



Universidade Católica do Salvador
Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação em Planejamento
Territorial e Desenvolvimento
Mestrado em Planejamento Territorial e Desenvolvimento

JEREMIAS PEREIRA PINTO

**TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS DO BAIRRO DE
ITACARANHA A PARTIR DA ABERTURA DA AVENIDA
AFRÂNIO PEIXOTO EM SALVADOR-BA**

Salvador
2017

JEREMIAS PEREIRA PINTO

**TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS DO BAIRRO DE
ITACARANHA A PARTIR DA ABERTURA DA AVENIDA
AFRÂNIO PEIXOTO EM SALVADOR**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social, da Universidade Católica do Salvador, para obtenção do título de Mestre em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social.

Orientador: Profa. Dra. Cristina Maria Macêdo de Alencar.

**Salvador
2017**

UCSAL. Sistema de Bibliotecas.

P659 Pinto, Jeremias Pereira.
Transformações socioespaciais do bairro de Itacaranha a partir da
abertura da Avenida Afrânio Peixoto em Salvador - BA/ Jeremias Pereira
Pinto. – Salvador, 2017.
128 f.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Católica do Salvador.
Superintendência de Pesquisa e Pós-Graduação. Mestrado em
Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social.
Orientação: Profa. Dra. Cristina Maria Macêdo de Alencar.

1. Transformações socioespaciais 2. Subúrbio/Periferia 3. Avenida
Afrânio Peixoto - Bairro de Itacaranha - Salvador - Bahia I. Título.

CDU 711.4(813.8)



UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR

Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação
Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social
Mestrado em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social
Homologado pelo CNE (Portaria Nº 3.116, 09/09/2005)

TERMO DE APROVAÇÃO

JEREMIAS PEREIRA PINTO

TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS DO BAIRRO DE ITACARANHA A PARTIR DA ABERTURA DA AVENIDA AFRÂNIO PEIXOTO

Dissertação aprovada como requisito final para obtenção do grau de Mestre em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social.

Salvador, 06 de abril de 2017

Banca Examinadora:

Prof. Dra. Cristina Maria Macêdo de Alencar
Doutora em Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade
Universidade Católica do Salvador – UCSAL

Prof. Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos
Doutor em Geografia
Universidade Católica do Salvador

Prof. Dra. Creuza Santos Lage
Doutora em Geografia
Universidade Federal da Bahia

AGRADECIMENTOS

Ao Pai Celestial que me permitiu chegar até aqui.

A minha amada mãe Maria (*in memoriam*) que, de onde quer esteja, sempre vai se lembrar de seu amado Jero, que amou com o mesmo carinho que dedicou aos seus filhos.

A minha querida mãe Benta que, com todas as dificuldades e brigas, nunca me abandonou.

Ao meu amado filho, João Pedro Campos Pereira Pinto, que, aos 16 anos, chegou onde só consegui chegar aos 18 anos.

Aos meus tios Hugo, Aloisio, Miguel Mota, Carlos Mota (*in memoriam*) e Renato (*in memoriam*) que sempre estiveram por perto.

As minhas queridas tias Celina, Beatriz, Lourdes e Valdelice (*in memoriam*) que, na minha infância, nunca me deixaram sem ir ao médico quando minha mãe trabalhava.

Aos meus primos e primas, em especial Roberto Mota, que, quando eu imaginei que não conseguiria chegar ao Barbalho, me deu a maior força.

A minha querida, amada e estimada amiga Cláudia Santos de Jesus, pelas sempre carinhosas orientações, também pelos cuidados e, acima de tudo, paciência.

Aos meus queridos alunos do Colégio Estadual Clériston Andrade (CECA), pela paciência, brigas e elogios durante os anos letivos.

A minha querida apoiadora e ex-diretora do Colégio Estadual Clériston Andrade, Rita de Cássia Leal.

A minha querida apoiadora e atual diretora do Colégio Estadual Clériston Andrade, Maria Madalena, e aos vices diretores, Rafael Smith e Gilvã Conceição, ao coordenador pedagógico, Jair Moraes, e a todos os colegas professores(as) e funcionários(as) que sempre estiveram me apoiando nesses 13 anos.

