% dos investimentos, para a construção e equipamento das unidades escolares.

O pagamento destes financiamentos seria viabilizado a partir das subscrições das quotas efetivadas pelos cooperados. As Cooperativas negociariam diretamente com a Caixa Econômica Federal não só o financiamento, cujo pagamento seria efetuado com recursos oriundos das contas individuais do FGTS, de cada cooperado, dentro de limites pré-estabelecidos.

O prazo de carência para o financiamento seria de dois meses e o de amortização de oito meses, com juros de 1% acima de remuneração das contas do FGTS.

4 - Alternativas de Construções Escolares e de Financiamento das Unidades Escolares.

As Cooperativas deveriam optar, inicialmente, por unidades físicas já existentes que lhes seriam cedidas, em comodato, pelo poder público. Na inexistência destes imóveis, as Cooperativas, particularmente as do grupo 2 (conjuntos habitacionais) e do grupo 3 (de classes de renda mais elevadas), deveriam alugar imóveis adequados ou adaptados para tal fim. Na impossibilidade de uma coisa ou outra deveriam então decidir-se pela edificação das unidades escolares.

des escolares.

Em qualquer dos casos, as Cooperativas teriam que, como meta final, partir para construir as suas unidades escolares com projetos adequados às finalidades.

Assim é que se apresenta como uma das melhores alternativas já devidamente comprovadas, o uso de edificações pré-moldadas em argamassa armada, cujos projetos arquitetônicos já foram exaustivamente testados e comprovados pela sua eficácia e economia de manutenção.

O investimento das edificações deste modelo, sem o terreno e terraplanagem é hoje de US\$ 300.00 (trezentos dólares) por metro quadrado, incluindo-se pequena urbanização, reservatório de água e até as luminárias. Dessa forma, em uma unidade escolar pra 800 (oitocentos) alunos, em dois turnos, seriam investidos aproximadamente US\$ 300,000.00 (trezentos mil dólares).

Estes financiamentos serão rateados em quotas partes para cada cooperado e cada quota integralizada daria direito a matrícula de um aluno.

Considerando-se uma escola para cada oitocentos alunos, seriam necessárias protanto 800 (oitocentas) quotas parte no valor de US\$ 375.00 (trezentos e setenta e cinco dólares) para a construção das escolas e mais US\$ 25.00 (vinte e cinco dólares) para aquisição de móveis, equipamentos de oficinas e laboratórios, correspondendo, a preços de janeiro/92, a Cr\$480.000 (quatrocentos e oitenta mil cruzeiros), os quais seriam financiados

pela Caixa Econômica Federal, nas modalidades já sugeridas, para as cooperativas educacionais dos grupos dois e três.

5 - Investimentos Globais Estimados para o Programa

O valor global estimado para o Programa seria de US\$ 640.000.000,00 (seiscientos e quarenta milhões de dólares), correspondendo a Cr\$ 768.000.000.000,00 (setecentos e sessenta e oito bilhões de

6 - Considerações Sobre os Custos Operacionais do Sistema

O valor das mensalidades escolares do setor privado é resultado da junção de três componentes básicos. O primeiro é, como não poderia deixar de ser, aquele que remunera o capital da empresa, seja mobilizado em imóveis (terrenos e construções), ou em equipamentos, e o capital de giro. Estima-se que este componente monte a cerca de 50% dos custos, haja vista que, em geral, estes estabelecimentos

cional elimina da mensalidade escolar o primeiro e último componente citados, restando apenas o custo operacional, que, será o preço da mensalidade escolar. Estima-se que este situa-se no mínimo em 50% (cinquenta por cento) abaixo daqueles praticados hoje no mercado de escolas privadas, podendo, em alguns casos, atingir a 70% (setenta por cento), já que as cooperativas poderão receber subsídios e não pagarão uma série de impostos, inclusive imposto de renda.

As quotas parte das Cooperativas certamente criarão um ativo mercado de transferências pela natural movimentação



cruzeiros) a preços de janeiro de 92. 60% (sessenta por cento) deste valor, ou seja Cr\$ 460 bilhões seriam aplicados a fundo perdido, e o restante financiado pela Caixa Econômica Federal, com retorno ao sistema financeiro, no prazo de um ano, a preços reais e juros de 12% (doze por cento) ao ano. Com estes instrumentos torna-se possível elevar em 1.600.000 (um milhão e seiscentos mil) o número de vagas nas escolas através de uma adição de 2.000 (duas mil) escolas, no prazo de três anos.

estão localizados em área cujo preço por metro quadrado é elevado. O segundo componente é o custo operacional propriamente dito, representado pelos salários e encargos dos administradores, professores e funcionários em geral, além de, evidentemente, água, energia, telefone, material escolar, material de escritório, transporte, alimentação, depreciação e manutenção dos imóveis e equipamentos e demais custos que acometem a qualquer empresa.

O terceiro e último componente é o lucro, natural a qualquer empreendimento lucrativo. O sistema de cooperativa educa-

de saída e entrada de novos alunos, seja pela conclusão dos cursos, seja pela mudança de pais de alunos para outros bairros ou para outras cidades. É possível e até previsível que, em inúmeros casos, as quotas parte venham a se valorizar substancialmente, como decorrência do êxito da gestão da escola, traduzido, naturalmente, pela qualidade do ensino, que lhe angariará prestígio.

CONDUÇÃO URBANA

Nem bem no Céu nem bem na Terra¹

Edla Alcântara Angelim *

Das montarias dos primeiros anos da cidade, as vezes ricamente ajaezadas, negros de aluguel, jumentos, cadeirinhas de arruar, carruagens às berlindas e tálburis, a cidade da Bahia viveu quase 100 anos. De descoberta do país ao século XVII. No caminho da europeização muitas modalidades de condução apareceram, foram esquecidas ou recriadas. No século XIX, as gôndolas foram a grande novidade urbana. Os transportes verticais, como o Elevador Lacerda, os bondes e o lotação puseram a condução no mundo da mecânica. Desde então, parece que a condução urbana parou no tempo. É o que sugere a reflexão do texto.

Andando hoje pelas avenidas de vale e viadutos, raramente nos detemos a pensar como deveria ter sido difícil para as pessoas que não dispunham de animais de transporte, a locomoção nos tempos primários da cidade do Salvador.

As ordenações do Reino, desde o começo da cidade, usavam o cavalo a seu serviço, inicialmente para os escravos, com a condição deles reporem dentro de três meses o animal que morresse.

Para a subida das ladeiras da encosta que dominava o Porto, comunicando a cidade alta com a cidade baixa, os animais eram a grande valia.

Nos sopés das ladeiras da Preguiça, Montanha, Misericórdia e Taboão estacionavam os animais com seus donos, à espera dos fregueses. Pagava-se meia pataca pela subida e pela descida. Os animais atingiam a parte alta das ladeiras, deixavam os fregueses e desciam sozinhos até onde ficavam seus donos. Esse meio de

transporte era usado pela classe média. Os capitalistas e negociantes possuíam suas próprias montarias, muitas vezes ricamente ajaezadas.

Havia, os carregadores de aluguel (geralmente escravos) que, com incrível perícia equilibravam cargas em suas cabeças ou ombros, descendo e subindo ladeiras sem segurá-las. Quanto aos jumentos ou burros, levavam as cargas em dois caixões de cipó ou caixões de cada lado do lombo. Muito procurados eram os jegues aguadeiros, que transportavam em barris águas de fontes ou nascentes saudáveis, para as residências.

O burro paneleiro transportando todo tipo de vasilhame de barro e que, no final do dia, cansado, ia se encostando onde pudesse, fez com que burro paneleiro passasse a ser alcunha dos preguiçosos.

Em Salvador, eram os cangotes dos negros escravos que, desde os primeiros anos de vida, transportavam as cadeiri-

nhas de arruar, que foram usadas inicialmente para subida das ladeiras e custavam dois vinténs da Baixa da Conceição ou da Montanha, até o largo do teatro. Elas eram compostas da cadeira propriamente dita, em várias cores preferencialmente vermelhas ou verdes, de pano ou lona, dentro de uma espécie de guarita, abrindo com sanefas e tendo na frente e atrás dois varais de madeira alcochoados, que eram carregados por dois fortes escravos.

Havia cadeirinhas de verdadeiro luxo dos camaristas, dos negociantes, dos titulares e notadamente dos senhores de engenho. Todos eles tinham suas cadeirinhas próprias, forradas a pano fino (Mongol) com encrustações de ouro e os coxins forrados de seda pura. As sanefas também eram a seda, algumas luxuosamente bordadas. Os carregadores dessa cadeirinhas trajavam luxuosos fardões agaloados, em geral vermelhos ou verdes e usavam chapéus de dois bicos, embora andassem des-

* Pesquisa elaborada por Edla Angelim, socióloga da GERIN/CPM

(1) Pesquisa baseada no texto original do Prof. Mário Tarquínio, na Revista dos Bancos de Salvador Bahia, editada pelo Esporte Jornal Ltda., de maio de 1967 a outubro de 1968.

calços.

Dizem as crônicas que a família de Garcia D'Ávila andava em cadeirinhas de pura seda, forradas de veludo vermelho e coxins de Damasco, o que prova remontarem elas ao ano de 1560. Os poetas da época cantavam suas damas ao vê-las "nessas cadeiras nem bem no céu, nem bem na terra". Eram em número reduzido e nos cangotes dos negros cruzavam as ruas as Sinhás que iam à missa ou em visita a parentes e amigos. Nesse tempo em que o pudor ainda era um símbolo, para a vaidade das Sinhás importava não atravessar a rua a pé.

Conjuntamente às cadeirinhas de aruar trafegavam as **carruagens**. Nos quadros do século XVI existentes na Igreja da Graça, já as carruagens se fazem presentes. Durante longo tempo apenas existiram as particulares, de linha irrepreensível. Os cocheiros ou boleiros trajavam usualmente sobrecasaca e chapéu de pelo não deixando de se apresentar de luvas brancas e flores de laranjeira na lapela quando se tratava de casamento, bem como de crepe no chapéu, quando em atos fúnebres.

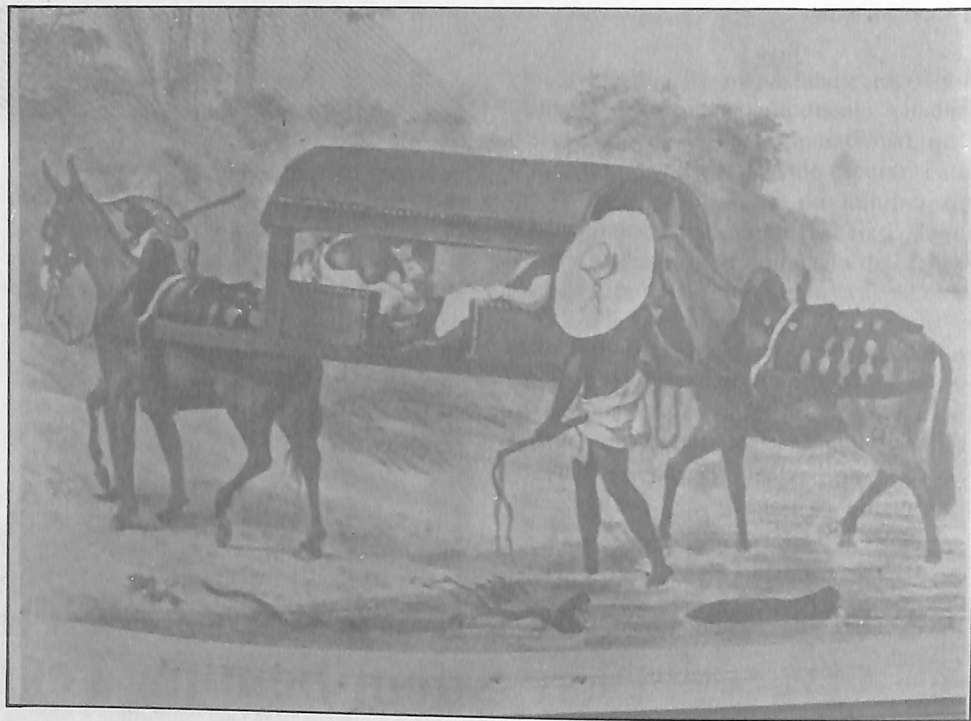
Os enterros naquele tempo eram imponentes se fossem de gente rica. Carros altos de cobertura em cúpula, anjos e lavoures de ouro, boléia festonada de pano fino, cocheiro a caráter, com chapéu de dois bicos, almares no peito, mangas de canhão e luvas pretas. Por toda parte penachos e seis fitas pretas atadas às alças do caixão e seguras por seis batedores ladeando o carro que era puxado por seis cavalos pretos ajacizados com redes da mesma cor que iam quase até as patas e plumas choronas compondo os cabeçotes. Na frente, solene e compenetrado, um palafreineiro. O carro andava vagorosamente parando a cada volta das rodas e seguido de grande préstito de caleches.

A partir de 1600 já se fala em **liteira**, mais usada no interior principalmente para a condução de enfermos.

A **padiola**, constituída por um estrado suspenso em ombros de dois ou quatro homens era uma variante do palanquim, que era coberto e ladeado de pano-lona e usado principalmente pela polícia. Quando aparecia causava pavor porque recolhia os desocupados.

A **tumba de banguê** foi o "aleijão dos transportes". Usado entre os escravos, improvisado com uma caixa e um caibro, era o coche dos africanos. Daí a chacota dos moleques, no refrão:

Nego gegê quando morre
Vai na **tumba de banguê**
Os parentes vão dizendo
Aribu tem qui cumê.



As **zorras** eram constituídas de uma grande forquilha de madeira, puxada por burro e se destinavam particularmente ao transporte de blocos de pedra e toros de árvores.

As **traquitandas** constituíam uma espécie de coche ou berlinda, a tração animal do século XVII, usadas pelos homens de recurso, principalmente pelos médicos. As **traquitandas** eram providas de quatro rodas de madeira, com grossos e pesados eixos que faziam grande ruído quando deslizavam sobre o calçamento de pedras irregulares como no Pelourinho. Eram puxadas por cavalos de puro sangue e algumas chegavam a ser elegantes.

As **carroças** que ainda aparecem episodicamente como nas Festas do Bonfim, eram da maior importância para as "mudanças" e só a partir de 1968 deixaram de trafegar nas ruas centrais por conta de ato municipal. Eram guiadas por carroceiros que, distorcidamente, eram considerados grosseiros e de baixo prestígio social, tanto que os pais exortavam os filhos: "Se não estudar vai virar carroceiro". Havia as **carroças do desinfetório** - incumbidas de levar para o Isolamento os doentes contagiosos, as do lixo, as **carrocinhas dos cães vadios**, etc.

Europeizando-se cada vez mais, Salvador foi aos poucos ostentando custosas **berlindas, vitórias, tîlburis e caleches**.

Por mar, os **saveiros** não eram apenas os principais veículos de abastecimento de cidade. Serviam internamente para a travessia do Dique, enquanto as **canoas** da Ribeira ligavam a península aos subúrbios

como São Tomé de Paripe, local de veraneio elegante.

Só depois de 1862 os baianos conheceram as **gôndolas**. Tinham uma ligeira semelhança com os primeiros ônibus de tração animal. Muito altas, esquisitas, balançando muito, puxadas por dois ou quatro animais num dos quais ia montado o cocheiro, pela sua semelhança com uma "mala posta" tinham o apelido de **maxambombas**. Andavam sempre super lotadas e iam do Comércio ao Bonfim. O humorismo popular ridicularizava-as:

"Subi na torre
Para comer pitomba
Jogando os caroços
Na **maxambomba**

Ande depressa
Senhor condutor
Isto é **maxambomba**
Não é vapor".

Em 1865, na cidade de Boston nos Estados Unidos, foi lançado ao tráfego novo veículo correndo sobre trilhos de ferro - o bonde.

Chegando a notícia à Bahia, o empreendedor Rafael Ariani logo se interessou pelo invento e viajou a fim de adquirir material necessário para instalar aqui o novo sistema. Salvador foi assim a segunda cidade do mundo a utilizar o novo veículo. Entravando o progresso porém, o Presidente da Província em face do parecer do Engenheiro Chefe das Obras Públicas, embargou a solicitação do seu funcionamento sob a alegação de "veículo muito perigoso e arriscado". A opinião pública entretanto se manifestou favorável à idéia

e fez veementes protestos contra a negativa, levando-os a reavaliar o assunto. Passaram então a trafegar os **Americanos** como os apelidou o povo.

Os bondes eram fechados dos dois lados à semelhança dos vagões das estradas de ferro, com duas filas de bancos laterais e duas plataformas, fazendo-se a tração por meio de dois burros e algumas vezes por quatro, para a subida das ladeiras. Era guiado por um cocheiro que usava uma corneta para alertar os pedestres. Havia também o caixeiro de bonde que usava um apito para fazer parar ou andar o bonde e bolsa a tiracolo para guardar a cobrança. Vez por outra aparecia um fiscal que conferia os passageiros contando-os e verificando os bilhetes da passagem.

Com os bondes surgiram os bagageiros para cargas leves e as pranchas para as pesadas e que, nas noites tropicais, serviam para passeios e serenatas ao luar.

Concedido o privilégio para a construção sobre a encosta ocidental da cidade de linhas de comunicação para passageiros e cargas, surgiu a Companhia de Transportes Urbanos que tinha na entrada da rua da Graça sua estação e cocheira para os animais. A descida da Ladeira da Graça no trecho que vai dar no Jardim Brasil era

feita por um pequeno plano inclinado. Quando um bonde descia outro subia depois de desatrelados os animais que, conduzidos pelos cocheiros, iam retomá-los em cima ou embaixo.

Para o Rio Vermelho havia estrada de ferro com dois traçados: um do Campo Grande passando pelo Garcia, Gantois, Pedra da Marca e Alto do Papagaio para o qual dois Arcos foram construídos; o outro que passava pelo Dique indo até o Largo da Mariquita.

Para o Bonfim durante algum tempo funcionaram duas locomotivas rebocando carros para passageiros. Eram movidas a vapor e chamavam-se **Joly e Catita**. Durante uma das festas do Bonfim uma delas matou um inglês e a massa popular revoltada arrebentou a máquina o que levou à suspensão do serviço.

Em 1871 um original locomóvel, semelhante a um compressor, provido com quatro rodas de borracha vulcanizada foi apelidado de **Borracha do Rocha** em referência ao seu proprietário, Dr. Antonio Rocha. A **Borracha** rebocava um carro para passageiros e mesmo completamente lotado subia facilmente a ladeira da Conceição da Praia. O povo improvisou uma quadrinha colocando-o em desafio ao Ele-

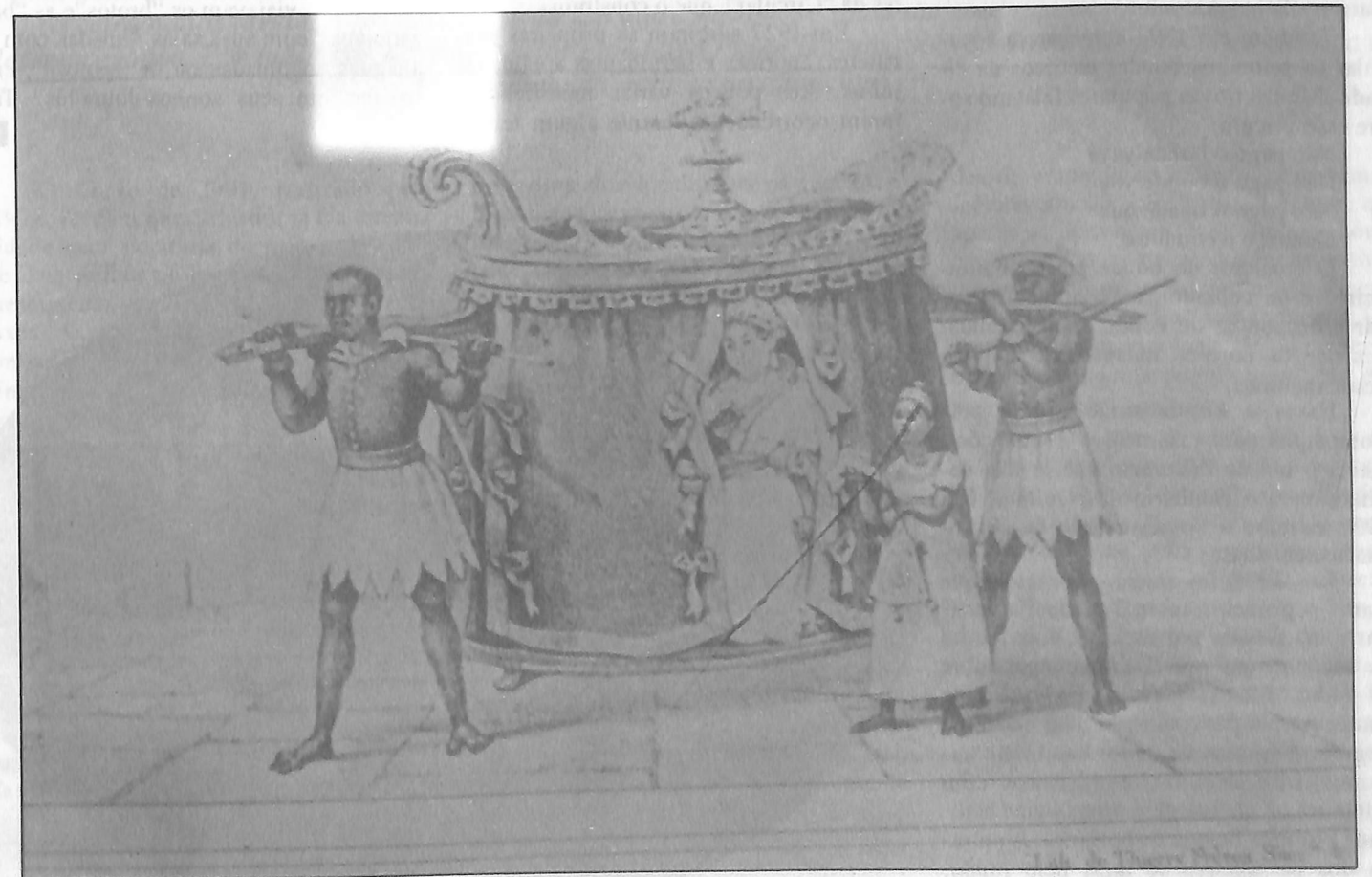
vador Lacerda apelidada de **Parafuso**.

"Havemos de ver dos dois
O que aperta ou afrocha
Do Lacerda o **Parafuso**
Ou a **Borracha do Rocha**".

O **Parafuso do Lacerda** foi o primeiro elevador das Américas. Inaugurado em 1871 no dia da Festa da Conceição, construído pelos irmãos Augusto e Antonio Lacerda era movido de início por compressão hidráulica, constituindo-se de torre dupla em pedra e cal com 63 m2. As portas de cima abriam-se em guilhotina e as de baixo corriam sobre trilhos. A iluminação se fazia por duas grossas velas de cêra e os camarins subiam e desciam puxados por correntes de ferro mergulhadas em tanque contendo óleo de peixe.

Outra obra de iniciativa dos Irmãos Lacerda foi o **Elevador do Taboão** que também tinha dois camarins. Enquanto um se destinava ao transporte de passageiros, o outro transportava as carroças com suas respectivas cargas, nas subidas, enquanto os animais desatrelados iam esperá-las na parte superior.

Em agosto de 1897 a Companhia Linha Circular de Carris arrematou em hasta pública os elevadores com todos os bens, direitos e concessões pertencentes aos La-



cerda reduzidos à extrema penúria por conta dos prejuízos com os serviços que exploravam.

Em 1887 o Engenheiro Ramos de Queiroz, animado com os progressos da viação urbana se propôs explorar outras zonas da cidade com bondes menores adaptáveis às nossas ruas estreitas que o povo logo apelidou de **caixinhas de fósforo**. Objetivando a apresentação dos seus projetos, convidou engenheiros capitalistas e negociantes para uma reunião presidida pelo imperador D. Pedro II.

O arrojo de Ramos de Queiroz motivou séria rivalidade entre as Companhias "Veículos Econômicos" de Joaquim "Malcriado" e a "Circular". Na Praça dos Marinheiros (Penha), sendo-lhe negada a permissão para passar com seus bondes em demanda à cidade, Ramos de Queiroz com uma turma de operários por ele dirigida, durante a noite, cortou a linha adversária e a substituiu pela sua. A musa popular não dormiu:

Joaquim Malcriado

No Bonfim come galinha

Mas o Ramos de Queiroz

Aproveita e corta a linha.

A partir de 1897 iniciou-se a construção do **Elevador do Pilar** ligando a zona dos libertos, reduto de Luíza Mahim, à Cruz do Pascoal e aristocráticos bairros do Carmo e Santo Antonio.

Também em 1897 começaram a circular os primeiros bondes elétricos da cidade. Muitas trovas populares falavam sobre esse veículo:

Não pago o bonde yayá

Não pago o bonde yoyô

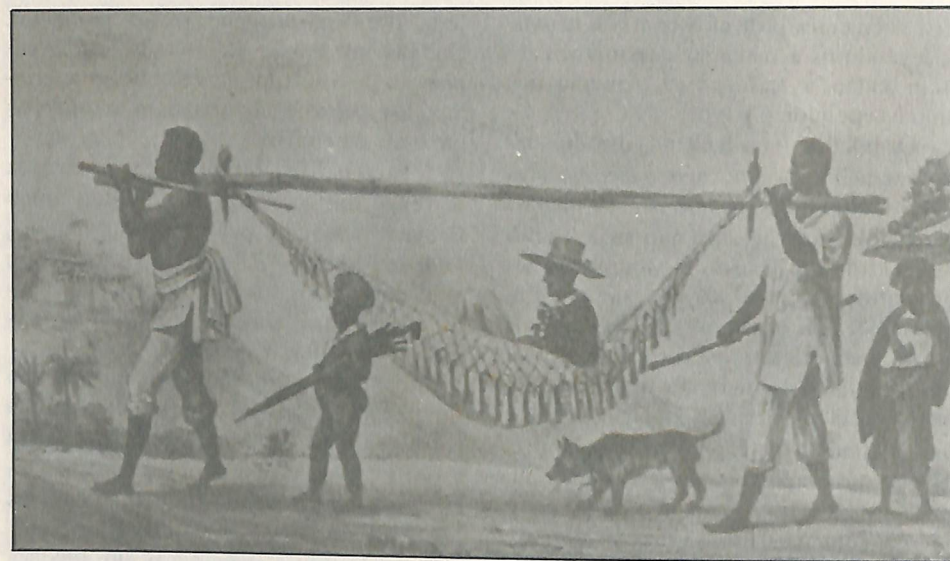
Não pago o bonde que

Conheço o condutor.

O condutor do bonde era o "motorneiro" e ou cobrador, o "condutor". Pongar e despongar de bonde eram habilidades que os homens tratavam de adquirir desde meninos.

Havia o **bonde salão** cedido pela Companhia para casamentos e recepções. Havia o **bonde funerário** que levava defuntos para o cemitério das Quintas. Em 1938 estreou o **Sossega Leão** de poltronas acolchoadas.

Em 1901 foi trazido por Henrique Lanat o primeiro automóvel da Bahia. O carro era freiado por meio de dois blocos de madeira que agiam diretamente sobre as rodas. Movimentava-se por meio de uma corrente passando por duas rodas de engrenagem, uma no motor e outra na tração. Tinha dois faróis dianteiros com lâmpadas de querosene e uma buzina acionada por uma bexiga de borracha. A entrada dos passageiros se fazia pelo fundo, pois do lado só existia a portinhola do mo-



torista. Seu proprietário se via atrapalhado com o pavor do povo, que assim que ouvia o barulho do carro corria a se abrigar no interior das casas.

O segundo carro, do Engenheiro Jerônimo Lima, era vermelho e de difícil controle. Subia nos passeios e derrubava postes, mas nunca atropelou ninguém porque os pedestres corriam espavoridos a lhe dar passagem.

De 1907 é o Plano Inclinado Gonçalves que recebeu o nome de um dos diretores da "Circular", que o construiu.

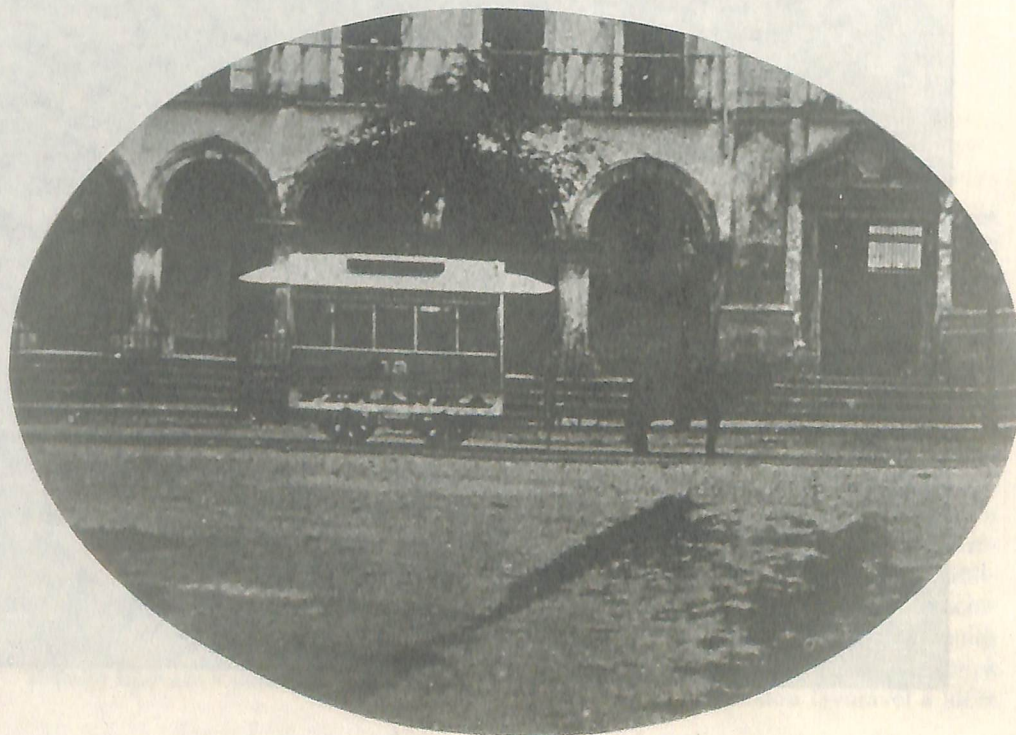
Em 1927 surgiram as primeiras **marinetes**, enormes e barulhentas apelidadas **jahus**. Aos poucos várias modificações foram ocorrendo e durante algum tempo

circularam na cidade esquisitos **papafilas**.

Ligando o centro aos bairros populares da Cidade Alta, como Liberdade, Retiro, Brotas, etc, os ônibus faziam terminais em abrigo de madeira na Ajuda, algum tempo depois substituído pelo Terminal da Sé.

Nos "anos dourados", época de Cadillac e "rabos de peixe", surgem os incipientes carros nacionais.

Nos **lotações**, espécie de micro-ônibus sem lugar em pé, por isso com tarifas mais caras, viajavam os "brotos" e as "balzaquianas" com suas saias armadas com as anáguas engomadas ou de "cancan", em baladas em seus sonhos-dourados? Talvez...



U

RBANISMO

Salvador: A Urgência de um Novo Plano Diretor

Armando Avena Filho*

Com mais de 2 milhões de habitantes, Salvador é a terceira mais populosa cidade do país. Mas é também a terceira maior favela. À precariedade da estrutura urbana se soma um contingente de mais de 300 mil desempregados. Por tudo isso, deve se pensar num novo Plano Diretor, sobretudo no momento de mudança do comando político do município.

O Censo de 1991, realizado pelo IBGE, revelou que Salvador já é a terceira cidade mais populosa do país, com cerca de dois milhões e cem mil habitantes. O crescimento populacional é fruto das altas taxas de crescimento demográfico, que embora apresentem tendência decrescente, ainda situam-se em patamares expressivos, e, principalmente, do contingente de migrantes que se dirigem à cidade, estimado em cerca de dez mil pessoas/mês, a maioria proveniente do interior do Estado.

O expressivo fluxo migratório é um reflexo do contraditório modelo de crescimento da base econômica do Estado, que tem a cidade do Salvador como centro polarizador e convergente de toda atividade produtiva. Nos últimos trinta anos a Bahia modificou radicalmente seu perfil econômico e, com a implantação do Centro Industrial de Aratu, do Pólo Petroquímico de Camaçari e da Metalurgia do Cobre, em-

preendimentos localizados na região metropolitana, tornou-se um Estado industrial com cerca de 30% do seu PIB gerado por este setor.

O dinamismo do setor industrial agiu como uma espécie de grande imã para as populações do interior que, atraídas pelo novo Eldorado, afluíram em massa para a RMS, em busca de emprego e de melhores condições de vida. Ocorreu, porém, que o parque industrial implantado no entorno da capital baiana, tinha como principal característica o uso de tecnologia de ponta e era formado por empresas intensivas em capital que utilizavam fundamentalmente mão-de-obra especializada.

Desse modo os fluxos migratórios que se dirigiam a Camaçari e Simões Filho, municípios onde estavam localizadas as indústrias, eram geralmente formados por contingentes de mão-de-obra desqualificada, que não encontrando oportuni-

des de emprego na indústria, dirigiam-se inevitavelmente a Salvador. A cidade, que apesar de apresentar dinamismo econômico, motivado pelos efeitos germinativos do novo parque industrial, especialmente no âmbito do comércio e dos serviços, tornou-se, porém, incapaz de absorver o enorme contingente populacional que diariamente batia à sua porta.

Salvador não apresenta sinais de decadência econômica pelo contrário, apesar da crise é possível perceber dinamicidade na sua economia. Nos últimos vinte anos o município e sua sede aumentaram consideravelmente a base produtiva, especialmente no setor terciário e na área das indústrias de pequeno e médio porte. As atividades comerciais, financeiras e de construção civil tiveram um enorme impulso e ao contrário do que se apregoa, muitos dos efeitos germinativos do Pólo Petroquímico se realizaram na cidade. A

* Armando Avena é economista, prof. da UFBA, e especialista em Política Econômica pela CEPAL.



prova disso está na manutenção da delegacia fiscal de Salvador como principal pólo de arrecadação de impostos do estado, superando inclusive a região que abriga as empresas petroquímicas. A suposição de que Salvador se transformaria numa cidade dormitório decadente economicamente, não encontrou sustentação na realidade mesmo porque, os salários pagos pelas empresas de Camaçari são gastos na aprazível cidade dormitório. É verdade que os impostos das empresas petroquímicas se realizem fora de Salvador e que a cidade se vê obrigada a fornecer um suporte de infra-estrutura urbana para uma população que trabalha fora de seus limites, no entanto, tal fato não adquire maior importância uma vez que a massa salarial gerada no Pólo é gasta na cidade, dinamizando o comércio, os serviços e demais atividades, mantendo em níveis satisfatórios o potencial de arrecadação.

A dinamicidade de Salvador não foi suficiente, porém, para viabilizar emprego à sua crescente população e ainda absorver os contingentes migratórios. Afinal, seu crescimento econômico acompanhou o caráter concentrador e excludente que caracteriza a economia brasileira além do que, a

recessão, que já dura quase uma década, limitou um maior avanço nessa área.

O grave, no entanto, é que o crescimento populacional e o aumento da base produtiva, não vieram acompanhados de uma ampliação adequada da estrutura urbana da cidade pelo contrário, o que se viu foi um processo contínuo de degradação da rede de serviços existente. Assim, Salvador se transformou na terceira maior favela do país, com a deterioração generalizada das condições de vida de sua população, e as estatísticas demonstram isso de forma inexorável:

- no setor educacional, pelo menos 800 mil pessoas, quase 40% da população não sabem ler nem escrever e são milhares as crianças em idade escolar que passam o dia perambulando pela cidade;
- a limpeza urbana é inadequada, das quatro mil toneladas de lixo produzidas diariamente, apenas 2,5 mil são recolhidas com regularidade;
- apenas 15% da população são servidas por rede de esgoto apropriada, resultando em graves problemas de saúde pública e nas altas taxas de mortalidade infantil;

setores prioritários e definindo metas em prol de um objetivo previamente definido. Isso evita que as decisões sejam tomadas de forma casuística e impede aventuras, que resultam em obras inacabadas e em pedaços de concreto espalhados pela cidade.

Salvador precisa, portanto, de um novo plano diretor. O atual plano, que perderá sua vigência no final de 1992, embora tenha se constituído numa importante contribuição ao planejamento da cidade está ultrapassado, não só em função do acelerado processo de urbanização e das enormes modificações que ocorreram no

perfil econômico e espacial da cidade, mas também em decorrência de uma nova postura da sociedade, que não aceita mais as propostas tecnocráticas unilaterais e exige participação no processo de tomada de decisões.

A elaboração do novo Plano Diretor deve ser prioritária para a nova administração municipal. Tal plano deve naturalmente aproveitar as contribuições técnicas disponíveis, mas é fundamental que sua elaboração seja feita sob uma nova perspectiva, que procure articular harmonicamente a visão físico-territorial e os aspectos sócio-econômicos e, acima de tudo,

que elimine o caráter tecnocrático dos planos anteriores de modo a estabelecer como premissa maior um planejamento participativo.

Antes de mais nada, porém, é necessário que qualquer perspectiva de planejamento assimile a idéia de que a função primeira da administração municipal é por em ordem a cidade, fazendo funcionar adequadamente os serviços existentes. A limpeza, o transporte urbano, a conservação das ruas, o cumprimento rigoroso da lei de uso do solo, são ações prioritárias. Salvador é uma cidade terciária, uma cidade de serviços, semelhante ao Rio de Ja-

- a criminalidade aumenta de modo assustador e a cidade já responde por mais de 40% das ocorrências policiais do Estado;
- o sistema de transporte é caótico sendo Salvador a única das grandes cidades brasileiras que ainda não possui transporte de massa;
- mais de 50% da população da cidade moram em invasões, e o problema das encostas ainda põe em perigo a vida de milhares de pessoas.

Se agregarmos a tudo isso os efeitos do processo recessivo que atinge a economia brasileira e que paralisou o dinamismo dos setores responsáveis pela atividade econômica na cidade, o quadro estará completo. Tal processo gerou um contingente de 300 mil desempregados e fez com que grande parcela da população fosse buscar no mercado informal sua sobrevivência, transformando Salvador na metrópole dos camelôs.

Reverter esse quadro desolador é o grande desafio a ser enfrentado pela nova administração municipal, que toma posse em janeiro de 1993. Para isso se faz indispensável estabelecer uma espécie de imagem-objetivo da cidade, determinando os





neiro, sendo assim é indispensável que a sua infra-estrutura urbana funcione adequadamente, de modo a dar suporte ao turismo, ao comércio, ao lazer, etc.

Fazer os serviços urbanos funcionarem é obrigação primordial da administração municipal, contudo, a cidade precisa mais que isso, precisa de novas diretrizes

programáticas, que determinem as áreas prioritárias para investimentos e defina fontes de recursos que possam viabilizar projetos nas áreas críticas, especialmente no âmbito do saneamento, da habitação, do lixo, da educação e da saúde.

Precisa de um plano, que estabeleça as diretrizes fundamentais no âmbito do ordenamento urbano, que consolide os ve-

tores de expansão adequados e desestimule aqueles que trarão problemas futuros para a cidade. Que faça a opção por um sistema de transporte de massa e defina os caminhos para sua implantação. Salvador precisa, enfim, de um novo plano diretor, que possa delinear a cidade que sua população deseja para o futuro. ■

SAÚDE PÚBLICA

A Saúde no Planejamento Urbano de Salvador

Antonio Pedro Alves de Carvalho*

Diversos planos governamentais são aqui considerados com vistas a uma avaliação das ações de saúde. De 1939 a 1980, o planejamento setorial evoluiu da simples reação frente a problemas sanitários episódicos, de farto vocabulário médico, passando por intervenções autoritárias de expulsão de moradores de cortiços até planos de certo tom liberal. Posteriormente, a saúde pública é assumida como obrigação do Estado. A falta de pressão da sociedade civil e a distribuição espacial dos equipamentos de saúde tende a refletir a estrutura social da cidade. A fragilidade técnica dos estudos exige um plano específico para o setor.

Na história do planejamento Urbano da cidade de Salvador, ou sua Região Metropolitana, o posicionamento de seus equipamentos urbanos, sejam de educação, lazer ou saúde, tem sido relegado ao arbítrio de políticos ou dos executores especializados em políticas setoriais, quase sempre sem uma visão de interdisciplinariedade deste procedimento.

A seguir tentaremos expor criticamente as diversas tentativas feitas do planejamento global relativas ao subsetor saúde na RMS, compreendendo melhor sua evolução, erros, acertos e suas perspectivas futuras.

Para isto analisamos planos e estudos que achamos fundamentais nas diversas fases do planejamento urbano global e setorial, principalmente ligados a órgãos

hoje esvaziados ou extintos como CONDER - Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador e OCEPLAN - Órgão Central de Planejamento da Prefeitura Municipal.

Não citamos aqui os inúmeros planos de ações de saúde, feitos quase sempre nas secretarias estaduais e municipais de saúde por se tratarem de intervenções isoladas da visão multidisciplinar que procuramos colocar no presente trabalho.

Plano de Urbanismo da Cidade de Itaparica - 1939²

Sobre a saúde este plano apenas constata a condição de "sanatório ideal" da ilha de Itaparica quanto à cura da beri-

beri. Não propõe qualquer equipamento ou mesmo coloca a saúde como função urbana. Apenas o Hotel Balneário proposto seria destinado aos pacientes que viessem em busca de cura da beriberi.

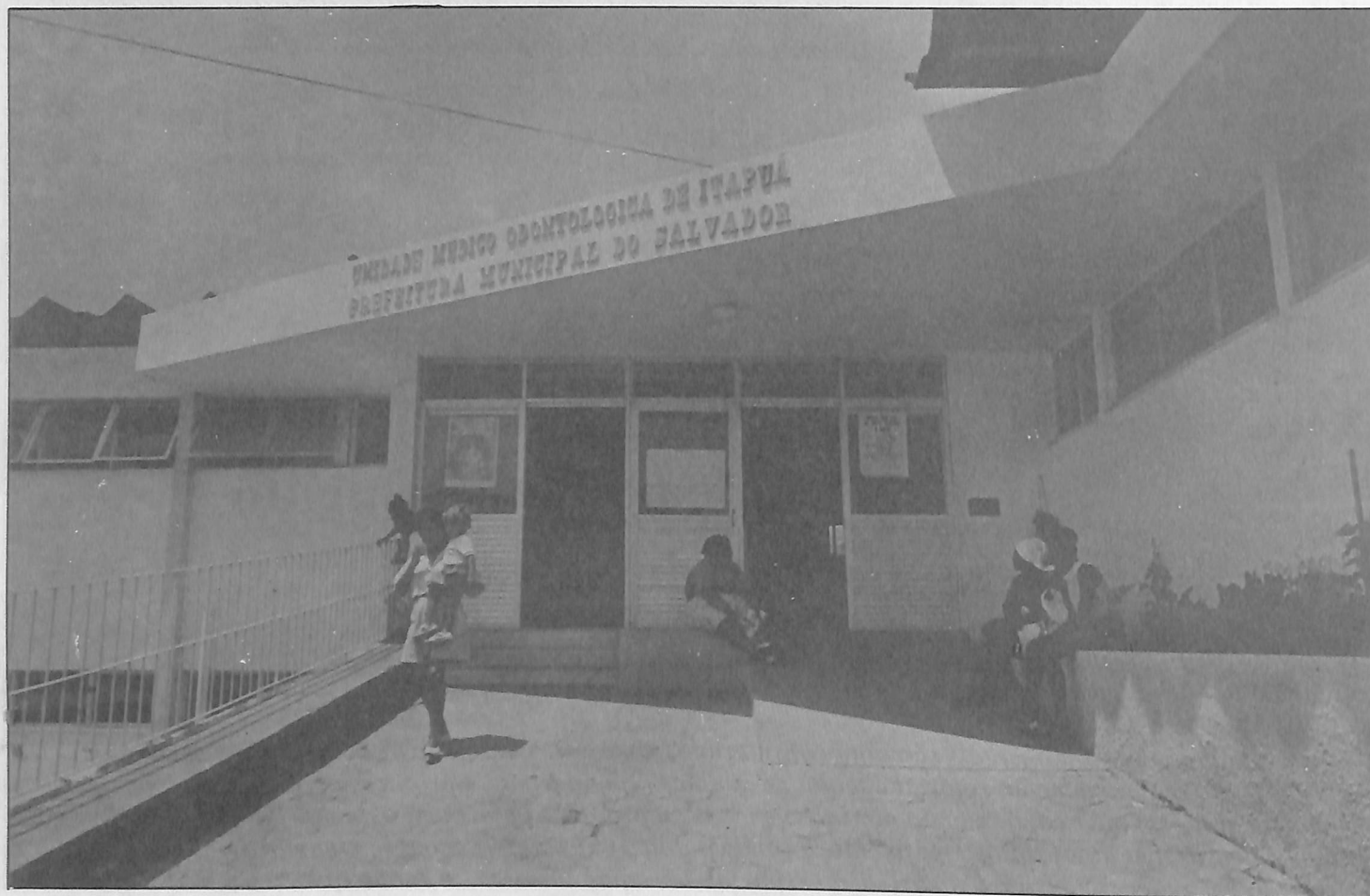
Cita a necessidade de abastecimento de água e esgotos e de limpeza pública, sem contudo fazer qualquer menção da importância da implementação destes serviços para a saúde da população.

Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador - EPUCS - 1947³

O plano da EPUCS em Relação à saúde, faz um levantamento do quadro endêmico da cidade de Salvador, terminando por constatar como problema principal de

* Antonio Pedro é arquiteto e professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFBA.

- (1) Sobre os planos de saúde elaborados no Estado da Bahia através de sua Secretaria de Saúde encontramos interessante relato crítico em: KALIL, Maria E.X. Ideologia e prática do planejamento de saúde na Bahia. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 1983. 108 p. (Dissertação defendida no Mestrado de Saúde Comunitária - UFBA.).
- (2) QUEIROZ, Paulo Peltier de. Plano de Urbanismo da cidade de Itaparica. Salvador: Governo do Estado da Bahia, 1939. 204p.
- (3) SALVADOR, Prefeitura Municipal. EPUCS: Uma experiência de planejamento urbano. Salvador, 1976. 182p. (Série Estudos Informativos n. 1. PLANDURB).



saúde a questão da tuberculose, doença com alto índice de mortalidade na época.

Propõe assim, em termos do planejamento de recursos físicos:

a) Ampliação do Hospital Fundação Sanatorial Otávio Mangabeira - que tinha por fim aumentar o número de leitos para internação de pacientes tuberculosos.

b) Criação de Clínica Tisiológica em estrutura existente do Hospital das Clínicas, com o fim de suscitar o estudo e a pesquisa sobre doença.

c) Projeto de um dispensário de tuberculose a ser implantado no Largo Dois Leões.

O estudo do EPUCS, relacionado à saúde, se constitui num avanço quanto à visão multidisciplinar que faz do planejamento urbano. O enfoque sanitário demonstrado, contudo, se limita a análise de doenças prevalentes, carecendo de um contraponto social ou de questionamento do que seja a saúde pública.

Foi, todavia, a primeira preocupação com o planejamento de equipamentos de

atenção à saúde dentro de um plano urbanístico.

Estudo Preliminar do PDI na Área Metropolitana de Salvador - 1970 ⁴

O trabalho abarca praticamente todo o Recôncavo. Faz um levantamento direto de equipamentos de saúde, fluxos de oferta, demanda destes equipamentos e distribuição da mortalidade por causa.

Quanto aos equipamentos de atenção à saúde constata a alta concentração destes na cidade de Salvador:

"Mantém a capital 86% dos Hospitais e Maternidades, 56% dos Postos de Saúde e 72% do número de Ambulatórios, além de possuir uma relação leitos/habitantes mais de 4 vezes superior a dos municípios da periferia, comprovando-se assim, a concentração dos equipamentos de saúde da área no município da capital". ⁵

A distribuição de pessoal de saúde também acompanha esta concentração, com Salvador possuindo 1,8 médicos/1000 habitantes, enquanto que o município da região estudada com maior índice dispõe de apenas de 0,1 médicos/1000 habitantes.

Quanto a análise dos fluxos de oferta e demanda de pacientes aos serviços de saúde constata-se a presença de considerável número de internados provenientes de outros municípios. Das internações da Maternidade Tsylla Balbino, por exemplo 30%, seriam de outros municípios.

A análise da distribuição da mortalidade foi apenas estudada em São Francisco do Conde com a constatação de que as maiores causas de morte identificadas são as por insuficiência cardíaca e as demarcadas com falta de assistência médica.

Este estudo já representa um avanço em termos de análise locacional, com a consideração da centralidade dos equipamentos de saúde em relação a Salvador. As tabelas sobre mortalidade prenunciam uma preocupação com causas sociais da

falta de assistência médica, se bem que, como estudo preliminar que é, nada propõe em termos de melhoria do sistema de saúde estudado.

Diagnóstico Urbanístico da Região Metropolitana de Salvador: Saúde - 1974 ⁶

Levanta uma série de dados relativos a distribuição de equipamentos de saúde em Salvador e na Região Metropolitana.

Dentre estes podemos destacar:

- O setor privado possuía 64% do número de estabelecimentos de saúde na RMS.
- Havia 5,5 leitos/1.000 hab. na RMS.
- A RMS possuía 20% do total de equipamentos de saúde do estado.
- As unidades hospitalares existentes estavam concentradas na parte ocidental da cidade de Salvador.
- 80% dos centros de saúde da RMS estavam em Salvador.
- O corpo clínico encontrava-se do mesmo modo concentrado havendo: 1 médico/909 habitantes em Salvador contra 1 médico/21000 habitantes no estado.

- Quanto a enfermeiras formadas, 85% do total do estado encontrava-se em Salvador.
- Quanto a consultas efetuadas, a RMS possuía uma média de 1,5 consultas/hab./ano, estando o setor público responsável por 92,71% destas. Pelos dados levantados, o Diagnóstico Urbanístico destaca como problemas básicos para a área de saúde na RMS:

Condições de sub-equipamentos:

Hospitalar - Sistema extremamente centralizado a nível de áreas homogêneas, pela localização de maior parte dos hospitais na parte ocidental da cidade de Salvador.

Centros de Saúde: falta do equipamento em áreas periféricas, havendo inclusive municípios que não o possuíam.

Ambulatórios: Não existia este tipo de equipamento nas áreas periféricas de Salvador.

Clínicas: Pelo caráter privado localizam-se normalmente próximas às áreas habitacionais de classe média, não existindo na áreas periféricas de Salvador e na maioria dos municípios da RMS.

Foram detectadas áreas problema quanto a mortalidade e morbidade, consti-

tuídas em geral por áreas de sub-habitação e com baixo índice de saneamento básico.

O Diagnóstico urbanístico prescreve uma série de dispositivos para o planejamento de saúde que constituem um avanço em termos dos planos anteriores, se bem que sejam orientações ainda muito genéricas. São elas:

Questão Institucional:

Propõe-se o estudo da institucionalização de uma coordenação de saúde a nível metropolitano, que oriente as ações de saúde executadas entre várias entidades afins.

Hierarquia da Rede Hospitalar:

Estabelecimento de uma política geral de regionalização através de um plano de saúde para o Estado da Bahia, a fim de se conseguir uma distribuição espacial qualitativa e quantitativa de equipamentos hospitalares mais equilibrada.

Matriz Locacional:

Deve ser constituída uma matriz geral de equipamento metropolitano, cuja prioridade de implantação seja orientada dentro de critérios locacionais e funcionais do futuro uso do solo metropolitano.

Zonas Homogêneas:

Implementação de uma política de saúde a nível de zonas homogêneas que



(4) BAHIA. Conselho de Desenvolvimento do Recôncavo - CONDER, NEW Plan Consultoria, Planejamento Ltda. G.p.i. Grupo de Planejamento Integrado Ltda. Estudo Preliminar do Plano de Desenvolvimento Integrado da área metropolitana de Salvador. Salvador, 1970. v.1, 639p.

(5) Idem p. 363.

(6) BAHIA, Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador - CONDER. Diagnóstico Urbanístico da RMS - Saúde. Salvador, s.d.. V.2, 55p. (mimeo).

serão consideradas como áreas de planejamento integrado.

O volume sobre saúde do Diagnóstico Urbanístico da Região Metropolitana de Salvador constitui-se no primeiro estudo realmente fundamentado deste setor, do ponto de vista do planejamento global em saúde.

A concentração da oferta dos serviços de saúde em Salvador, em sua parte ocidental é detectada por grande quantidade de dados. A delimitação de áreas-problema quanto a aspectos de saúde também é inicialmente colocada.

Como pontos passíveis de crítica podemos citar a quase inexistente análise social, econômica ou política, que fizesse o contraponto ente a saúde e as demais condicionantes do bem estar humano.

Em relação às propostas não se poderia exigir muito por não ser este o objetivo do estudo. As linhas de ação esboçadas, contudo, contém avanços em termos de uma coordenação única das ações de saúde e do estabelecimento de uma Matriz Locacional para os equipamentos.

Plano de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador - PLANDURB - 1976⁷

Quanto à saúde o PLANDURB apenas apresenta objetivos e diretrizes gerais, a maioria delas não embasadas em dados ou estudos mais aprofundados.

Alguns conceitos importantes, no entanto, foram levantados como:

- Definição de um esquema de localização de estabelecimentos de saúde proporcionais à distribuição da população.
- Definição de um sistema de atendimento hospitalar devidamente hierarquizado.
- Implantação proposta para unidades hospitalares zonais de porte médio.

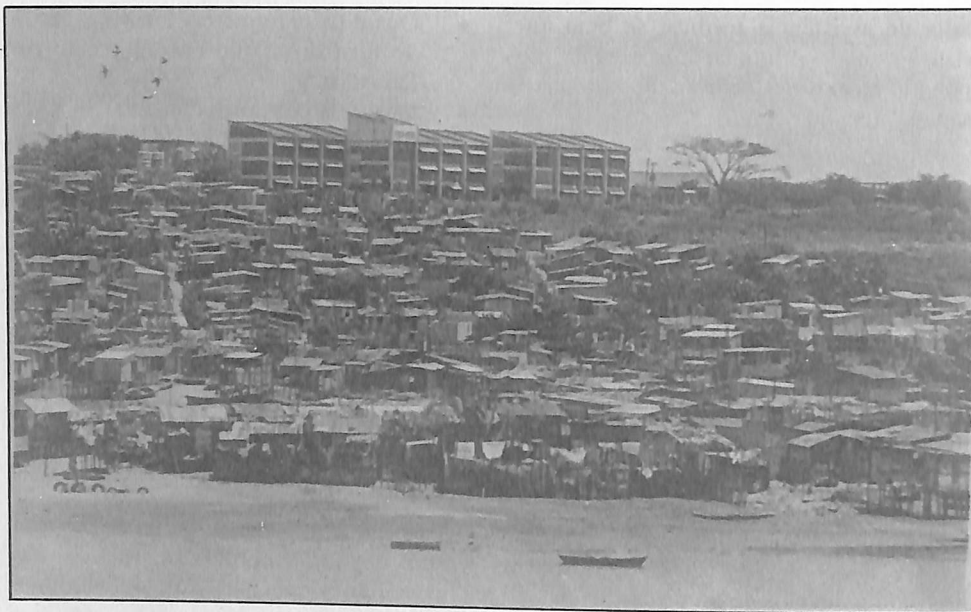
As diretrizes gerais estabelecidas para a saúde pelo PLANDURB já admitem algumas premissas de hierarquia de serviços. A falta de detalhes, contudo, fazem com que tais diretrizes caiam no vazio, inclusive institucional. Nada proposto, a saúde apenas preenche mais um item de análise necessária para o complemento da sua visão globalista.

(7) PLANDURB foi um plano elaborado pela Prefeitura Municipal de Salvador, que teve seu início em 1976, não possuindo como resultado um documento único, sendo na verdade um grande processo de planejamento. Para sua análise neste trabalho utilizamos: BRANDÃO, Maria de A. et alii. PLANDURB, Síntese: Objetivos, Metodologia e Propostas, Salvador, s.d.. 44p. (mimeo).

(8) BAHIA, Governo do Estado, Secretaria das Minas e Energia; CAMAÇARI, Prefeitura Municipal. Plano Municipal de Saúde - 1976-1980. Salvador, s.d.. 92p.

(9) BAHIA, Secretaria de Saúde & Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador - CONDER. Racionalização do Setor Saúde da Região Metropolitana de Salvador. Salvador, 1977. 167p.

(10) Idem p.23.



Plano Municipal de Saúde de Camaçari - 1976⁸

Constitui-se apenas em um conjunto de projetos de postos e centros de saúde, inseridos sem nenhum estudo mais profundo e que parecem ter sido executados com o claro intuito de conseguir-se linhas de financiamento para sua execução.

Racionalização do Setor Saúde da Região Metropolitana de Salvador - 1977⁹

Segue as Diretrizes e Políticas da Região Metropolitana de Salvador - Programa Integrado de Saúde, retiradas na IV Reunião Técnica sobre o Sistema de Planejamento da RMS.

Estas diretrizes prescrevem as seguintes premissas institucionais:

"1. O Programa de Saúde da RMS deve ser conduzido e coordenado pela Secretaria de Saúde do Estado.

2. O Programa deve satisfazer a organização do sistema e a organização espacial dos equipamentos.

3. Criação de uma Câmara de Saúde par a RMS.

4. Os Conselhos Consultivo e Deliberativo da RMS serão responsáveis pela definição da localização dos equipamentos no seu território.¹⁰

Este plano é o primeiro planejamento específico de saúde a nível urbano feito na Região Metropolitana de Salvador.

Inicia listando os seguintes objetivos:

"1. Asssegurar uma adequada distribuição geográfica de equipamentos de saúde, de recursos financeiros e de pessoal, numa eficiente e funcional relação entre as diferentes instituições da RMS.

2. Reduzir o elevado custo operacional dos serviços de saúde sem detrimento de sua qualidade.

3. Desenvolver níveis progressivos de atenção para a saúde, segundo o grau de complexidade do problema, tornando, portanto, mais racional a utilização de seus serviços.

4. Tornar a população consciente do novo sistema e das vantagens que ele oferece.

5. Estimular o mecanismo formador para criar um sistema organizado e participativo de educação continuada para o pessoal do setor saúde."¹¹

Muitos destes claramente extrapolam as possibilidades de um plano. Os dados levantados posteriormente, no entanto, buscam ser os mais completos e globalizantes do que se entende por saúde. São considerados dados: climáticos, populacionais, de nível de renda, habitação, nutrição, serviços de água, esgoto e lixo.

Dentro do estudo de dados relacionados à saúde diretamente, são apresentadas informações sobre: taxas de mortalidade infantil e geral, capacidade instalada, recursos humanos, demanda de serviços médicos, origem e destino de clientes na rede ambulatorial da RMS.

Quanto a capacidade instalada constata-se que 59% dos estabelecimentos pertencem ao setor privado. A taxa de leitos da RMS seria de 5,54 leitos/1000 hab., sendo que 53% destes leitos pertencem ao setor privado.

Os recursos humanos de saúde encontravam-se concentrados em Salvador, com uma média de 1 médico/665 hab. na RMS e 1 médico/2453 hab. no restante do Estado. Dentro da própria RMS havia contrastes chegando o município de Vera Cruz a ter uma relação de 1 médico/12294 hab.

As principais áreas de demanda em

Salvador seriam os bairros de mais baixo nível de renda como: Alagados, Liberdade, São Caetano, Nordeste de Amaralina, entre outros. Quatro grandes centros de saúde recebiam 78% da demanda: Segundo Centro (Nazaré), Terceiro Centro (Liberdade), Quarto Centro (Itapagipe) e Quinto Centro (Centenário).

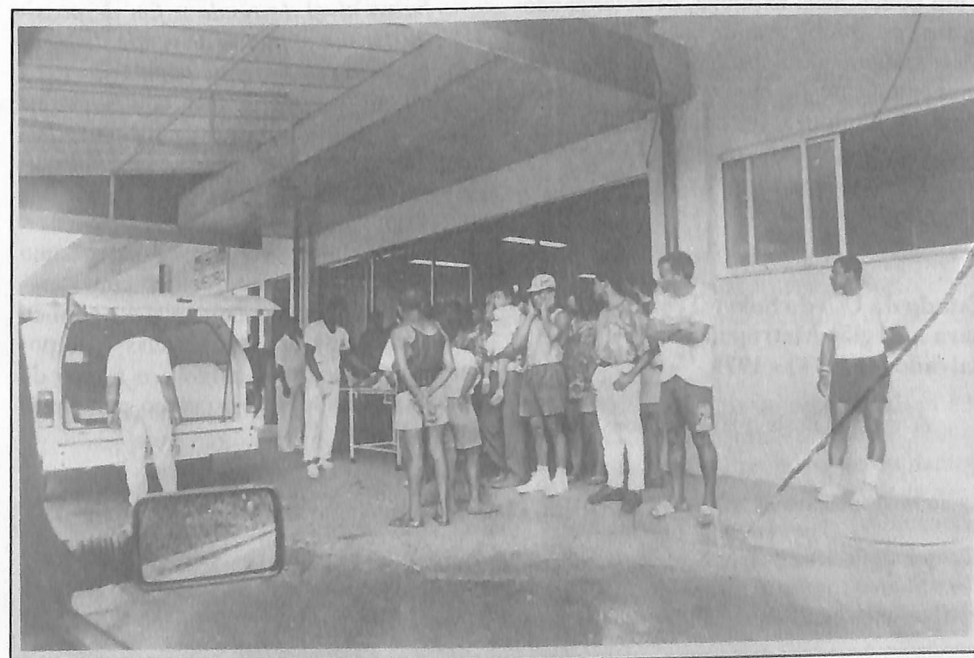
Como conclusão da fase de levantamento de dados é ressaltado que:

"Para alcançar determinados objetivos com o sistema regional, é essencial levar em consideração certos fatores que guardam íntima relação com a saúde. Estes fatores - econômico, político, social e geográfico - não só definem a necessidade de saúde, como, também, estabelecem como o sistema deve preparar para propiciar serviços à comunidade e como esta deve ser orientada para utilizá-los.

(. . .) o sistema regional (a ser proposto) não deve ser olhado como um instrumento puro e simples para a construção de novos equipamentos de saúde (. . .)"¹²

Propõe uma matriz básica de equipamentos para o sistema regional, composta de:

- Unidade Simplificada de Saúde
- Posto de Saúde
- Centro de Saúde



(11) Idem p.24.

(12) Idem p.93.

(13) Idem p.109.

(14) Idem p.110.

- Centro de Saúde com Unidade de Internação (Unidade Mista)
 - Hospital Geral
 - Hospital Especializado
 - Hospital de Referência
- Ao iniciar as proposições constata que:

"Saúde é o resultado final de eventos múltiplos, integrados em diferentes níveis de complexidade, destacando-se como responsáveis diretos ou indiretos neste resultado os subsistemas econômico, social, inclusive os subsistemas saúde e o educacional."¹³

Um plano de saúde, portanto, tem uma série de limitações enquanto subsistema, o que vai refletir nas suas possibilidades de aplicação.

A proposta do plano de Racionalização resume-se a uma divisão da RMS por setores, com aconselhamentos gerais para cada um destes sem especificar a localização exata de cada equipamento. São listados como critérios para a setorização proposta:

"Características demográficas da população, sua distribuição na RMS.

Características da demanda de serviços e de morbidade na RMS.

Características de mortalidade na RMS.

Características da capacidade instalada dos serviços e recursos de saúde da RMS.

Características das zonas de tráfego da RMS.

Características da origem e destino das populações utilizando os recursos de saúde da RMS.

Capacidade dos equipamentos de saúde de desenvolver um conjunto de ações padronizadas para o setor.

Capacidade dos equipamentos sofrerem, com o processo de setrorização, modificações a curto prazo nas suas estruturas físicas, criando com isto novos mecanismos de ações."¹⁴

A conclusão do Plano lista alguns conselhos, também genéricos e sem detalhe, como a municipalização de Centros de Saúde, a criação de uma Diretoria Regional de Saúde voltada exclusivamente

para a Região Metropolitana, a programação de reuniões trimestrais conjuntas entre o Conselho Deliberativo da CONDER e do Conselho de Saúde do Estado da Bahia.

Trata-se do primeiro plano a nível urbano elaborado especificamente para a área de saúde. Dentre as suas falhas principais, no entanto, estão aquelas inerentes aos planos elaborados com pretensões de entendimento global da realidade, ou seja, a falta de maior ligação entre a fase de levantamento de dados e da proposição, além da carência de detalhes destas últimas.

Apesar de reconhecer a interrelação entre a saúde e outros subsistemas, não as explicita. A proposta de regionalização das ações de saúde é colocada apenas sob o ponto de vista técnico-administrativo, e, mesmo neste, deixando de citar farto instrumental já existente para ações semelhantes, como os modelos matemáticos ou as redes de atendimento hierarquizado.

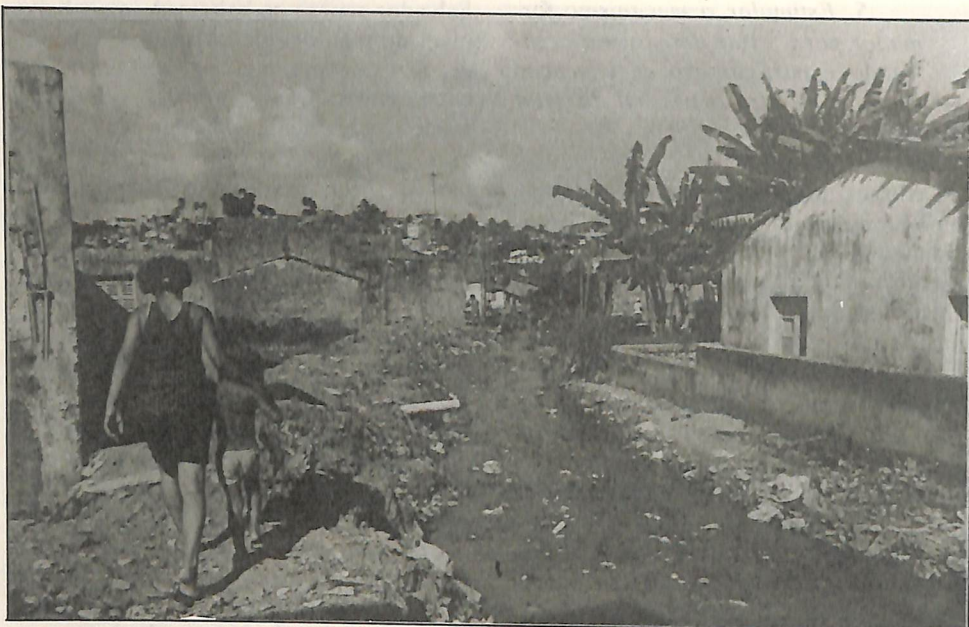
A questão do atendimento público ou privado também é esquecida, bem como a noção dos serviços de saúde enquanto mercadoria de consumo coletivo, em que os que detêm maior parcela de renda obtêm serviço de melhor qualidade.

Plano Metropolitano de Desenvolvimento — PMD - 1977 ^{15 16 17}

O que possui em termos de dados de saúde foi retirado da publicação anteriormente exposta. Pela análise de seus indicadores chega-se a conclusões sobre a desnutrição da população (75% abaixo do padrão mínimo de ingestão de calorias) e mortalidade, revelando um quadro nosológico característico de regiões sub-desenvolvidas e a tendência ao crescimento da taxa de mortalidade infantil.

A distribuição interna dos equipamentos de saúde na RMS e considerada irregular, apresentando grande concentração em Salvador, com carências neste município nas zonas de renda predominantemente C.

No volume: "Problemas Relevantes, Metas e Objetivos Metropolitanos", são



citados como problemas espaciais relevantes para a saúde:

"Excessiva centralização em Salvador de equipamentos comunitários, principalmente em educação e saúde.

Concentração de equipamentos nas áreas de renda mais altas. " ¹⁸

As diretrizes de intervenção são as mesmas citadas no plano de Racionalização do Setor Saúde.

A vertente social de análise de dados é um pouco mais explícita, caracterizando os maiores problemas de saúde da Região Metropolitana de Salvador como questões eminentemente de cunho social e econômico. A minimização, contudo, das soluções específicas para a área de saúde volta a apontar para as falhas dos planos de pressões globalizantes.

Estudo de Uso do Solo e Transportes para a Região Metropolitana de Salvador (EUST) - 1979 ¹⁹

A saúde, neste plano, é considerada

conjuntamente com outros equipamentos comunitários. Como metas e objetivos para estes equipamentos ressalta:

"(. . . Promover oferta e melhoria de infra-estrutura nas áreas existentes onde os atuais equipamentos e utilidades públicas estejam abaixo dos padrões mínimos desejados, priorizando as áreas para os residentes de baixa renda. " ²⁰

"(. . .) Promover uma oferta de serviços e equipamentos comunitários nas áreas de população com baixo nível de renda a fim de possibilitar um aumento de renda disponível para esta parte da população. (. . .) qualquer um de tais equipamentos seria considerado acessível caso pudessem ser alcançados com 30 minutos de viagens de ônibus. " ²¹

Dois pontos podemos destacar como avanço de grande importância: consideração de equipamento comunitário público como acréscimo de renda à classe de poder aquisitivo mais baixo e o tempo de deslocamento do usuário como parâmetro de localização.

O primeiro ponto mostra claramente o papel que o equipamento comunitário possui na reprodução da força de trabalho, sendo apenas oferecido quando pressionado o sistema no que diz respeito a melhoria destas condições de reprodução.

O segundo ponto levanta uma visão técnica nova quando coloca o tempo de deslocamento, deixando de citar, contudo, outros fatores importantes neste campo, como o tempo de espera do transporte, as especialidades envolvidas, o grau de educação do usuário, etc. Não chega portanto à moderna noção de acessibilidade, como o explicitado na 1ª parte. deste trabalho.

Programa Integrado de Atendimento às Necessidades Básicas de Saúde e Saneamento na Periferia de Salvador - 1980 ²²

Afirma em sua introdução que o crescimento urbano desordenado leva ao descompasso econômico e a má oferta de serviços de educação e saúde.

Como objetivos principais do programa são citados:

"Contribuir para o disciplinamento do uso do solo em áreas críticas da RMS, de modo a permitir uma ordenação melhor dos investimentos do poder público no que se refere ao sistema viário, localização de equipamentos comunitários e implantação de serviços de infra-estrutura básica de saneamento.

(. . .) assegurar uma adequada distribuição geográfica de equipamentos de saúde, de recursos financeiros e de pessoal, no sentido de uma mais eficiente e funcional relação entre as diferentes instituições que atuam na RMS.

Desenvolver níveis progressivos de atenção para os problemas da área de saúde, segundo o grau de complexidade do problema, tornando, portanto, mais racional a utilização desses serviços (. . .) " ²³

São relacionadas áreas críticas com relação a saúde e saneamento na RMS baseadas na divisão de Macrozonas do

PLANDURB, onde foi constatada concentração de pobreza. Estas áreas são:

1. Área Urbana Contínua (AUC), compreendendo os bairros de : Alto das Pombas, Engenho Velho da Federação, Cosme de Farias, Nordeste de Amaralina, Engenho Velho de Brotas, Liberdade, São Caetano e Alagados.
2. Orla II, como os Bairros: Boca do Rio, Pituaçu, Nova Brasília e Abaeté.
3. BR-324, compreendendo: Mata Escura, e adjacências, Campinas, Pirajá, Castelo Branco e Sete de Abril.
4. Miolo, região entre paralela e BR-324, com os bairros de: Pernambués, Beiru e adjacências e Pau da Lima.
5. Subúrbios Ferroviários: Lobato, Coutos, Plataforma, Periperi e Paripe.
6. Periferia Distante: São Cristóvão e Valéria.
7. Candeias: Sede Municipal.
8. Lauro de Freitas: Sede Municipal.

Os critérios apresentados para a seleção destas áreas foram:

- Representatividade populacional
- Homogeneidade sócio-econômica
- Localização em setor de expansão
- Tendência de crescimento
- Densidade bruta
- Instalação de Serviços de Saúde
- Condições de infra-estrutura básica
- Posse de terra
- Situação de invasão

Sendo o baixo nível de renda o indicador fundamental.

Na parte de estudos as áreas carentes são divididas em dois estágios, ficando o primeiro estágio com as seguintes áreas:

- BR-324, nos Bairros de Pirajá, Castelo Branco e Sete de Abril.
- Miolo: bairros de Beiru e Pau da Lima.
- Subúrbios Ferroviários: bairros de Coutos, Plataforma e Paripe.
- Periferia distante, bairro de São Cristóvão.

Na estratégia de ação do plano é feito um estudo consistente sobre diversos pontos de apoio à proposta de implantação de novos equipamentos de saúde nas áreas prioritizadas como: Apoio Institucional, Apoio Financeiro, Fontes de Financiamento, Porposta de Matriz Regional, Fluxo de

utilização dos diferentes Serviços de Saúde, Abastecimento de Água, Esgotamento Sanitário e Coleta de Lixo.

Finalmente é proposta a construção de diversos centros de saúde em três áreas prioritizadas:

- BR-324, com 46,72% de carência, necessitando de 17 centros de saúde.
- Subúrbios Ferroviários, com 27,77% de carência, necessitando de 10 centros de saúde.
- Miolo, com 25% de carência, necessitando de 9 centros de saúde.

Estes centros de saúde teriam em torno de 180 m² por unidade, e seu número dimensionado por um índice que leva em consideração principalmente a delimitação de áreas de serviço com população em torno de 10000 hab.

São citadas como fontes de financiamento para a construção destes centros diversas linhas de crédito do Governo Federal, como Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social (FAS), Financiamento para urbanização (FINURB) e outros, esclarecendo a finalidade última deste plano.

Plano de orientação nitidamente incrementalista e setorial. Seu objetivo é o de alocar um número determinado de equipamentos de saúde em áreas carentes, aproveitando linhas de financiamento a nível federal.

A condição de ter sido elaborado pelo governo do Estado quando a área do plano abarca apenas um município, Salvador, demonstra o direcionamento do mesmo.

Não faz maiores análises quanto às condições de saúde da população ou fatores econômicos e sociais. De todos os planos, contudo, foi o único de implementação ao menos parcial. Dos trinta e seis postos propostos, foram implantados dez.

Plano Metropolitano de Desenvolvimento - PMD - 1982 ²⁴

Este segundo Plano Metropolitano de Desenvolvimento faz uma análise geral e sociológica da problemática de saúde, baseada em dados extraídos de censos da época. Constata um decréscimo das condições de saneamento e nutrição da população no período de 1968 a 1973, quando o crescimento do PIB regional se deu a ta-

(15) BAHIA, Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador - CONDER. Plano Metropolitano de Desenvolvimento - PMD. Salvador, 1977, 294p.

(16) ———, Campo de atuação da CONDER: Propostas de desenvolvimento metropolitano e perspectivas de implementação institucional, Salvador, 1978. 38p.

(17) ———, Problemas relevantes, metas e objetivos metropolitanos. Salvador, 1978. 43 p.

(18) Idem p.28.

(19) BAHIA, Secretaria de Planejamento Ciência e Tecnologia. Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador - CONDER. Estudo de uso do solo e transportes para a Região Metropolitana de Salvador: Avaliação das alternativas e estratégia indicada. Salvador, 1979. v.4, 127p.

(20) Idem p.29.

(21) Idem p.37.

(22) BAHIA, Governo do Estado. Programa Integrado de atendimento às necessidades básicas de saúde e saneamento na periferia de Salvador, 1980. 141p.

(23) Idem p.3.

(24) BAHIA, Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador - CONDER. Plano Metropolitano de Desenvolvimento. Salvador, 1982. 320p.

xas mais elevadas.

A análise de doenças prevalentes aponta para uma elevada incidência de enterites e outras doenças parasitárias. Com base nos índices de mortalidade infantil concluiu-se que os males de saúde na RMS se devem basicamente a deficiências da infra-estrutura urbana, poluição ambiental e subnutrição, o que se assemelha ao conjunto da população brasileira. Considera ainda que:

*"A oferta dos serviços de saúde, quando insuficiente, pode agudizar este quadro (...) mesmo que não possa considerá-lo determinante do nível de saúde da população".*²⁵

Quanto aos serviços de saúde oferecidos cita que: 56,8% dos estabelecimentos de saúde na RMS são privados. Que de 1976 a 1980 houve um decréscimo do número de leitos, havendo perda maior do setor público. Que a concentração de serviços de saúde em Salvador continuava altíssima com 81% da RMS. Quanto aos recursos humanos, Salvador possuiria 57,3% dos médicos do Estado a 95,7% dos médicos da RMS.

O setor saúde neste plano participa apenas como pando de fundo na contextualização sociológica geral da RMS. Nada é proposto ou acrescentando ao existente.

Conclusão

De acordo com Andreas Faludi o planejamento *"representa esforços para reduzir surpresas causadas pelos eventos através de explicações plausíveis de como estes podem acontecer"*²⁶. Quando portanto se aumenta a *"entropia"* de um sistema, isto é, quando este tem um desenvolvimento repleto de *"surpresas"*, sente o homem necessidade do planejamento, seja de que modalidade for.²⁷

A prática do planejar urbano iniciou-se dentro desta problemática do crescimento desordenado das cidades, a causarem *"surpresas"* nada agradáveis. As epidemias, doenças em geral, os problemas sanitários foram os inicialmente detectados, estando o discurso dos primeiros urbanistas intimamente ligado a solução destas questões²⁸. A própria linguagem do planejamento urbano incorpora várias ex-

pressões retiradas das ciências médicas, como: diagnóstico, tecido, tratamento, organicidade, entre outras.

A intervenção no urbano para se promover ações de saúde, no entanto, tem acompanhado o pêndulo do liberalismo e autoritarismo, próprio das contradições capitalistas.²⁹ No início eram medidas de força, com a expulsão de moradores dos cortiços, a abertura de avenidas pelo centro das cidades, a vacinação compulsória. Posteriormente a periferização da pobreza, de modo a localizar os problemas em áreas distantes. A saúde pública é inicialmente considerada obrigação do Estado. Posteriormente esta ação é limitada a campanhas específicas. Hoje vemos a convivência entre as exigências de tratamento igualitário e a luta pela privatização máxima dos serviços definida pelos grandes conglomerados privados da saúde.

Tecnicamente notamos uma certa evolução gradativa em relação aos planos apresentados neste trabalho. O Plano de Urbanismo da Cidade de Itaparica não considera a saúde pública como função urbana: o EPUCS já busca medidas concretas de atendimento ao problema mais grave de saúde na época, a tuberculose. Depois sentimos um grande vazio do planejamento, que somente vai ser retomado na década de setenta. O Estudo Preliminar do Plano de Desenvolvimento Integrado da Área Metropolitana de Salvador já constata a brutal concentração dos serviços de saúde na cidade de Salvador. O PLANDURB avança em proposições de estabelecimentos hospitalares hierarquizados e regionalizados. O Diagnóstico Urbano da RMS propõe, com novidade, a institucionalização de uma coordenação central de saúde a nível metropolitano. A Racionalização do Setor de Saúde da RMS divide a região em zonas homogêneas e sugere uma matriz básica de equipamentos de saúde, além de considerar os deslocamentos das populações. Consideramos que, do ponto de vista técnico, este plano se constitui no ponto alto do planejamento de saúde sob a ótica urbanística na RMS. O EUST e o segundo PMD avançam apenas nas considerações sociais e políticas da saúde, enquanto o Programa Integrado de Atendimento às Necessidades Básicas de Saúde e Saneamento na Periferia de Salvador, praticamente em nada contribui do ponto de vista metodológico, não passando de um alocador de unidades,

sem maiores justificativas.

O que nos faz compreender melhor estes planos, no entanto, é a total inaplicação de seus pressupostos e enunciados - excetuando parcialmente o EPUCS e o Programa Integrado. O planejamento em saúde na Região Metropolitana de Salvador não existiu porque não houve motivação política para tanto. A força dos prestadores de serviços de saúde é imensa e a organização da classe trabalhadora neste campo praticamente inexistente. A maioria dos secretários de saúde estaduais dos últimos vinte anos foram representantes do capital privado, com interesses bem claros na limitação do sistema como um todo. Os próprios profissionais que confeccionam estes planos demonstram despreparo na área, efetuando trabalhos que tecnicamente deixam a desejar.

A distribuição espacial dos equipamentos de saúde na RMS demonstra uma nítida concentração na cidade de Salvador, em sua parte ocidental, como constatarem vários dos planos apresentados. Na figuras 1, 2 e 3 vemos a distribuição de equipamentos hospitalares nas regiões administrativas, sendo que a Região Metropolitana de Salvador (Região Administrativa n. 1), apresenta grande concentração, apesar de não podermos falar em excesso de leitos. O que existe na verdade é a escassez em regiões econômica e politicamente mais fracas.

Nas figuras 4 e 5 notamos que dentro da própria Região Metropolitana de Salvador, o município de Salvador concentra os equipamentos, tanto em se tratando de hospitais quanto ambulatorios e centros de saúde. Camaçari ocupa a segunda posição, ressaltando a condição econômica como determinante na quantidade de serviços de saúde oferecidos, sem uma atuação distributiva visível do planejamento estatal.

Praticamente todos os documentos analisados são unânimes em prescrever a descentralização e melhor distribuição destes equipamentos, sem contudo ser elaborado um estudo de maior detalhamento sobre o assunto. Esta recomendação portanto torna-se letra morta, conseguindo-se muito pouco em termos reais.

Mesmo uma distribuição hierárquica dos equipamentos não é tentada, ressaltando-se a fragilidade técnica dos planos, que não citam recomendações bem conhecidas da Organização Mundial de Saúde ou do Ministério da Saúde, como a divisão hie-

ESTATÍSTICAS BÁSICAS

Gestão Financeira do Município. 1989-1992

Assessoria Técnica do CPM*

Quatro anos das contas da PMS são aqui sistematizadas pela Assessoria Técnica do CPM. Partindo dos limites estabelecidos pela Constituição sobre os investimentos obrigatórios com Saúde, Educação, Pessoal e Encargos os números apresentados em tabelas e gráficos ilustrativos radiografam a receita e a despesa e suas evoluções no quadriênio. Esses dados fazem parte do programa de divulgação das estatísticas básicas da cidade do Salvador que o CPM vem divulgando desde o primeiro número de VERACIDADE.

(25) Idem, p. 173.

(26) FALUDI, Andreas. *Planning Theory*. Oxford: Pergamon Press, 1976. p.1.

(27) CHADWICK, G.F. *Una vision sistémica del planeamiento*, Barcelona: Gustavo Gili, 1979. 360p.

(28) CHOAY, Françoise. *O Urbanismo: Utopias e realidades*. São Paulo: Perspectiva, 1979. 350p.

(29) BENEVOLO, Leonardo. *A cidade e o arquiteto*, São Paulo: Martins Fontes, 1984. 144p.

* Arismar Cerqueira Sodré, economista assessor-chefe do CPM, Cynara Peixoto Fernandes é economista do CPM. Colaboração de Maria Luiza Moniz de Aragão administradora e assessora do CPM.

TABELA I
DEMONSTRATIVO DA RECEITA DO MUNICÍPIO DE SALVADOR
1989-1993
US\$1.000,00

RECEITAS	1989				1990				1991				1992				1993	
	Pre-visto	%	Realizado	%	Pre-visto	%	Realizado	%	Pre-visto	%	Realizado	%	Pre-visto	%	Realizado*	%	Pre-visto	%
1. RECEITAS CORRENTES	31.564	65,88	154.198	62,57	69.981	83,80	201.737	87,55	104.529	69,21	171.063	72,13	151.719	72,07	186.208	91,82	291.370	72,40
11.1. Receita Tributária	9.817	20,49	44.611	18,10	21.771	26,07	65.257	28,32	36.385	24,09	65.597	27,66	30.230	14,36	86.189	42,50	97.546	24,24
1.2. Receita de Contribuições	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	11.823	2,94
1.3. Receita Patrimonial	701	1,46	7.009	2,84	3.978	4,76	6.628	2,88	7.506	4,97	756	0,32	6.694	3,18	2.190	1,08	32.638	8,11
1.4. Receita Industrial	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3.372	0,84
1.5. Receita de Serviços	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6.710	1,67
1.6. Transferências Correntes	18.384	38,37	99.456	40,36	42.111	50,43	125.633	54,52	51.173	33,88	98.637	41,59	67.028	31,84	93.611	46,16	56.326	14,00
1.7. Outras Receitas Correntes	2.662	5,56	3.123	1,27	2.121	2,54	4.219	1,83	9.465	6,27	6.073	2,56	47.766	22,69	4.218	2,08	82.955	20,61
2. RECEITAS DE CAPITAL	16.350	34,12	92.226	37,43	13.524	16,20	28.698	12,45	46.499	30,79	66.085	27,87	58.797	27,93	16.589	8,18	111.093	27,60
2.1. Operações de Crédito	14.024	29,27	81.614	33,12	9.281	11,11	21.683	9,41	25.921	17,16	61.059	25,75	12.105	5,75	10.850	5,35	20.532	5,10
2.2. Amortização de Empréstimos	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	645	0,16
2.3. Transferências de Capital	1.858	3,88	2.689	1,09	3.978	4,76	6.936	3,01	20.442	13,54	4.950	2,09	46.608	22,14	5.699	2,81	78.062	19,40
2.4. Outras Receitas de Capital	467	0,98	7.924	3,22	265	0,32	79	0,03	136	0,09	76	0,03	84	0,04	41	0,02	11.854	2,95
TOTAL	47.914	100,00	246.425	100,00	83.506	100,00	230.435	100,00	151.028	100,00	237.147	100,00	210.516	100,00	202.797	100,00	402.463	100,00

FONTE: BALANÇOS – SEFAZ.
Cálculos: Assessoria Técnica – C.P.M.
NOTA: Base atualização dólar médio – Suma Econômica.
* Estimativa da Receita realizada segundo SEFAZ.