A minha estimada orientadora, Profa. Dra. Cristina Maria Macêdo de Alencar, que me acompanha desde os primeiros passos na Pós-graduação e por ter compartilhado seus profundos conhecimentos comigo.

Aos integrantes da banca, a Profa. Dra. Creuza Lage e ao Prof. Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos, pelas valiosas sugestões e contribuições.

Ao amigo e apoiador Silvio Ribeiro, pois, sem ele, essa pesquisa ainda estaria incompleta.

Aos amigos Valter Santana, Gilvã Conceição e Samir Santos pelo incentivo.

A todos os professores e funcionários da Pós-graduação da Universidade Católica do Salvador, pela paciência e troca de experiência.

Ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento e Desenvolvimento Social, representado tão bem pelo Prof. Dr. Sylvio Carlos Bandeira de Mello e Silva, que me conduziu a entender a dinâmica territorial e espacial a partir dos conceitos advindos da Geografia.

Ao Prof. Dr. Antonio Ângelo Martins, que, desde a Graduação e nas viagens de campo, sempre me incentivou a continuar na Pós-graduação, independente de onde estivesse.

Em fim, a todos que direta ou indiretamente auxiliam para que o objetivo de cursar o Mestrado fosse alcançado.

Obrigado a todos!

“Você não sabe o quanto eu caminhei
Pra chegar até aqui
Percorri milhas e milhas antes de dormir
Eu nem cochilei
Os mais belos montes escalei
Nas noites escuras de frio chorei [...]” .

(A estrada. Cidade Negra).

RESUMO

Esta dissertação intitulada *Transformações socioespaciais do bairro de Itacaranha a partir da abertura da Avenida Afrânio Peixoto* tem por objetivo principal analisar transformações socioespaciais no bairro de Itacaranha decorrentes da abertura da Avenida Afrânio Peixoto, de 1970 até os dias atuais, tendo em vista compreender as condições de habitabilidade e de possibilidades de melhoria para os moradores do bairro. Estabeleceu-se como hipótese principal que o surgimento e adensamento populacional do bairro de Itacaranha estão atrelados a intervenções na infraestrutura da cidade do Salvador, especificamente as transformações que se intensificaram a partir dos anos 1970, especificamente, a abertura da Avenida Afrânio Peixoto, mais conhecida como Avenida Suburbana. Adotou-se a abordagem qualitativa e técnicas de pesquisa *in loco* (grupo focal, aplicação de questionário e pesquisa bibliográfica e documental). As bases teóricas abordaram os conceitos de cidade, subúrbio, periferia e bairro. Observou-se, mediante as visitas de campo, que o bairro de Itacaranha não é um espaço homogêneo, embora tenham semelhanças. Nos três setores, (Setor 1 - Antigo, Setor 2 - Miolo e Setor 3 - Recente), constatou-se que existem semelhanças e diferenças, no que diz respeito a deficiências no âmbito da infraestrutura, como falta de cobertura asfáltica, coleta irregular de lixo, no transporte público coletivo, na educação e equipamentos de lazer. As análises das conversas com os moradores do local, das fontes de informações documentais e fotográficas comprovaram a hipótese inicial de que a abertura da Avenida Afrânio Peixoto, na década de 1970, trouxe significativas transformações para o bairro de Itacaranha, que deixou de ser formado apenas por lugarejos, comunidades tradicionais de pescadores e veranistas para se tornar um bairro densamente ocupado, também movimentado pelas transformações no espaço, pela instalação destinados nos mais diversos segmentos: oficinas mecânicas, material de construção, combustíveis, etc.

Palavras-chave: Transformações socioespaciais. Subúrbio/Periferia. Avenida Afrânio Peixoto. Bairro de Itacaranha.