TABELA II
DEMONSTRATIVO DA DESPESA DO MUNICÍPIO DE SALVADOR
1989-1993
US\$1,000.00

DESPESAS	1989				1990				1991				1992				1993	
	Pre-visto	%	Realizado	%	Pre-visto	%	Realizado	%	Pre-visto	%	Realizado	%	Pre-visto	%	Realizado*	%	Pre-visto	%
1. DESPESAS CORRENTES	28.770	60,04	160.930	57,70	56.733	67,94	180.801	77,87	92.315	61,12	170.325	65,70	118.323	56,21	159.489	71,18	206.105	51,21]
1.1. Pessoal e Encargos	15.042	31,39	63.438	22,74	30.564	36,60	61.461	26,47	53.837	35,65	63.611	24,54	35.705	16,96	95.861	42,78	78.368	19,47
1.2. Juros e Enc. Dívida Interna	3.740	7,81	13.816	4,95	8.286	9,92	27.069	11,66	10.612	7,03	26.019	10,04	5.649	2,68	36.958	16,49	7.694	1,91
1.3. Outras Despesas Correntes	9.988	20,85	83.677	30,00	17.884	21,42	92.270	39,74	27.867	18,45	80.695	31,13	76.969	36,56	26.665	11,90	120.044	29,83
DESPESAS DE CAPITAL	19.144	39,96	118.001	42,30	22.371	26,79	51.370	22,13	57.824	38,29	88.924	34,30	91.794	43,60	64.577	28,82	195.345	48,54
2.1. Investimentos	7.940	16,57	60.321	21,63	7.969	9,54	15.611	6,72	53.109	35,17	74.287	28,65	78.620	37,35	39.696	17,72	136.058	33,81
2.2. Inversões Financeiras	115	0,24	20	0,01	128	0,15	212	0,09	4	0,00	237	0,09	578	0,27	83	0,04	1.189	0,30
2.3. Amortização Dívida Interna	2.431	5,07	7.827	2,81	2.334	2,79	5.590	2,41	3.055	2,02	5.267	2,03	2.914	1,38	11.667	5,21	5.678	1,41
2.4. Outras Desp. de Capital	8.658	18,07	49.833	17,87	11.940	14,30	29.957	12,90	1.656	1,10	9.134	3,52	9.681	4,60	13.132	5,86	52.420	13,02
RESERVA DE CONTINGÊNCIA	0	0,00	0	0,00	4.402	5,27	0	0,00	889	0,59	0	0,00	399	0,19	0	0,00	1.014	0,25
TOTAL	47.914	100,00	278.931	100,00	83.506	100,00	232.171	100,00	151.028	100,00	259.249	100,00	210.516	100,00	224.061	100,00	402.464	100,00

FONTE: BALANÇOS DA SEFAZ.
Cálculos: Assessoria Técnica C.P.M.
NOTA: Base atualização dólar médio – Suma Econômica
* Estimativa da despesa realizada segundo a SEFAZ.

TABELA III
COMPOSIÇÃO DA RECEITA TRIBUTÁRIA DO MUNICÍPIO DE SALVADOR
1989-1993
US\$1,000.00

RECEITA	1989				1990				1991				1992				1993	
	Pre-visto	%	Realizado	%	Pre-visto	%	Realizado	%	Pre-visto	%	Realizado	%	Pre-visto	%	Realizado*	%	Pre-visto	%
1.0. IMPOSTOS	8.415	85,71	40.559	90,92	18.801	86,36	63.486	97,29	25.020	68,77	62.794	95,73	24.190	80,02	82.311	95,50	45.680	46,83
1.1. IPTU	2.805	28,57	3.629	8,14	7.425	34,10	13.393	20,52	10.008	27,51	20.606	31,41	7.363	24,36	31.851	36,95	22.761	23,33,
1.2. ITIV	0	0,00	3.900	8,74	1.021	4,69	7.551	11,57	1.001	2,75	6.065	9,25	2.829	9,36	7.399	8,58	5.073	5,20
1.3. ISS	5.610	57,14	29.556	66,25	8.380	38,49	38.635	59,20	10.008	27,51	32.683	49,82	8.186	27,08	38.974	45,22	12.168	12,47
1.4. IVVC**	0	0,00	3.474	7,79	1.976	9,07	3.907	5,99	4.003	11,00	3.440	5,24	5.813	19,23	4.087	4,74	5.678	5,82
2.0. TAXAS	1.402	14,29	4.052	9,08	2.957	13,58	1.771	2,71	11.297	31,05	2.803	4,27	5.151	17,04	3.878	4,50	43.443	44,54
3.0. CONTRIB. DE MELHORIA	0	0,00	0	0,00	13	0,06	1	0,00	68	0,19	0	0,00	888	2,94	0	0,00	8.422	8,63
TOTAL	9.817	100,00	44.611	100,00	21.771	100,00	65.257	100,00	36.385	100,00	65.597	100,00	30.230	100,00	86.189	100,00	97.546	100,00

FONTE: BALANÇOS - SEFAZ.
Cálculos: Assessoria Técnica C.P.M.
NOTA: Base atualização dólar médio - Suma Econômica.
* Estimativa da receita a realizar segundo dados da SEFAZ.
** IVVC: Imposto de Vendas a Varejo de Combustíveis

TABELA IV
PARTICIPAÇÃO DOS IMPOSTOS E TAXAS NAS RECEITAS REALIZADAS - SALVADOR
1989-1992

RECEITA	1989			1990			1991			1992*		
	Tri-butária (%)	Cor-rente (%)	Total (%)	Tri-butária (%)	Cor-rente (%)	Total (%)	Tri-butária (%)	Cor-rente (%)	Total (%)	Tri-butária (%)	Cor-rente (%)	Total (%)
1.. IMPOSTOS	90,92	26,30	16,46	97,29	31,47	27,55	95,73	36,71	26,48	95,50	44,21	40,59
1.1. IPTU	8,14	2,35	1,47	20,52	6,64	5,81	31,41	12,05	8,69	36,95	17,11	15,71
1.2. ITIV	8,74	2,53	1,58	11,57	3,74	3,28	9,25	3,55	2,56	8,58	3,97	3,65
1.3. ISS	66,25	19,17	11,99	59,20	19,15	16,77	49,82	19,11	13,78	45,22	20,93	19,22
1.4. IVVC**	7,79	2,25	1,41	5,99	1,94	1,70	5,24	2,01	1,45	4,74	2,20	2,02
2.. TAXAS	9,08	2,63	1,64	2,71	0,88	0,77	4,27	1,64	1,18	4,50	2,08	1,91

FONTE: BALANÇOS - SEFAZ.
Cálculos: Assessoria Técnica - C.P.M.
NOTA: Base atualização dólar médio - Suma Econômica, set/92
* Estimativa das Receitas segundo SEFAZ.
** Imposto de Vendas a Varejo de Combustíveis.

TABELA V
PARTICIPAÇÃO DE PESSOAL E ENCARGOS NA RECEITA CORRENTE - SALVADOR
1989-1992

ANO	PESSOAL E ENCARGOS	RECEITA CORRENTE	%
1989	63.438	154.198	41,14
1990	61.461	201.737	30,47
1991	63.611	171.063	37,19
1992	95.861	186.208	51,48

FONTE: BALANÇOS - SEFAZ.
Cálculos: Assessoria Técnica - C.P.M.
NOTA: Base atualização dólar médio - Suma Econômica. - set/92.

TABELA VI
DISTRIBUIÇÃO DA DESPESA PREVISTA E REALIZADA POR FUNÇÃO, SALVADOR
1989-1993

US\$1.000,00

FUNÇÃO	1989				1990				1991				1992		1993	
	Pre- visto	%	Real- zado	%	Pre- visto	%	Real- zado	%	Pre- visto	%	Real- zado	%	Pre- visto	%	Pre- visto	%
LEGISLATIVA	1.492	3,11	14.515	5,20	5.584	6,69	15.561	6,70	6.956	4,61	12.363	4,77	7.115	3,38	19.008	4,72
JUDICIÁRIA	461	0,96	932	0,33	698	0,84	1.645	0,71	1.236	0,82	1.485	0,57	2.379	1,13	2.376	0,59
ADMINISTRAÇÃO E PLANEJAMENTO	10.519	21,95	44.393	15,92	18.822	22,54	54.742	23,58	29.225	19,35	57.879	22,33	21.304	10,12	36.674	9,11
AGRICULTURA	144	0,30	1.652	0,59	1.434	1,72	1.314	0,57	484	0,32	0	0,00	779	0,37	895	0,22
COMUNICAÇÃO	481	1,00	2.060	0,74	1.058	1,27	3.993	1,72	1.809	1,20	3.330	1,28	1.368	0,65	1.373	0,34
DESENVOLVIMENTO REGIONAL	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	12.045	7,98	3.468	1,34	10.799	5,13	49.998	12,42
EDUCAÇÃO E CULTURA	9.587	20,01	26.702	9,57	14.772	17,69	21.114	9,09	22.664	15,01	23.579	9,10	20.462	9,72	17.799	4,42
ENERGIA E RECURSOS MINERAIS	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	0,00
HABITAÇÃO E URBANISMO	11.099	23,16	83.056	29,78	16.534	19,80	65.374	28,16	35.690	23,63	119.836	46,22	73.007	34,68	154.393	38,36
IND. COMÉRCIO E SERVIÇOS	193	0,40	1.733	0,62	241	0,29	2.682	1,16	2.152	1,42	2.556	0,99	3.368	1,60	5.293	1,32
SAÚDE E SANEAMENTO	2.838	5,92	7.998	2,87	5.301	6,35	6.214	2,68	5.173	3,43	4.641	1,79	40.209	19,10	41.922	10,42
ASSISTÊNCIA E PREVIDÊNCIA	1.233	2,57	24.310	8,72	3.388	4,06	29.028	12,50	3.910	2,59	21.481	8,29	20.020	9,51	42.649	10,60
TRANSPORTE	9.869	20,60	71.580	25,66	11.272	13,50	30.504	13,14	28.795	19,07	8.630	3,33	9.326	4,43	29.065	7,22
RESERVA DE CONTINGÊNCIA	0	0,00	0	0,00	4.402	5,27	0	0,00	889	0,59	0	0,00	400	0,19	1.014	0,25
TOTAL	47.914	100,00	278.932	100,00	83.506	100,00	232.171	100,00	151.028	100,00	259.249	100,00	210.516	100,00	402.464	100,00

FONTE: BALANÇOS - SEFAZ.
Cálculos: Assessoria Técnica - C.P.M.
NOTA: Base atualização dólar médio - Suma Econômica, set/92.

TABELA VII
EVOLUÇÃO DA RECEITA REALIZADA - SALVADOR
1989-1992

Em US\$1.000,00

RECEITAS	1989 (A)	1990 (B)	1991 (C)	*1992 (D)	90/89 (B/A) %	91/89 (C/A) %	92/89 (D/A) %
1. RECEITAS CORRENTES	154.198	201.737	171.063	186.208	30,83	10,94	20,76
1.1. Receita Tributária	44.611	65.257	65.597	86.189	46,28	47,04	93,20
1.2. Receita Patrimonial	7.009	6.628	756	2.190	-5,43	-89,22	-68,75
1.3. Transferências Correntes	99.456	125.633	98.637	93.611	26,32	-0,82	-5,88
1.4. Outras Receitas Correntes	3.123	4.219	6.073	4.218	35,11	94,48	35,07
2. RECEITAS DE CAPITAL	92.226	28.698	66.085	16.590	-68,88	-28,35	-82,01
2.1. Operações de Crédito	81.614	21.683	61.059	10.850	-73,43	-25,19	-86,71
2.2. Transferências de Capital	2.689	6.936	4.950	5.699	157,96	84,10	111,97
2.4. Outras Receitas de Capital	7.924	79	76	41	-99,00	-99,04	-99,48
TOTAL	246.425	230.435	237.147	202.798	-6,49	-3,76	-17,70

FONTE: BALANÇOS - SEFAZ.
Cálculos: Assessoria Técnica - C.P.M.
NOTA: Base atualização dólar médio - Suma Econômica, set/92
* Estimativa da Receita segundo a SEFAZ.

TABELA VIII
EVOLUÇÃO DA RECEITA TRIBUTÁRIA REALIZADA - SALVADOR
1989-1992

US\$1.000,00

RECEITA	1989	1990	1991	*1992	90/89 %	91/89 %	92/89 %
1. - IMPOSTOS	40.559	63.486	62.794	82.311	56,53	54,82	102,94
1.1. IPTU	3.629	13.393	20.606	31.851	269,03	467,78	777,61
1.2. ITIV	3.900	7.551	6.065	7.399	93,65	55,52	89,74
1.3. ISS	29.556	38.635	32.683	38.974	30,72	10,58	31,86
1.4. IVVC**	3.474	3.907	3.440	4.087	12,44	-0,99	17,63
2. TAXAS	4.052	1.771	2.803	3.878	-56,30	-30,83	-4,29
3. CONTRIB. DE MELHORIA	-	-	1	-	-	-	-
TOTAL	44.611	65.256	65.598	86.189	46,28	47,04	93,20

FONTE: BALANÇOS - SEFAZ.
Cálculos: Assessoria Técnica - C.P.M.
NOTA: Base atualização dólar médio - Suma Econômica, set/92.
* Estimativa da Receita Tributária a Realizar segundo SEFAZ.
** Imposto de Vendas a Vargo de Combustíveis.

TABELA IX
EVOLUÇÃO DA DESPESA REALIZADA - SALVADOR
1989-1992

Em US\$1.000,00

DESPESA	1989 (A)	1990 (B)	1991 (C)	*1992 (D)	90/89 (B/A) %	91/89 (C/A) %	92/89 (D/A) %
1. DESPESAS CORRENTES	160.930	180.801	170.325	159.484	12,35	5,84	- 0,90
1.1. Pessoal e Encargos	63.438	61.461	63.611	95.861	- 3,12	0,27	51,11
1.2. Juros e Enc. Dívida Interna	13.816	27.069	26.019	36.958	95,93	88,33	167,50
1.3. Outras Desp. Correntes	83.677	92.270	80.695	26.665	10,27	- 3,56	- 68,13
2. DESPESAS DE CAPITAL	118.051	51.370	88.925	64.577	- 56,48	- 24,67	- 45,30
2.1. Investimentos	60.321	15.611	74.287	39.696	- 74,12	23,15	- 34,19
2.2. Inversões Financeiras	20	212	237	83	960,00	1.085,00	315,00
2.3. Amortização Dívida Interna	7.827	5.590	5.267	11.667	- 28,58	- 32,71	49,06
2.4. Outras Desp. de Capital	49.883	29.957	9.134	13.132	- 39,95	- 81,69	- 73,67
TOTAL	278.981	232.171	259.250	224.061	- 16,78	11,66	- 13,57

FONTE: BALANÇOS - SEFAZ.
Cálculos: Assessoria Técnica - C.P.M.
NOTA: Base atualização dólar médio - Suma Econômica, set/92
* Estimativa da Despesa a Realizar segundo SEFAZ.

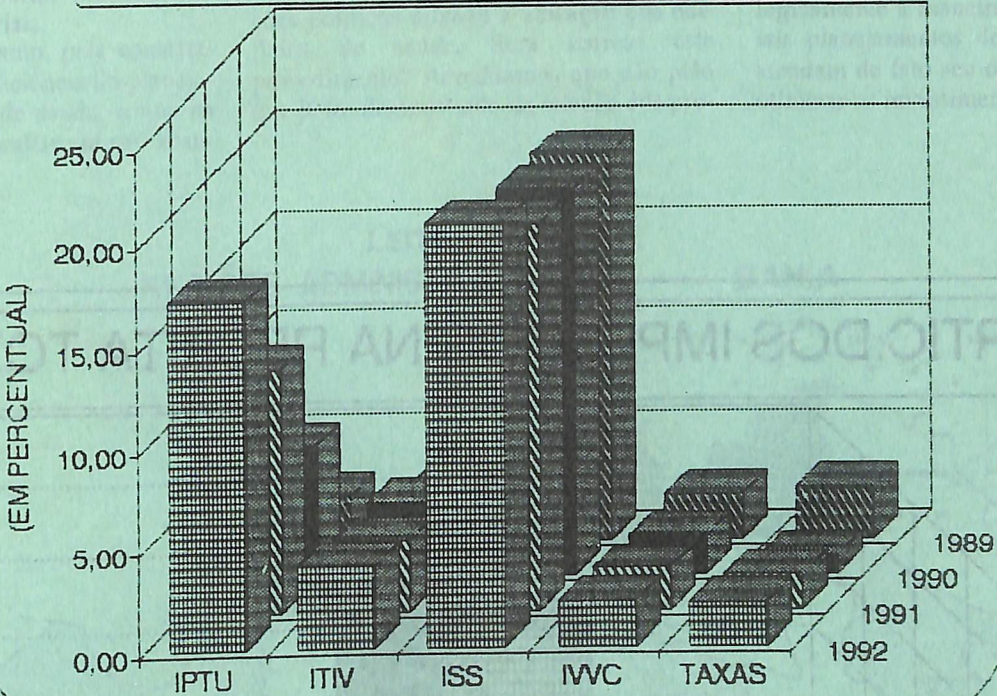
TABELA X
EVOLUÇÃO DA DESPESA REALIZADA POR FUNÇÃO - SALVADOR
1989-1991

Em US\$1.000,00

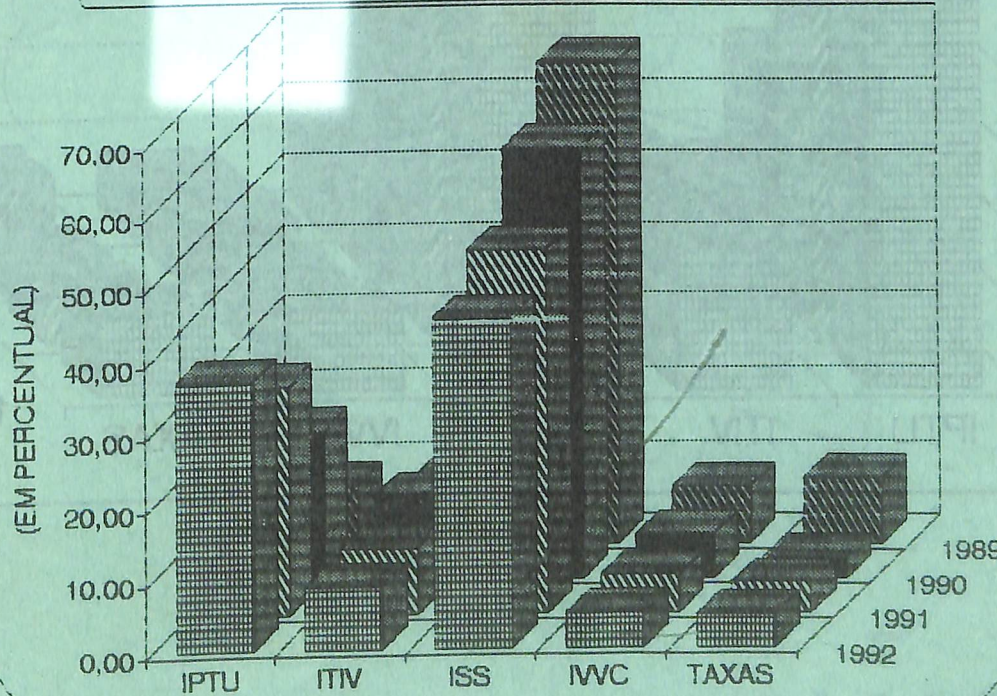
FUNÇÃO	1989	1990	1991	90/89 (%)	91/89 (%)
LEGISLATIVA	14.515	15.561	12.363	7,20	- 14,83
JUDICIÁRIA	932	1.645	1.485	76,55	59,38
ADMINISTRAÇÃO E PLANEJAMENTO	44.393	54.742	57.879	23,31	30,38
AGRICULTURA	1.652	1.314	0	- 20,45	- 99,99
COMUNICAÇÃO	2.060	3.993	3.330	93,88	61,67
DESENVOLVIMENTO REGIONAL	0	0	3.468	0,00	0,00
EDUCAÇÃO E CULTURA	26.702	21.114	23.579	- 20,93	- 11,70
ENERGIA E RECURSOS MINERAIS	0	0	0	0,00	0,00
HABITAÇÃO E URBANISMO	83.056	65.374	119.836	- 21,29	44,28
INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS	1733	2.682	2.556	54,78	47,51
SAÚDE E SANEAMENTO	7.998	6.214	4.641	- 22,31	- 41,97
ASSISTÊNCIA E PREVIDÊNCIA	24.310	29.028	21.481	19,41	- 11,64
TRANSPORTE	71.580	30.504	8.630	- 57,39	- 87,94
TOTAL	278.932	232.171	259.249	- 16,76	- 7,06

FONTE: BALANÇOS - SEFAZ.
Cálculos: Assessoria Técnica - C.P.M.
NOTA: Base atualização dólar médio - Suma Econômica, set/92.

PARTIC.DOS IMPOSTOS NA REC.CORRENTE

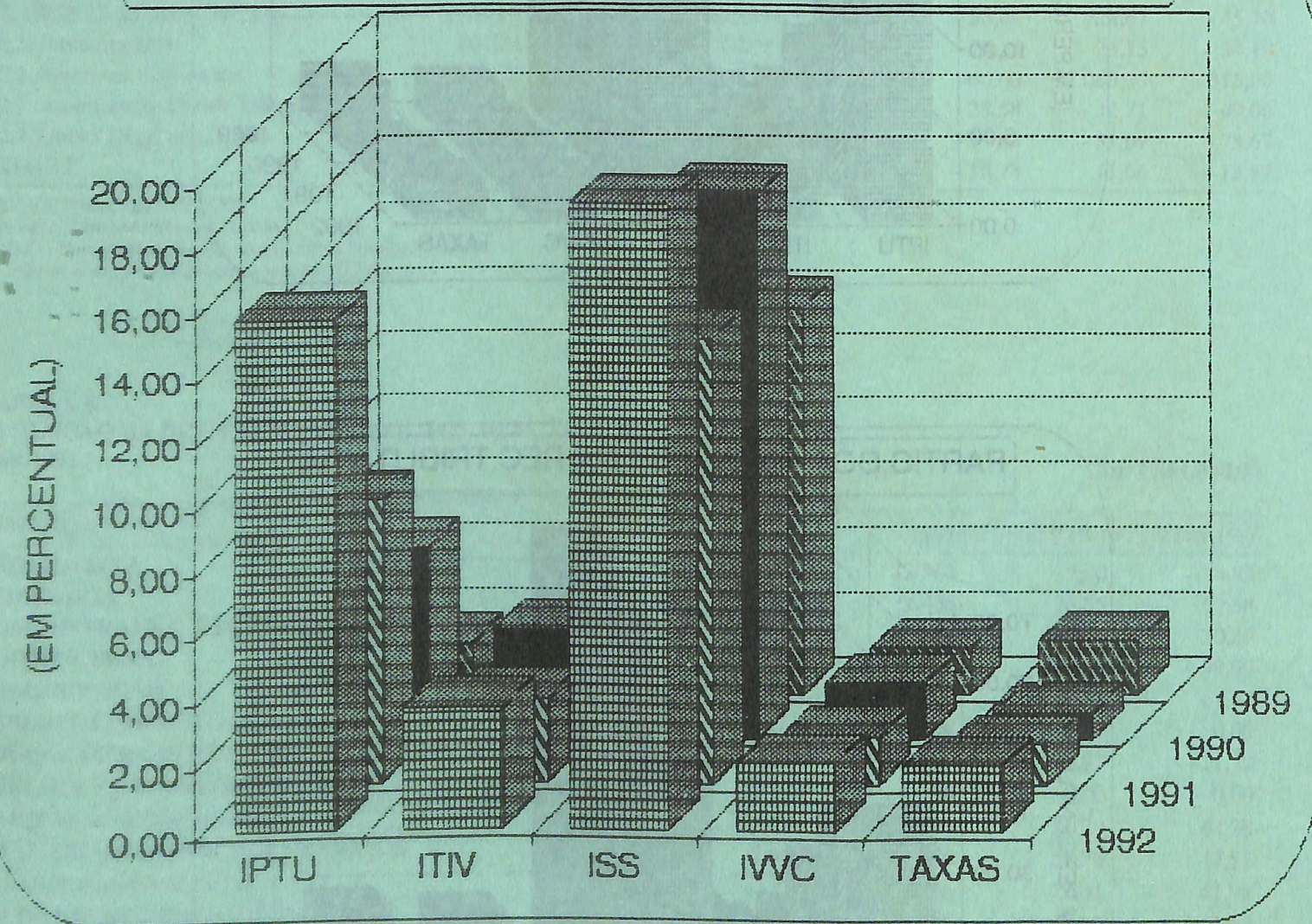


PARTIC.DOS IMPOSTOS NA REC.TRIBUTARIA



PARTIC.DOS IMPOSTOS NA REC.CORRENTE

PARTIC.DOS IMPOSTOS NA RECEITA TOTAL



rárquica de níveis de atendimento primário, secundário e terciário. Praticamente inexistem análise espaciais.

Concluimos, portanto, pela constatação da ineficácia e ineficiência do planejamento global na área de saúde, o que na verdade acabou por resultar em seu aban-

dono atual. Hoje o que vemos são pareceres setorizados dos técnicos e reivindicações políticas ditando a alocação dos edifícios de saúde. Será correto este procedimento? Acreditamos que não pelo que já foi demonstrado da relação dos pro-

blemas da área com os demais da sociedade. Será preciso porém reavaliar metodologicamente a maneira de se confeccionar tais planejamentos de modo a que estes atendam de fato seu objetivo de ordenar e otimizar os investimentos da área.

FIG. 2
LEITOS / 1000 hab.
REGIÕES ADMINISTRATIVAS — BAHIA
1989

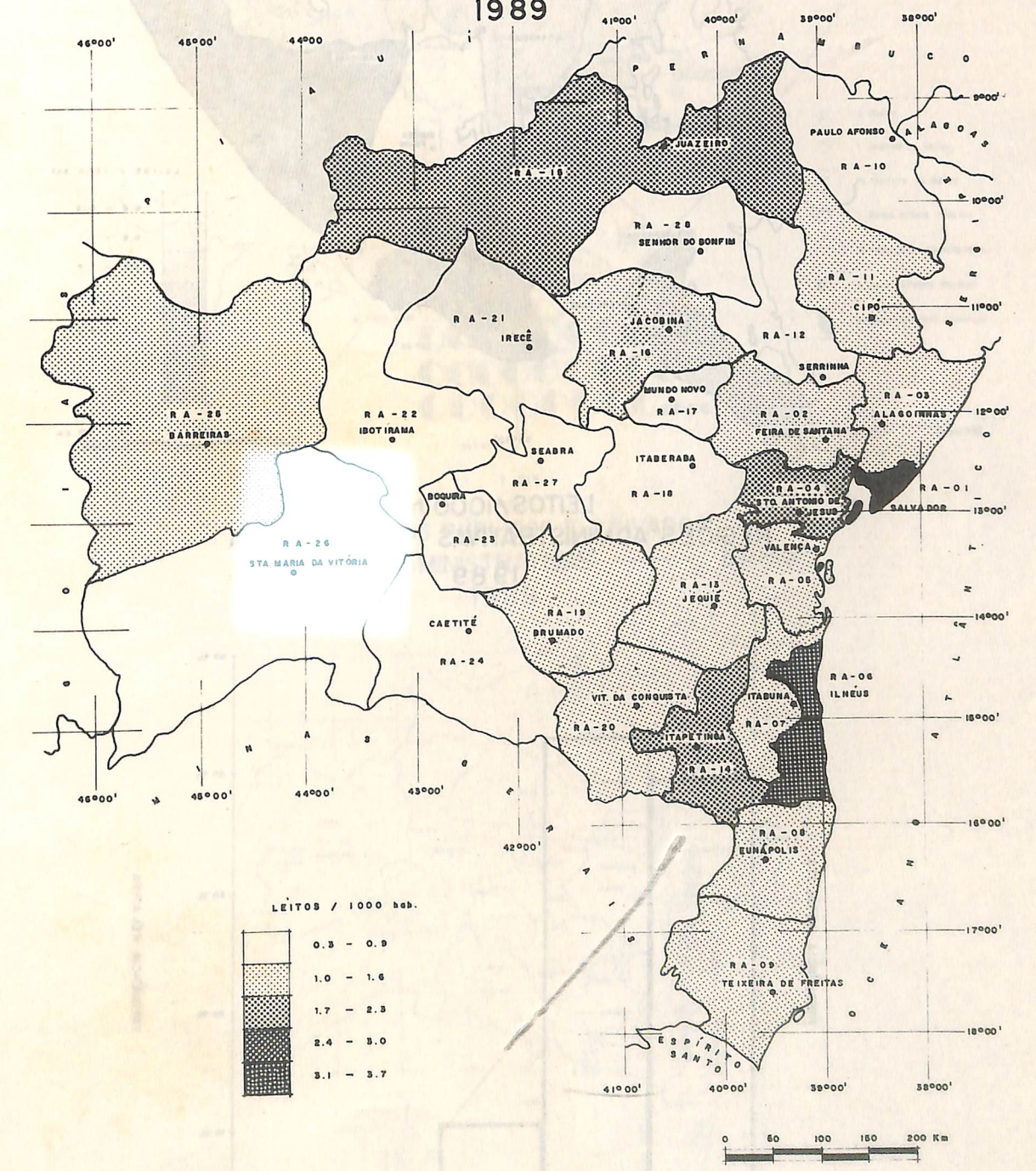


FIG. 4

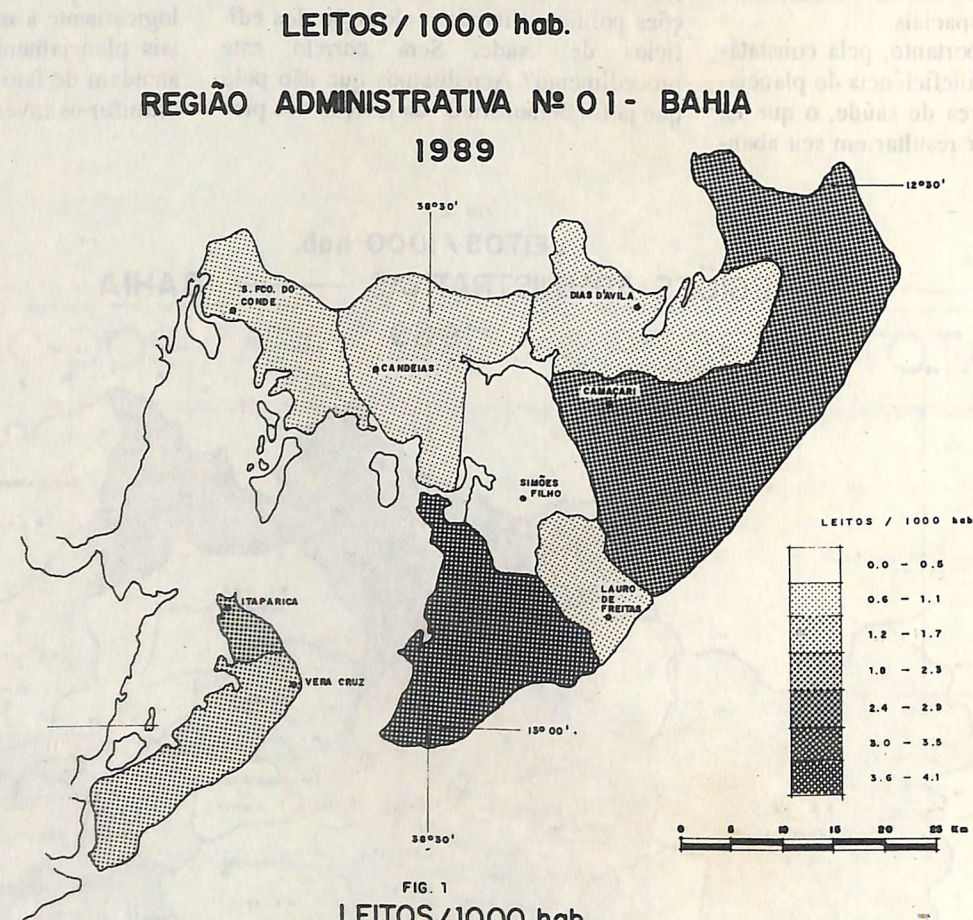


FIG. 1

LEITOS/1000 hab.

REGIÕES ADMINISTRATIVAS — BAHIA

1989

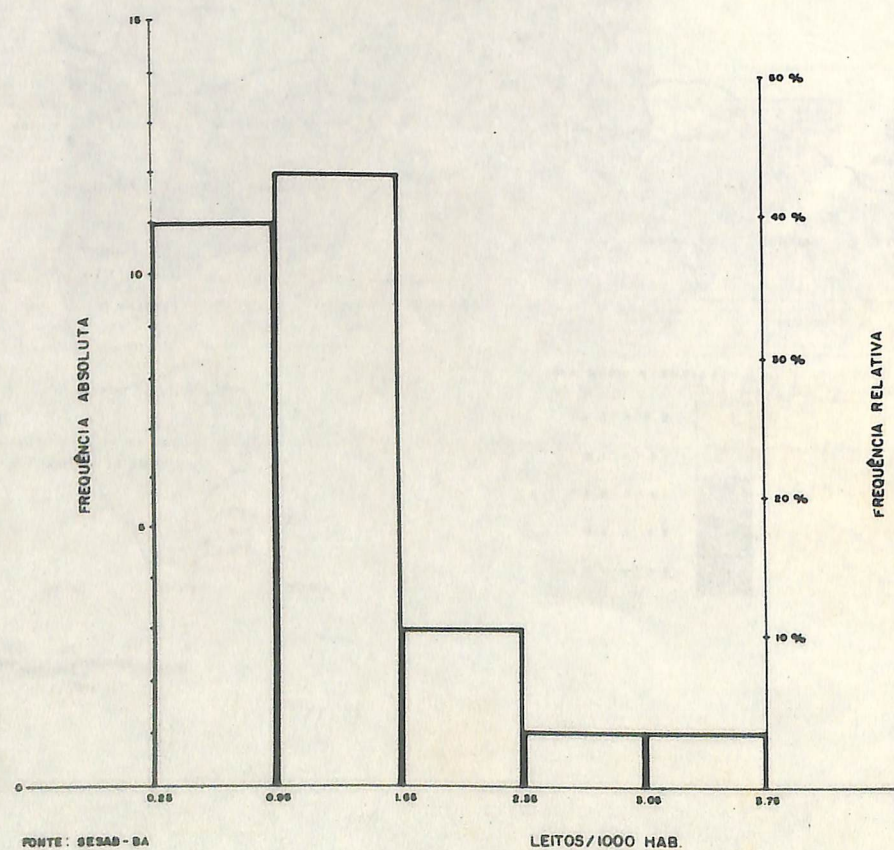


FIG. 5

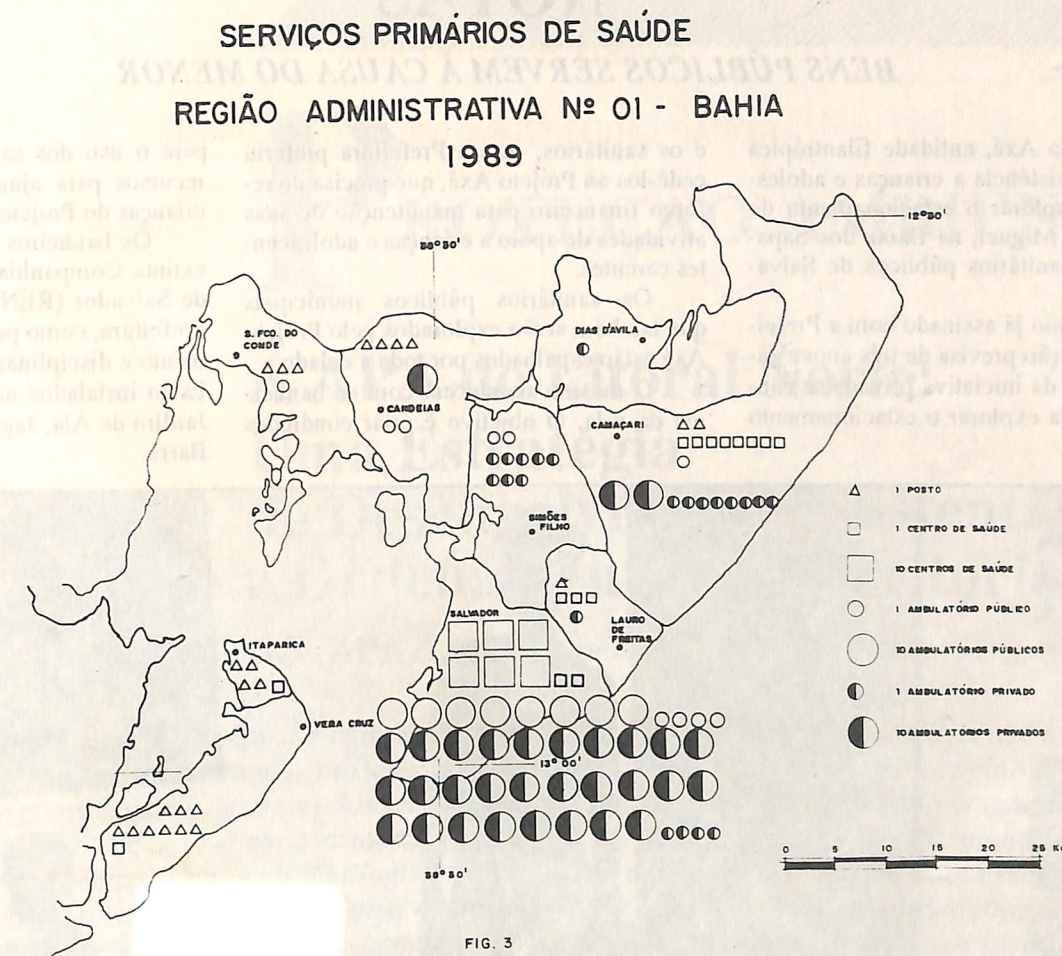
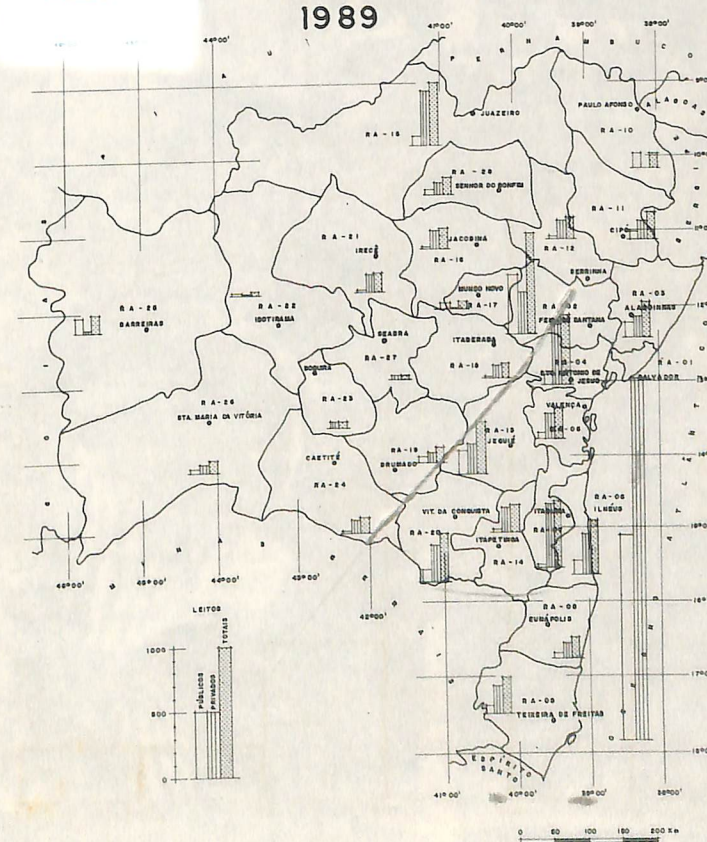


FIG. 3

LEITOS PÚBLICOS E PRIVADOS

REGIÕES ADMINISTRATIVAS — BAHIA

1989



NOTAS

BENS PÚBLICOS SERVEM À CAUSA DO MENOR

O Projeto Axé, entidade filantrópica que presta assistência a crianças e adolescentes, vai explorar o estacionamento do Mercado São Miguel, na Baixa dos Sapateiros, e 10 sanitários públicos de Salvador.

O convênio já assinado com a Prefeitura com duração prevista de três anos. Várias empresas da iniciativa privada se candidatarão para explorar o estacionamento

e os sanitários, mas a Prefeitura preferiu cedê-los ao Projeto Axé, que precisa de reforço financeiro para manutenção de suas atividades de apoio a crianças e adolescentes carentes.

Os sanitários públicos municipais que também serão explorados pelo Projeto Axé estão espalhados por toda a cidade.

O mesmo acontecerá com os banheiros da orla. O objetivo é criar condições

para o uso dos sanitários e proporcionar recursos para ajudar na manutenção das crianças do Projeto Axé.

Os banheiros foram construídos pela extinta Companhia de Renovação Urbana de Salvador (RENURB) com recursos da Prefeitura, como parte do plano de ordenamento e disciplinamento da orla marítima. Estão instalados nas praias de Amaralina, Jardim de Alá, Jaguaribe, Piatã e Porto da Barra.



PROTEÇÃO AMBIENTAL

A APA do Litoral Norte: Uma Estratégia de Desenvolvimento Sustentado e Ordenamento do Território

G.T. APA. Litoral Norte/Conder*

Área de grande potencialidade turística e considerada de proteção ambiental, o Litoral Norte é analisado aqui sob múltiplas óticas: econômica, histórica e ecológica. Os traços marcantes dessa região de grande diversidade de ecossistemas e os esperados impactos com a linha verde são vistos na perspectiva do desenvolvimento sustentável que leva em consideração a produção econômica, a proteção do meio ambiente e a conservação dos recursos naturais. O diagnóstico da área e o seu zoneamento visam assegurar a convivência com o inevitável: a integração efetiva com as regras do mercado. As recomendações desse estudo envolvem a contemplação dos interesses dos distritos e povoados e a integração de esforços institucionais a fim de preservar com o desenvolvimento, ou desenvolver sem mutilar.

A atual construção da Linha Verde bem como a transformação do Litoral Norte em uma Área de Proteção Ambiental, instala no seio da CONDER, entre outros setores governamentais, o debate da sustentabilidade do desenvolvimento sócio-econômico nesta porção do território baiano. Levando-se em consideração princípios de desenvolvimento sustentado colocados em debate desde o Relatório Brundtland¹ no final dos anos oitenta, qualquer processo de transição para um outro padrão de desenvolvimento, dito sustentável, reside na conciliação entre a utilização econômica dos recursos naturais (crescimento econômico sustentado), a conservação dos ecossistemas e da diversidade biológica e cultural (equidade social e sustentabilidade ambiental).

Incorporados desta orientação, apre-

sentamos neste texto um quadro diagnóstico, desenvolvido pelo GT APA LITORAL NORTE, que auxilie concretamente na construção de alternativas de desenvolvimento local e regional para a área, reconhecendo os aspectos qualitativos deste ambiente, os limites técnicos e científicos necessários à sua ocupação sustentada e as pressões sociais que se configuram diante do futuro desta área. A APA do Litoral Norte, em última análise, deverá circunscrever um espaço de convergência de um conjunto de esforços - públicos, privados e comunitários - no sentido de acompanhar o progresso tecnológico, elevar a produtividade desta região e enfrentar o desafio de empregar um contingente de mão-de-obra local abundante e pouco qualificada. Neste sentido a gestão deste território, a ser delineada num Plano de

Manejo para a APA, envolve uma experiência técnica, política e social a partir de uma complexidade de parâmetros (fatores locais, econômicos, sociais, estratégicos, culturais e políticos) onde a dimensão de sustentabilidade ambiental deve ser incorporada enquanto condição e estímulo a novas atitudes e concepções no ato de planejar, utilizar, decidir e reagir frente ao ambiente.

O perfil regional: limites e possibilidades

Pode-se afirmar que o Litoral Norte caracteriza-se por ser uma região tipicamente agropecuária, estando a atividade industrial de peso restrita à prospecção de petróleo. Fundamentalmente predominam as grandes fazendas de pecuária extensiva

* O trabalho se baseia nos resultados dos diagnósticos setoriais e da proposta preliminar de Zoneamento para a APA - LITORAL NORTE (ÁREA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL) elaborado pelo GT, sob a Coordenação da Arquiteta Carmelita Bizerra de Aguiar e composto pelos Arquitetos Livia M. Gabrielli, Arq. Frederico Mendonça, Ana Lucia Caribé, Econ. José Carlos Zanetti, Geol. Ronaldo S. Lyrio, Geog. Maria Lúcia Simões, Biol. Rita Oliveira e Arq./Urbanist. Cornélia B. Almeida.

(1) Ver CMMAD, Nosso Futuro Comum, Ed. da Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 1988, 430p.

e de reflorestamento, além da monocultura do côco-da-baia, as culturas da cana, laranja e o maracujá. Acresce-se a este quadro a destruição da agricultura de subsistência, a produção de gêneros alimentícios em processo de desarticulação, a pesca artesanal de baixa produtividade e a existência de áreas de engorda para fins de especulação imobiliária ao longo do litoral.

Historicamente marcada, social e espacialmente, pelas grandes fazendas de cana, gado e côco e suas oligarquias locais, é na década de 50/60, com a implantação da Petrobrás nos municípios de Pojuca, Mata de São João, Itanagra, Entre Rios e Cardeal da Silva que se observará as primeiras mudanças na composição social, na estruturação econômica e urbana da região. Desde então, a pecuária responderá às suas funções econômicas intrínsecas, todavia se constituirá parcialmente numa forma de reserva de valor da terra rural dentro da qual se poderá melhor compreender o processo de repecuarização de determinadas porções do Litoral Norte.

Posteriormente, nos anos 70 e início de 80, a política de reflorestamento implementada através da criação do Distrito Florestal do Litoral Norte - DFLN - nos municípios de Inhambupe, Entre Rios, Esplanada, Conde e Itapicuru, introduzirá novos interesses e atores sociais na região. Ocorrendo de forma não complementar à economia local, esta atividade afetará sobremaneira a cultura de subsistência (prejuízos a pequena produção, desabastecimento das feiras locais), acentuará o processo de concentração de terra e desarticulará a estrutura ocupacional tradicional (substituição da figura do pequeno proprietário pelo assalariamento restrito). Segundo o CEI, entre 1975 e 1980, ocorreu um processo de concentração de terras nos estabelecimentos de 1.000 ha e mais, e uma pequena redução dos estabelecimentos de 100 a menos de 1.000 ha². De acordo com o Censo Agropecuário de 1985, 68% dos estabelecimentos têm menos de 10ha e ocupa apenas 2,5% da área total, sendo a maior concentração de estabelecimentos considerados como pequenos em Mata de São João, com 88% do total e 5,55% da área ocupada. Por outro lado, 1,2% dos estabelecimentos tem 1.000 ha e mais, concentrando 47% das terras. Neste caso, Esplanada concentra os maiores es-

tabelecimentos seguida de Entre Rios e Conde. Um quadro geral do uso do solo por área cultivada pode ser visualizado abaixo (quadro 1).

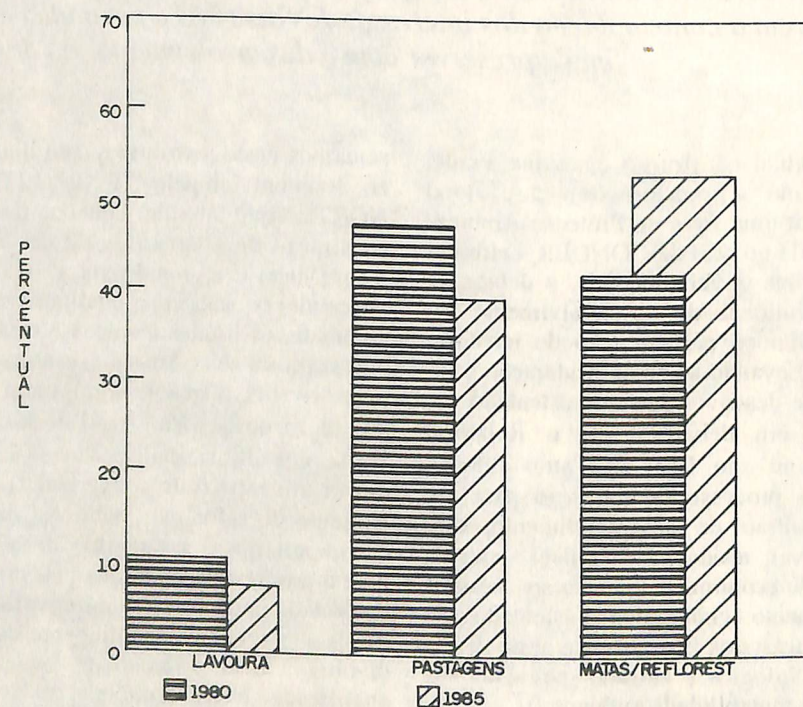
No período 70/80 o Litoral Norte demonstra indícios de uma economia reflexa, com a industrialização da RMS, mais especificamente sobre Mata de São João, potencializada pela ação da Petrobrás sobre este município, além de Entre Rios, Cardeal da Silva e Itanagra. Se inicialmente, a atividade de extração de petróleo reordenou significativamente aqueles municípios, desde então o processo de liberação de mão-de-obra do campo, com as consequências já conhecidas para as cidades de pequeno e médio porte existentes na região, assumirá um caráter mais significativo a partir do reflorestamento. Uma parcela considerável da população passa a viver na periferia das cidades, a depender do trabalho sazonal e do limitado mercado de trabalho naquelas empresas. Sendo assim, entende-se porque nos últimos três censos demográficos constata-se que todos os municípios tiveram algum incremento em sua população urbana e, à exceção de Conde³, todos evoluíram em suas respectivas taxas de urbanização con-

forme mostra o quadro seguinte (quadro 2). Segundo dados de 1991 (IBGE), essa área apresenta uma população de 117.581 habitantes, desigualmente distribuídos, sendo que Mata de São João, Entre Rios e Esplanada concentram 70% desta.

Apesar da perda de posição verificada ao longo da década de 70, a agricultura em 1980 ainda absorve praticamente a metade da população economicamente ativa do Litoral Norte. A indústria tem participação pouco expressiva, porém ascendente, 22,0%, sendo o comércio e serviços inexpressivos com apenas 5,0 e 10,0%, respectivamente (quadro 3). A respeito da distribuição de renda, os dados mais recentes e disponíveis mostram que a grande maioria da população de 2,0% encontra-se na faixa de cinco ou mais⁴. Para o conjunto da região, esta distribuição concentra-se com 39,80% da PEA na faixa de até 2 salários mínimos e menos de 2,0% encontra-se na faixa de cinco ou mais (quadro 4).

Observa-se que o maior percentual da PEA, acima de 50%, está classificado (pelos critérios do IBGE) como "sem rendimento" e neste grupo mais de 70% é constituído de mão-de-obra feminina. Certamente, aí está contido um grande contin-

QUADRO - 1
USO DO SOLO POR ÁREA CULTIVADA



(2) Ver SEPLANTEC/CEI, Reflorestamento na Bahia - Avaliação e Perspectivas, 1983.

(3) Considerado como um dos mais populosos até a primeira metade do século, graças a presença da cana no Vale do Itapicuru, em decorrência do reflorestamento, repecuarização e estocagem de terra para valorização perdeu população entre 80/70 (-11,8) e praticamente estaciona em 91/80 (5,9%).

(4) Se remeter aos estudos sócio-econômicos do EIA/RIMA elaborado pela NORCEL para a área de influência direta do empreendimento (Massarandupió, Subaúma e Porto Sauípe).

QUADRO 02 - DINÂMICA POPULACIONAL
APA Litoral Norte

Município	População Total	Pop. Urbana	Pop. Rural	Taxa Urb. 91	Taxa Urb. 80	Taxa Urb. 70
Cardeal	6.392	2.274	4.118	35,6	29,5	18,4
Conde	16.127	5.487	10.640	34,0	24,3	12,4
Entre Rios	27.589	16.845	10.744	61,1	43,4	24,7
Esplanada	23.190	15.204	7.986	65,6	55,3	36,1
Itanagra	5.560	1.387	4.173	24,9	28,8	19,2
Jandaíra	8.223	4.467	3.756	54,3	44,1	33,4
Mt. S. João	30.500	24.113	6.387	79,1	72,7	51,1
Méd. Geral	117.581	69.777	47.804	59,3	50,8	32,4

Fonte: Censos Demográficos - IBGE - 1991

gente de pessoas que vivenciam relações de troca simples de mercadorias, a exemplo de pescadores, marisqueiras, artesãos, entre outros.

A grande diversidade de ecossistemas costeiros, de grande beleza natural, num espaço relativamente pequeno, faz deste litoral um território privilegiado para exploração da atividade turística. De fato, o setor turístico desponta como uma das grandes alternativas de desenvolvimento para a área. A rigor, o turismo deverá induzir vetores de consumo e desenvolvimento de bens finais, além de constituir um segmento trabalho-intensivo com reflexo social através da geração de empregos. O crescimento do turismo, tanto a nível nacional como internacional, nos anos 90 terá efeitos econômicos, sócio-culturais e ambientais notadamente em regiões de economia estagnada e de ecossistemas frágeis⁵.

Segundo o Programa de Desenvolvimento Turístico do Estado, elaborado pela Bahiatursa, identificou-se um pólo com a capacidade potencial de atrair turismo nacional e internacional, localizado no município de Mata de São João, a partir de Praia do Forte, que já conta com a presença de marcante complexo hoteleiro, estendendo-se, com interrupções (Imbassá, Sto. Antonio) até Fazenda Sauípe inclusive. Programou-se terminais turísticos populares por Imbassá e Porto Sauípe, reser-

de das condições de vida nesta região: apenas 36% dos domicílios ligados à rede geral de abastecimento destacando-se Esplanada, Entre Rios e Mata de São João, possuem esgotamento sanitário praticamente inexistente, uma rede de saúde com 3 hospitais, 3 casas de parto e 30 postos de atendimento primário, uma parcela significativa da população na condição de analfabeta ou com menos de 1 ano de escolaridade, deficiente rede telefônica e um comércio varejista basicamente de alimentos e produtos farmacêuticos. Ainda em 1980, um terço dos domicílios eram de material não durável, chegando a ultrapassar 40% em alguns destes, sendo as excessões os locais de veraneio ou os povoados formados no período anterior a intensificação da liberação de mão-de-obra do campo. O serviço mais disponível para o conjunto da população é o de energia elétrica, com 57,7% dos domicílios ligados a rede geral de distribuição.

A execução do Programa de Desenvolvimento Turístico das regiões prioritárias do Estado da Bahia, dentre elas o Litoral Norte, requer investimentos superiores à capacidade de investimento do Estado. Para consecução dos seus objetivos estratégicos no setor do turismo regio-



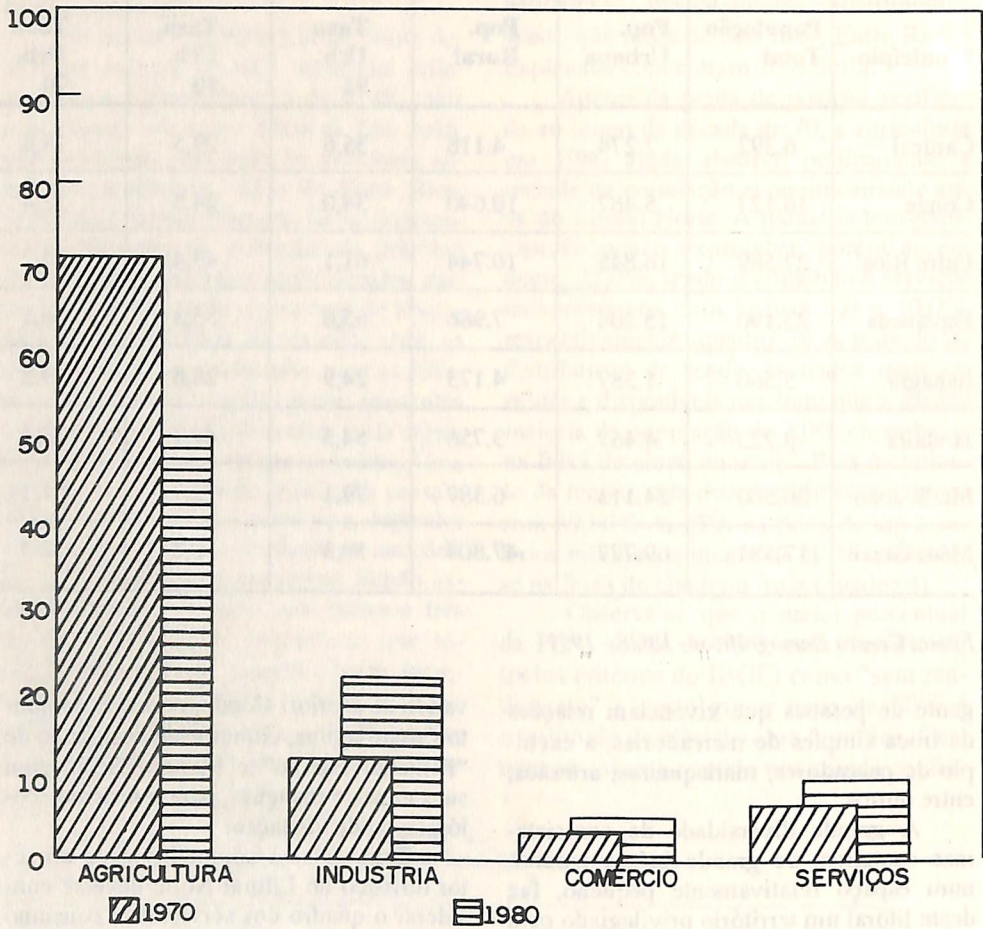
(5) Se remeter a SIC/BAHIATURSA/DIRIN, Programa de Desenvolvimento Turístico do Estado da Bahia - Litoral Norte, Baía de Todos os Santos e Baixo Sul. Relatório Preliminar para Carta Consulta ao BID, Agosto, 1992, 58p.

nal e internacional, o governo estadual deverá dotar esta região de infraestrutura física e turística que permita deflagrar o processo de desenvolvimento sustentado da região. Nesta ótica, se acha o Estado concomitantemente, na função de catalizador deste processo, através da coordenação das atividades de promoção turística e de medidas de contenção das atividades que ameaçam comprometer ou deteriorar os recursos turísticos desta área, principalmente seus capitais naturais e culturais. O pressuposto incremento das economias locais pelas atividades turísticas, dessa forma, requer estudos dos impactos a nível sócio-cultural, o controle dos fluxos turísticos para efeito de controle ambiental, o ordenamento do território segundo potencialidades de uso diferenciadas e calçadas nas fragilidades sócio-ambientais de cada uma delas. Estes, dentre outros elementos, serão levados em consideração quando da formulação de programas de manejo para a APA Litoral Norte.

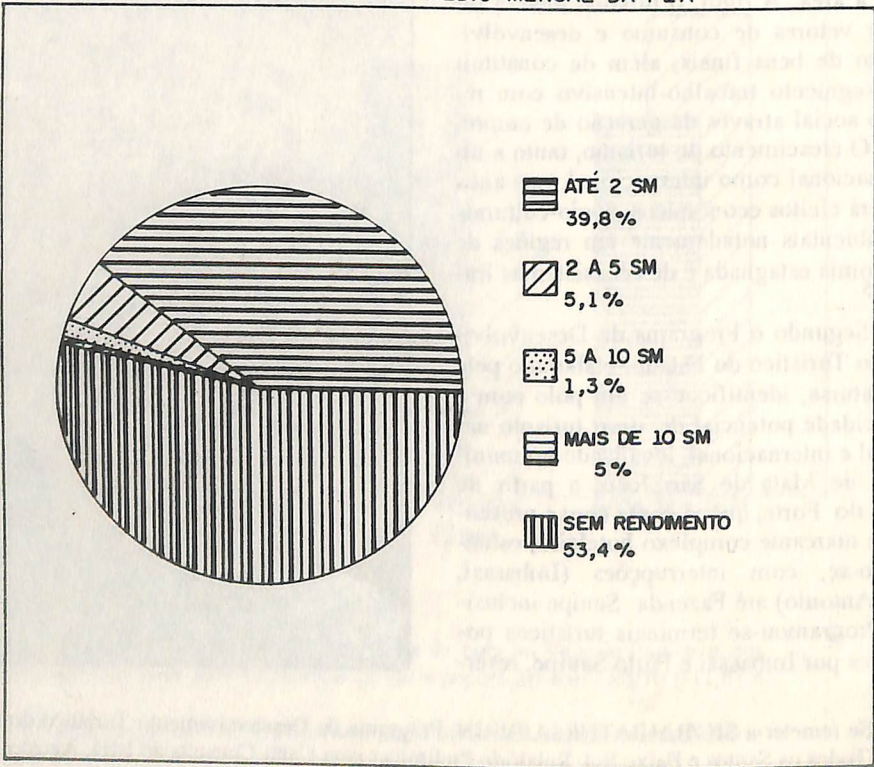
O Ordenamento territorial da APA

Os principais problemas relativos a uma transição para o desenvolvimento sustentável, nesta região, poderiam ser sucintamente definidos a partir dos seguintes aspectos: problemas de moradia, de abastecimento de água potável, de saneamento básico, de um desordenado uso do solo e da destruição de ecossistemas e da biodiversidade. O objetivo do zoneamento e respectivo plano de manejo, em fase de elaboração na CONDER, é justamente subsidiar a ordenação deste território, orientar as ações do poder público visando conciliar a produção econômica, a proteção do meio ambiente e a conservação dos recursos naturais. Através de uma análise integrada dos sistemas ambientais, considerando suas diferentes dinâmicas e sempre numa operação de agregação e apreciação de fatores, pode-se chegar à delimitação de zonas homogêneas quanto a características ecológicas, potencialidades econômicas e restrições ambientais da área. Neste processo é necessário avaliar o grau de sustentabilidade e de vulnerabilidade dos sistemas ambientais à luz da prognose das diversas alternativas de usos futuros para os recursos naturais da área. Por outro lado, isto não elimina a possibilidade de serem categoricamente vedados usos em áreas específicas do ponto de vista bio-físico e antrópico. Com base nestes princípios conceituais e metodológicos pode-se representar num quadro síntese genérico as etapas e objetivos em desenvolvimento na CONDER.

QUADRO - 3
PEA POR SETOR DE ATIVIDADE



QUADRO 4
RENDIMENTO MÉDIO MENSAL DA PEA



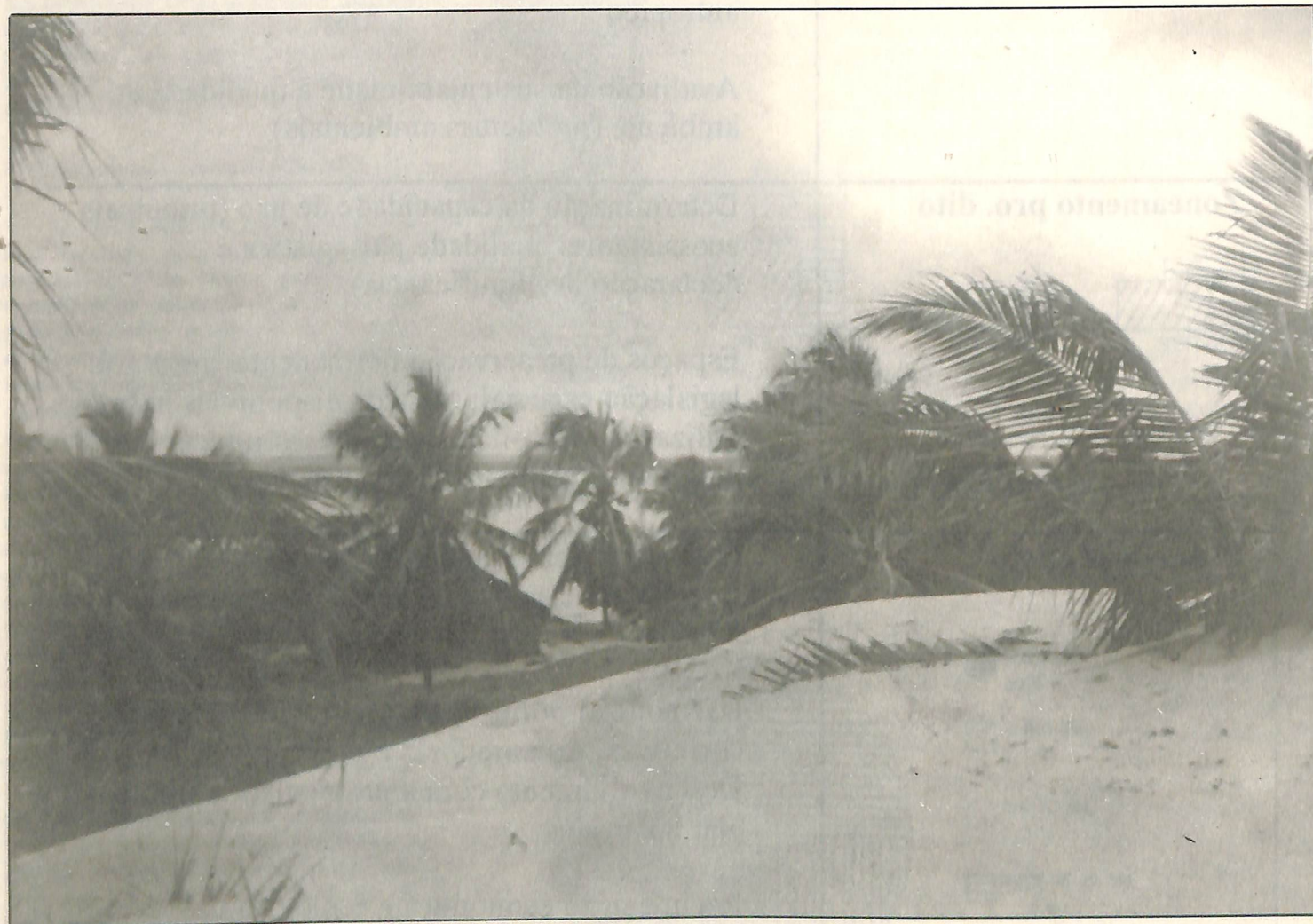
ETAPAS	OBJETIVOS GERAIS E ESPECÍFICOS
Diagnóstico Ambiental	Visão de conjunto da região como um todo (situação ambiental da região) Análise dos componentes físicos, biológicos e dos diferentes tipos de atuação humana no espaço geográfico (compeensão e avaliação dos processos e formas de apropriação dos recursos) Organização do espaço e o comprometimento antrópico Avaliação da sustentabilidade e qualidade do ambiente (problemas ambientais)
Zoneamento pro. dito	Determinação da capacidade de uso (principais ecossistemas qualidade paisagística e declaração de significância) Espaços de preservação permanente; áreas sob legislação especial; espaços disponíveis para utilização (agro-indústria, infraestrutura, desenvolvimento urbano e turístico)
Plano de Manejo	Indicar as áreas de atuação das grandes linhas de ação governamental para o ordenamento do território Harmonizar políticas de Meio Ambiente (ações corretivas, restauradoras e preventivas) e Desenvolvimento com a problemática ambiental diagnosticada Recuperação econômica e ecológica das frentes já abertas e planejamento de novas frentes Definir um padrão metodológico comum para as ações públicas, privadas e comunitárias.

Neste espaço geográfico encontram-se diferentes situações que necessitam ser levadas em consideração, desde a percepção de atributos ambientais por comunidades locais⁶ até a própria organização física e sócio-econômica dos grandes espaços regionais. Este processo de planejamento suscitará um molde e um contra-molde⁷ de forma a indicar espaços de preservação permanente por imperativos ambientais e interesses locais, áreas sob legislação especial, espaços disponíveis para aproveitamento econômico específico⁸.

Uma proposta de zoneamento em construção

Diante do que foi exposto e baseado em pesquisa bibliográfica, levantamento de campo, e análises de fotografias aéreas e bases cartográficas existentes para a área, chegou-se a uma visão preliminar das grandes categorias de zonas a serem propostas para a APA. É natural que qualquer política ambiental tenha que assumir um caráter de harmonização de aspirações sociais diferenciadas com a sustentação dos sistemas ecológicos, o fortalecimento dos instrumentos usuais de planejamento e a busca de novos instrumentos que auxiliem na concepção de uma engenharia institucional capaz de realizar as tarefas de manejo. No sentido de trabalhar para a harmoniza-

ção de interesses diversos, se propõe a realização de reuniões setoriais com os distintos agentes econômicos, políticos e comunitários presentes na região, de maneira a ter um entendimento mais claro a nível dos atores sociais e seus interesses concretos. No nosso entendimento uma APA, seu respectivo zoneamento e plano de manejo, só adquirem instrumentalidade quando surgido não como uma técnica de contingenciamento de formas de uso e ocupação do espaço geográfico, mas como o reflexo de um entendimento comum, uma estratégia de salvaguarda de particularidades e de possibilidades de divisão do trabalho institucional.



(6) No contexto do diagnóstico ambiental está se realizando uma amostragem de 500 questionários nos povoados da faixa litorânea da APA, composto de questões abertas e fechadas, com o objetivo de complementar os dados sócio-econômicos agregados para os municípios, coletar subsídios quanto às expectativas das comunidades em relação à Linha Verde, o grau de conhecimento e entendimento destes sobre a APA, a percepção acerca do meio ambiente e as representações sociais dos problemas ambientais na comunidade.

(7) A este respeito Schubart, H., "Planejando a ocupação sustentável do território", in: Planejamento e Políticas Públicas IPEA, junho 1992, pp. 27-38.

(8) A respeito das Áreas de Proteção Ambiental e seu zoneamento ecológico-econômico se referir a Resolução CONAMA n. 10 de 14 de Dezembro de 1988. Ver SEMAN/CONAMA/IBAMA. Resoluções CONAMA 1984 a 1990, Brasília, 1991. 231 p.

Assim sendo apresentamos uma visão inicial das grandes categorias de trabalho para o ordenamento do Litoral Norte.

ZONAS	ESPECIFICAÇÃO	CARACTERÍSTICAS
Desenvolvimento Urbano	Áreas passíveis de parcelamento	Localizadas em zonas de expansão urbana, utilizadas ou a utilizar com loteamentos, equipamentos urbanos e infra-estrutura essenciais ao desenvolvimento urbano
	Áreas passíveis de parcelamento com restrições:	Respeitar os parâmetros urbanísticos obrigatórios à ocupação do solo (legislação existente) e critérios de ocupação da APA
	bacias produtoras de água potável, áreas adjacentes de zonas de vida silvestre, conjunto de relevo serrano que apresentam fragilidades de natureza geomorfológica ou geotécnica, planícies aluviais sujeitas a inundações periódicas restingas, formações lagunares, planícies fluvio-marinhas com ocorrência de manguesais, dunas, praias com fragilidades ambientais ou limitrófes ao assentamento urbano	Conservação dos recursos naturais é essencial à manutenção da qualidade ambiental necessária ao desenvolvimento urbano e regional
Desenvolvimento Turístico	Áreas vedadas ao parcelamento	Utilização com estabelecimento de parâmetros urbanísticos restritivos visando a garantia dos fatores e qualidades ambientais
	Áreas com potencial paisagístico natural	Áreas de vida silvestre, reservas ecológicas e demais áreas de vegetação de preservação permanente
Desenvolvimento Rural	Áreas de Planos e Programas integrados de Desenvolvimento turístico	Potencial para o desenvolvimento turístico em função de atrativos naturais da paisagem e ecossistemas existentes
	Áreas passíveis de parcelamento em lotes chácaras	Ocupação com equipamentos turísticos de porte compatível, a partir de critérios de ocupação do solo estabelecidos na APA para garantia da preservação do meio ambiente.
	Áreas de Silvicultura	Áreas reservadas por promotores públicos e privados para planos e projetos de implantação de equipamentos turísticos de grande porte que incorporem a variável ambiental.
	Áreas de atividades Agro-Pastoris	Áreas com características rurais que possibilitem o parcelamento em lotes com área média maior ou igual a 5000 m ²
		Plantação de Pinus e Eucalipto
		Propícias à criação animal e lavoura.

Partindo destas categorias gerais e com base no conhecimento que se tem da área alguns pontos devem ser elucidados:

a) os povoados litorâneos já existentes merecem atenção particular no sentido

de orientar suas possibilidades de expansão e assegurar a permanência das populações já residentes na área como parte do capital cultural da região. Nestes povoados devem ser atacados os problemas de

saneamento, evitar problemas graves de contaminação do lençol freático, incentivar o artesanato local e os serviços de pequeno e médio porte de apoio ao turismo;

b) nas áreas menos frágeis e próxi-

mas às potencialidades turísticas sugere-se a instalação de loteamento e/ou equipamentos de turismo e lazer, a exemplo do trecho nordeste da Praia do Forte e alguns trechos próximos a Sauípe;

c) em áreas de grande beleza e alta fragilidade, como os cordões de dunas paralelos à praia ou entremeados por brejos, pequenos rios e lagoas, qualquer tipo de ocupação do tipo loteamento, desfiguraria a paisagem, devendo-se situar estes empreendimentos pontualmente e mais na direção do interior. Esta observação se aplicaria em Imbassaí, Santo Antonio, Fazenda Sauípe, Estrada, Siribinha e a maior parte da extensão do trecho de dunas até Mangue Seco;

d) algumas das áreas do Litoral Norte, pela sua imponência, singularidade e riqueza de vida e paisagem, sugerem uma preservação restrita, sustentável com os padrões de convivência humana atuais. Alguns exemplos se sobressaem como os conjuntos flúvio-lagunares de Pelame, de Conde, os manguezais à beira dos rios Sauípe, Subauma, Inhambupe, Itariri e Itapicuru, o extenso estuário do rio Real, as áreas embrejadas e circundadas por colinas nas proximidades de Cobó e Cavalito Russo. Estas áreas convidam a um turismo ecológico, pela diversidade de paisagem que apresentam num espaço comparativamente reduzido;

e) O desenvolvimento do turismo pode ser orientado desde uma prática educativa onde se apreciaria diversos ecossistemas variando desde o cerrado, as restingas arbóreas e arbustivas, as dunas de Mangue Sêco, as florestas do Bu e Bonito, as matas ciliares e úmidas, os brejos com gramíneas e extensos campos de baronezas lilases, as lagoas, e os manguezais que convidam as explorações com canoas, as colinas e cordões de praia cobertos por coqueirais, os visuais sobre os brejos nas proximidades de Cobó no Conde, e todas as bordas onde se apresentam situações de confronto de dois ou mais ecossistemas com particular interesse paisagístico;

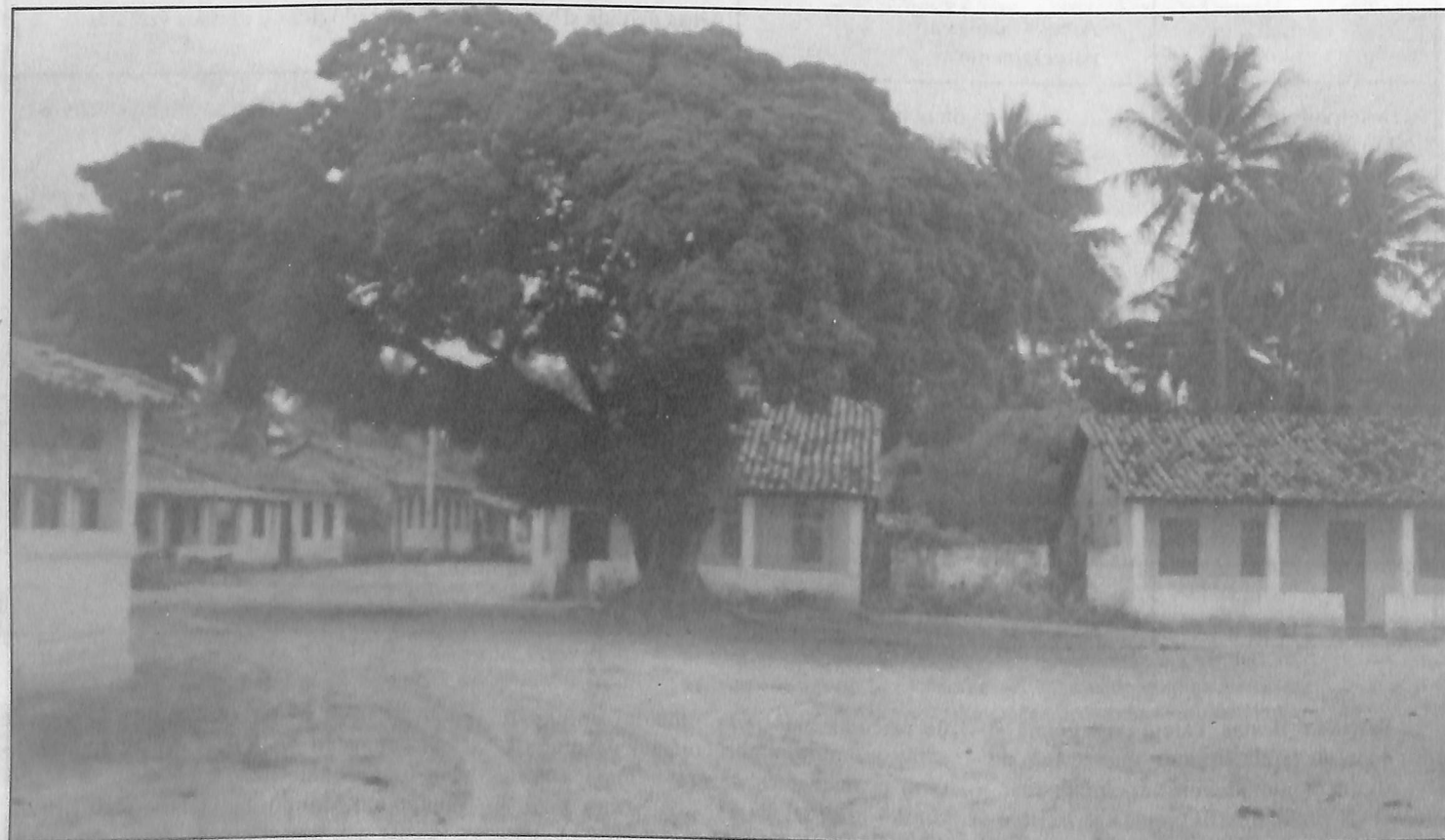
f) é de relevante importância os elementos arquitetônicos do patrimônio histórico e cultural da área e as pequenas povoações que o circundam (Itanhi, Abadia, Ponte de Tabatinga, Vila do Conde, o Alto de Santana), as pontuais fazendas antigas que constroem a paisagem rural e seu caráter pitoresco ainda preservado;

Conclusão

Todos estes pontos constituem objeto de debate a ser desenvolvido durante a etapa de discussões com os diversos agentes que, necessariamente, deverão se incorporar aos princípios do desenvolvimento sustentado elucidados neste texto. Do

ponto de vista estritamente institucional, o planejamento do desenvolvimento sustentado para a área da APA requer um esforço conjunto de setores governamentais, em diferentes níveis de governo, sendo que a relação do setor privado com a proteção ambiental deve ser entendida como parte deste processo político-institucional. É evidente que um desenvolvimento econômico sem condicionamentos ambientais apresenta maiores riscos à competitividade de certas atividades econômicas, dentre elas o turismo e atividades de apoio, e sua aceitação pela sociedade. Da mesma forma, é fundamental que os setores comunitários e políticos locais se sintam responsabilizados neste processo de gerenciamento a ser implantado com o plano de manejo.

Sendo assim, fica claro que o argumento ecológico suscitado pela APA e pelas necessidades diferenciadas dos agentes sociais, econômicos e políticos quanto ao futuro deste território, exige uma articulação clara entre órgãos técnicos dos níveis federal e estadual e as respectivas administrações locais e representantes civis organizados. Fica portanto desejada a busca de compromissos, ou mesmo a vontade política, no sentido de ordenar o território, incorporando regulações mais amplas que reflitam tanto as exigências institucionais quanto as demandas da sociedade local.



CRÔNICA DA CIDADE

Breve Notícia sobre o Neto do Diabo

Consuelo Pondé Sena*

Pátria dos concursos, berço dos benefícios. Assim é a Bahia vista por um curioso órgão de imprensa analisado à luz da antropologia. O periódico escreve um capítulo curioso da crônica urbana de Salvador ressaltando costumes, expondo franquezas, ridicularizando valores e pondo a nú a diabólica vida santa dos habitantes de Salvador no final do século passado.

Ao escolher, para comentário, um órgão de imprensa baiana do século XIX, falo na certeza de contribuir para a divulgação de um assunto desconhecido da maior parte dos habitantes desta cidade.

Isto porque, entendo que divulgar o desconhecido não só é uma tarefa agradável para quem noticia, como enriquece a tantos quantos não dispõem de acesso à determinadas informações.

O Neto do Diabo, jornal crítico, literário e chistoso, passou a circular na cidade do Salvador a partir do dia 4 de maio de 1888, data em que saiu o seu primeiro número, sendo comercializado sob a forma de assinatura trimestral e semestral para a capital e fora dela.

Vários números do jornal, encadernados sob o formato de livro, pertencem ao acervo da Biblioteca Frederico Edelweiss, do Centro de Estudos Baianos da UFBA. A Gazeta contém oito páginas, de 22 cm de comprimento.

Do seu corpo de redatores constavam os nomes de: Roberto Caifaz e Páfúncio Neto, sendo também colaboradores: Cunergrundes Ventania, Simão de Sá Pato, R. Fresco de Lima, Pedro Botelho & Cia., Plutão e Fidelis de Marroco. A tiragem era de 2.000 exemplares, sendo editado oito vezes por mês. "Todo e qualquer negócio relativo a esta folha deve ser dirigido à gerência à ladeira da Conceição nº 9 - 1º andar. A cobrança das assinaturas, dos anúncios, etc, será feita com recibos impressos e tendo a assinatura do gerente", conforme consta de todos os números, no seu frontispício.

O editorial intitula-se o Neto do Diabo e transcreve um diálogo - programa, na qual se definem os propósitos da folha, sendo que o do 1º número é vazada nos seguintes termos:

O DIABO - Com que, deu-te na chola ires à terra do vatapá - para tomares

parte no movimento jornalístico, não é assim?

O Neto - Assim é, meu avô mui venerado.

Aquilo anda à matroca; vou e levo as melhores intenções.

- Mas olha, a tarefa não é das mais fáceis.

- Não ignoro, mas tenho a coragem diabólica que v. m me comunicou. Os padres jesuitas não me farão recuar com seus exorcismos. Saberei ter o riso de Rebelais para os ridículos d'aquela terra; o ferro em brasa para as pústulas que a contaminam; vergasta para os desaforados; prêmio para a virtude, aplausos para o merecimento, enfim justiça para todos e para tudo.

- E para os aborrecidos, para os indiferentes à sociedade?

- Para estes reservo algumas distrações em forma de literatura, anedotas, charadas, etc.

Pois bem, vai. . . e boa viagem. Conta

* Consuelo Pondé é professora e Chefe do Departamento de Antropologia da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da UFBA.

que o Diabo Eterno te ajudará a vencer todos os embaraços para viveres longos anos.

- Agradecido. Farei por mim, combatendo por todos, ao lado da verdade, do progresso e do bem. Tentarei ao público e estou certo de que ele não resistirá às minhas tentações. O Neto do Diabo é pequeno, mas tem o segredo de superar obstáculos, ainda que estes lhe apareçam na forma da fradalhada do Cônego Agripino. . . E agora sua benção meu vovô.

- "Estais abençoado. Desce".

Este conteúdo expressa o tom satírico do referido órgão da imprensa baiana, bem assim o seu compromisso com a crítica e a divulgação de material de cunho literário. Definia-se, enfim, a proposta noticiosa da folha.