ABSTRACT

This dissertation entitled *Socio-spatial Transformations of the Itacaranha neighborhood from the opening of the Afrânio Peixoto Avenue* has the main objective to analyze socio-spatial transformations in the district of Itacaranha resulting from the opening of Afrânio Peixoto Avenue, from 1970 to the present day, in order to understand the conditions of habitability and possibilities of improvement for the residents of the neighborhood. It was established as a main hypothesis that the emergence and population densification of the district of Itacaranha are linked to interventions in the infrastructure of the city of Salvador, specifically the transformations that intensified from the 1970s, specifically the opening of Afrânio Peixoto Avenue, better known like Suburban Avenue. The qualitative approach and techniques of *in loco* research (focus group, application of questionnaire and bibliographical and documentary research) were adopted. The theoretical bases approached the concepts of city, suburb, periphery and neighborhood. It was observed, through the field visits, that the district of Itacaranha is not a homogeneous space, although they have similarities. In the three sectors (Sector 1 - old, Sector 2 - middle and Sector 3 - recent), it was observed that there are similarities and differences regarding infrastructure deficiencies, such as lack of asphalt cover, garbage, public transportation, education and leisure equipment. The analyzes of the conversations with the local inhabitants, the sources of documentary and photographic information proved the initial hypothesis that the opening of Afrânio Peixoto Avenue brought significant transformations to the district of Itacaranha, which formed only by villages, traditional communities of fishermen and vacationers to become a densely occupied neighborhood, also moved by the transformations in space, by the installation of in the most diverse segments: mechanical workshops, construction material, fuel, etc.

Keywords: Socio-spatial transformations. Suburb/Periphery. Afrânio Peixoto Avenue. Neighborhood of Itacaranha.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Localização do bairro de Itacaranha	14
Figura 2	Representação de uma das primeiras plantas da cidade do Salvador	39
Figura 3	Indústrias base do Complexo Petroquímico de Camaçari	41
Figura 4	Sede do DETRAN Bahia	44
Figura 5	Terminal Rodoviário de Salvador	44
Figura 6	Arena Fonte Nova	45
Figura 7	Estação do Metrô Campo da Pólvora	45
Figura 8	Contrastes urbanos de Salvador	47
Figura 9	Mapa da cidade do Salvador e da via férrea Calçada-Paripe	48
Figura 10	Estação Ferroviária de Itacaranha	55
Figura 11	Mapa com a divisão seccional de Itacaranha	65
Figura 12	Setor 1 do bairro de Itacaranha	67
Figura 13	Sede da Fazenda Coqueiros - Praça do Mabaço	68
Figura 14	Vista área do Setor 1 do bairro de Itacaranha	68
Figura 15	Estação de Itacaranha inaugurada em 1941	69
Figura 16	Fonte do Rabelo	70
Figura 17	Fonte da Estação	71
Figura 18	Rua Daniel Ferreira	71
Figura 19	Fachada da Escola Municipal de Itacaranha Manuel Faustino	72
Figura 20	Frente da Escola Municipal de Itacaranha Manoel Faustino	72
Figura 21	Praça do Mabaço de Baixo	73
Figura 22	Antiga e nova fachada do Bar da Neinha: o Point do Camarão	74
Figura 23	Lixos empilhados, resultado da coleta irregular	75
Figura 24	Esgoto a céu aberto sendo lançando ao mar sem tratamento	75
Figura 25	Rua Almeida Brandão - sem calçamento	76
Figura 26	Vista da Baía de Todos os Santos a partir da Estação Ferroviária de Itacaranha	77
Figura 27	Trilhos da linha de trem da antiga Leste	78
Figura 28	Antigo casarão à beira mar de Itacaranha	79

Figura 29	Casa na Rua Almeida Brandão	79
Figura 30	Mar e barcos na praia de Itacaranha	80
Figura 31	Praia de Itacaranha	81
Figura 32	Limite entre os bairros de Itacaranha e Escada	81
Figura 33	Setor 2 do bairro de Itacaranha	82
Figura 34	Vista aérea do Setor 2 do Bairro de Itacaranha	83
Figura 35	Posto de Combustível Suburbana	83
Figura 36	Unidade de Pronto Atendimento (UPA) - Escada	84
Figura 37	Churrascaria e Pizzaria Brasa Viva	85
Figura 38	Restaurante Cabana do Camarão	85
Figura 39	Oficina Mecânica	86
Figura 40	Clínica de Ortopedia	87
Figura 41	Pequeno comércio de estofamento de veículos	87
Figura 42	Igreja Evangélica	88
Figura 43	Loja de Material de Construção	88
Figura 44	Fachada da Escola Municipal Cristóvão Ferreira	89
Figura 45	Fachada da Escola Municipal Catarina Paraguaçu	90
Figura 46	Fachada da Escola Municipal de Itacaranha Manoel Faustino	90
Figura 47	Placa de inauguração da Escola Municipal de Itacaranha Manoel Faustino	91
Figura 48	Posto de Saúde Municipal de Itacaranha	92
Figura 49	Entrada principal do Centro Comunitário da Igreja Católica	94
Figura 50	Espaço de lazer – quadra e praça – próximos à estação de trem de Itacaranha	94
Figura 51	Casas da Rua Pipira	95
Figura 52	Vista do mar, fim de tarde, alto da Rua Pipira	96
Figura 53	Setor 3 do bairro de Itacaranha	97
Figura 54	Vista aérea do Setor 3 do bairro de Itacaranha	98
Figura 55	Entrada principal da Escola Estadual Clériston Andrade	99
Figura 56	Cartaz informativo sobre Mutirão de Registro Civil de Nascimento e Documentação Básica do Tribunal de Justiça da Bahia ocorrido no CECA em outubro de 2016	100

Figura 57	Auditório do CECA: palestra sobre Família	101
Figura 58	Mutirão do tribunal de Justiça da Bahia no CECA	101
Figura 59	Campo da Lagoa	103
Figura 60	Obras de contenção e construção de arquibancada no Campo da Lagoa	103
Figura 61	Lixo espalhado na Av. Maravilha	104
Figura 62	Transversal da Av. Maravilha	104
Figura 63	Barranco no cruzamento da Av. Maravilha com a Rua Teskey	104
Figura 64	Entrada da Fonte da Bica	105
Figura 65	Fonte da Bica	106
Figura 66	Rendimento salarial por setor do bairro de Itacaranha	112
Figura 67	Densidade demográfica por setor do bairro de Itacaranha	113

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
2	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	18
2.1	A HISTORICIDADE DA CIDADE NO BRASIL	18
2.2	A CIDADE CONTEMPORÂNEA	20
2.3	SUBÚRBIO/PERIFERIA – UMA DISCUSSÃO APLICADA A SALVADOR	25
2.4	DISCUTINDO BAIRRO	30
3	METODOLOGIA	34
3.1	IMERSÃO NA REALIDADE CONCRETA	34
3.2	O GRUPO FOCAL	37
4	ITACARANHA NO CONTEXTO INTRA-URBANO DE SALVADOR	39
4.1	A EXPANSÃO URBANA DE SALVADOR	39
4.2	O SUBÚRBIO FERROVIÁRIO	47
4.2.1	A estrada de ferro Bahia and San Francisco Railway e a abertura da Avenida Afrânio Peixoto	53
4.2.2	A Avenida Afrânio Peixoto	55
4.3	O BAIRRO DE ITACARANHA	57
5	ASPECTOS SOCIOESPACIAIS DO BAIRRO DE ITACARANHA	59
5.1	AS TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS DO BAIRRO DE ITACARANHA, A PARTIR DA ABERTURA DA AVENIDA AFRÂNIO PEIXOTO	59
5.2	EXPLORANDO OS DADOS RELATIVOS À REALIDADE CONCRETA	64
5.2.1	Descrição dos setores	64
5.2.1.1	<i>O bairro de Itacaranha: Setor 1 – Antigo (da praça do Mabaço de baixo, beirando a linha de trem e a praia até o limite com bairro de Escada)</i>	66
5.2.1.2	<i>O bairro de Itacaranha: Setor 2 – Miolo (da margem direita sentido Paripe à margem esquerda sentido Calçada)</i>	82
5.2.1.3	<i>O bairro de Itacaranha: Setor 3 – (área localizada a direita da avenida, sentido Paripe)</i>	96
5.2.2	Apresentação dos dados da pesquisa de campo	106
5.2.2.1	<i>Análise a partir dos questionários</i>	106
5.2.2.2	<i>Análise a partir do grupo focal</i>	108

5.3	O BAIRRO DE ITACARANHA: ATUAL REALIDADE	110
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	116
	REFERÊNCIAS	120
	APÊNDICE A – O QUESTIONÁRIO	128

1 INTRODUÇÃO

A atuação como um profissional, professor da educação básica, durante mais de dez anos, despertou inquietação diante da constatação de que milhares de pessoas ocupam um espaço, sobre o qual muito pouco ou quase nada se sabe a respeito de sua história, sendo que este é cortado por uma grande via que possibilitou grandes mudanças ao seu entorno, no próprio espaço, mas que não proporciona boas condições de habitabilidade aos seus moradores, sendo que, na maioria das vezes, são completamente desfavoráveis à permanência no bairro.