Ao lado do tom crítico e sarcástico em que são comentados muitos assuntos, a exemplo da Assembléia Provincial onde "não se discute com elevação; fala mais tempo quem fala pior; qualquer nuga atrai mais atenção e oradores do que os interessados reais; há um bom número de deputados tão peixes que até já constou ao colega Pedro Botelho irem fundar um club de - "Companheiros do Silêncio".¹

No número três - há um artigo intitulado: Salve, no qual se elogia a abolição da escravatura, além da notícia - **Redenção**, que relata o indescritível entusiasmo de que foi possuído o povo ao receber a notícia da sanção da lei Áurea. "Músicas, foguetes, vivas, delirantes aclamações, mais de 15.000 pessoas percorrendo as ruas da cidade em clima de viva alegria, num verdadeiro frenesi, eis o quadro majestoso que se apresentara aos nossos olhos".²

Do mesmo número, consta a notícia sobre o entusiasmo de que fora tornada a cidade do Salvador, pelo mesmo motivo acima mencionado, tendo Eduardo Carigé, Frederico Lisboa, Pânfilo de Santa-Cruz e Luiz Anselmo da Fonseca sido muito festejados pela multidão em delírio.³

Ainda do terceiro número é o artigo "Ao Monitor Católico", consta uma crítica contundente a propósito do que veiculava aquele jornal, quanto à excomunhão de obras profanas, além da recomendação da leitura dos livros de S. Agostinho, S. Ambrósio, S. Jerônimo e outros doutores da igreja como os únicos que podiam beneficiar a mocidade.⁴

- (1) O Neto do Diabo Ano 1 Número 2.
- (2) Idem número 3 p. 2.
- (3) Idem, Ibidem p. 2.
- (4) Idem p. 7.
- (5) Número 4. p. 1

ANO I
DIABO - 13 DE MAIO DE 1888
NÚM. 2

O NETO DO DIABO

CRÍTICO, LITTERARIO E CHISTOSO

ASSIGNATURAS	REDACTORES	ANNUNCIOS
Na capital	Roberto Caillas e Pafuncio Neto	1 pag. por mes. 32000
Por trimestre. 12000		1/2 pag. idem. 24000
Por semestre. 24000	COLLABORACAO	Em quadro na 8ª pag. por mes. 4000
Para da capital	Concêgundes Ventania, Simão de Sá	
Por semestre. 36000	Pato, R. Freixo de Lima, Pedro Botelho & C.,	
	Plutão e Fideles de Marrocos	
CABAMENTO ADIANTADO		AVULSO DO DIA 10 RS

Tiragem 2.000 exemplares.

Publica-se oito vezes por mes.

Todo e qualquer negocio relativo a esta folha deve ser dirigido à gerencia à ladeira da Conceição n. 9 - 1º andar.

A cobrança das assignaturas, dos annuncios etc. sera feita com recibos impressos tendo a assignatura do gerente.

O NETO DO DIABO

DIALOGO-PROGRAMMA

O Diabo. — Com que, deu-te na cachola irés a terra do—vatapá—para tomares parte no movimento jornalístico, não é assim?

O Neto. — Assim é, meu avô, meu venerando. Aquilo anda à malroca; vou e levo as melhores tentações.

— Mas olha, a tarola não é das mais fáceis.

— Não ignora, mas tenho a coragem diabolica que um me communicou. Os padres e jesuitas não me farão recuar com os seus exorcismos. Saberei ter o riso de Rabelais para os ridiculos d'aquella terra; o ferro em brasa para as pustulas que a contaminam; vergasta para os desafogados; premio para a virtude.

applausos para o merecimento, emfim justiça para todos e para tudo.

— E para os aborrecidos, para os indifferentes à sociedade?

— Para estes reservo algumas distrações em forma de litteratura, aneddotas, charadas, etc.

— Pois bem, vae... e boa viagem! Conta que o Diabo Eterno te ajudará a vencer todos os embaraços para viveres longos annos.

— Agradecido. Farei por mim, combatendo por todos, ao lado da verdade, do progresso e do bem. Tentarei ao publico, e estou certo de que elle não resistirá ás minhas tentações. O Neto do Diabo é pequeno, mas tem o segredo de superar obstaculos, ainda que estes lhe appareçam na forma da fradalhada do cônego Agripino. . . E agora sua benção, meu vovô...

— Estais abençoado. Desce.

Noviços

E aqui raton para agustar, contas com o excellentissimo e exquisitissimo sr. deputado liberal (!) concêgundo Agripino Borges.

Pois, senhores, os papéis não estão lavados? Um liberal não é que pretendo fazer essa excavação de noviços, mais propria de

O nº 4, traz no seu frontispício uma maneira de estampa, da qual consta o emblema do Império e a legenda Honra do Brasil. Viva o imortal dia 13 de Maio de 1888.⁵

MARTER Infelix é o artigo do edi-

torial do número 5. Trata da infelicidade a que é submetido o nosso Estado, cuja falta de patriotismo dos seus filhos tudo lhe negava.

"Inultimente estendes os teus braços pedindo, rogando, suplicando mesmo, o



amparo, o desvelo e a solicitude de teus cidadãos!

"Qual a ventura que tens obtido daqueles que te devem tudo, que do seu sangue vivem?"

Onde os teus representantes? Onde a soberania popular? Onde a independência do voto, a independência do critério? O teu progresso é simplesmente um desmoronamento. A tua assembléia, sorvedouro de teu suor e patíbulo de teus brios, macula-te a fonte, outrora aureolada de glórias!"⁶

Em mais de um número de O Neto do Diabo em editoriais e artigos, constam críticas ao Monitor Caótico, bem assim à Assembléia Provincial.

Entretanto, o número 9 contempla o Clube Republicano Federal com uma notícia sobre a sua organização e sua inauguração no salão nobre do Grêmio Literário,

cujo fim, conforme seus estatutos é: "agremiar os cidadãos republicanos da capital, promover a propaganda da doutrina professada pelo partido republicano brasileiro e estimular a fundação de novos grêmios na província, a fim de iniciar-se o Congresso Republicano, análogo aos que já existem."

Os números 11 e 12 (conjuntos) trazem, com destaque, no editorial, em texto sobre o 2 de julho de 1888.⁸

Já no 13, há um artigo de abertura - 6 de julho de 1888 - 17º aniversário do pensamento de Castro Alves. Uma notícia bem ampla, igualmente, assinala o desastre ocorrido no plano inclinado da Linha Circular, contendo crítica à precipitação com que se realizam suas obras.

Sob o título O nosso periódico, no número 14, comentários sobre a aceitação do periódico preenchem a secção O Neto

do Diabo (editorial), de cujo texto transcrevo algumas notas: "Nesta terra, onde a imprensa luta com as maiores dificuldades para manter-se, já pelas despesas, que acarreta qualquer trabalho tipográfico entre nós, já porque não está de todo desenvolvido o gosto pela leitura de gazeta e nem sempre é dispensada aos escritores e poetas comprovincianos aquela animação que fora de desejar, admira realmente que tenhamos podido afrontar a indiferença e a inveja de muitos para firmar o conceito popular a nossa estabilidade".¹⁰

E mais: "Digamos com franqueza: "O Neto do Diabo" veio preencher uma lacuna, de que há muito ressentia-se esta capital, isto é, de um jornalzinho que, sem ofensa moral, fizesse a crítica dos costumes, atirando às irrisões e ao escárnio a hipocrisia e o vício." ¹¹

Do número 20, 14 de Setembro de 1888, consta um pequeno artigo, na seção O Neto do Diabo, intitulado Linha Circular. Dele extraímos alguns trechos: "Inaugurou-se, no dia 8, conforme estava annunciando, o tráfego da Linha Circular - da Praça Conde d'Eu a Nazaré.

Como é naturalíssimo aqui nesta boa e generosa terra, grande multidão de curiosos acompanhavam os bondes, que não tiveram falta de frequentadores." ¹²

Do número 21 de 24 de setembro de 1888, constam os avisos: "Tornando-se inconveniente a publicação do nosso periódico aos domingos, por causa da entrega da maioria de nossos assinantes, passa a ser publicado nas segundas feiras".

E ainda: "Qualquer negócio relativo a este periódico deve ser dirigido à gerência à ladeira da Conceição nº 9 - 1º andar". O editorial do mesmo trata de concurso. Já àquela época observa-se: "A Bahia é por excelência a pátria dos concursos e o berço dos benefícios.

Com a mesma felicidade com que se abre - por vaga de seu fulano e sicrano - um concurso no Liceu, ou na Faculdade, ou em outro qualquer lugar do governo, também chega-se a nós o ator Beltrano e zás... bilhete de espetáculo; a Sra. D. Sicrana e fogo, bilhete do seu benefício... enfim, muita razão teve o autor do Sr. Domingos Fora do Sério". ¹³

. . . "E ainda que se cansa a queimar

- (6) Número 5. p. 1.
- (7) Número 9. p. 1.
- (8) Números 11 e 12 p. 1.
- (9) Número 13. p. 1 e 2.
- (10) Número 14. p. 1.
- (11) Número 14. p. 1.
- (12) Nº 20. p. 2.
- (13) Nº 21. p. 1.

as pestanas estudando, quando, simples e unicamente um pedido do Sr. Barão de Popeline, ou um bilhete de visita do Sr. Belisário do Banco, é o bastante para a garantia de um lugar seja qual for a sua categoria".

Também concurso realizado na Faculdade de Medicina da Bahia, para o provimento da cadeira de Patologia Médica, é objeto de um artigo - no editorial do Neto do Diabo. Concorreram ao mesmo os Doutores Anísio de Carvalho e Tillemont Fontes. Sem inocular muito veneno quanto ao resultado do mesmo, no texto, pode-se ler a seguinte observação: "O julgamento teve o seu 'qui-pro-quo', segundo opiniões sensatas e insuspeitas".¹⁴

Sob a epígrafe **Cousas que o Neto do Diabo não concorda** estão relacionados, em artigo, alguns problemas da cidade, o que revela dificuldades enfrentadas pelos moradores desta bela Soterópole:

Assim, são arrolados: a falta de polícia na rua da Montanha, em função do que ali ocorriam apedrejamentos quase todas as noites, a grande quantidade de quitandes volantes pelos passeios das ruas da cidade, a hora inadequada em que passava carroça do asseio da ladeira da Conceição da Praia, largo da mesma, Portas da Ribeira

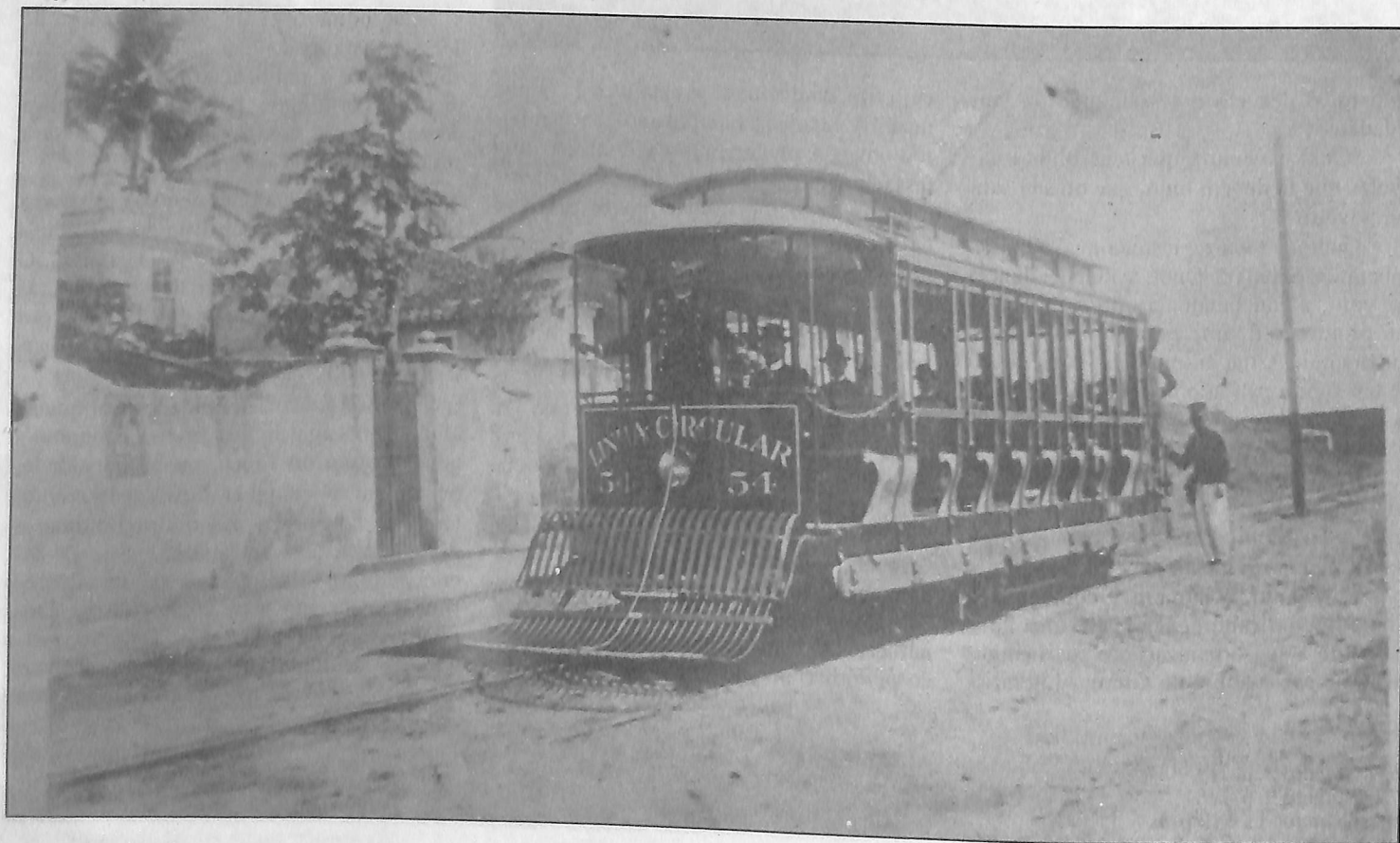
até o Correio (9 horas da manhã). As pancadas que os bondes dão entre si ao subirem as rampas do largo do Teatro e da rua Carlos Gomes; as reuniões mensais da Congregação do Imperial Liceu, a teimosia da Biblioteca Pública funcionar usando como acesso ao seu interior a porta da cachoeira, a "pontualidade e exatidão" do serviço dos correios, na capital e fora dela, referências ao envio de cartas, jornais, etc, a existência da "arapuca" armada ao largo do Teatro pelo gringo: "Tiro ao alvo", o magnífico e apreciável estado em que se acha a célebre casa escolar à praça da Piedade. Ainda constam do elenco em questão: "O monopólio e a imposição dos vendedores d'água de fontes nos dias em que a Companhia do Queimado entender fechar seus chafarizes". (nem o peixe na semana santa). A pontualidade do giro do Diário do Povo e os presentes dos seus assinantes. A falta de remoção dos trilhos centrais, arrancados pela Linha Circular, atrapalhando a circulação de muitas ruas desta cidade. "A ganância do homem dos 'feitos' em receber os cobres dos coletados da 'fazenda provincial'". "A sanfança com que o barão dos casebres apoia-se do seu carro e entra nos cortiços para receber os alugueis fazendo uma gritaria infernal...

talvez por ser surdo". "Os solavancos dos bondes dos veículos econômicos". "As bravatas do construtor Freire. Os abalroamentos e desastres dos bondes dos Queiroz com os da companhia T.U. Esta e tal bagatela".

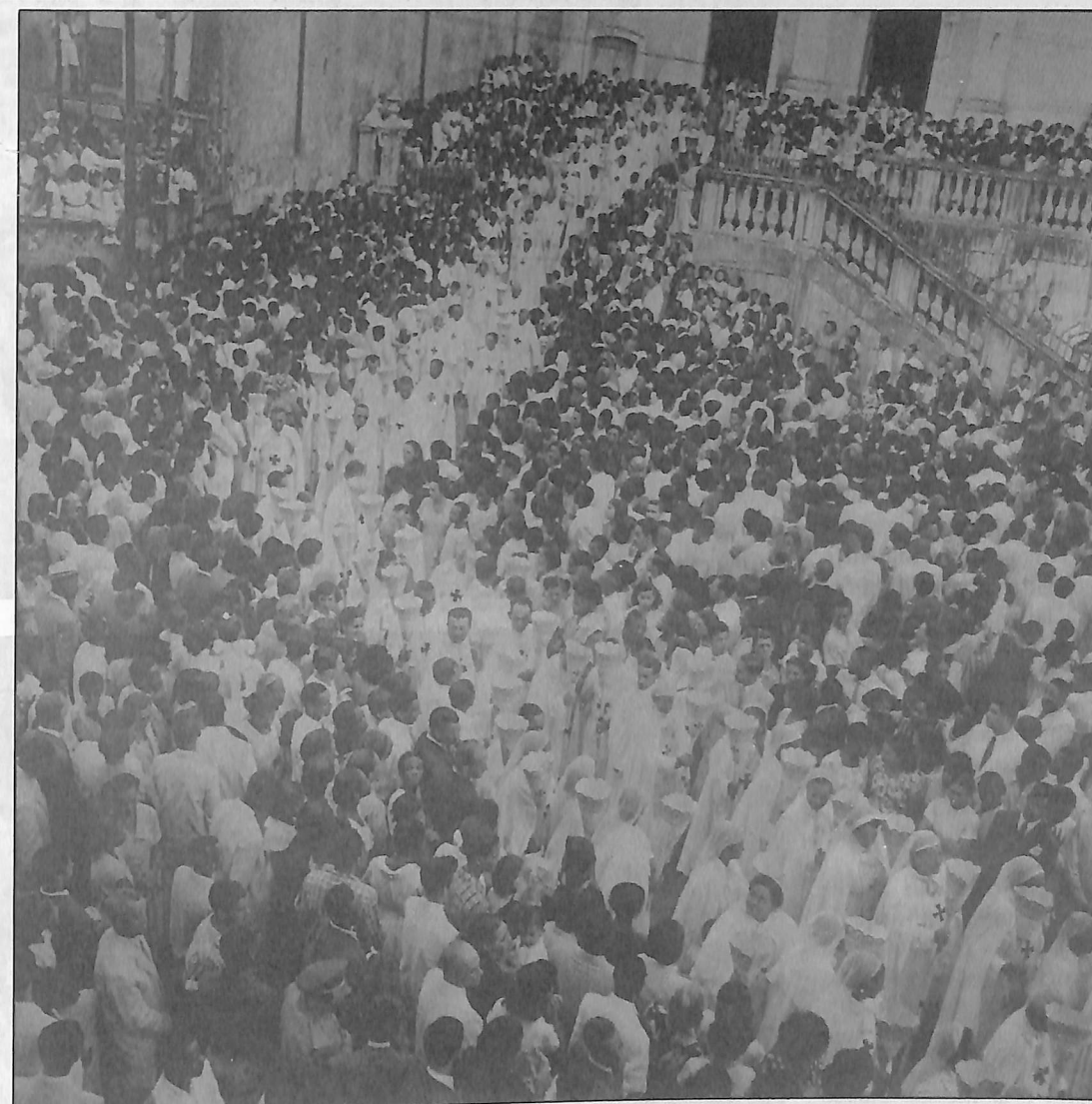
Datada de 7 de outubro de 1888 é o número 23, cujo o artigo de fundo versa sobre a Companhia Circular: "A Companhia Linha Circular, que tão relevantes serviços podia prestar à comunidade pública, já pouco a pouco vai deixando ver o contagioso futuro que a espera. A falta de ordem no horário e o nenhum zelo na escolha dos empregados habilitados no desempenho de tão material trabalho, já estão dando em resultado abalroamentos como sucedeu na rua Carlos Gomes, e muitos especialmente na Lapa, onde um bonde virou, causando contusões e ferimentos".¹⁶

Entre o nº 26 e 27 ocorre uma breve interrupção na circulação da folha, fato que é objeto de consideração no segundo desses números, em que sob o título de **Surgiu**, é dado conta do referido acontecimento. Eis um pequeno trecho: "Surgiu, não ressurgiu, porque não estava morto o Neto do Diabo".

Apesar da intriga que contra nós anda



- (14) Nº 22. p. 1.
(15) Nº 22. p. 10
(16) Nº 23. p. 1 e 2.



movendo uma multidão de sacristas e beatos, que juraram pelas "virtudes" do capuchinho frei Sanssoferrato - dar cabo de nossa existência, aqui estamos depois de uma interrupção por justo motivo, aqui estamos para prosseguir na missão que nós traçamos desde a nossa aparição nesta terra."¹⁷

Além das críticas às deficiências de serviços públicos na cidade do Salvador, o Neto do Diabo publicava poesias em homenagem a acontecimentos cívicos. Neste número 31 de 17 de janeiro de 1889, estão dois poemas dedicados à Itaparica, pelo seu heróico combate de 7 de janeiro.

Nele também, há uma pequena nota sobre a lavagem do Bomfim, escrita nos seguintes termos: "Seguiram para o Bomfim e Itapagipe três repórteres, a fim de to-

marem o respectivo apanhamento das borraças durante a lavagem, dos personagens que compareceram, etc".¹⁸

Outros artigos de fundo, de sabor irreverente e crítico, fazem parte da coleção a que estamos nos referindo, a exemplo do **Morre o Cavalo para o bem dos urubus**, constante do nº 32, em cujo texto é citado o Cônego Galvão.¹⁹

No mesmo número, figuram uns versos sobre a Lavagem do Bomfim, escritos em tom pilhérico e repletos de notícias curiosas.

O número 33 não traz o artigo editorial presente em todos os anteriores a 27 de janeiro de 1889, que, no entanto reaparece no seguinte, de 2 de fevereiro do mesmo ano.

Com o título de **Cousas da atualidade**, na seção O Neto do Diabo, são feitas observações sobre "a tropilha de cabalistas em favor dos candidatos a próxima eleição de deputados pelo 1º distrito".²⁰

Curiosa observação contida no número 35 dá conta do cuidado da mesa da irmandade do Senhor Bom Jesus dos Passos d'Ajuda que naquele ano de 1889, resolveu que fosse feita a costumeira procissão dos Passos, com a respectiva trasladação da Veneranda Imagem para o curato da Sé, assegurada, porém, a condição de a mesma igreja não ficar aberta durante a noite, a fim de que fossem evitados os escândalos ocorrentes todos os anos no templo do Senhor. Que contraste com as **Célebres Lavagens do Bomfim**, Barra, Rio Vermelho e tanto outras!!!²¹

- (17) Nº 27. p. 1.
(18) Nº 31 p. 4, 5 e 7.
(19) Nº 32. p. 1.
(20) Nº 34. p. 1.
(21) Nº 35. p. 1.

Noticioso artigo intitulado Alerta está publicado no número 37, de 2 de março de 1889. Trata-se de um texto sobre o Carnaval.

No número 38, de 10 de março de 1889, não aparece o artigo de fundo. São publicados, porém dois poemas, a saber: Ao esplêndido e deslumbrante Clube Cruz Vermelha e Ao invencível, distinto e imitável Clube Fantoches da Euterpe.

Dos inúmeros de 19 de março de 1889 (nº 39), 9 de abril de 1889 (nº 40) e 24 de abril de 1889 (41 e 4 maio de 1889, (nº 42), que são os últimos, sublinhamos o que se segue. No artigo TRIBOFE LOTÉRICO há uma clara denúncia quanto à venda de bilhetes lotéricos em nossa cidade, fato inobservável em outras províncias.²² O número 41 menciona a mudança de endereço da redação e gerência da folha, do sobrado 9 à ladeira da Conceição para a loja na mesma rua, lado de terra e notícia: "Previnimos que d'ora em diante as cartas que forem enviadas sem selo ficarão no correio, em vistas do porte de 200rs por carta que se gastaria 50rs se fosse selada, e depois o avô de seu neto não está disposto a encher a pança de quem quer que seja".

As mesmas observações são repetidas, no número 42, sendo que, naquela data, 4 de maio de 1889, a folha assinala um ano de sua aparição, aludindo ao fato de que fora saudada com muita lisonja pela imprensa diária da capital, do mesmo modo que excomungada pelos "padrecos jesuítas que infestam esta mesma cidade de S. Salvador...

- "Não podíamos começar melhor a nossa existência. "O povo, a quem juramos servir desfechando o nosso riso satânico sobre as cousas e os homens ridículos, e beliscando a raça dos peleduras, tão graves por fora quanto podres por dentro, o povo recebeu-nos esgotando as edições semanais do nosso pequenino órgão de publicidade.

Com o favor das auras tão benignas formas caminhando, caminhando, até o dia de hoje, em que assentamos um marco que na nossa estrada assinala um ano de vida".

... "Muita questão de que a imprensa diária recusou-se a tratar, nós, representantes da arraia miúda do jornalismo, aceitamos com coragem e pusemo-la em pratos limpos"...²³

Este é o último número do Neto do



Diabo, folha que circulou apenas durante um ano, nesta cidade do Salvador.

Limites de espaço não nos permitem comentá-la mais profundamente.

Desta primeira leitura extraímos apenas as notícias que nos parecem mais dig-

nas de serem ressaltadas. Não consignamos, pois, as "historietas" satíricas, de intenção definida, nem arrolamos os anúncios das lojas comerciais que eram anunciados no Neto do Diabo, tarefa da qual nos desincumbiremos em oportunidade futura.

P

ERIFERIA

A Produção do Subúrbio Ferroviário de Salvador: os Exemplos de Paripe e Periperi

Antonio Angelo Martins da Fonseca*
Silvio C. Bandeira de Mello e Silva* *

Área de segregação residencial, o subúrbio é visto aqui como parte integrante da cidade. Paripe e Periperi surgem no contexto da expansão urbana de Salvador, por volta de 1860, com a chegada da estrada-de-ferro. A indústria têxtil instalada se vale da rede existente e associa transporte e mão-de-obra barata, fazendo do "espaço de residência" um "espaço de produção". A crise econômica do final do século inibe o crescimento mas o subúrbio já está consagrado como núcleo ferroviário.

O desenvolvimento urbano recente integrou definitivamente os espaços eliminando distâncias e transformando o subúrbio em periferia. A segregação espacial acentua a dependência a centros como Salvador e requer intervenções do poder público com vistas a reduzir essa discriminação.

1 - Introdução e Objetivos

As cidades caracterizam-se, a priori, como áreas de concentração demográfica, econômico-social e por apresentar uma diversidade de usos do solo. Através deste amálgama de vários tipos de usos no espaço urbano, é possível detectar áreas com predomínio de atividades de administração, de comércio e de serviços, áreas com predomínio de indústrias e áreas com predomínio de residências, sejam elas planejadas ou espontâneas.

É neste espaço desigual e combinado que atua a Geografia Urbana. Seu papel é o de identificar e explicar os processos, estruturas, funções e formas espaciais existentes nas cidades, resultantes da dinâmica dos processos sociais. Segundo Corrêa (1989, p. 11), "o espaço urbano capitalista - fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e

campo de lutas - é um produto social, resultado de ações acumuladas através dos tempos, e engendradas por agentes que produzem e consomem o espaço". Estes agentes a quem ele se refere, são os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos que, atuando conjuntamente dentro de um marco judiciário determinado, representam os processos espaciais, responsáveis pela transformação da estrutura social em formas espaciais.

É nesta perspectiva de ação dos agentes modeladores do espaço que será analisado o Subúrbio Ferroviário de Salvador - mais precisamente os bairros de Paripe e Periperi (ver fig. 1). Para isso, é necessário que tenhamos em mente o real significado de subúrbio. Tradicionalmente ele é considerado como uma área homogênea localizada fora da grande cidade. Entretanto,

nesta pesquisa, o conceito de subúrbio está diretamente vinculado ao de segregação residencial que, segundo Corrêa (1989a, p. 60), em referência a Castells, representa "um processo que origina a tendência a uma organização espacial em área de forte homogeneidade social interna e de forte disparidade entre elas". Com isso, o subúrbio de Salvador será analisado como sendo uma área segregada residencialmente, resultante da ação dos agentes internos e externos ocorridos através dos tempos, provocando, consequentemente, a sua completa inserção no contexto da cidade e da região, mantendo, assim, relações diretas com todo o quadro urbano-regional através de intensos mecanismos de interação.

Por outro lado, para melhor compreender a mutabilidade deste espaço, faz-se necessário estabelecer tempos históricos da sua produção, pois a cidade é, den-

(22) Nº 40. p. 1.

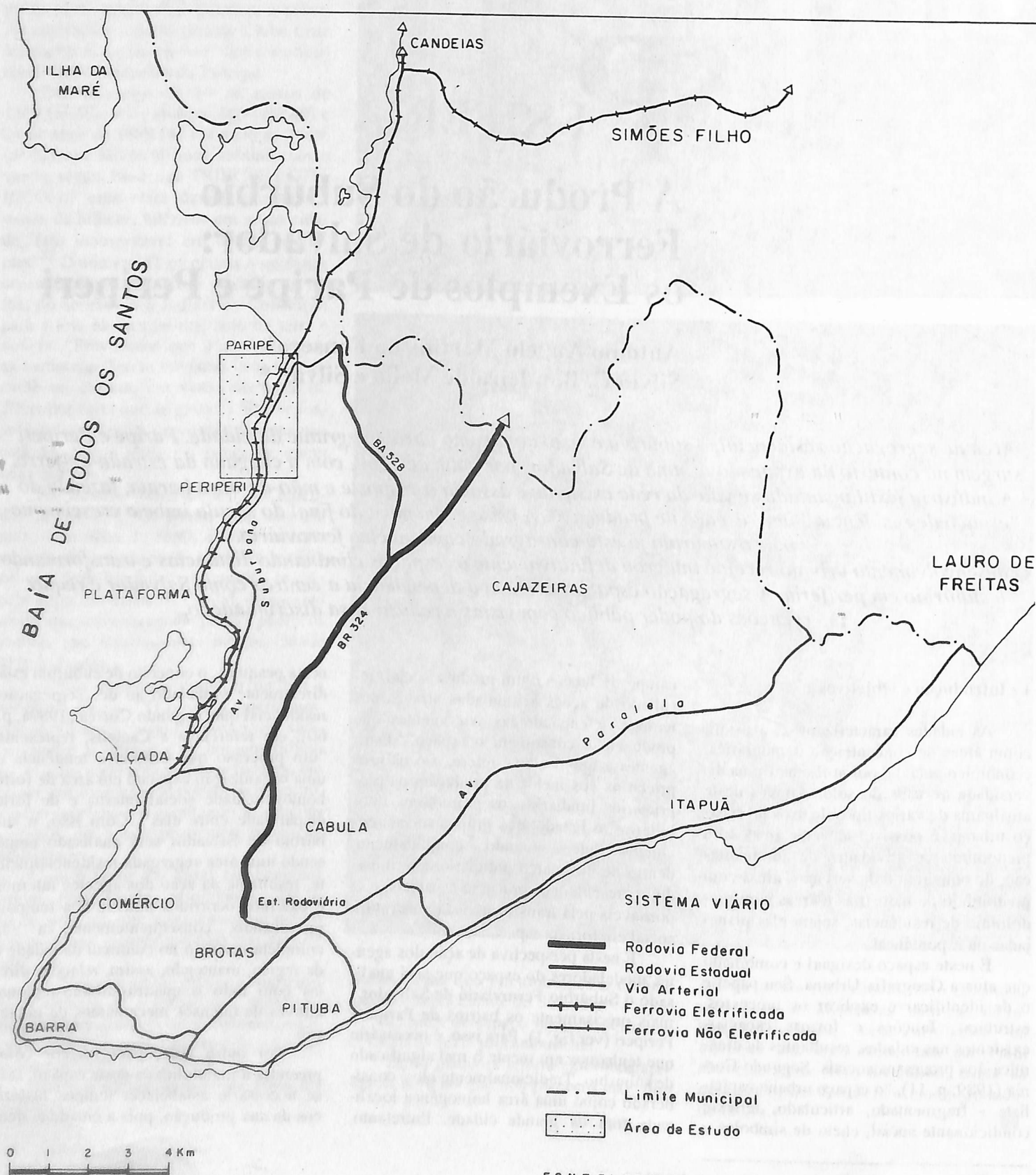
(23) Nº 42. p. 1 e 2.

* Antonio Angelo é professor auxiliar do curso de geografia da UEFS.

* * Silvio Bandeira é titular do departamento de geografia da UFBA.

FIG. 1

LOCALIZAÇÃO DE PARIPE E PERIPERI



tre outras coisas, corolário de combinações de variáveis que datam de idades diferentes, o que acaba gerando novos processos de mudança. Como fala Corrêa (1989b, p. 78) "cada um destes tempos constitui-se em uma combinação dos elementos das instâncias que compõem a totalidade social, as instâncias econômica, jurídica, política e ideológica". Finalmente, Corrêa (1989b, p. 78-79) afirma que "a padronização das formas espaciais é a reconstrução do tempo espacial, ou seja, a colocação em evidência dos momentos diferenciados que caracterizam o seu processo genético-evolutivo".

Neste sentido, determinamos para o estudo do subúrbio de Salvador, quatro períodos históricos com base em marcos temporais relevantes que permitem caracterizar as fases de expansão do subúrbio até os dias atuais. São eles:

1º) período da expansão econômica da Bahia e gênese dos bairros suburbanos (1850 a 1900);

2º) período destacado pela crise da economia agrícola baiana e pela evolução dos bairros de Paripe e Periperi (1900 a 1940);

3º) período do início e desenvolvimento da industrialização na Bahia e dos fortes crescimentos demográficos e espacial de Paripe e Periperi (1940 a 1970);

4º) período caracterizado pela solidificação do processo industrial e pela evolução recente dos bairros de Paripe e Periperi (1970 até os dias atuais).

2 - Expansão Econômica da Bahia e Gênese dos Bairros de Paripe e Periperi (1850 a 1900)

É somente a partir do século XIX que a Bahia começa a sentir os efeitos diretos da Revolução Industrial, iniciada na Europa. Os maiores impactos tornam-se explícitos a partir de 1850 quando inovações foram inseridas no setor produtivo baiano, mais especificamente nas indústrias. A infra-estrutura também sofreu mudanças. Estas modernizações foram viabilizadas através da ação de agentes externos - os empresários europeus interessados em expandir o mercado de equipamentos industriais para outras regiões - e de agentes internos - o empresário nacional e o Estado, empenhados em aumentar a produtividade e as exportações.

O empresariado nacional precisando aumentar sua produtividade, implanta modernizações na indústria açucareira, através do engenho a vapor, e constrói várias indústrias para o beneficiamento de produtos como o fumo e o algodão. Além disso, alocou recursos para o desenvolvimento da navegação costeira e, juntamente com o Estado e com capitais externos, melhorou o Porto de Salvador e construiu ferrovias.

As ferrovias, particularmente, penetraram pelo interior da Bahia, seguiram por várias direções e facilitaram o desenvolvimento de novas regiões produtivas. O resultado dessa penetração foi a divisão territorial do trabalho, fazendo com que

certas áreas se especializassem em ramos específicos de produção, como são os casos do Agreste e do Sertão que passaram a desenvolver uma agricultura mista e uma pecuária de engorda; o Além São Francisco, que começou a praticar uma agricultura extensiva; e o Recôncavo, que já desenvolvia as culturas da cana-de-açúcar e do fumo, principalmente. Com esta especialização do espaço foi possível maximizar os lucros através da produtividade pois havia sido criada a articulação entre as regiões, através da via férrea e do transporte costeiro, diminuindo as distâncias e facilitando o escoamento de mercadorias para o Porto de Salvador.

Foi assim que no final do século XIX, a Bahia já contava com 4 ferrovias: Estrada de Ferro Bahia-São Francisco (1853); Estrada de Ferro Central do Brasil (1866); Estrada de Ferro Santo Amaro (1875); e a Estrada de Ferro Centro-Oeste da Bahia (1891). Junto a estas, foi construído também o trecho ferroviário Calçada-Paripe, inaugurado em 28/06/1860, numa extensão de 13,7 km. Através deste trecho, ponto inicial da futura Viação Férrea Federal Leste Brasileira, começa a expansão urbana de Salvador rumo aos subúrbios e consequentemente o surgimento dos bairros de Paripe e Periperi.

Por outro lado, a infiltração do capitalismo industrial na Bahia e a consequente tentativa de organização do espaço regional fortalece ainda mais o papel de concentração exercido por Salvador, cen-



tralizando as decisões e os negócios financeiros. A exportação e importação de mercadorias eram feitas, na maioria das vezes, através da capital baiana. Com isso, Santos (1959, p. 41) afirma que "a cidade encontra, assim, a oportunidade de concentrar ainda mais recursos financeiros, econômicos, sociais e políticos". Na sequência o autor escreve que estes processos espaciais causadores do maior fortalecimento do papel centralizador da capital baiana, refletiram-se diretamente sobre a população da cidade que "em 1872 eram 129.000 os habitantes, em 1890 eram 174.000 e em 1900 eram 206.000, enquanto em fins do século XVIII havia 40.000 e em 1805 apenas 45.000". A expansão da cacauicultura reforça o papel de Salvador e de seu porto.

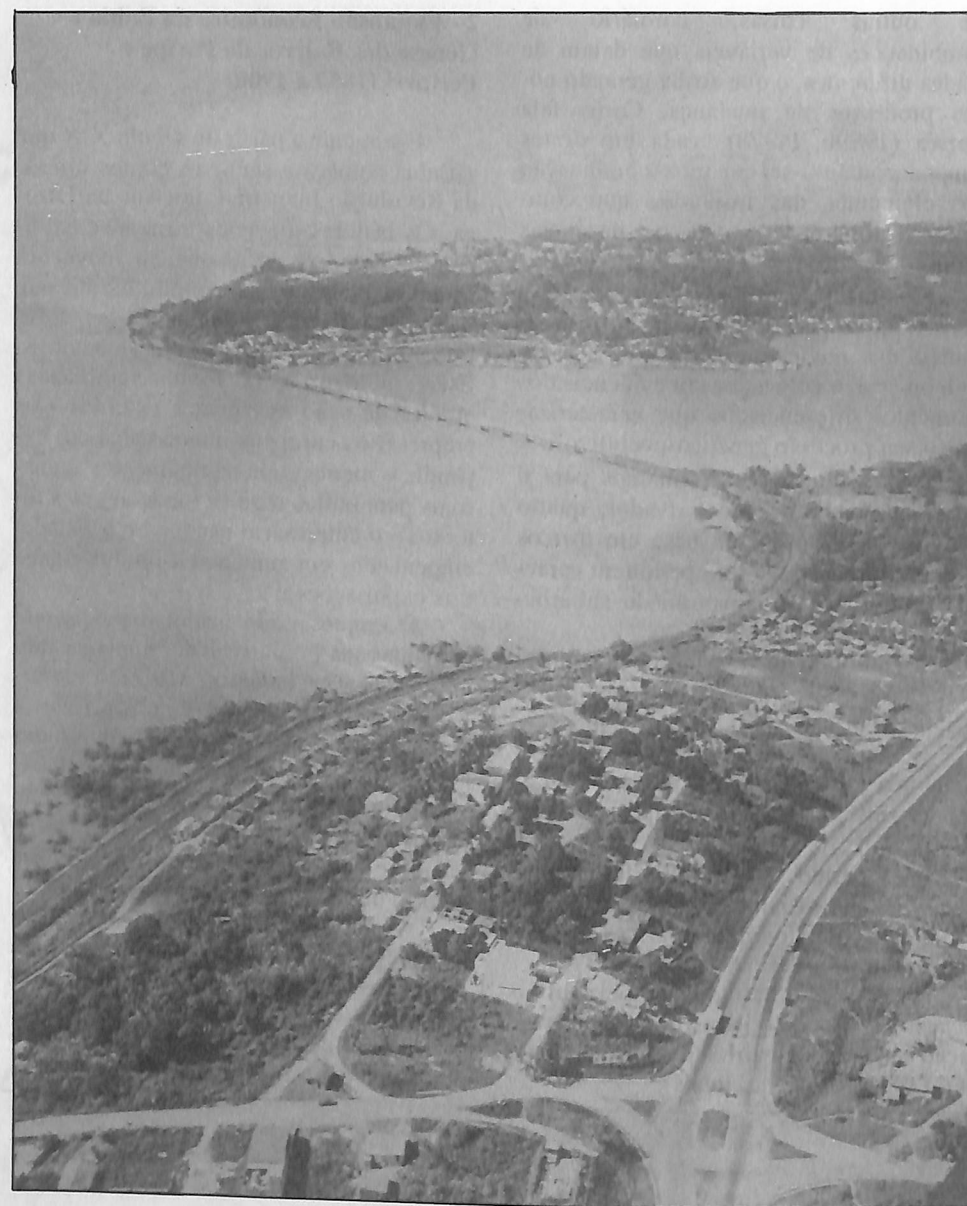
O resultado desse rápido crescimento econômico e demográfico é o início do alargamento do quadro urbano da capital - seguindo na direção do Dique do Tororó, Engenho Velho da Federação, Brotas e da Cidade Baixa, rumo à península itapagipana - que foi viabilizado de maneira rápida, em função dos investimentos estatais em novas vias de comunicação e meios de transporte urbano, facilitando o intercâmbio entre as diversas áreas da cidade.

Neste contexto de evolução, o empresário industrial se aproveita da via férrea e da população já existente na península itapagipana e instala a indústria têxtil, como é o caso da Fábrica de Tecidos São Brás, localizada em Plataforma. A presença da indústria próxima à linha férrea, possibilitava a diminuição dos custos de produção, tendo em vista que o transporte era barato e a mão-de-obra, abundante. Surge, assim, uma área industrial constituída de lugar de produção e lugar de residência.