A formação inicial em Ciências Sociais e a atuação como professor de Sociologia e Geografia do Colégio Estadual Clériston Andrade fez emergir o espírito investigador e levando-me a problematizar as dificuldades observadas no bairro, sem, no entanto, ter o instrumental teórico que possibilitasse entender como as ações se desenvolviam no espaço. Em razão do desvio de função decorrente de ensinar a disciplina Geografia, estando habilitado para Ciências Sociais, o presente pesquisador opta por retornar à sala de aula, desta vez como professor/aluno, visando a licenciatura em Geografia pela Universidade Federal da Bahia. Passados dois anos do curso de Geografia, no qual os aprendizados foram bastante significativos, eis que surge, em 2012, a disciplina Práticas em Geografia II, ministrada de forma brilhante e metodologicamente “perfeita” pela professora Erika Cerqueira, eis que uma luz logo se acendeu fazendo com que o olhar sobre Itacaranha se qualificasse como relevante em relação a qualquer outro espaço existente na cidade do Salvador.

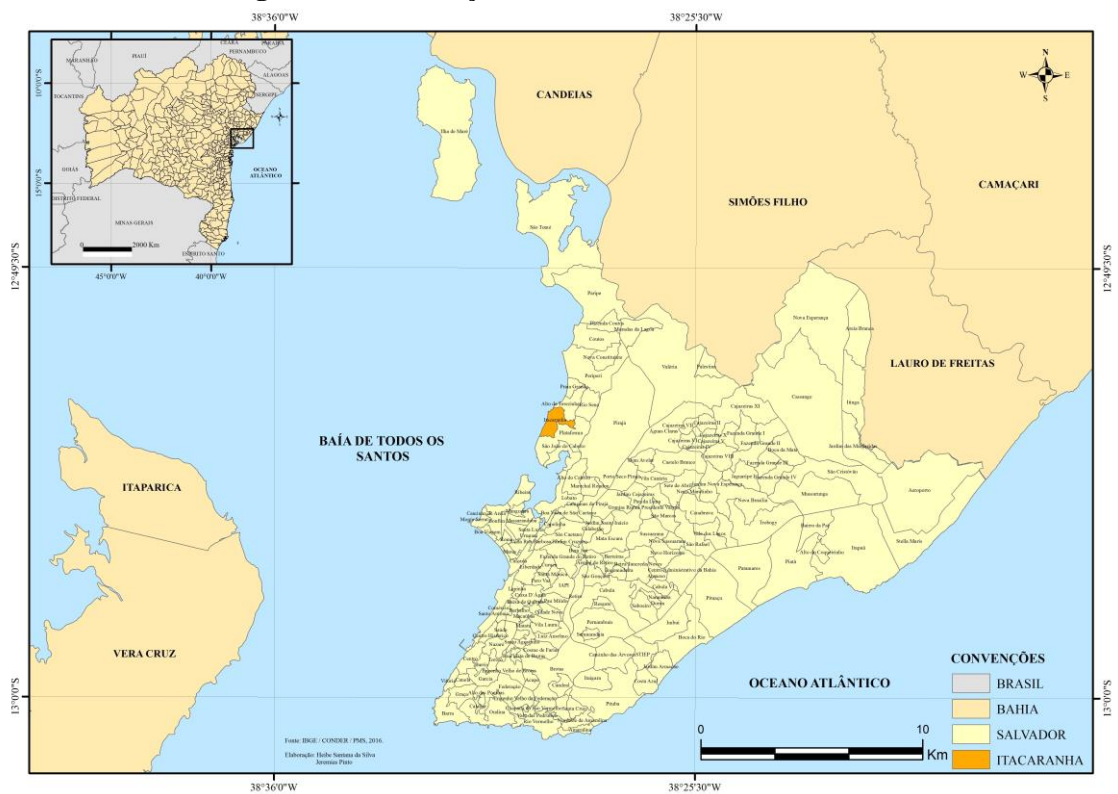
Com o aporte do embasamento teórico sobre conceitos geográficos, o pesquisador fez o trabalho da citada disciplina, e logo passou a vislumbrar um projeto de Mestrado, inspirado pela problemática sobre o urbano e a cidade como produto do capitalismo, que obedece à lógica dos interesses dos agentes dos capitais que atuam no espaço urbano, fazendo com que essas cidades modernas se configurem como produto dos interesses e da lógica de reprodução do capital e excluam o espaço sociologicamente pensado. Enfim, Ciências Sociais e Geografia encontram expressão em Corrêa (2004 [1989]), ao explicar que:

Os grandes agentes sociais do processo de produção do espaço urbano são: os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos. (CORRÊA, 2004 [1989], p.12).

Como não foi possível seguir o caminho do Mestrado na mesma instituição da graduação, me candidatei a uma vaga no Mestrado da Universidade Católica do Salvador (Ucsal), no Programa de Pós-graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social, no qual o meu projeto foi avaliado e abraçado pela Professora Cristina Maria Alencar.

Assim, o bairro de Itacaranha, que está localizado no Subúrbio Ferroviário, da cidade do Salvador, fazendo fronteira com os bairros de Plataforma, Escada, Alto da Terezinha e Ilha Amarela, passa a constituir o objeto empírico para analisar as questões socioespaciais relacionadas e ocasionadas pela abertura da Avenida Afrânio Peixoto, como resultado da expansão urbana e adensamento populacional na área.

Figura 1 – Localização do bairro de Itacaranha



Fonte: IBGE (2010); Conder/Prefeitura Municipal de Salvador.
Elaboração: Heibe Santana da Silva; Jeremias Pinto.

O trabalho realizado tem a pretensão de promover discussões sobre a organização do espaço urbano inserido no processo capitalista e suas formas de produção, resultado de uma política que o torna, de um lado, acumulador de riquezas para os detentores do poder (grandes empresários, elite brasileira, políticos), e de outro, desigual e excludente para a população residente do local. Assim, é sabido que existem variantes que interferem na organização do espaço urbano da cidade do Salvador, fruto de questões peculiares que envolvem uma cidade

e sua dinâmica socioespacial. Neste trabalho, serão levantadas algumas questões que contribuíram para a formação do Subúrbio Ferroviário e do bairro de Itacaranha, tendo como base reflexões teóricas e conceitos tais como subúrbio e periferia, assim como serão feitos levantamentos das condições socioespaciais do local, através de comprovações empíricas objetivando a compreensão das especificidades do local.

Como diretriz para desenvolver esta pesquisa, foi estabelecido como objetivo principal analisar transformações socioespaciais no bairro de Itacaranha decorrentes da abertura da Avenida Afrânio Peixoto, de 1970 até os dias atuais, tendo em vista compreender as condições de habitabilidade e de possibilidades de melhoria para os moradores do bairro, e como objetivos específicos: a) descrever o processo de configuração socioespacial, identificando o período em que ocorreu o processo de ocupação da área hoje denominada Itacaranha, a relação entre o adensamento e a expansão do bairro, a construção da Estrada de Ferro Leste Brasileiro e a abertura da Avenida Afrânio Peixoto, listando as transformações socioespaciais do bairro de Itacaranha, a partir da abertura da Avenida Afrânio Peixoto; b) analisar as transformações ocorridas em Itacaranha, como resultado da abertura da Avenida Afrânio Peixoto; c) fazer um levantamento das transformações socioespaciais ainda necessárias ao bairro de Itacaranha.