Estes fatores, aliados à presença de oficinas e fábricas da Leste e das antigas fazendas já existentes na área suburbana, foram os principais elementos que se articularam para delinear, a partir do século passado, os núcleos que hoje representam os bairros do Subúrbio Ferroviário de Salvador

3 - Retração Econômica e Evolução dos Bairros de Paripe e Periperi (1900 a 1940)

A cidade de Salvador, durante o período de 1900 a 1940, não conseguiu sustentar o ímpeto de crescimento econômico e populacional que vinha sendo mantido durante a segunda metade do século passado. Os fatores que mais contribuíram para isso foram as crises da atividade agrí-



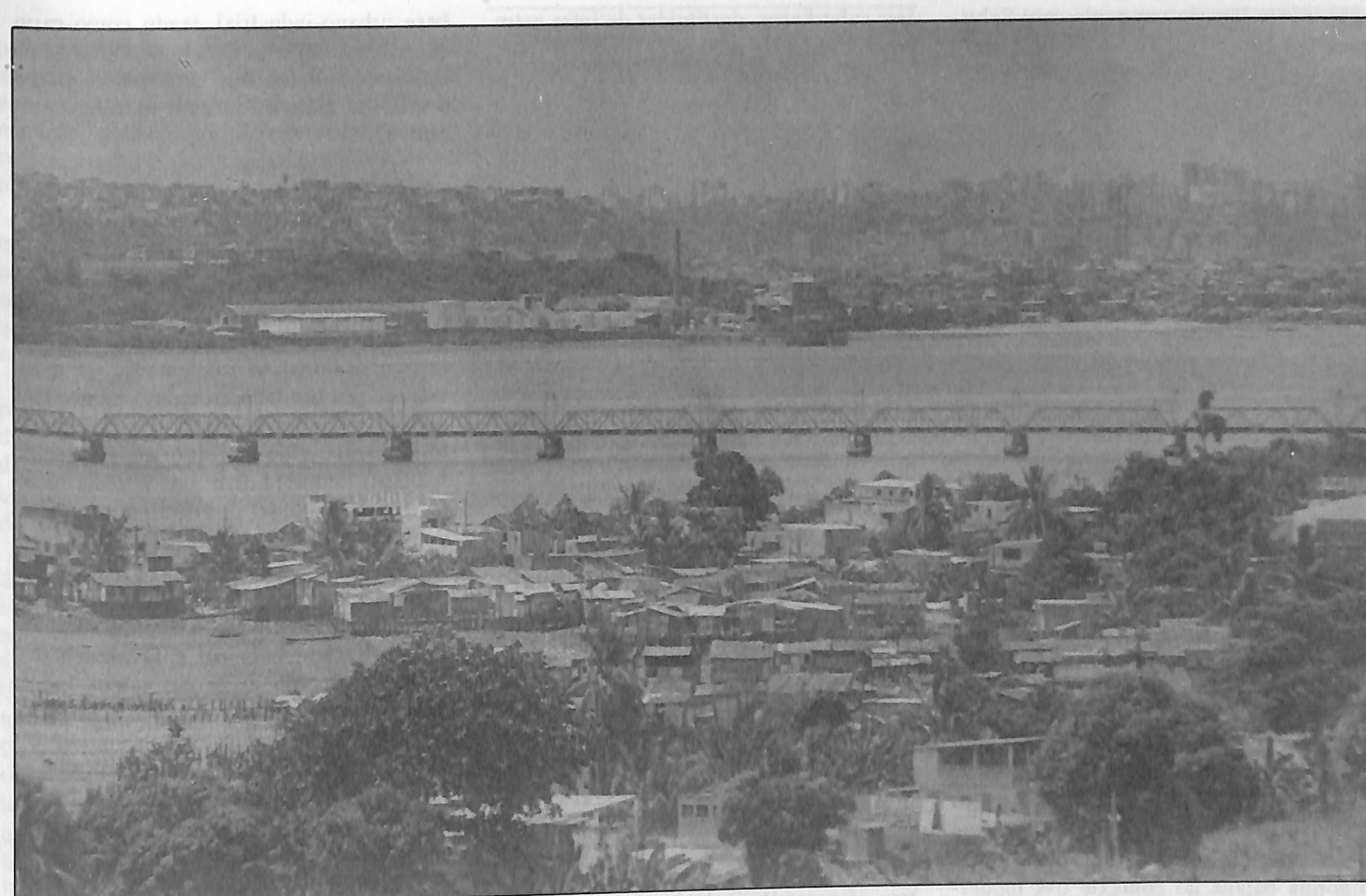
cola baiana, o dinamismo do Sudoeste, particularmente do Estado de São Paulo, através da cultura cafeeira e da industrialização e, também, a mudança das correntes migratórias, como consequência da diversidade do comportamento da dinâmica regional no País.

A abolição da escravatura, em 1888, repercutiu desfavoravelmente na atividade agrícola, já que era baseada no trabalho escravo. Aliado a isso, novas áreas do Sudoeste começaram a se dinamizar através da cultura cafeeira. Merece destaque o Estado de São Paulo, que, aproveitando o valor do produto no mercado internacional, expande a lavoura e acumula capital suficiente para dar início a sua industrialização. Além desse fatores, deve ser ressaltado, também, que a cultura cacaueteira do Sul da Bahia entra no circuito comercial com grande produtividade, transformando-se, assim, em área de atração para os trabalhadores nordestinos da zona rural.

Consequentemente, mudou o fluxo migratório, fazendo com que diminuísse a corrente de pessoas para Salvador e aumentasse para o Litoral Sul da Bahia.

Em função disso, Salvador ficou sem incentivo de capitais para dar sequência aos investimentos iniciados no século XIX e começou a perder a sua colocação de segunda cidade brasileira, quanto à população. Segundo Santos (1959, p. 44), "É então a cidade de São Paulo que ocupa essa classificação. Entre 1920 e 1940 a cidade do Recife a ultrapassa e Salvador é a quarta cidade brasileira. O crescimento demográfico entre 1900 e 1940 é quase insignificante na escala brasileira de crescimento urbano. Conta com 200.000 habitantes em 1900 e 290.000 em 1940".

Entretanto, Salvador continua com sua expansão urbana, começada durante a segunda metade do século XIX. Perante isso, Silva (1989, p. 190) escreve que "De qualquer maneira, os novos meios de



transportes possibilitaram uma expansão física do tipo mancha de óleo, estabelecida inicialmente de forma linear com relação ao núcleo histórico e mais tarde envolvendo este mesmo núcleo por dentro do território. Assim, áreas do subúrbio ferroviário passam a ser ocupadas na direção de Lobato-Paripe-Periperi, inicialmente, sem contiguidade espacial, e áreas "interiores" são expandidas ultrapassando em muito o limite pelo Dique do Tororó.

Nestas circunstâncias, pode-se perceber que os bairros do subúrbio ferroviário só começam a tomar corpo a partir do início deste século. Dentre esses bairros, deve ser feita uma exceção a Plataforma que, devido à instalação, em 1866, da Fábrica de Tecidos São Brás, já possuía uma aglomeração constituída, em parte, por operários da própria Fábrica.

O bairro de Periperi, especificamente, tem a sua gênese vinculada à presença de uma oficina ferroviária ali instalada em 1920. Esta oficina, segundo Peixoto & Caldas (1965, p. 62) "se destinava a reparo de vagões e locomotivas, empregando para isso um certo número de operários". Com estes operários, inicia-se a construção de casas no sentido linear e sempre acompanhado a linha férrea. Estas construções, presumivelmente, justificavam a

instalação de uma olaria no local. Ainda baseado em Peixoto & Caldas (1965, p. 62), "as edificações fizeram com que surgissem a primeira rua paralela à estrada de ferro, denominada 1ª de Setembro ou simplesmente Rua da Estação".

É através dessa incipiente atividade que a população do núcleo começa a crescer e novas atividades são inseridas no local - como é o caso do balneário - provocando sua expansão. Devido a este fatores, não tardou para que a Prefeitura, através de um plano urbanístico, intervisse, mudando o traçado das ruas e colocando-as sempre paralelas à primeira.

Já o atual bairro de Paripe surgiu no local onde no final do século passado, existia uma fazenda. Segundo Santos & Viana (1965, p. 68), nesta fazenda "existiu um pequeno fabrico de azeite de dendê e uma olaria, que servia não só à fazenda, como também ao pessoal das redondezas". Estas áreas a quem elas se referem são os outros núcleos suburbanos que estavam em formação, como Plataforma e Periperi.

A partir de 1928 a fazenda sofre novas transações, até chegar ao controle da Empresa de Carnes Verdes da Bahia Ltda. Ainda segundo Santos & Viana (1965, p. 69), "Paripe já possuía nessa ocasião uma estação ferroviária e constituía, também,

ponto de desembarque do gado que procedia do interior por via férrea".

Já foi realçado anteriormente que a Fábrica São Brás tinha um forte poder atrativo no subúrbio, conseguindo absorver parcela considerável de trabalhadores. Desarte, uma outra função estava começando a se firmar no local. Como fala Carvalho (1960, p. 84) "ao lado dessa função industrial, é importante assinalar a cada vez mais crescente acentuação da função residencial desse setor ferroviário, sobretudo nos trechos mais próximos à capital, entre Plataforma e Paripe. As dificuldades de casa ou de terreno por preço reduzido, na área urbana do município de Salvador tem levado a população menos favorecida a procurar este setor, onde a moradia é consideravelmente mais barata e o transporte é módico e garantido".

Como se nota, apesar da crise econômica sofrida por Salvador nas primeiras décadas deste século, as áreas suburbanas continuaram ativas e em evolução, posto que a atuação dos agentes modeladores do espaço fazia-se presente e seus efeitos ficaram cada vez mais visíveis. É assim que Carvalho (1960, p. 84), ao referir-se mais uma vez ao subúrbio, afirma que "o setor mais ativo é o ferroviário, dada as suas funções residencial e industrial. Graças à

ferrovia, em ligação constante com Salvador e por preço mais reduzido que qualquer transporte urbano, os subdistritos de Plataforma, Periperi e Paripe, sobretudo, participam direta e ativamente da vida da cidade”.

Nestas circunstâncias, a cidade de Salvador era marcada, principalmente, por uma área central, onde estavam concentrados os serviços de administração, comércio e finanças, onde ocorria a gestão do território e, nos seus arredores, lugar de moradia para a elite local. Logicamente o preço do solo era bastante valorizado, não permitindo a aquisição por parte da classe trabalhadora. A presença dessas externalidades provocou a expulsão das camadas mais pobres da população para áreas suburbanas, onde o solo ainda não era tão valorizado e onde havia um importante meio de transporte.

O resultado desse processo foi uma área marcada pela segregação da elite, junto ao centro, e outra marcada pela segregação da classe operária no subúrbio ferroviário, inclusive em Paripe e Periperi.

Perante as análises históricas até aqui desenvolvidas, é oportuno destacar algumas conclusões apreendidas. Em primeiro lugar, percebe-se que a gênese do espaço suburbano coincide com a inserção da economia baiana no contexto das modernizações industriais, tendo em vista que aumentaram as ligações de Salvador com outras regiões através do fluxo de mercadoria, de capitais e de idéias. Essa rede de ligações foi viabilizada através da via férrea e pelos transportes marítimos. Além do mais, é nos moldes destas modernizações que a indústria têxtil se instala nas áreas suburbanas e se articula com outros elementos já existentes no local, provocando o surgimento dos atuais bairros.

É preciso frisar que a articulação dos atores produtores/reprodutores do espaço é complexa e às vezes aparece como se fosse “mecanismos ocultos” (usando uma expressão de Harvey (1985., p. 40). Sendo assim, uma tentativa de mensuração torna-se problemática pois a sua real apreensão só é possível dentro de um marco historicamente determinado. Em nossa análise, o marco é o capitalismo monopolista.

Em segundo lugar, os bairros suburbanos, apesar de manterem uma função industrial, eram eminentemente residenciais, já que as áreas centrais eram controladas pela classe dominante. O resultado foi a segregação residencial através da classe dominante nas áreas centrais, e a segregação residencial imposta por esta mesma classe, sobre os demais grupos sociais nas

áreas suburbanas, destituídas de infra-estrutura básica e de serviços.

Perante estes fatos, Corrêa (1989a, p. 64) fala que “a segregação assim dimensionada aparece com um duplo papel, o de ser um meio de manutenção dos privilégios por parte da classe dominante e o do controle social por esta mesma classe sobre os outros grupos sociais, especialmente a classe operária e o exército industrial de reserva”.

E em terceiro lugar, conclui-se que Paripe, Periperi e demais bairros suburbanos, como sendo áreas de segregação residencial implantada pela classe dominante, assumiram um papel importante na cidade do Salvador, reproduzindo as relações sociais de produção.

4 - Desenvolvimento Industrial e Expansão de Paripe e Periperi (1940 a 1970)

A expansão cacaueteira no Litoral Sul da Bahia começa a entrar numa fase de estagnação a partir da década de 40 e então, no sentido de diversificar a produção, novas culturas são estimuladas. O destaque é para a mamona e o sisal, dentre outras que se expandiram em diversas regiões do Estado, oferecendo, inclusive, condições para que fossem instalados setores industriais em Salvador. Com isso, o Estado da Bahia entra numa fase de progresso agrícola e o centro de Salvador é cada vez mais forte, por concentrar as transações financeiras, comerciais e administrativas. O centro continua sendo, nesta perspectiva, o local de gestão do território. Em seus arredores, sobretudo na Península de Itapagipe, implanta-se a agroindústria.

Diante disso, a Região Cacaueira deixa de atrair os nordestinos. Inicia-se, então, um novo surto migratório para Salvador, tendo em vista que esta era a única cidade da região capaz de absorver a quantidade de retirantes. Ocorre com isso um crescimento considerável da população, sendo bem ilustrado por Santos (1959, p. 47) ao afirmar que “entre 1940 a 1950 a cidade recebeu um excedente demográfico de 126.792 pessoas das quais os imigrantes, cerca de 89.671, representaram 70%. Desde 1950 a capital do Estado da Bahia aumenta, em média, 15.00 habitantes por ano, dos quais, pelo menos dois terços vêm do interior”.

Concomitante a estes processos de escala regional, a economia brasileira entra numa nova fase, passando de uma hegemonia agrário-exportadora para outra, com predomínio da estrutura produtiva de

base urbano-industrial, tendo como carro chefe o aparelho de Estado que intervia na esfera econômica regulamentando preços e salários, além de investir na esfera produtiva.

Os investimentos da União iniciaram-se pela Região Sudeste do país beneficiando, particularmente, o Estado de São Paulo, que se transformou no maior centro econômico do país. Foram alocados também recursos para ampliação das rodovias brasileiras com o intuito de unificar o espaço nacional. A implantação de rodovias, se por um lado articulava as diversas regiões, por outro viabilizava o escoamento do capital e de mercadorias, a nascente indústria automobilística e a redefinição da divisão regional do trabalho em todo o conjunto nacional.

Dentro de pouco tempo a maioria das regiões brasileiras estava unida através de rodovias, diminuindo distâncias, ampliando o mercado nacional e favorecendo o desenvolvimento de novos ramos industriais em outras áreas que não fossem do Sudeste. Estas mudanças na economia nacional repercutiram de maneira direta no Estado da Bahia que, até então, tinha um setor industrial baseado em pequenos estabelecimentos, bastante ligados ao setor agropecuário. Este quadro começa a se alterar com a introdução de novos fatores que viabilizaram as propostas de industrialização regional. Merece destaque a descoberta do petróleo e a implantação da Refinaria de Mataripe (1949 - 1950), a criação do Banco do Nordeste do Brasil, em 1952, a conclusão da Hidroelétrica de Paulo Afonso, em 1954, a fundação da Comissão de Planejamento Econômico - CPE, em 1955, e a criação da SUDENE, em 1959.

As atividades petrolíferas e a instalação da Refinaria de Mataripe trouxeram uma nova perspectiva para a economia regional e, conseqüentemente, para a capital baiana, posto que as atividades de implantação, produção, circulação, distribuição e consumo conseguiam aglutinar tanto o Recôncavo quanto Salvador na esfera produtiva. Dessa forma, a capital era local de concentração das empresas que prestavam serviços à refinaria, onde morava parte dos funcionários da empresa e também era o mercado distribuidor de produtos não existentes nas cidades do Recôncavo. Por outro lado, as atividades petrolíferas atraíram uma série de indústrias, derivadas de incentivos fiscais e financeiros fornecidos pela SUDENE e pelo BNB, o que veio proporcionar o amadurecimento do parque industrial da Bahia. Acoplado a isso, não podemos esquecer da CHESF - ponto de

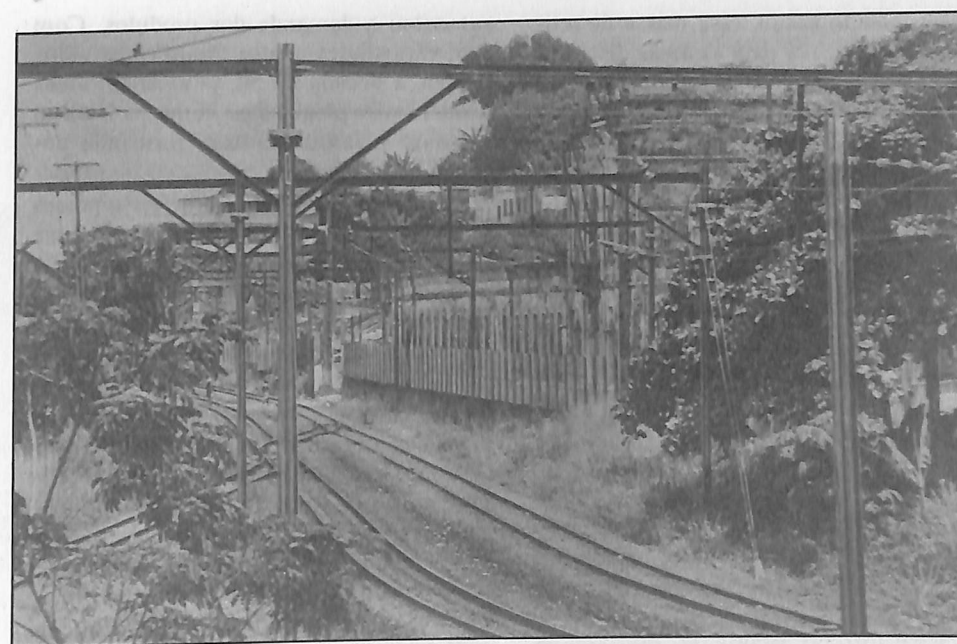
partida em infra-estrutura sobre a qual se apoiaria o programa industrial -, a criação de CPE - Comissão de Planejamento Econômico - fundada pelo Governo Estadual com a proposta de criar mecanismos de planejamento regional - e a instalação do CIA - Centro Industrial de Aratu - na segunda metade da década de 60. Foi este conjunto de fatores que viabilizou o desenvolvimento da indústria baiana, sendo que a Petrobrás foi a força motriz de todo esse processo.

O Estado da Bahia, nesta conjuntura político-econômica, chega ao fim da década de 60 com uma agricultura diversificada e mais rica, e com um setor industrial em amadurecimento, produzindo, sobretudo, bens intermediários.

As consequências, a nível espacial, destas transformações de caráter político-econômico são o rápido crescimento urbano de Salvador e a mudança das funções das áreas centrais, tendo em vista que a burguesia começa a deixar as áreas próximas ao Pelourinho/Maciê, cedendo espaço para o comércio e outros serviços e facilitando a ocupação, pela população de baixa renda, dos casarões anteriormente ocupados por ela. A classe dominante, então, dirigiu-se para os bairros da Vitória, Barra, Graça e construiu casarões de luxo, dando um novo aspecto à cidade. Mas a expansão não pára por aí pois “a expansão da mancha urbana já atingia pela via oceânica, em uma estreita faixa, a área de Amaralina, antiga zona de pescadores e de veraneio, passando pelo Rio Vermelho e Ondina. Outrossim, na direção da Península de Itapagipe a ocupação urbana se adensou até Paripe e a partir daí, foi se estabelecendo de forma pontual, em torno das estações ferroviárias suburbanas. Envolvendo o núcleo central, a mancha urbana se expande bastante nas áreas, algumas bastante pobres, da Liberdade - São Caetano, Matatu - Luiz Anselmo, Brotas e Federação, quase sempre ocupando primeiramente as linhas de cumeadas e posteriormente as encostas e os vales. Em muitos destes havia a atividade hortigranjeira” Silva (1989, p. 198).

Como podemos notar, o espaço urbano de Salvador já estava em extenso, alcançando áreas até então desabitadas e já apresentando forte diferenciação do uso do solo residencial. Inclusive, a partir da década de 40, começam a surgir as primeiras invasões de terrenos baldios, como são os casos da famosa invasão do “Corta-braco”, localizada no atual bairro de Pero Vaz e a invasão dos “Alagados”, na área suburbana.

É importante destacar que, aliadas à



dinâmica extensão urbana depois da década de 40, começam a ser planejadas e construídas as avenidas de vale, permitindo uma maior ligação do centro com as áreas mais distantes. Assim, foram construídas a Avenida Vasco da Gama e Avenida Centenário, ao mesmo tempo que foram desativados os bondes urbanos, em 1961, que serviam à cidade até aquele momento. A partir de então, os ônibus passaram a predominar no transporte urbano da cidade.

Com esta nova conjuntura político-econômica e com o crescimento urbano de Salvador, era possível detectar uma classe abastada - constituída de banqueiros, grandes comerciantes, industriais e proprietários de terras - residindo em casas de alto luxo, entre os bairros da Vitória, Graça e Barra; uma classe média - formada por profissionais liberais, pequenos comerciantes, funcionários públicos - morando nas proximidades das áreas centrais e também nos bairros que estavam se expandindo, como Federação e Brotas; e uma classe pobre e média baixa - composta de operários, empregados do comércio e indústrias e muitos outros sem profissão definida, prestando pequenos serviços - que se concentravam nas áreas mais distantes e pobres da cidade, destituídas de serviços e carentes de infra-estrutura. São os exemplos dos bairros suburbanos que, com o dinamismo da economia, foram locais receptores de grandes levas de imigrantes que chegavam à cidade.

O bairro de Periperi, em particular, conheceu um considerável crescimento demográfico a partir da década de 40, acompanhando, inclusive, o próprio crescimento de Salvador. Neste sentido, Peri-

peri, que tinha 2.251 habitantes no começo da década de 40, passou a concentrar 8.024 no início de 50 e 25.528 na década de 70. Conseqüentemente, ocorreu a expansão do bairro tendo em vista que se inicia a construção de novas casas, chegando a quase 700, ou seja, aproximadamente 65% acima das já existentes.

Com toda esta expansão, foi necessário aumentar as viagens de trem, pois até então só existiam duas: uma pela manhã e outra à noite. Neste caso, o trem começou a passar de 60 em 60 minutos, transportando os operários e parte dos estudantes que se deslocavam diariamente para o centro da cidade. Concomitante à função de veraneio que o aglomerado vinha mantendo, começa a ocorrer uma mudança funcional, pois as casas ocupadas no verão e nos fins de semana, são agora permanentemente habitadas. Além do mais, novos serviços são inseridos - como o educacional, o médico e o recreativo - transformando-o em área de destaque no subúrbio. Mesmo assim, Peixoto & Caldas (1965, p. 62) consideravam o local como um “aglomerado dormitório”, visto que parcela da população passava o dia fora, só retornando à noite.

Dito isto, podemos notar que este bairro passou, realmente, por forte crescimento se compararmos com os períodos anteriores, onde quase nada existia. Agora precisamos deixar claro que esta evolução não aconteceu de maneira natural. Vários atores estavam presentes possibilitando a (re)produção deste espaço.

Inicialmente, devemos frisar que o subúrbio foi ponto de atração para inúmeros migrantes que chegavam a Salvador e não podiam arcar com aluguel nas áreas

centrais. Sendo assim, essa massa de retirantes se deslocava para as áreas distantes e carentes de serviços e infra-estrutura - incluindo Periperi - pois ali o preço do solo ainda era compatível com a sua renda e havia a disponibilidade de transporte público. É formada, com isto, uma vinculação entre a classe social operária e os proprietários fundiários da localidade, na medida em que alugavam casas - com péssimas condições de conforto - ou então financiavam pequenos lotes de terrenos para o trabalhador, através de seu sobre-trabalho, construir a sua casa. Com este processo, ocorre a inserção de uma área rural a um espaço urbano e, diga-se de passagem, de uma área sem muitas falicidades devido ao fato de estar numa depressão de difícil acesso, apresentando locais alagadiços. Atraía, portanto, somente a classe pobre e uma classe média baixa. Os latifundiários, pelos problemas em suas terras, não tinham outra alternativa a não ser lotear os terrenos, transformando-se, também, em promotores e incorporadores imobiliários.

Por isso, a concentração das classes sociais humildes aliada à presença dos proprietários fundiários - agora, também, promotores e incorporadores - das indústrias instaladas nos arredores e da nascente classe dos pequenos comerciantes, cresceu o poder de pressão junto ao Estado, no sentido de que fossem criados serviços e infra-estrutura capazes de beneficiar a população do bairro. Com as pressões, as reivindicações começam a serem atendidas, posto que foram instalados colégios e postos médicos, o serviço de transporte ferroviário foi modernizado, sendo a partir de então eletrificado e com saídas de 20 em 20 minutos. Além do mais, foi construída em 1959, uma rodovia ligando Periperi à estrada Salvador - Feira de Santana. Essa estrada, facilitava o trânsito e a residência para os operários que trabalhavam nas indústrias existentes no local e nas proximidades, como são os casos da Fábrica de Cimento Aratu e da Petrobrás. Depois de concluída a estrada, a Prefeitura inaugura uma linha de ônibus para servir à população. Estas modernizações beneficiavam os proprietários fundiários e comerciantes, tendo em vista que parcela da classe média baixa, residente nos arredores do centro de Salvador, não podendo mais arcar com os preços do aluguel, resolve também se dirigir para as áreas suburbanas. A presença desta camada solvável da população, aumentou os preços dos loteamentos, possibilitando a extração de uma maior renda da terra por parte dos proprietários fundiários. Os comerciantes, apesar do incipiente comércio, beneficiaram-se, pois

aumentou a demanda dos produtos. Com isto, vários loteamentos foram construídos e, após a década de 50, já existiam áreas residenciais planejadas como o Jardim Cruzeiro e Jardim Lobato, formando novos núcleos urbanos.

Contrariamente, estas ações repercutiram de maneira negativa para a classe baixa, pois ocorreram aumentos do preço da terra e do aluguel. Como sua renda não podia acompanhar os aumentos, a solução foi de deslocar para áreas mais distantes (a exemplo do bairro de Paripe, a ser enfocada mais adiante) ou então invadir terrenos desocupados, como foi o caso da invasão "Alto do Cruzeiro". A este respeito, Corrêa (1989a, p. 30) afirma que "é na produção da favela, em terrenos públicos e privados invadidos, que os grupos sociais excluídos tornam-se, efetivamente, agentes modeladores, produzindo seu próprio espaço, na maioria dos casos independente e a despeito dos outros agentes".

Os proprietários industriais se posicionavam, presumivelmente, de maneira contrária a toda a especulação de terras que estava acontecendo em Periperi, pois as valorizações do solo e do imóvel repercutiam negativamente no poder de compra do trabalhador - suscitando pressões para o aumento dos salários - e na taxa de lucratividade da empresa. Esta insatisfação talvez explique a presença de loteamentos feitos pelas empresas, para os seus funcionários, em Paripe.

O bairro de Paripe, assim como o de Periperi, apresentou um acelerado crescimento demográfico a partir da década de 40. Sua população subiu de 1.737, em 1940, para 23.651, em 1970. Consequentemente, o número de domicílios também aumentou, ou seja, subiu de 374, em 1940, para 2.029 em 1960. Isto comprova o rápido crescimento espacial do bairro durante o período, provocado, inclusive, pela chegada de imigrantes, de trabalhadores das indústrias circunvizinhas e também pela expulsão das camadas pobres, moradoras, até então, em Periperi.

Este rápido crescimento proporcionou o desenvolvimento de várias funções no sentido de servir, mesmo que precariamente, à população moradora no local. Dentre as principais funções podemos citar a residencial, educacional e industrial.

A função residencial era mais forte, pois os preços dos terrenos e dos aluguéis eram baratos, possibilitando a aquisição em melhores condições de pagamento. Além do mais, a modernização do serviço ferroviário oferecia maior facilidade de articulação com o centro de Salvador visto que de 20 em 20 minutos saía um trem. Os serviços de educação eram precários.

Existia uma escola primária estadual e uma Escola de Menores. Esta carência de educação forçava os alunos a se deslocarem para outros locais, à procura de escolas. Geralmente iam para Periperi ou para o centro da cidade, aumentando, ainda mais, o fluxo de pessoas saindo diariamente do local.

A atividade industrial era constituída pela Indústria Roseque de Óleos Vegetais. Esta empresa admitia, em grande parte, operários da mesma localidade. Agora, devido à proximidade, a Cimento Aratu e a Petrobrás participavam ativamente do dia-dia do bairro. Outros serviços eram deficientes, não conseguindo servir à população local. O comércio, por exemplo, era composto de oito pequenas casas, vendendo uma miscelânea de produtos. É nesta perspectiva que o bairro de Paripe era considerado por Santos & Viana (1965, p. 94) como sendo um típico "subúrbio dormitório".

A expansão residencial-espacial do bairro, durante o período citado, é o reflexo direto de todos os processos abordados em linhas anteriores, ou seja, a instalação de atividades produtivas nas proximidades do local, como a Petrobrás e a Fábrica de Cimento Aratu, a chegada de novos moradores vindos do interior do Estado e dos bairros centrais de Salvador, a facilidade de acesso ao centro da cidade através do trem já modernizado e, também, pela presença crescente de inquilinos que estavam deixando o bairro de Periperi. Esta dinâmica sócio-espacial incentivou a demanda de terras e habitações, além de fomentar o "mercado de terras" por parte dos promotores e incorporadores imobiliários.

Um dos promotores e incorporadores imobiliários foi a Imobiliária Martins Cia. Ltda., que começou a lotear as áreas de vender com facilidade de pagamento. Isto permitiu a aquisição de imóveis por uma parcela considerável de trabalhadores.

Já os proprietários industriais criaram loteamentos em áreas próximas à praia de Tubarão, beneficiando os seus funcionários e outras pessoas interessadas em veranejar no local. A Base Naval de Aratu, por sua vez, distribuiu 460 lotes aos seus funcionários. Com isto, cresce a compartimentação do solo de Paripe, alcançando entre 1951 a 1969, nove loteamentos, num total de 311,16 ha. de terras. Para completar, o Estado intervém no local instalando serviços de infra-estrutura urbana e construindo, em 1969, 389 casas através da URBIS. O Estado assume, então, uma postura de agente remodelador do espaço urbano.

Terminada a década de 60 o bairro de Paripe já estava completamente consolida-

do com as residências construídas, na maioria das vezes, em locais pré-estabelecidos devido aos loteamentos existentes, e com ruas tomando uma forma radial com a estação ferroviária ocupando o centro. Esse plano urbanístico de forma radial, aprovado pela Prefeitura do Salvador, tinha como objetivo, adaptar as ruas à inclinação do terreno - que era constituído de colinas. Assim, as ruas construídas até o topo da colina, acompanhavam sempre o traçado das curvas de nível.

Porém, o bairro sofria as carências de infra-estrutura. Aliás, a deficiência de serviços urbanos afetava todos os bairros suburbanos, inclusive Periperi, que assumia uma função atrativa, polarizando os aglomerados próximo como Paripe, Escada, Terezinha, Plataforma e outros. Evidentemente que esta possível hierarquização, tendo como centro o bairro de Periperi, não isenta o caráter segregacionista do subúrbio. Esta hierarquização se deu nos moldes da reprodução das relações sociais dentro da cidade do Salvador que, na essência, tinha como função perpetuar a exploração da classe operária e do exército industrial de reserva.

5 - Evolução recente nos Bairros de Paripe e Periperi (de 1970 até os dias atuais)

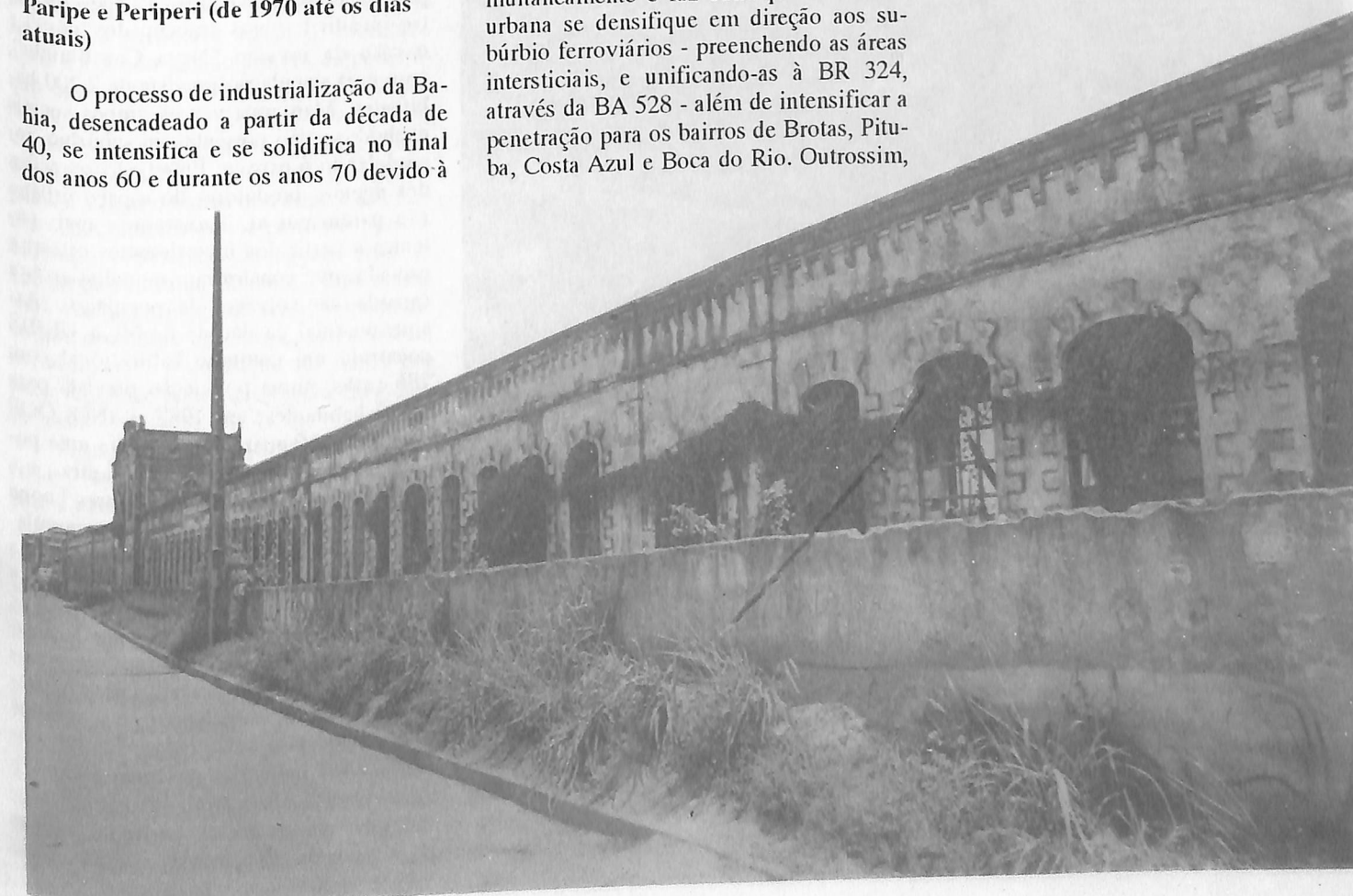
O processo de industrialização da Bahia, desencadeado a partir da década de 40, se intensifica e se solidifica no final dos anos 60 e durante os anos 70 devido à

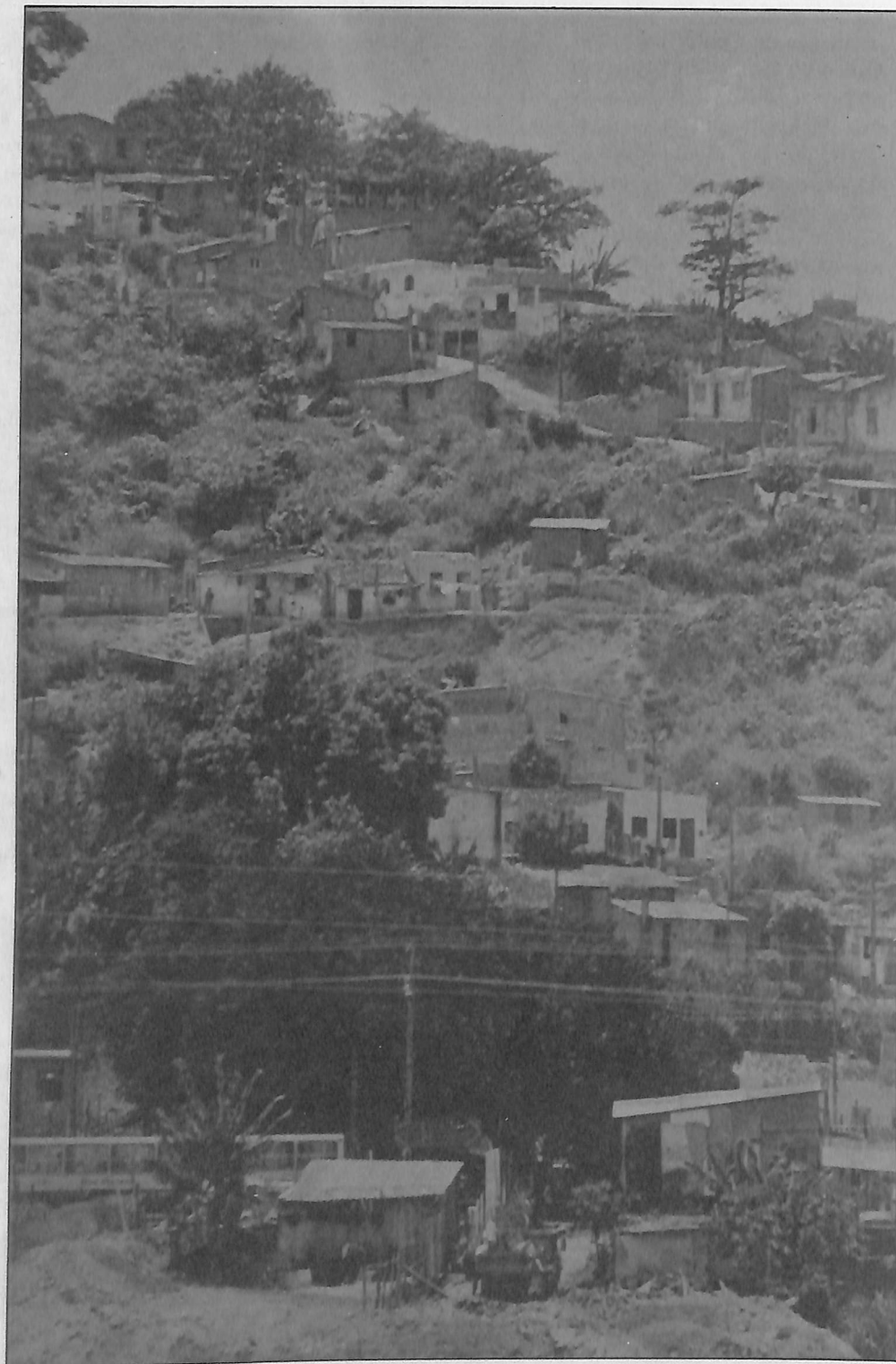
instalação do Centro Industrial de Aratu - CIA e do Complexo Petroquímico de Camaçari - COPEC. A instalação do CIA, em 1969, é considerada como um macro dentro do processo e planificação vinculado às inspirações do planejamento brasileiro, representado pela SUDENE. Já o COPEC é, sem sombra de dúvida, o maior acontecimento de caráter econômico ocorrido na Bahia desde 1978, data de sua entrada em funcionamento.

Em função da proximidade e do fácil acesso até Salvador, aliados à existência de uma oferta de infra-estrutura urbano-social e de serviços capazes de fixar satisfatoriamente os trabalhadores nos locais onde foram instaladas as indústrias, grande parte dos operários e famílias vêm morar na capital. A presença desses imigrantes em Salvador, aumenta os problemas da cidade tendo em vista que Salvador também não estava preparada para receber tantos trabalhadores. Assim, tem início uma acelerada "inchação" do quadro urbano e, naturalmente, o agravamento de problemas relacionados à habitação, saúde, transporte, etc. As consequências da intensificação do processo industrial, foram, numa perspectiva espacial, a verticalização e horizontalização da cidade do Salvador. Esses processos vêm ocorrendo simultaneamente e faz com que a mancha urbana se densifique em direção aos subúrbios ferroviários - preenchendo as áreas intersticiais, e unificando-as à BR 324, através da BA 528 - além de intensificar a penetração para os bairros de Brotas, Pituba, Costa Azul e Boca do Rio. Outrossim,

a horizontalidade, em particular, vem provocando a escassez de terras para a população de baixa renda. Com efeito, ocorre a elevação dos preços do solo, forçando a classe trabalhadora a ocupar as áreas periféricas distantes do centro. Neste sentido, nunca foi tão visível, como nos últimos anos, a ação das classes sociais excluídas sobre o espaço urbano.

Devido a "inchação" recente do espaço urbano de Salvador, a ação do Estado está cada vez mais patente através de instalações de infra-estrutura urbana e de serviços, e de construções de conjuntos habitacionais nas áreas distantes do centro da cidade. Dentre as instalações de infra-estrutura, merece destaque, neste trabalho, a construção da Avenida Suburbana, ligando o bairro da Calçada a Paripe, sendo articulada com a BR 324 através da BA 528. A Avenida Suburbana foi construída ao lado da via férrea em 1970 e desempenha um papel fundamental de ligação dos bairros suburbanos com o contexto urbano da cidade. A implantação dessa Avenida facilitou o deslocamento de pessoas e de mercadorias, possibilitando o surgimento de novos serviços nos bairros. Em contrapartida, ocasionou a valorização de terras, impossibilitando a aquisição do solo por parte da classe de baixa renda. Mesmo assim,





a população suburbana continua crescendo, inclusive com a proliferação de invasões urbanas em diversos bairros.

No que se refere ao crescimento demográfico, os bairros suburbanos de Paripe e Periperi vêm crescendo bastante a partir da década de 40, período que combina com o início do processo de industrialização da Bahia. Assim, foi possível constatar que a população de Paripe, entre 1940 e 1980, teve um grande crescimento de 2.777,6%, quase 7 vezes maior que o crescimento de Salvador como um todo,

que alcançou 413,5%, e próximo ao dobro do crescimento atingido por Periperi, calculado em 1.500,7%. E, segundo as projeções para o ano 2000, com base no crescimento observado entre 70/80, este processo tende a se intensificar, podendo as populações de Periperi e Paripe atingir a casa de 72.000 e 225.000 habitantes, respectivamente.

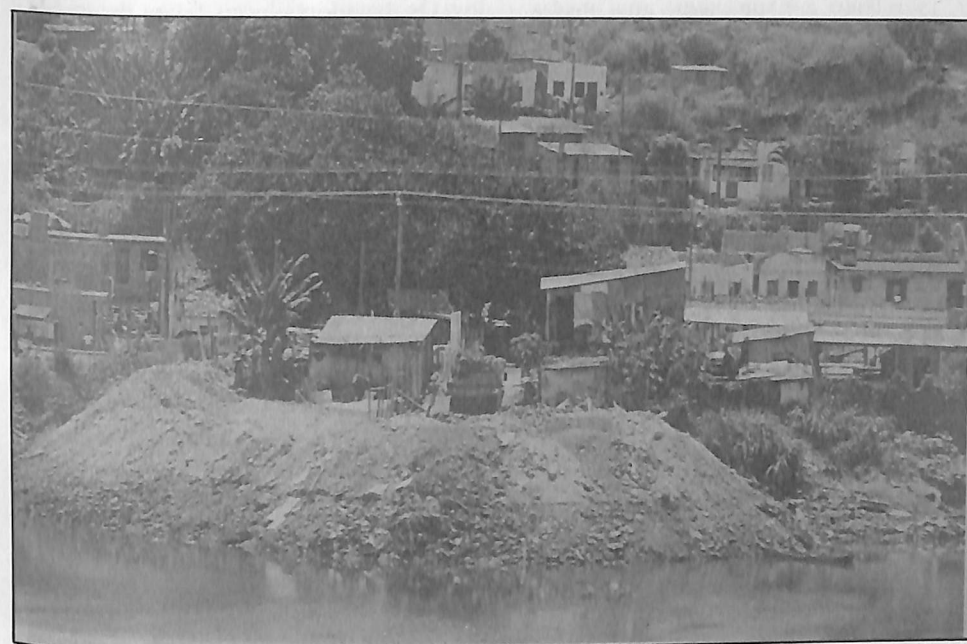
Infelizmente, o crescimento demográfico de Paripe e Periperi não está sendo acompanhado por uma política de infraestrutura e de serviços urbanos, além, ob-

viamente, de uma política de criação de empregos na área. Por esse motivo, crescem, dia após dia, os problemas relacionados ao saneamento básico, à educação e à saúde, principalmente.

O bairro de Periperi, fundada a década de 60, continuava mantendo papel de destaque no subúrbio ferroviário pelo fato de concentrar maior quantidade de serviços relacionados ao setor terciário e também apresentando uma maior diversificação e especialização do comércio. Esta posição de lugar central de Periperi está vinculada a fatores políticos, econômicos e institucionais já abordados em capítulos anteriores. Aliados a estes fatores de idades mais antigas, existem os processos mais recentes vinculados à solidificação da indústria baiana, como são os casos das implantações do Centro Industrial de Aratu e do Complexo Petroquímico de Camaçari. Estes acontecimentos refletiram-se diretamente em todo o subúrbio ferroviário e, principalmente, em Periperi e Paripe.

A construção da Avenida Suburbana beneficiou diretamente os proprietários fundiários pois possibilitou elevações dos preços da terra e, consequentemente, o fomento à especulação imobiliária. Com isso, uma camada considerável da população é obrigada a, novamente, se deslocar para áreas mais distantes - Paripe - ou então invadir terrenos desocupados, como é o caso da invasão "Nova Constituinte", com uma população prevista de 7.200 habitantes. Mais uma vez os grupos sociais excluídos estão presentes no subúrbio, remodelando o espaço. Entretanto, as ações dos agentes produtores do espaço urbano não param por aí. Tornaram-se mais patentes a partir dos investimentos estatal e privado, que construíram moradias para a camada não-solvável da população. Assim, no final da década de 60, a URBIS construiu um conjunto habitacional com 286 casas, numa população prevista para 1.430 habitantes; em 1982, a INOCOOP construiu 960 apartamentos, para uma população prevista de 4.800 habitantes; e a Construtora e Incorporadora Soares Leone construiu apartamentos para uma população de 1.225 hab. Vale dizer, que a renda para a aquisição destes imóveis era de 1 a 3 salários mínimos.

No bairro de Paripe, as modernizações da indústria e da infraestrutura rodoviária também provocaram fortes impactos. De início, este bairro foi um dos maiores receptores de operários que trabalhavam nas indústrias próximas a capital. Aliado a isso, ainda atraiu parcela considerável das classes sociais excluídas, vindas do interior do Estado e da própria cidade



do Salvador. É curioso notar que esta atração fornecida por Paripe não é algo atrelado aos dias atuais. Como notamos nos capítulos anteriores, este processo vem ocorrendo já há algum tempo. Isso faz com que as ações dos agentes se intensifiquem, dando um forte dinamismo espacial ao bairro.

Com isso, as mudanças que vinham ocorrendo nas últimas décadas, tomaram impulso a partir dos anos 70, sobretudo após a ação do Estado através da construção da Avenida Suburbana. A construção dessa via de circulação facilitava o fluxo de pessoas e de mercadorias para o centro da cidade e para as indústrias. A BA 528 passou a ligar o bairro de Paripe à BR 324 e ao CIA, através da via periférica, possibilitando o aumento de opções para se chegar ao centro da cidade e a área industrial. Assim, o preço da terra, semelhante ao que aconteceu em Paripe, se valorizou, inviabilizando a aquisição de terras por parte da classe pobre que estava chegando ao local.

A especulação imobiliária toma corpo no bairro, não sobrando outra opção para a classe pobre a não ser invadir terrenos ou partir para outras áreas da cidade. Mais uma vez ocorre também a construção de conjuntos habitacionais, para sanar os problemas de moradia, como é o caso do construído pela INOCOOP em 1980, com 2.080 apartamentos e 276 casas, para uma população de 10.300 hab. (Conjunto Almirante Tamandaré). Por outro lado, o terreno da antiga FAMEB é invadido e 1.800 famílias, numa população prevista de 9.000 hab., se instalam no local, rotulando a invasão com o nome de "Bate Coração", título de uma campanha eleitoral

adotado por um candidato à Prefeitura de Salvador.

Como podemos notar, existe uma certa semelhança entre os processos ocorridos em Paripe e Periperi. Isso é compreensível, tendo em vista que os dois bairros são próximos, além de desempenharem o mesmo papel no contexto urbano de Salvador, que é o de reprodução das relações sociais de produção. Neste sentido faremos, a partir de agora, uma análise conjunta envolvendo os dois bairros.

Já abordamos anteriormente o papel centralizador exercido por Periperi no subúrbio ferroviário. Isso se justifica, uma vez que concentra a maior variedade de serviços relacionados ao setor terciário, aliado a maior especialização do comércio. Com relação ao comércio atacadista, Periperi concentra 5 estabelecimentos, contra apenas 1 de Paripe. Já o varejista é maior e mais diversificado (com presença do comércio de alimentos, de ferragens e material de construção, bares, restaurantes, serviços financeiros, etc) com 185 estabelecimentos em Periperi, contra 130 em Paripe.

O setor educacional de Paripe e Periperi é composto de colégios públicos e privados. Em Periperi existem 18 escolas públicas e 13 particulares, enquanto em Paripe 20 escolas públicas e 14 particulares. Entretanto a distribuição das matrículas é superior em Periperi, presumivelmente, por concentrar estabelecimentos de ensino de maior porte.

Quanto ao setor de saúde, os bairros são bastante carentes já que segundo os moradores, os médicos e as clínicas existentes não são suficientes para atender a

população. Por causa disso, precisam se deslocar-se para outros bairros da cidade à procura de assistência médica; o setor de segurança, segundo a população, é muito carente. É difícil aparecer policiamento, o que incentiva a violência. Enfim, para resumir, as infra-estruturas e os serviços são precários. Até mesmo o posto do Banco do Brasil, localizado em Paripe, e a agência da Caderneta de Poupança BANE, em Periperi, não são suficientes para atender o público. Isso também colabora para aumentar o fluxo de pessoas rumo ao centro da cidade.

Para completar a situação, a obras de saneamento básico não conseguiram acompanhar os crescimentos populacional e espacial dos bairros. Assim, quando chove, a enxurrada carrega os detritos concentrados nas invasões e alagam as ruas principais, provocando mau cheiro e doenças. Assim, em 1988, o Movimento de Defesa de Periperi escreveu uma carta aberta ao público, destacando outros problemas enfrentados pelo bairro, tais como a população do Rio Paraguari, responsável pela proliferação da febre amarela, meningite e leptospirose; a poluição da praia, provocada principalmente pelos dejetos da clínica médica (CLISUR); falta de escolas, etc. A referida carta reflete, inclusive, a consciência espacial dos moradores perante a situação de abandono em que vivem, em detrimento das boas condições por que passam os chamados bairros "nobres" da cidade. Apesar de todas estas dificuldades, parcela da população de Paripe e Periperi acha que os serviços de transportes são satisfatórios para o atendimento. Conforme as pessoas entrevistadas, as dificuldades ocorrem somente no horário do "pico", visto que os ônibus passam lotados.

Atualmente, os referidos bairros são servidos pelo transporte ferroviários da CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos - e por linhas de ônibus. Os trens da CBTU funcionam de 5:00 às 22:30h de segunda a sexta-feira, de 5:00 às 20:10h, aos sábados e das 7:30 às 22:00h nos domingos e feriados. Nos horários de "pico" saem trens de 15 em 15 minutos. Nos horários de calma, os intervalos aumentam para 20 em 20 minutos. O tempo de percurso de Periperi e Paripe até a estação da Calçada é de 20 e 25 minutos, respectivamente. A extensão do trecho ferroviários é de 13,7 km, existindo, no percurso, 8 estações. Os trens transportam diariamente uma média de 24 mil passageiros, num total aproximado de 85 viagens. Geralmente, as pessoas que usam trem, vão trabalhar ou resolver negócios no bairro da Calçada. Quando precisam ir até o centro, preferem ir de ônibus, visto que sai mais

barato e é somente uma viagem.

Mesmo assim, é através do transporte coletivo que a população suburbana consegue maior articulação com os demais bairros da cidade. Os bairros são servidos por 3 empresas de transportes - Boa Viagem, Sul América e Transur. Geralmente os ônibus começam a circular a partir das 5 horas da manhã, com intervalos médios de 15 minutos, nos horários de "pico", e de 20 a 30 minutos nos horários mais calmos. A extensão da linha e o número de viagens diárias dos ônibus apresentam algumas variações. Entretanto, a distância média aproximada das linhas está em tor-

nor, entretanto é expressivo, uma média de 8.000 passageiros. Além disso, o bairro da Barra e a Estação Rodoviária são os locais mais procurados pela população. Logo após destacam-se a Península de Itapagipe, Pituba, Itaigara e Ondina. Entretanto, é necessário frisar, que estes fluxos são compostos pela população do subúrbio - além de outras - visto que os ônibus, ao saírem de Periperi, servem a todos os bairros suburbanos. Além do mais, nem todos vão até a Barra, Estação Rodoviária, Pituba, etc. Muitos descem durante o percurso. Infelizmente não foi possível mensurar as subidas e descidas dos passagei-

dor. Os moradores locais falam da grande quantidade de ônibus que circulam diariamente nos bairros, recolhendo os trabalhadores para levarem às indústrias do Pólo Petroquímico, do CIA, etc. Com isso, percebe-se que as relações espaciais de Paripe e Periperi não se prendem somente aos bairros da cidade. Elas extrapolam os limites municipais e alcançam escalas mais abrangentes, a nível metropolitano.

Dessa forma, os referidos bairros são reservas de força de trabalho não somente para Salvador, mas também para outras cidades industriais que, não tendo infra-estruturas urbanas satisfatórias para atender



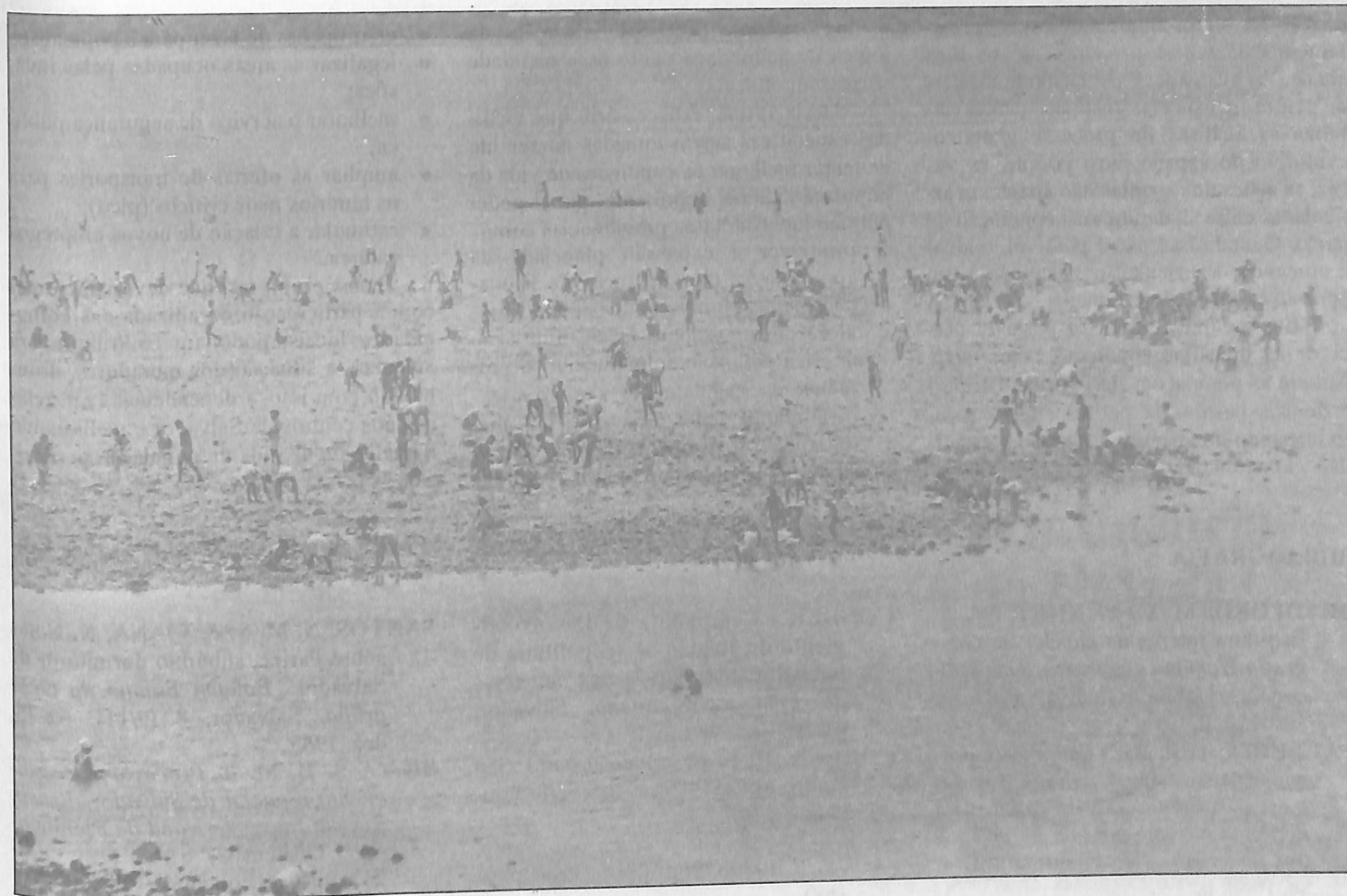
no de 43 km, enquanto que o número total de viagens diárias dos ônibus é de 500 vezes, aproximadamente. Geralmente o tempo de percurso oscila entre 30 minutos, para os locais mais próximos, e 70 minutos para os locais mais distantes, nos horários de "pico". Esses ônibus transportam diariamente uma média de 80 mil passageiros. Segundo a SETRAM - Secretaria de Transportes Municipais -, o fluxo de passageiros através da Avenida Suburbana, até o bairro do Comércio, é superior a 60.000 pessoas. O mesmo acontece com a ligação Suburbana-Barros Reis- Estação Rodoviária. Pela BA 528 o tráfego é me-

ros durante o trajeto, visto que nem mesmo a SETRAM controla o movimento. Por outro lado, foi possível comprovar que as pessoas se dirigem aos referidos bairros, na maioria das vezes, para trabalhar. São empregadas domésticas, zeladores, balconistas, garçons, secretárias, etc, que se aglomeram nos bairros "nobres" e nos Shopping Centers, aliados aos estudantes que se deslocam para os colégios do centro da cidade ou da Ribeira.

Foi possível perceber também que os bairros de Paripe e Periperi mantêm uma forte conexão com as áreas industriais localizadas na Região Metropolitana de Salva-

a população, se beneficiam com a concentração do operariado na capital baiana. Assim, o poder político das cidades industriais fica isento de pressões por parte da classe trabalhadora, passando a responsabilidade para a cidade de Salvador. Com este jogo de interesse a "fronteira dinâmica" de Salvador - Paripe e Periperi - fica "órfã", acirrando ainda mais os problemas de infra-estruturas e de serviços.

Em outra perspectiva, há pouca articulação através do transporte coletivo, entre o subúrbio - Paripe e Periperi - e outros bairros da cidade, como os localizados na área central do município de Salvador (o



chamado miolo) e na orla marítima mais distante - Piatã, Itapuã, etc. Isso justifica-se, presumivelmente, pelo fato dessa áreas não concentrarem empresas e serviços suficientes para atender a uma demanda maior de pessoas. Consequentemente ocorre, a nível urbano, uma relação "centro-periferia", sendo que as áreas "nobres" - Pituba, Itaigara, Barra e Avenida Tancredo Neves - de recente dinamismo, transformaram-se em locais de trabalho e de serviços especializados, enquanto que Paripe e Periperi continuam mantendo o seu papel periférico. Estes novos processos espaciais derrubam a antiga forma centralizadora exercida pela área central de Salvador, posto que nas últimas décadas, vários centros comerciais estão se desenvolvendo bastante, como são os casos da Calçada, Liberdade, Barra, Pituba, Iguatemi e Avenida Tancredo Neves, onde estão concentrados bancos, lojas especializadas, clínicas, sedes de empresas, etc. Para tanto, este processo recente de descentralização é corolário, inclusive, dos crescimentos espacial e demográfico de Salvador, sendo motivado pelas deseconomias de concentração na área central e viabilizado através da abertura de avenidas de vale e do uso de transportes mais flexíveis como o ônibus e o automóvel.

6 - Conclusão

Como abordamos anteriormente, o dinamismo sócio-espacial afetou diretamente o subúrbio. Nos dias atuais, a área suburbana está inteiramente inserida no contexto urbano de Salvador. É possível perceber, saindo do bairro da Calçada até Paripe, um contínuo urbano, com o preenchimento das áreas intersticiais que existiam em períodos anteriores. Sendo assim, o subúrbio já não é mais aquela área distante da cidade. Por este motivo, é oportuno repensar o seu conceito, visto que este valoriza demais o caráter geográfico de distância e do modo de transporte, em nosso caso, em detrimento dos aspectos sócio-políticos. Nesta perspectiva, parece-nos conveniente, a partir de agora, adotar o conceito de periferia ao invés de subúrbio, tendo em vista que o conceito de periferia é mais abrangente e tem caráter dinâmico do ponto de vista sócio-espacial. A esse respeito Caldeira (1988, p. 7-9) afirma que a periferia "além de indicar distância, aponta para aquilo que é precário, carente, desprivilegiado em termos de serviços públicos e infra-estrutura". Por outro lado, o termo "bairro dormitório", muito utilizado na década de 60, já não responde mais pela realidade hodierna,

posto que, malgrado as deficiências das áreas periféricas, nos dias atuais já é possível oferecer alguns empregos e serviços para a população local, tirando a necessidade de sempre procurar o centro da cidade. Além do mais, o referido termo escamoteia a principal questão da periferia ferroviária, que é a do controle, por parte da classe dominante, sobre esta parcela considerável da sociedade através das relações sociais de produção. Aliado a isso, é oportuno frisar que os bairros segregados da periferia ferroviária, apresentam uma certa homogeneidade no que se refere ao padrão de vida. Segundo a CONDER (1982, P. 1) "os bairros suburbanos mais próximos da área central de Salvador, como Plataforma e parte de Periperi, abrigam populações mais pobres do que os núcleos de Periperi, Coutos e Paripe. Nas primeiras prevalecem as famílias com até 3 salários mínimos, enquanto que nos segundos prevalecem entre 3 a 11 salários".

Diante do que foi abordado, é conveniente tecer algumas considerações finais, de natureza sintética. Em primeiro lugar, foi possível perceber que a gênese e evolução dos bairros de Paripe e Periperi foram atreladas a uma série de fatores internos e externos ao próprio espaço urbano de Salvador. Além disso, a ação dos atores

produtores e reprodutores do espaço, fizeram-se e fazem-se presentes até os dias atuais. As suas ações são bastante difíceis de serem mensuradas mas isto não inviabiliza as análises do processo genético-evolutivo do espaço. Isso porque, às vezes, as ações dos agentes não aparecem articuladas entre si, dando uma conotação de pacto. Quando isso não é possível, o ideal é apreender a articulação vinculada a um período histórico determinado.

Em segundo lugar, foi possível perceber as precárias condições pelas quais passam as populações de Paripe e Periperi e demais bairros da periferia ferroviária. Esse estado de abandono é uma das principais características da segregação espacial

e uma das principais materializações da lógica de acumulação em nossa realidade sócio-econômica.

Desta forma, é necessário que medidas específicas sejam tomadas no sentido de tentar melhorar as condições de vida da população. Seria importante que o poder público local adotasse providências como:

- promover a expansão planejada da área, através da construção de habitações para a população de baixa renda;
- alocar recursos para infraestruturação da área ocupada, solucionando o problema do esgotamento sanitário, expandindo as redes de água e luz, melhorando os equipamentos de educação, saúde e coleta de lixo;

- criar opções de lazer para a população;
- legalizar as áreas ocupadas pelas invasões;
- melhorar o serviço de segurança pública;
- ampliar as ofertas de transportes para os horários mais críticos (pico);
- estimular a criação de novos empregos na área.

Estas propostas, que deveriam contar com a participação organizada das comunidades locais, poderiam contribuir para amenizar a situação dos moradores, diminuindo com isso, a dependência com relação aos centros de Salvador e melhorando a qualidade de vida da população periférica.

BIBLIOGRAFIA

BRADFORD, M. G. & KNET, W. A.

Estrutura interna da cidade. In: *Geografia Humana - teorias e suas aplicações*. Lisboa, Gradiva, 1987, p. 107-130. il.

CALDEIRA, T. P. R. O que, como, porque, onde. . . In: *A política dos outros: o cotidiano dos moradores da periferia e o que pensam do poder e dos poderosos*. São Paulo, Brasiliense, 1988. p. 7-9.

CARVALHO, A. D. S. O crescimento recente da cidade do Salvador. In: *Cidade do Salvador; aspectos geográficos, históricos, sociais e antropológicos*. Salvador, Imprensa Oficial da Bahia, 1960. p. 79-89 (Coleção Estudos Baianos, 1).

CASTELLS, M. A estrutura urbana. In: *A questão urbana*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1983. p. 145-271. (Coleção Pensamento Crítico, 48).

CLARK, D. A estrutura interna da cidade. In: *Introdução à Geografia Urbana*. São Paulo, Difel, 1985. p. 181-226. il.

CONDER - Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador. *Avaliação dos impactos do trem metropolitano*. Salvador, CONDER, 1982. v. 1.

CORRÊA, R. L. *O espaço urbano*. São Paulo, Ática, 1989a, 94p. (Série Princípios, 174).

—. *A rede urbana*. São Paulo, Ática, 1989b, 96p. (Série Princípios, 168).

HARVEY, D. *A justiça social e a cidade*. São Paulo, Hucitec, 1980. 285 p.

PEIXOTO, C. S. & CALDAS, E. M. O subúrbio de Periperi e a expansão recente da cidade do Salvador. *Boletim Baiano de Geografia*, Salvador, 8 (9/11): 61-65, dez. 1965.

SANTOS, M. *O Centro da cidade do Salvador: estudo de Geografia Urbana*. Salvador, Universidade da Bahia, 1959. 199 p.

—. *Espaço & Método*. São Paulo, Nobel, 1985. 88p. (Coleção Espaços).

SANTOS, N. M. S. & VIANA, N. Notas sobre Paripe, subúrbio dormitório de Salvador. *Boletim Baiano de Geografia*, Salvador, 8 (9/11): 67-73, dez. 1965.

SILVA S. B. M. e. *Processo e crescimento espacial de Salvador, Brasil*. Revista Interamericana de Planificación, Guatemala, 87/88 (22): 194-213. jul./set. e oct./dic., 1989.

—; LEÃO S. de O; SILVA, B.C.N. *Urbanização e metropolização no Estado da Bahia: evolução e dinâmica*. Salvador, Centro Editorial e Didático da UFBA, 1989. 262 p.

SINGER, P. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: *MERIKATO, E., org. A produção da casa (e da cidade) no Brasil industrial*. 2. ed. São Paulo, Alfa Omega, 1982. p. 21-36.

IDEOLOGIA E ESPAÇO URBANO

Legislação Canônica: Influência no Funcionamento da Cidade

Ana Clara Diniz Guerra, Márcia G. Santana, Maria do Carmo B. E. de Almeida*

Pelas Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia se pode perceber a influência da Igreja sobre as cidades brasileiras. A legislação canônica é decisiva para a configuração do espaço urbano no país já que a Igreja interfere junto ao Estado e define conceitualmente o sentido do que é o público. O Governo espiritual extrapola as questões exclusiva da fé e privilegia o sagrado sobre o civil e o privado. Este primado estabelece certo controle administrativo sobre a cidade e invulgar projeção do religioso sobre o profano. A importância da edificação religiosa interfere sobre o cotidiano da população de diferentes formas: da paisagem urbana à geografia humana, todos são tocados pela presença da Igreja.

1. Introdução

Este trabalho foi possível graças ao Prof. Thales de Azevedo, que generosamente nos permitiu o acesso à sua edição de 1853 das *Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia*, documento fundamental para a compreensão do papel da Igreja na estrutura político-administrativa da Colônia e a influência de sua lei nas cidades brasileiras durante os séculos XVIII, XIX e, até mesmo, no princípio do século XX.

Embora nosso tema central seja a influência da legislação canônica no funcionamento da cidade colonial, reservamos espaço para situar sucintamente a presença da Igreja na organização do Estado português e seu papel na empresa colonial, assim como para contextualizar histórica-

mente a criação das Constituições do Arcebispado da Bahia, dando uma rápida notícia do seu conteúdo geral e dos outros documentos a ela anexados na edição brasileira de 1853.

Sendo por si só um documento extenso e riquíssimo, inclusive no que toca as mais diversas questões urbanas, utilizamos as *Constituições* como fonte principal de informações sobre as disposições da legislação canônica com relação ao espaço público das cidades, sua área de influência, uso e funcionamento de atividades.

2. Presença da Igreja na Organização Político-Administrativa do Estado Português

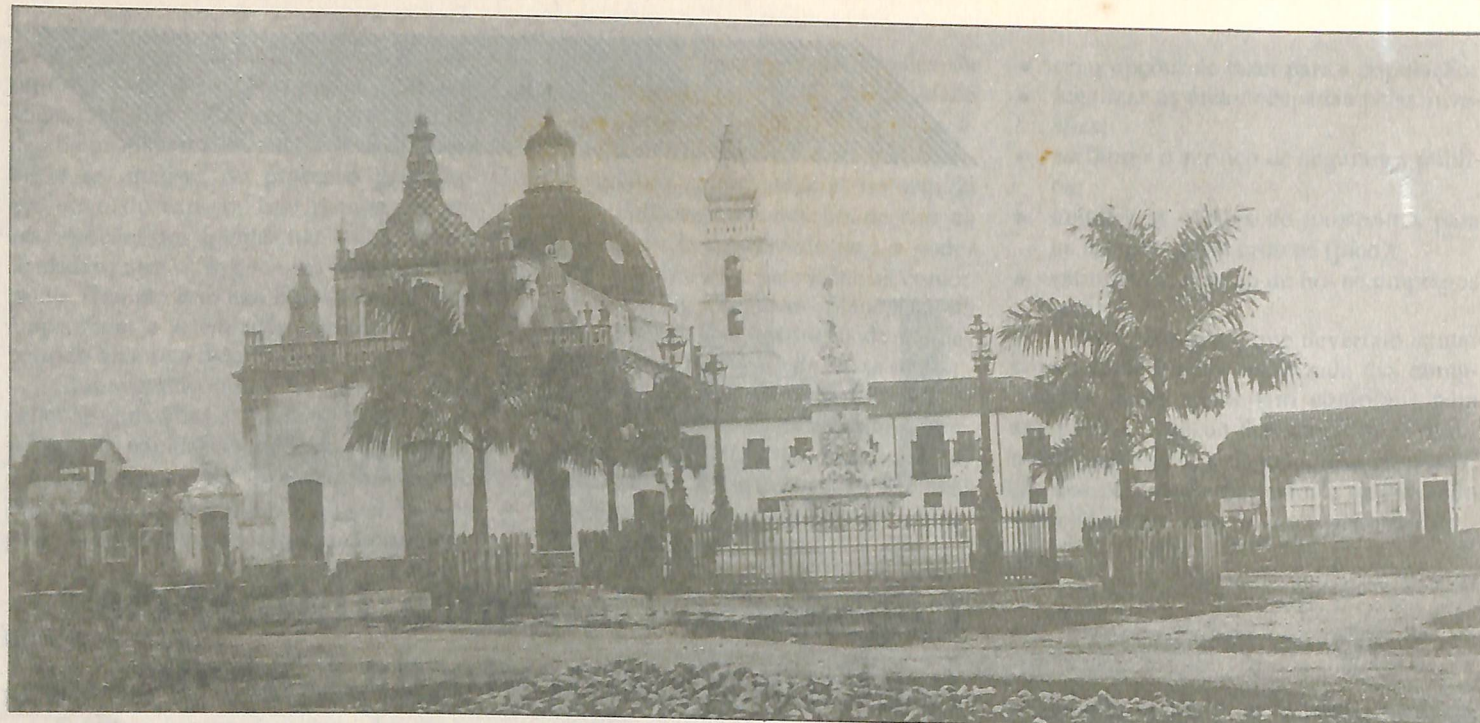
O vínculo da Igreja Católica com o

Estado português remonta às suas origens no século XII, com a intensa participação do clero nas guerras que antecedem e propiciam sua formação. As chamadas Ordens Militares, originárias dos Templários e do espírito das Cruzadas, já no séc. XIV, tanto em Portugal como na Espanha, combatem os infiéis e participam da conquista de novas terras¹. Em Portugal, destaca-se a Ordem de Jesus Cristo que a partir da Bula Papal Inter Coetera de 1456, passa a ter o poder espiritual sobre novas terras conquistadas.

A partir de D. Manoel os privilégios da ordem se incorporam à Coroa na medida em que o monarca assume também o seu posto de Grão-Mestre. Estes privilégios incluíam também os "dízimos de N.Sr. Jesus Cristo" que assim são incorporados às rendas públicas e vão sustentar o

* Ana Clara Diniz Guerra, Márcia G. Santana e Maria do Carmo B.E. de Almeida são arquitetas e alunas do Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da UFBA.

(1) VEIGA, Os Parócos no Brasil no Período Colonial, pp. 14, 15.



clero e suas iniciativas, inclusive no que diz respeito à empresa colonial². Este é, em linhas gerais o regime do padroado que leva para a alçada real a direção das finanças da Igreja e o controle das nomeações das autoridades eclesiásticas³.

Por outro lado, além de ter a seu encargo o governo espiritual do reino, a Igreja exercia funções administrativas de grande relevância como registros de nascimento e morte, além do casamento - com todos os problemas jurídicos que ele pode envolver - e da assistência social. O governo espiritual demandava toda uma estrutura administrativa para ser adequadamente exercido, especialmente se se tem em mente que a Igreja na administração da "salvação das almas" e no exercício da doutrina cristã, tinha direito de multar, punir com prisão ou degredo e determinar a pena de morte nos casos mais graves⁴.

À época de Restauração do trono português (1640), a Igreja se insere na organização político-administrativa do Estado, mais especificamente na área ligada aos assuntos da Paz, através do Tribunal do Santo Ofício, do Tribunal Ordinário e da Mesa de Consciência e Ordens, vinculados assim como outros colegiados, ao Conselho de Estado ou Conselho d'el Rei⁵. Na Colônia, a igreja se insere na es-

trutura administrativa através da Junta geral, espécie de Conselho do Governador Geral, onde também estão presentes os representantes da Fazenda e da Justiça Civil (ver esquema anexo). As causas levadas a julgamento eclesiástico são resolvidas no plano colonial através do Auditório Eclesiástico, tribunal ligado ao Arcebispado e regulado por regimento próprio⁶. Os recursos, conforme a natureza da causa, eram encaminhados a Lisboa para o Tribunal Ordinário ou para a Mesa de Consciência e Ordens. A ação do Santo Ofício era mais autônoma e direta.

No exercício de suas funções junto aos paroquianos ou freguezes, os padres recebiam remuneração dos cofres públicos - a cônica. A administração eclesiástica estava, no período colonial, totalmente envolvida no governo civil, sendo praticamente um departamento do Estado. O trabalho da Igreja buscava também legitimar ideologicamente o domínio absoluto da Coroa sobre a sociedade portuguesa e colonial. A convivência não era, entretanto, pacífica. Embora houvesse domínio, a Coroa nunca logrou comandar completamente a Igreja⁷.

2. As Constituições Primeira do Arcebispado da Bahia

O Bispado da Bahia, cuja jurisdição coincidia formalmente com o território desta capitania, foi criado em 1551 e tinha, na verdade, sob sua responsabilidade o governo espiritual de toda a Colônia, funcionando como uma verdadeira Arquidiocese⁸. De Prelazia ligada ao bispado de Funchal e mesmo até a elevação a Arcebispado em 1676. O Bispado da Bahia foi regido sempre pelas Constituições do Arcebispado de Lisboa, numa situação que perdura até 1702 com a vinda de D. Sebastião Monteiro da Vide para o Brasil, já como 5º Arcebispo. Houveram, entretanto, algumas tentativas anteriores com os Bispos D. Pedro Leitão (1559) e D. Constantino Barradas (1618) que procuraram criar, mesmo que fragmentariamente, uma legislação adaptada à realidade da Colônia, sem contudo lograr êxito na sua aplicação.

D. Sebastião Monteiro da Vide era jurista com formação em direito Canônico pela Universidade de Coimbra, antes mesmo de abraçar o sacerdócio⁹. Assumindo o Arcebispado da Bahia, verificou rapida-

mente a necessidade de acomodar às condições locais a legislação canônica vigente. Sua primeira iniciativa em 1704 foi criar um Regimento para o Auditório Eclesiástico, a fim de ordenar no Arcebispado a aplicação da justiça eclesiástica¹⁰. Com o 1º Sínodo Diocesano do Brasil, D. Sebastião promulga em 1707 as "Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia" que vêm a ser o nosso primeiro código organizado de "leis diocesanas para o bom governo do Arcebispado, direcção dos costumes, extirpação dos vícios, e abusos, moderação dos crimes e recta administração da justiça para o aproveitamento espiritual e temporal e a quietação de seus subditos"¹¹.

As Constituições do Arcebispado da Bahia foram adotadas por todos os Bispos do Brasil e tiveram vigência durante todo o século XVIII e, praticamente, todo o XIX, embora parte de suas determi-

nações fossem tornadas sem efeito pela Constituição Política do Império¹².

As Constituições foram impressas inicialmente em Lisboa e Coimbra (1719 e 1720) mas a primeira edição brasileira só ocorreu em 1853, em São Paulo, pela Typografia 2 de Dezembro de Antonio Louzada Antunes. Esta preciosa edição, além dos cinco livros que compõem as Constituições contém Prólogo de D. Ildefonso Xavier Ferreira, "Cônego Prebendado e Lente de Theologia Dogmática", índices pormenorizados por títulos e matérias, o Regimento do Auditório Eclesiástico, uma crônica detalhada dos dias do Sínodo e um importantíssimo Apêndice que trata das alterações que sofreu o texto durante o Império.

O Livro I das Constituições trata da doutrina católica, seus dogmas e sacramentos. Apoiase na Bíblia, na Patrística e

no Concílio Tridentino, cuja ideologia permeia, de resto todo o código.

O Livro II trata basicamente do Sacrifício da Missa e aqui se encontram todas as disposições sobre os dízimos, primícias, oblações e ofertas devidas a Deus e a Igreja.

Os Livros III e IV estabelecem as imunidades do clero e da Igreja, conformando-as com os sagrados cânones, com a legislação civil do reino e com os costumes da colônia. No livro IV, encontram-se, como se verá mais adiante, as disposições que tiveram mais repercussão no traçado urbano das cidades do período colonial.

O Livro V é dedicado basicamente aos desvios da fé, às heresias e às penas para tais erros.

Como bem observa Thales de Azevedo, esta é uma obra de "vulto invulgar" não só pela variedade de temas que trata¹³, mas também como registro do pensamento, ações e pretensões da Igreja da época.



3. As Constituições e a Cidade

Ao exercer o governo espiritual da Colônia, a Igreja intervinha não só nos assuntos relativos à difusão da fé cristã e à salvação das almas, senão também naque-

les domésticos, nos relativos à vida social¹⁴ e até em determinadas questões urbanas na medida em que estas se relacionavam com a área de influência dos espaços sagrados, seu destaque na cena urbana, bem como a sua proeminência sobre as atividades meramente civis ou mercantis.

Apenas com o intuito de facilitar a compreensão da abrangência das disposições relativas à cidade presentes nas Constituições, reunimo-nas em quatro grupos, a saber:

- disposições relativas ao uso e funcionamento de atividades;

(2) FAORO, Os Donos do Poder, p. 197.

(3) Ver também a este respeito AZEVEDO, Igreja e Estado em Tensão e Crise, p. 80, 81.

(4) FERREIRA, Prólogo das Constituições, p. V.

(5) FAORO, op. cit., p. 178.

(6) AZEVEDO, op. cit., p. 77.

(7) FAORO, op. cit., p. 196.

(8) AZEVEDO, op. cit., p. 174.

(9) Idem, p. 77.

(10) Idem, p. 77.

(11) Texto introdutório das Constituições, elaborado por D. Sebastião Monteiro da Vide (ed. 1853, páginas sem numeração).

(12) FERREIRA, Prólogo das Constituições, p. V.

(13) AZEVEDO, OP. CIT., P. 78.

(14) FAORO, op. cit., p. 198.

- ao trato do espaço público;
- ao âmbito do Sagrado;
- ao controle social;

As disposições relativas ao USO E FUNCIONAMENTO DA CIDADE, concentram-se basicamente no Livro II das Constituições. Aí, são discriminadas medidas de controle das atividades produtivas nos domingos e dias santos¹⁵ - indicados em listagem de feriados fixos e datas móveis - observando-se principalmente a obrigação do jejum, que interferia diretamente no corte e venda de carne¹⁶. Os dízimos "devidos a Deus e a seus ministros por instituição divina e constituição humana"¹⁷ equivaliam ao recolhimento de taxa correspondente a 10% da renda global dos fiéis. Discriminados no Livro II, seriam tais taxações de três espécies: reais ou prediais (colhidos de prédios e terras); pessoais (adquiridos pela indústria da própria pessoa) ou mistos (parte da indústria dos homens, parte de prédios). As Constituições admitem, contudo, como adequação a

uma tradicional prática local, a cobrança da **conhecença**, donativo sistemático, anteriormente estabelecido, que em alguns casos substitui o dízimo. É lícito supor que tais "impostos" eclesiásticos tivessem alguma influência nos preços finais das mercadorias, estabelecidos pela Câmara.

Ainda no Livro II determinam-se os procedimentos rituais da Missa, indicando-se os locais e horários em que pode ser realizada, além de estabelecer a obrigatoriedade de se congregarem todos os cristãos no culto dominical¹⁸.

O Livro III regulamenta as horas canônicas que regiam o ritmo da vida colonial através de sinais (como é o caso dos toques dos sinos), que complementados em títulos diversos das mesmas Constituições, conformavam o horário de funcionamento das atividades na cidade e a rotina dos seus habitantes. Essa tradição medieval subdivide o dia em horas canônicas, a saber: Matinas, Laudes, Prima, Terça, Sexta, Nona, Vésperas e Completas, que deveriam ser rezadas diariamente no coro

da Sé, independentemente dos outros ofícios religiosos e/ou festividades aí realizadas¹⁹.

No Livro IV encontram-se discriminados os usos permitidos nos espaços sagrados, regulamentando atividades realizadas em espaços públicos, assim como o funcionamento interno de igrejas e capelas: "Nas Igrejas e Adros não se poderá fazer feiras, por tendas, nem se comprar e vender, apregoar coisa alguma, posto que seja para comer e beber; que não se façam contratos, escambos ou escrituras"²⁰. Proíbe ainda a utilização desse locais, pela Justiça Secular, assim como para danças, bailes e jogos profanos, ainda que admita nos adros representações ao Divino, aprovadas previamente: "na ocasião das festas, entrem danças e folias nas igrejas, desde quando honestas e que não se digam Missas, nem celebrem ofícios"²¹. Ainda neste Livro, estabelecem-se os locais e horários onde são permitidos os enterramentos e os procedimentos que devem ser observados.²²

Já as disposições relativas ao **TRATO DO ESPAÇO PÚBLICO**, concentram-se no Livro IV das Constituições, estipulando a maneira pela qual, espacialmente, a Igreja estaria presente na cidade colonial. Discriminando a origem dos recursos para sua fábrica, os procedimentos legais para viabilizar sua construção e posterior aprovação para seu funcionamento, são as Constituições precisas e detalhadas no que concerne à escolha do sítio e implantação do edifício religioso: "As igrejas se devem fundar e edificar em lugares decentes, e acomodados, pelo que mandamos, que havendo-se de edificar de novo alguma Igreja Parochial em nosso Arcebispado, se edifiquem em sítio alto, e lugar decente, livre da humidade, e desviado, quando for possível, de lugares immundos, e sórdidos, e de casas particulares, e de outras paredes, em distância que possam andar as Procissões ao redor

dellas, e que se faça em tal proporção, que não somente seja capaz dos freguezes todos, mais ainda de mais gente de fora, quando concorrer às festas, e se edifique em lugar povoado, onde estiver o maior número dos freguezes. E quando houver de fazer, será com licença nossa: e feita vistoria, iremos primeiro, ou outra pessoa de nosso mando, levantar Cruz no lugar, aonde houver de estar a Capella maior, e demarcará o ambito da Igreja, e adro della"²³. A constituição nº 688 estabelece todo o programa arquitetônico do edifício, além de determinar a implantação do mesmo, preferencialmente com a capela-mor voltada para o Oriente e "nunca para o Norte, nem para o Ocidente". Tais implantações, igrejas circundadas por adros e cemitérios, influenciaram diretamente o traçado urbano, fomentando o aparecimento de vias de ligação a outros pontos da cidade, promovendo a ocupação das áreas con-

tíguas, regulamentando a utilização dos espaços coletivos²⁴.

A simbologia cristã é largamente indicada para a composição do mobiliário urbano, através de recomendações para a ereção de cruzeiros, oratórios, ninchos etc. O doutrinamento da fé católica então utilizou-se da comunicação visual como mais um instrumento de controle ideológico. Os títulos XX a XXVI do Livro IV tratam das santas imagens e ornamentação das igrejas e locais pios, onde é possível identificar nas entrelinhas a ratificação do estilo barroco como a linguagem oficial da Contra-Reforma. É ainda possível identificar neste livro um "controle de exibição de publicidade" através da proibição de afixar-se escudos de armas, insígnias ou letreiros nos portais, paredes ou em outra parte dentro ou fora das igrejas, capelas ou ermidas²⁵.



(15) Constituições, Livro II, Títulos XII a XV, nºs 371 a 391.

(16) Constituições, Livro II Títulos XVI a XX, nºs 392 a 413.

(17) Constituições, Livro II, Título XXI, nº 414.

(19) Constituições, Livro II, Título I a XI, nºs 325 a 370.

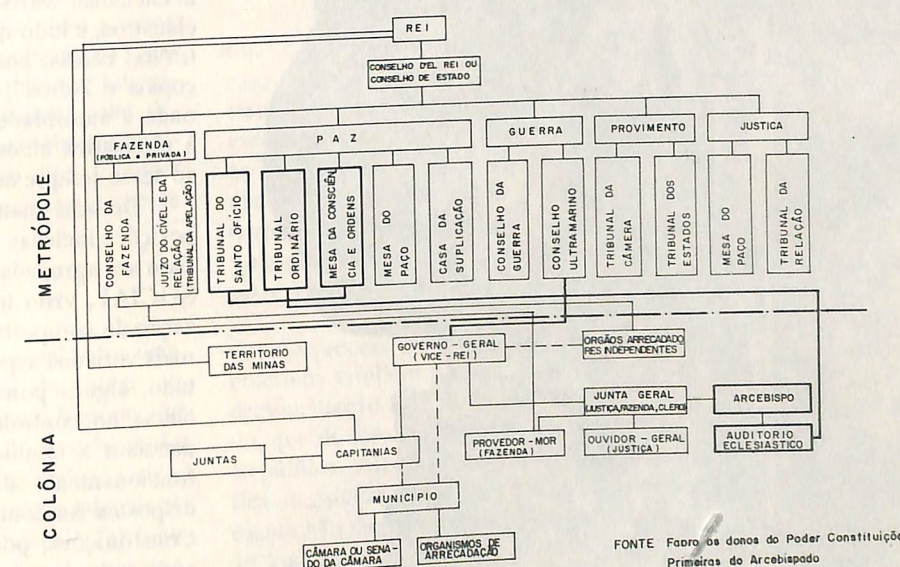
(19) Constituições, Livro III, Título XIX, nºs 510 e 511

(20) Constituições, Livro IV, Título XXIX, nºs 738.

(21) Constituições, Livro IV, Título XXIX, nº 742.

(22) Constituições, Livro IV, Título LIII a LIX, todas as disposições.

PRESENÇA DA IGREJA NA ORGANIZAÇÃO POLÍTICO-ADMINISTRATIVA DO ESTADO PORTUGUÊS.



FONTE: Fábregas, Os donos do Poder Constituições Primeiras do Arcebispado

Ainda com relação ao trato do espaço público, o Livro III relaciona nos títulos XIII ao XVIII as regras para a organização das procissões. Estas, definidas como "uma oração pública feita a Deos por um commum ajuntamento de fiéis disposto com certa ordem, que vai de um lugar sagrado a outro lugar sagrado" realizar-se-

iam apenas após licença escrita do Arcebispo, discriminando tempo e percurso das mesmas. Merece destaque nas Constituições a procissão de Corpus Christi onde exige-se de "nossos subditos, que no dia em que se fizer esta Soleme Procissão tenham as ruas, e lugares por onde houver de passar limpos, e ornados com ramos, e

flores, e as janellas, e paredes concertadas. e armadas com sedas, panos, alcatifas, tapeçarias, quadros, imagem de santos, e outras pinturas honestas, quando lhes for possível"²⁶. Vemos assim de que maneira o tratamento dispensado a certos espaços públicos. Vinculava-se diretamente ao trajeto das procissões mais importantes da cidade colonial.

(23) Constituições, Livro IV, Título XVII, nº 687.

(24) Constituições, Livro IV, Título XVII, nº 688.

(25) Constituições, Livro IV, Título XIX, nº 695.

(26) Constituições, Livro III, Título XVI, nº 500.



Sob o título **ÂMBITO DO SAGRADO**, agrupam-se as disposições relativas à imunidade dos espaços sagrados e sua área de influência em diversas circunscrições espaciais hierarquizadas: Arcebispado, bispado, prelazias, freguezias, paróquias, locais pios (igrejas, capelas, ermidas, adros, cemitérios etc). Tais circunscrições determinam o âmbito das normas que regulamentam o uso e funcionamento desses espaços, estabelecendo um controle administrativo do território.

Com relação a este assunto, encontra-se no Livro I disposição que obriga a construção de capelas num raio de 15 a 20 léguas da igreja paroquial, a fim de garantir a toda população o serviço religioso. Isto, de certo modo, definia o âmbito de uma freguezia, principalmente considerando que estas novas capelas deram origem a novas aglomerações, tornando-se futuramente o núcleo paroquial das mesmas²⁷.

No Livro IV os títulos XXXII ao XXXVI tratam das questões relativas à imunidade dos lugares sagrados e daqueles que neles se encontrarem - a exceção dos escravos. "Igrejas, Capelas e Ermidas licenciadas; Mosteiros com seus pátios e claustros, e tudo que se encontrar por dentro das cercas; hospitais, Paços Arquiepiscopais e Adros", compõem um conjunto onde a autoridade secular subordinava-se à eclesiástica ainda que este convívio não se desse sempre de forma pacífica²⁸.

De uma maneira geral, todas as disposições incluídas nas **Constituições** poderiam ser agrupadas no item **CONTROLE SOCIAL**, visto tratar-se de uma normatização do comportamento coletivo nos seus mais variados aspectos. Destacam-se, contudo, alguns pontos que pela sua importância no controle da vida colonial, evidenciam a simbiose Estado x Igreja no funcionamento da cidade. Tais pontos, dispostos ao longo de todo o texto das **Constituições**, podem ser exemplificados através das seguintes disposições:

No Livro I do título I ao V, estabelece-se a obrigatoriedade do ensinamento da doutrina cristã a toda a população, com especial atenção para o ensinamento aos escravos. O título VI deste mesmo Livro, trata da proibição de livros hereges, bem como do controle da entrada de tais livros e pessoas de procedência suspeita pela alfândega. Aí, o foro eclesiástico e o secular confundem-se na busca do controle ideológico na Colônia.

Estabelecem também as **Constituições** penas a serem aplicadas quando do

descumprimento de suas normas. Estas variavam de acordo com a gravidade da infração podendo ser de ordem pecuniária, ou ainda determinar excomunhão, degredo, prisão e até a pena de morte para os casos mais extremos. São encontradas ao longo de todo o texto, mais especificamente no Livro II, ao tratar dos dízimos, primícias, oblações e ofertas e no Livro V, ao tratar das heresias, feitiçarias, bruxarias e similares, quando o assunto é repassado ao Tribunal do Santo Ofício, na Metrópole. Verifica-se mais uma vez a relação Igreja X Estado quando, em inúmeras determinações relativas à punição, a questão não solucionada passa da jurisdição eclesiástica para a secular, a fim de que seja cumprida com maior rigor. Cabia ainda ao Estado a execução de determinadas penas estabelecidas pela Igreja, a exemplo das penas de morte sentenciadas pelo Tribunal do Santo Ofício.

Discriminam-se também as **Constituições**, ao longo das suas disposições, os instrumentos que, criados com o fim de manter um sistema de controle social calcado na ideologia da Contra-Reforma, constituem hoje peças fundamentais para o estudo do período colonial. São a saber: o rol de batismo, rol de confissão na Quaresma, rol de presença na missa, rol de casamentos, óbitos, e testamentos, que devendo ser realizados na maneira determinada pela norma, findam por fornecer informações demográficas extremamente valiosas.

Conclusão

Documento de inestimável valor para a compreensão da história da cidade no período colonial e ainda no Império, as **Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia**, foram o primeiro código jurídico elaborado no Brasil, visando adaptar as Leis da Igreja à realidade local. Tal feito cresce em importância se recordarmos que as Ordenações do reino foram aplicadas às colônias portuguesas sem nenhuma consideração prévia às peculiaridades locais. A profusão de Cartas Régias e decretos que se percebe em todo o período colonial decorreu das necessidades de atendimento a situações específicas que, não regulamentadas pelas Ordenações, provocaram o surgimento desse conjunto de normas casuísticas que nem sempre preenchiam o espaço deixado ao arbítrio.

Os espaços públicos da cidade colonial, que mantinham inicialmente um uso



ritual e, portanto, alvo das normas canônicas, passam paulatinamente por uma transformação nas suas características e evoluem lentamente do sagrado ao profano²⁹. A evolução do conceito foi acompanhada pela transformação das normas decorrentes: as eclesiásticas, inicialmente mais precisas, desaparecem; as civis, difusas e casuísticas a princípio, consolidam-se.

O processo de laicização dos espaços coletivos também é consequência de uma desvinculação formal da Igreja e do Estado, que de fato só corre com o advento da República. Ainda assim é possível identificar a origem desse processo no cumprimento não tão rigoroso da norma canônica ao longo da sua vigência, através dos relatos de inúmeros viajantes que questionam os usos e funcionamentos dos locais pios³⁰.

O documento ora analisado merece estudos mais profundos especialmente se considerarmos o seu potencial para a investigação das temporalidades na cidade: as permanências e rupturas das práticas sociais através da História.

BIBLIOGRAFIA

d'ARAUJO, D. Manoel do Monte Rodrigues. *Elementos de Direito Eclesiástico*.

tico - Público e Particular em Relação à Disciplina geral da Igreja e com aplicação aos Usos da Igreja do Brasil - Tomo II. Rio de Janeiro, Antonio Gonçalves Guimarães & Cia, 1858.

AZEVEDO, Thales. *Igreja e Estado em Tensão e Crise São Paulo*: Ed. Ática, 1975.

FAORO, Raymundo. *Os Donos do Poder: formação do patronato político brasileiro*, Vol 1, 4ª ed., Porto Alegre, Globo, 1977.

MARX, MURILLO. *Nosso chão: do Sagrado ao Profano*. São Paulo, ed. Universidade de São Paulo, 1988.

VEIGA, Mons. Dr. Eugenio de Andrade. *Os Párocos no Brasil no Período Colonial 1500-1822*. Salvador, Ed. Beneditina Ltda. 1977.

VIDE, D. Sebastião Monteiro da **Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia**, feitas, e ordenadas pelo Ilustríssimo, e Reverendíssimo Senhor D. Sebastião Monteiro da Vide, 5º do dito Arcebispado, e do Conselho de Sua Majestade: propostas e aceitas em o Synodo Diocesano, que o dito senhor celebrou em 12 de junho do anno de 1707. Prologo de D. Ildefonso Xavier Ferreira. São Paulo, Typografia 2 de Dezembro de Antonio Louzada Antunes, 1853.

(27) **Constituições**, Livro I, Título XV, nº 37.

(28) Cf. MARX, *Nosso Chão: do Sagrado ao Profano*, p.21.

(29) Idem, op. cit., p. 07, 08, 09.

(30) Idem, op. cit., p. 65 e 122, 125.

NOTAS

LIMPURB AUMENTA PRODUÇÃO DE PAPEL RECICLADO

A partir do mês de dezembro, a Limpurb - a Empresa de Limpeza Urbana da Prefeitura - pretende aumentar a produção da oficina de reciclagem de papel, das

atuais 5 mil para 15 mil folhas de papel ofício. O projeto está completando um ano de funcionamento e, melhor agora o sistema de secagem de papéis.

O Coordenador da Oficina de Reciclagem de Papel, Cláudio Vidal, disse que o novo sistema de secagem tem capacidade de secar até 1.500 unidades por dia.



PONTO DE VISTA

A Cidade é Pensada e Discutida

Assis Reis*

Assistimos nessas últimas décadas à dissolução dos contextos urbanos tradicionais, sem substituição quantitativa, resultando perda ou via de extinção da memória, tradição e história, expressas na arte e ofício da arquitetura na conformação dos espaços urbanos.

O efeito dessas intervenções urbanas, marcadas pelo autoritarismo dos governantes do passado (ainda hoje acontece) e pelas relações econômicas-sociais, foram fundamentadas no ideário já ultrapassado das teorias urbanísticas emanadas da "Carta de Atenas", de princípios rígidos, estanques e restritivos, segregando as funções urbanas, codificando-as pela planificação zonificatória.

Nesse período, o cidadão comum tinha pouco espaço para influir.

Expressando a sociedade, a cidade é constituída de criatividade, utopias, sonhos, planos, projetos, trabalhos, investi-

mentos, produção, trocas e a permanente busca do equilíbrio direcionado para a qualidade da existência.

No processo evolutivo cultural, político e sócio-econômico, as populações urbanas e rurais dispondo modernamente de meios e instrumentos viabilizados pela informática, procuram alcançar sua cidadania conscientizando-se do acervo ou patrimônio das cidades do qual é detentora, desenvolvendo sentido comunitário justo, aumentando um credencial de permanente vigilância social e política em defesa dos direitos ético-legais, dos valores naturais ou criados, que definem a imagem e perfil ideológico das cidades.

Consequência desse democrático avanço a memória coletiva e o sentimento de comunidade elevam a cidadania, legitimando sua tendência a compartilhar das avaliações de interesse social, na teoria e prática da gestão urbana.

Salvador, como tantas outras cidades brasileiras, vivencia esse atual e saudável clima evolutivo das relações cidade-habitante-gestão urbana.

Talvez relativamente possamos distinguir como bem poucas, nossa cidade das demais, pela sua imensa riqueza histórica, sua franca e sensual mestiçagem populacional, sua singularidade geográfica e sua conformação urbana, expressando símbolos, cenários, paisagens e imagens ambientais das quais parte já foi considerada patrimônio da humanidade. Quadro que impõe maior responsabilidade do poder em administrá-la com justiça.

Mesmo no tempo que a cidade foi conceituada de equilibrada, bela e ideal, pela sua natureza orgânica e dinâmica, permanentemente fica exposta a agressão contínua de projetos produzidos pelos seus habitantes, propostos à incorporação no tecido urbano, cabendo à gestão da ci-

* Assis Reis é arquiteto, urbanista professor do curso de Graduação e do Mestrado de Arquitetura e Urbanismo da UFBA, e assessor técnico do C.P.M.

dade analisá-los e conforme a escala de repercussão no ambiental urbano, é possível na atualidade, julgá-los compartilhadamente com a representação comunitária, definindo a viabilidade e qualidade social dos projetos para torná-los identificáveis e reais.

Face a exposição é viável agregar diante de anúncios de novas propostas a serem introduzidas nos espaços da cidade, um raciocínio lógico para a sua compreensão, assim como para as reações dos habitantes quando ocorre, a exemplo do conhecido projeto "Marina".

Sem preocupar à ambiência do seu entorno, porém débil de comunicações objetivas, o primeiro projeto "Marina" inicia seu internato na Prefeitura em 1985 atingindo em 29 de março de 1992 o sétimo (número cabalístico) aniversário.

Seu trânsito protocola os principais passos de pretensões com suas datas correspondentes no registro e análise dos órgãos públicos, exprimindo na sua índole transformista, uma escalada desenfreada de ampliação e acréscimos, até atingir a característica indesejável de desequilíbrio ambiental e anti-histórico.

Marcada por três fases distintas o projeto "Marina", localizado nas fraldas

da escarpa e lavadas pelas águas d Baía de Todos os Santos, pontualmente situa-se na área do Trapiche Jaqueira e acréscidos de marinha, conforme sua primeira pretensão aprovada pelo alvará de 29/03/85. Posteriormente, em 02/06/87, teve aprovada sua renovação.

Apresenta-se como proposta despida de imprudências, contendo além da base com seus "piers" de ancoragem, um clube e hangaragem de apoio a Marina.

A partir da renovação do alvará, inicia-se uma via impregnada de idéia germinativa, que mais adiante, descontrolada na última fase, implode, revelando sua ação de caça ou intenção lobista. A segunda fase compõe-se de uma base com acréscidos de marinha ampliados de seis vezes a do projeto anterior, e três vezes aumentadas a área de construção dos edifícios, incluindo a aparição de um pavilhão comercial. Obteve aprovação pelo alvará de março de 1990.

Nessa data, os empreendedores da "Marina" intercalam nas entre-fases, e inteiramente desarticulado do meio do projeto "Marina", outro projeto situado na área do antigo Trapiche Porto, vizinho a área do Trapiche Jaqueira (alvo das três

propostas mencionadas), sem aprovação de alvará, foi prosposto em 1990, contendo uma pousada-hotel e acréscido de Marina.

A última fase, de natureza já classificada anteriormente, data de julho de 1991, sobre a qual, o Arquiteto Urbanista Ary Pena Costa, decano da área de planejamento da Prefeitura, e integrante da comissão Interinstitucional de análise do projeto "Marina", assim pronunciou-se "nova ampliação com características desmesuradas de edificações e acréscido de marinha, que servem de base aos vários edifícios em média com doze pavimentos, hotel, centro empresarial, shopping-mall, unidades residenciais, clubes e hangaragem".

Ainda no período do trâmite legal dessa terceira proposta, ela extravasa, com publicações tanto em revista de grande tiragem (revista Veja de fevereiro de 1992), bem como em diversos artigos e comentários na imprensa local, dos quais, destaco aquele publicado no jornal "A Tarde", assinado pelo arquiteto, urbanista e intelectual

Paulo Ormindo, que a despeito de criticar o projeto "Marina", alerta para outros graves problemas que afetam nossa urbe.

Somando-se aos manifestos publicados, outros segmentos da sociedade, associações culturais, representações profissionais e representações comunitárias, passam a discutir com forte interesse o problema e suas consequências.

A Cidade é Pensada, a Cidade é Discutida

Mediante a amplitude do problema desencadeado pela imprensa sobre o projeto "Marina", o prefeito municipal resolve criar através do Decreto nº 9243/91, uma comissão interinstitucional, composta de técnicos do Centro do Planejamento Municipal - CPM, do Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural - IBPC e do Instituto do Patrimônio e Acervo Cultural - IPAC, sob a coordenação do presidente do CPM, para estudar o problema, estendendo as análises do sopé da escarpa, na parte situada entre a rampa do mercado e o Forte da Gambôa.

Em seguida a esse decreto, a empresa responsável pelo projeto "Marina" agilmente envia correspondência ao CPM,

para encaminhamento à Comissão Oficial instituída para os estudos e análises daquele projeto e suas adjacências.

Nesse documento desacompanhado da normal presença dos elementos gráficos, a empresa oficializa sua desistência da mega-proposta de julho de 1991, do projeto "Marina" (sem aprovação), solicitando à apreciação de uma nova proposição, descrevendo no texto o programa pre-dimensionado, constando de um hotel padrão "Meliá" (cinco estrelas) com trezentos apartamentos, um shopping-mall com 10.000m² de área lojas, a mais da marina propriamente dita (base com os "piers" de ancoragem, hangaragem e clube social).

Das primeiras reuniões, sob forma de estudos e diálogos, a comissão procura conhecer a totalidade e extensão do projeto "Marina" em relação a cidade, sua repercussão, como também, as considerações e opiniões públicas reproduzidas na imprensa local. Esses estudos iniciais visavam encontrar além da regência conceitual e ideológica para lastreamento dos diversos enfoques, um dimensionamento e rumo da caminhada analítica, cadenciada e ritimada pelas estações de maior fundamentação de conhecimento.

Foram definidos um par de princípios régios, o primeiro declara que o processo analítico contextual deve encontrar no âmago das verdades respostas lúcidas transparentes e justas, otimizadas e compatibilizadas tanto para o sistema empresarial quanto para o que mais importa - o resguardo do patrimônio natural e cons-

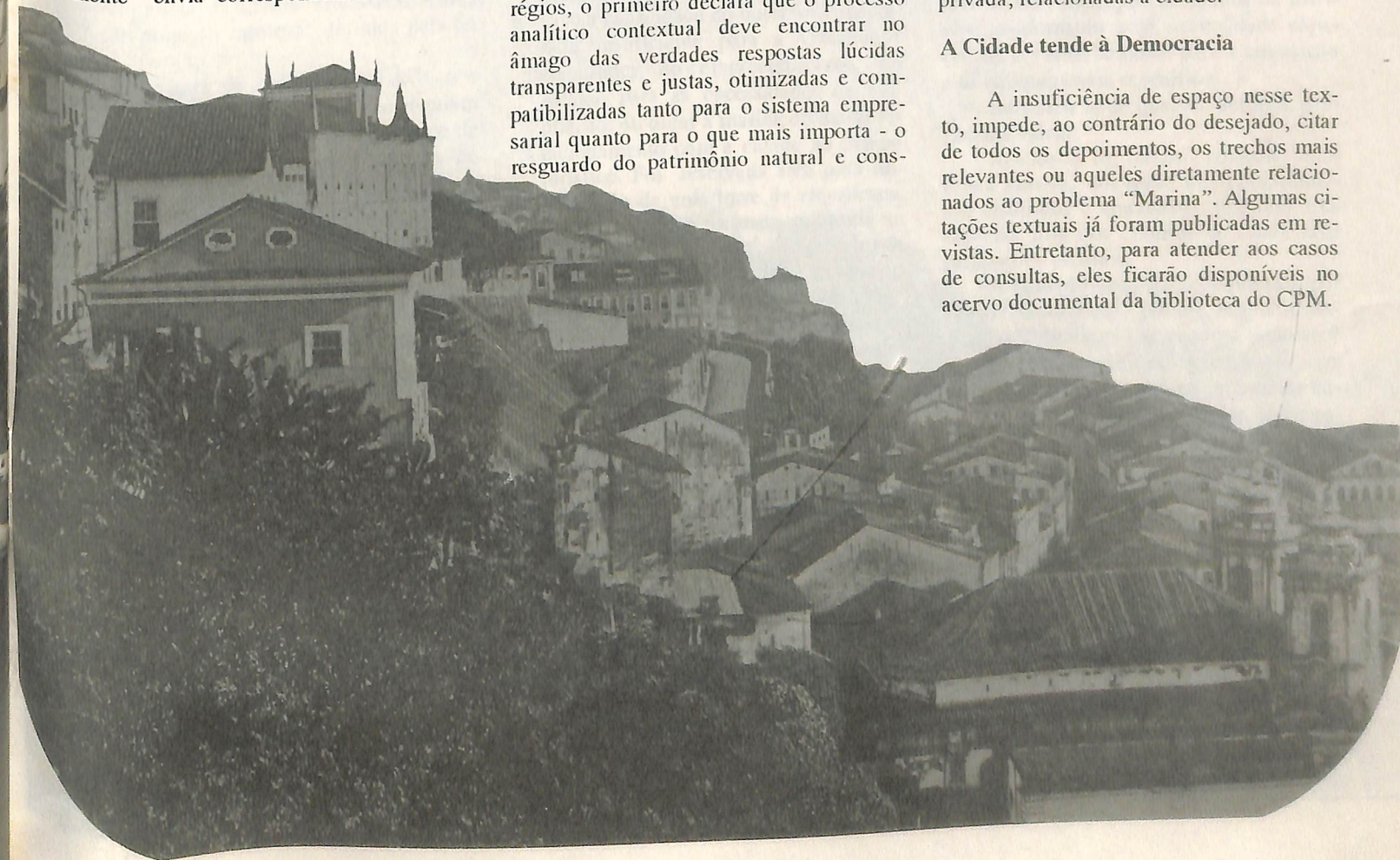
truído da cidade que configura a nossa identidade.

O feito da magnitude problemática e polêmica do processo "Marina", gera nos componentes da comissão um impulso diverso e plural, um desejo de abrir, de ampliar, não permitindo o esgotamento das análises somente na ótica dos arquitetos, urbanistas, agrônomos, engenheiros e paisagistas. Com hábito democrático e cultural, foi definido o segundo princípio basilar - extrapolar as análises para outras áreas do conhecimento humano, convidando figuras emittentes que pensam a cidade na vista dos diversos campos do saber, e que podem enriquecer e acrescentar por meio de depoimentos, balizas essenciais ao corpo das análises para edificação das recomendações finais.

No total de quatorze, os depoimentos eram proferidos e gravados no Centro do Planejamento Municipal, com platéia formada de técnicos dos órgãos públicos. Expressos com abrangentes enfoques, justificados pela seriedade das suas razões, adquiriram aquecimento cultural nos seus desdobramentos, através de debates e questionamentos levantados pelo vivo interesse dos participantes, direcionados ao encontro de caminhos que apontem maior consciência no tratar da coisa pública e privada, relacionadas à cidade.

A Cidade tende à Democracia

A insuficiência de espaço nesse texto, impede, ao contrário do desejado, citar de todos os depoimentos, os trechos mais relevantes ou aqueles diretamente relacionados ao problema "Marina". Algumas citações textuais já foram publicadas em revistas. Entretanto, para atender aos casos de consultas, eles ficarão disponíveis no acervo documental da biblioteca do CPM.



Da rica e preciosa matéria da cultura baiana contida nos depoimentos dos quais, considerando-se somente as referências pertinentes a função "Marina", resulta que na sua totalidade é comum no pensamento dos depoentes, o reconhecimento da vocação natural da Baía de Todos os Santos para instalação de marinas, comprovada pelos antigos usos dos "piers", desde o Forte da Gambôa até a Calçada, existentes até o início do nosso século. Na mesma proporção, exceto um, aparece em comum pensamento de repúdio ao desmido projeto em questão, posicionando-se sumariamente contra a verticalização da borda da escarpa.

Abaixo citamos os nomes dos depoentes ilustres, antecidos de suas profissões principais, ordenadas de modo espontâneo:

historiador - Cid Teixeira; jornalista - Jorge Calmon; socióloga - Maria Bransão; sociólogo - Gey Espinheira; poeta - Carlos Capinam; poeta - Carlos Cunha; economista - Érico Mendonça; arquiteto - Diogenes Rebouças; arquiteto - Paulo Ormin-

do; arquiteta - Arilda Cardoso; arquiteto - Heliodoro Sampaio; arquiteto - Lev Smarceviski; escultor - Mario Cravo; pintor - Caribé.

Aqui ainda, registramos os agradecimentos a esses mestres que desprendidamente agregaram aos estudos e análises do projeto "Marina" elevadas contribuições e considerações, repletas de identificações da memória da nossa cidade e suas transformações ao longo do tempo.

Os trabalhos internos ou de gabinete da comissão, intermitenciados pela participação dos depoimentos, além de contribuir para o alargamento das considerações, produziram também, êmulos para o avanço das análises.

No desenvolvimento dos estudos acumulados, o local para inserção do projeto "Marina" figurava uma extrema dificuldade, ou quase impossibilidade, a exceção da marina propriamente dita, ou seja, a base com acréscido de marinha e seus "piers" e as edificações de apoio direto - hangaragem, clube, etc.

O cenário envolvente era de absoluta tradição, refletor da imagem ambiental da cidade, composição que pinta destacadamente a escarpa montada pela silhueta arquitetônica, riscada na meia encosta pelo significativo cordão-mirante desenhado pela rua Visconde de Mauá, que se finda com suave ladeira na Cidade Baixa, com ocupação dos sobrados anônimos dos séculos XVIII e XIX, em processo de deterioração. Também participam desse notável painel, que os antigos designavam de presépio, monumentos históricos tombados pelo Patrimônio - Museu de Arte Sacra do Convento de Santa Tereza situado no Alto da Rua Visconde de Mauá, a igreja dos Afritos e o conjunto do Solar do Unhão, voltado para as águas da Baía de Todos os Santos, considerado segundo o historiador Cid Teixeira "marco da integração ecumênica da cidade no contexto

mercantilista internacional", situado nas franjas da escarpa, abaixo da Avenida de Contorno, ladeado por pequena praia, quase enseada, que define o espaço entre esse conjunto histórico e o local da prevista marina.

Consequentes às demoradas reuniões da comissão, desenvolvendo um leque de diálogos e pesquisas, a longa jornada das análises e estudos amadureceu, alimentada pela fundamentação das considerações conceituais nos indicadores das ações sociais e coletivas do salutar caminho democrático e comunitário da atualidade, nas publicações polêmicas da imprensa, nas análises dos diversos projetos do processo, no ato do decreto do prefeito, no novo programa do projeto "Marina", na sobrelevação do par de princípios regenciais, nos substantivos depoimentos, e por fim detidamente no cenário citadino que desenha o skyline da Baía de Todos os Santos.

Este repertório referencial, se precisa dizer, é "barra pesada", foi processado para selecionar os componentes críticos e determinantes da viabilidade da presença do complexo marina, relacionado ao programa desejado.

Abaixo são destacados do perfil analítico, os componentes críticos:

- o projeto da marina situa-se na "área de projeção rigorosa" definida pela lei 3.289/83;
- as normas de ordenamento do uso e ocupação do solo urbano não regulam as águas costeiras. A Lei Orgânica de Salvador, dentro da zona costeira do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, só dá destaque às suas praias, considerando-as patrimônio municipal.
- A Marinha só estabelece normas de segurança a navegação. O domínio da União, apenas define a posse, ficando o uso para definição do município.
- O direito ético legal dos acréscidos de marinha, não estando plenamente estabelecidos, porém sendo emergentes, sujeita-se a alternativas;
- a escarpa é considerada imagem ambiental da cidade;
- a proximidade da área em relação ao conjunto do Solar do Unhão, monumento tombado pelo patrimônio, exige atentos cuidados relativos a volumetria, gabarito e visuais;
- em casos especiais, sem prejuízo de visuais importantes da ambiência admitir altura máxima das construções em seis andares, compatíveis aos limites dos casarões baianos da Cidade Baixa;
- a rua Visconde de Mauá, pela importância de ser mirante linear da Baía de Todos os Santos, comporta um projeto

de renovação urbana, credenciando a possibilidade de alocação de equipamentos urbanos, com alturas limitadas às dos casarões baianos, isto é, seis andares;

- as duas áreas, Trapiche Porto e Trapiche Jaqueira devem ser articuladas, favorecendo a acessibilidade da segunda. Em paralelo a via de articulação é indicada uma rambla voltada para a baía;
- no espaço entre as áreas (Porto - Jaqueira), a avenida de Contorno é em ponte ascendente e sobre as águas da baía, devendo ser preservada esta visão;
- agregar acréscidos de marinha a áreas do Trapiche Jaqueira, para tornar-se superfície pré avaliada para receber estacionamento, hangaragem, clube e um hotel com seis andares, (térreo e cinco pavimentos tipos), com capacidade estimada para duzentos apartamentos devendo situar-se no extremo sul da área, trecho em que o aclave da Av. de Contorno assume "grape" mais elevado, diminuindo a interferência em altura do hotel indicado, formando lâmina que se divide em duas partes: a primeira com seis andares, forma topo com a Av. de Contorno, que é paralela à segunda com média de três andares;
- caso a capacidade do hotel for considerada insuficiente para a viabilidade econômica do empreendimento, ou mesmo para as necessidades de ampliação, ou dotar a marina de maior relacionamento com a cidade no campo turístico. Foi reservada área para implantação de uma torre de elevadores, que no alto por meio de passarela se articulariam com a rua Visconde de Mauá, no local previsto e permitido para instalação de hotel ou apart-hotel;
- agregar também acréscidos de marinha na áreas do Trapiche Porto, para se capacitar superfície pré-avaliada para receber a articulação viária com a Av. de Contorno. No local da remoção do atual armazém da CIBRAZEN, um estacionamento é o shopping-mall definido com três andares e mais um recuado, traduzindo área de onze mil metros quadrados, devendo obedecer forma circular com raio de trinta metros. Situando-se no limite do acréscido de marinha indicado, afastado da atual demolição;
- indicar o local de articulação viária da marina com a Av. de Contorno, sem prejuízo da sua fluidez com novas rodovias específicas;
- indicar a possibilidade de uma segunda e secundária articulação de área por

meio da rua Fagundes Varela só para veículos leves;

- indicar propostas de compartilhadas relativas aos espaços públicos de apoio à animação social da área e sua vizinhança estimuladas pela presença da marina;
- obrigatoriedade da existência de uma via articulada à Av. de Contorno. No pé da escarpa, demandando à direção do Forte da Gambôa. As áreas ladeantes à via, terão seus usos regulados no sentido de evitar conflitos a ambiência;
- ao final da digitação deste repertório crítico, a comissão se convence, com base na característica especial e na ambiência patrimonial da cidade, de produzir uma simulação espacial, que configurasse a implantação da base de assentamento dos equipamentos da marina.

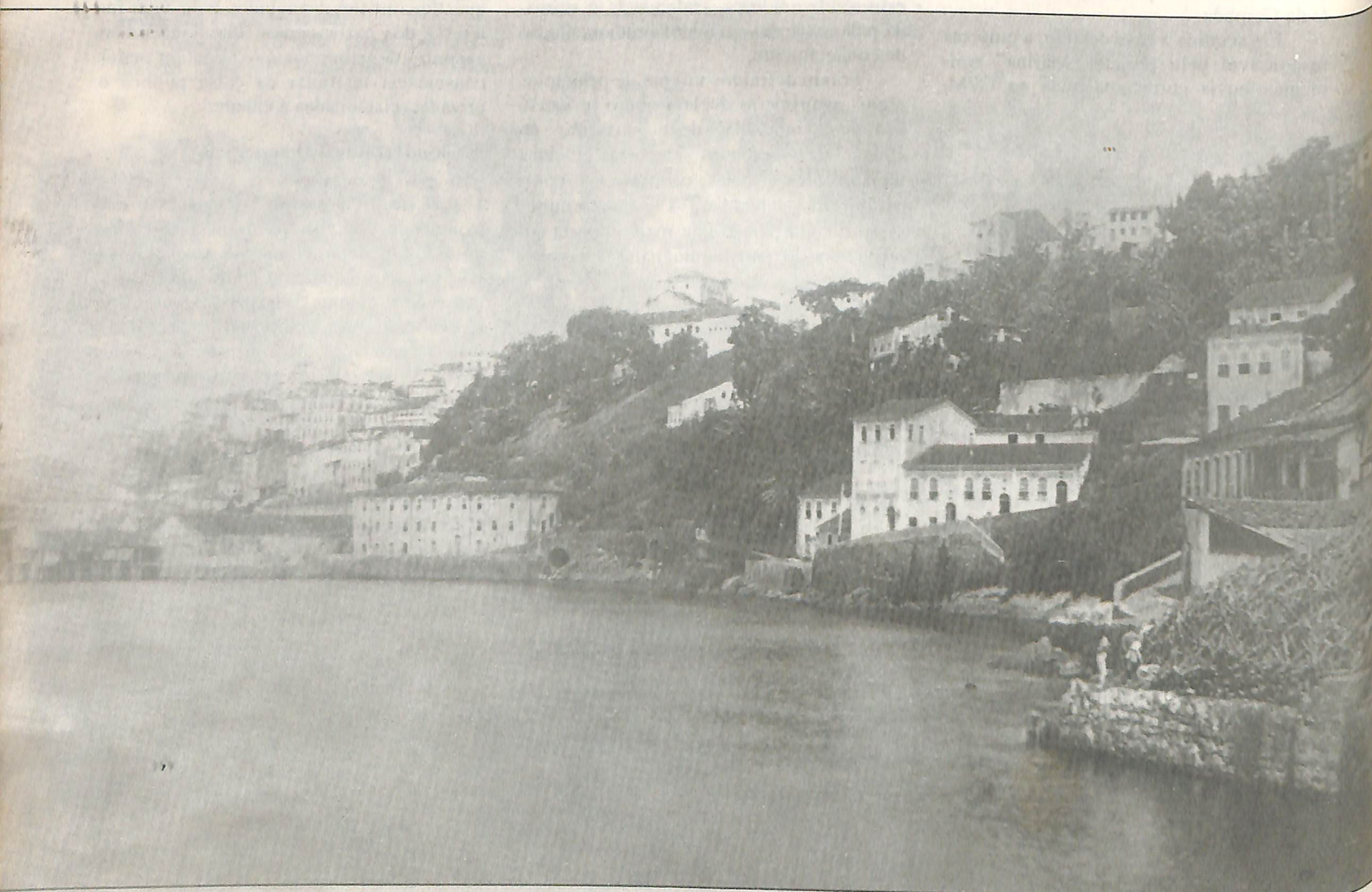
De certo modo essa atitude da comissão para simular estudos espaciais contraria a expectativa daqueles que acostumados na praxis de utilização das codificações urbanas, esperavam somente parâmetros usuais e gerais, com as taxas dos diversos índices e recuos, conforme a classificação do sistema de vias, etc. Esquecem da inexistência de um território real, sendo criado por acréscidos de marinha, conformado pela necessidade espacial de ser base somente para a circulação e os equipamentos específicos.

Inexistência de quadras definida pelo sistema viário.

Realidade de intenso controle, com fortes amarras em razão dos compromissos históricos e ambientais, portanto área especial, fora dos critérios de estabelecer parâmetros urbanos.

A zona do comércio conquistada por aterros hidráulicos, possui regulamentação que delimitando as quadras estabelece normas para as edificações definindo com precisão a altura da galeria, a cota do ático, etc, que são ilustradas pelos perfis esquemáticos contidos no código. Nem por isso foi diminuída a ação da criatividade, existindo na confluência da rua da Grécia com a Estados Unidos, um edifício considerado obra prima da arquitetura moderna, desenhado sob os controles as normas previamente estabelecidas.

Acredita-se que através da configuração, as comunicações são mais rapidamente absorvidas (será que isso não é justificativa dos arquitetos?). Serão apresentados rápidos croquis, redesenhados, mais que realmente aconteceram durante as passagens de investigação do processo evolutivo objetivo.

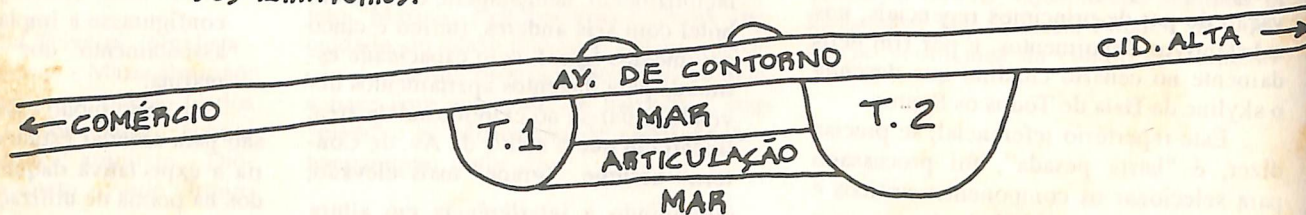


CROQUIS 1: SEPARADOS.



CROQUIS 2: ARTICULAÇÃO.

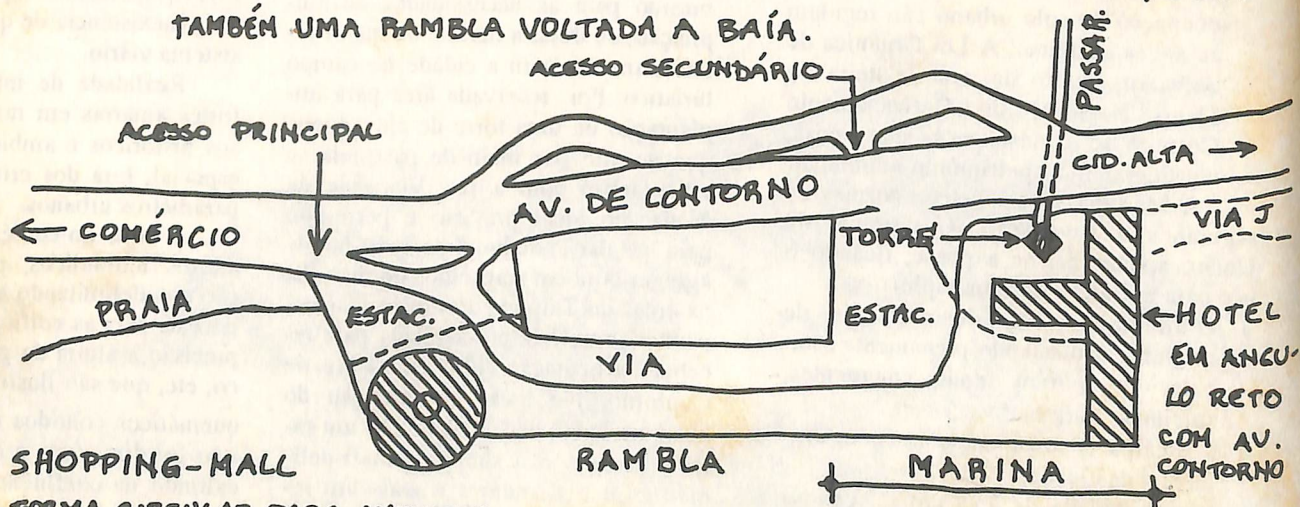
AO PRIMEIRO LANCE DE OBSERVAÇÃO, SURGE DE IMEDIATO A IDÉIA DE ARTICULAÇÃO DOS TERRITÓRIOS.



CROQUIS 3:

ACESSO. REGULARIZAÇÃO DOS TERRITÓRIOS TORNANDO-SE PLATAFORMAS. POSICIONAMENTO DOS PRINCIPAIS EDIFÍCIOS.

ESSA ARTICULAÇÃO, ALÉM DE SER VIA DE ACESSO AO TERRITÓRIO, SERÁ TAMBÉM UMA RAMBLA VOLTADA A BAÍA.



SHOPPING-MALL
FORMA CIRCULAR PARA AMENIZAR
O IMPACTO DAS VISUAIS.

BAÍA DE TODOS OS SANTOS

Ultrapassada esse humana mania de fazer croquis justificada pela comunicação, os membros da comissão partem para a simulação espacial mais completa e definitiva, utilizando e submetendo toda a figura do complexo marinha às normas estabelecidas, servindo também como teste e comprovação da lógica do perfil analítico decidido.

As plantas em escalas apropriadas, planta baixa, cortes e vista panorâmica registram essa intenção. As plataformas e as construções estão pontualmente definidas pelas coordenadas gráficas.

Para finalizar foram elaboradas as recomendações finais que serviram de base à minuta de decreto para aprovação do

Prefeito, que se espera torná-la uma legislação específica para renovação de uma área em processo de arruinamento.

A cidade deseja a marina

A cidade se contemporiza