Foi lançada como hipótese principal que o surgimento e adensamento populacional do bairro de Itacaranha estão atrelados à abertura da Estrada de Ferro Bahia and San Francisco Railway, a partir de 1860, à instalação da Fábrica de Tecidos São Braz, no bairro de Plataforma, e, mais recentemente, na década de 1970, à abertura da Avenida Afrânio Peixoto, mais conhecida como Avenida Suburbana. Dessa forma, podemos supor que as mudanças socioespaciais decorreram de intervenções em infraestrutura logística para o crescimento de setores econômicos distintos, nos dois períodos, indústria-têxtil e transporte. Como sub-hipótese, supôs-se que as transformações se intensificaram a partir dos anos 1970, junto com outras que aconteceram na cidade do Salvador como um todo, na segunda metade do século XX.

Segundo Dórea (2006), nos anos de 1960 e 1970, o explosivo crescimento de Salvador impôs a abertura das avenidas de vale, entre elas a referida Avenida Afrânio Peixoto, inaugurada no dia 07/11/1970, pelo então Governador Luiz Viana Filho, conforme noticiado no *Jornal da Bahia* na sua edição de 08/09/11 de 1970. No entanto, o bairro ainda carece de transformações que venham a dotar o local de infraestrutura básica.

A pesquisa empírica revelou-se como fundamental para a verificação das hipóteses devido à escassez de informações sobre o Subúrbio Ferroviário, especificamente, o bairro de

Itacaranha. No entanto, merecem destaques o trabalho de Antonio Ângelo Martins Fonseca e Silvio C. Bandeira de Mello Silva, intitulado *Periferia, a produção do Subúrbio Ferroviário de Salvador: os exemplos de Paripe e Periperi*, de 1992, e a produção de Imaira Santa Rita Regis, intitulado *Lobato e Paripe no contexto da Avenida Suburbana: uma análise socioespacial*, que estudou os bairros de Lobato e Paripe, no contexto da Suburbana, publicado em 2010. Esses trabalhos são importantes para a obtenção de informações, dados preliminares e indicações de fontes sobre o bairro, contribuindo com informações detalhadas e específicas sobre os processos históricos de formação da área, as transformações ocorridas no espaço do bairro e seus reflexos na sua configuração atual. Decorreram dessa avaliação socioespacial propostas que visam à melhoria nas condições de vida dos moradores e do espaço por eles ocupados, dentre as discussões desta pesquisa.

A facilidade de acesso ao espaço e aos moradores é resultado de o pesquisador já estar inserido neste local como professor da escola estadual do bairro, o que favorece, de forma positiva, o contato frequente com os habitantes do espaço, a exemplo de alunos e seus responsáveis, membros da associação do bairro, dentre outros, e possibilita também acompanhar e vivenciar outras situações que fazem parte do cotidiano do bairro. Esta condição, ademais, foi o que possibilitou aferir a relevância do estudo das transformações que impactaram no cotidiano dos moradores do local a ponto de requerer melhorias nas condições socioespaciais, junto ao Governo do Estado e à Prefeitura de Salvador, conforme informações da Presidente da Associação de Moradores.

Além desta Introdução, esta pesquisa apresenta mais cinco capítulos, os quais serão apresentados a seguir.

No capítulo 2, serão apresentadas as bases teóricas que tratam dos conceitos de cidade, subúrbio, periferia e bairro.

No capítulo 3, serão tratados os métodos utilizados, o qualitativo e o quantitativo, e as técnicas de pesquisa *in loco* aplicadas (grupo focal, aplicação de questionário e pesquisa bibliográfica e documental).

No capítulo 4, será abordada a cidade do Salvador, no contexto da sua fundação, enquanto sede da Coroa portuguesa, até a retomada da sua importância no século XX, bem como a formação do Subúrbio Ferroviário de Salvador e a abertura da Avenida Afrânio Peixoto.

No capítulo 5, apresentam-se o bairro de Itacaranha e suas questões socioespaciais, relacionando-as com a abertura da Avenida Afrânio Peixoto, expondo a atual realidade do bairro.

No capítulo 6, são expostas as considerações finais a respeito das transformações ocorridas no bairro de Itacaranha, tendo como ponto de partida a abertura da Avenida Afrânio Peixoto.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Neste capítulo, são apresentadas as bases teóricas, tendo como ponto de partida o processo de formação e desenvolvimento das cidades. Nos estudos sobre urbanização, é importante destacar a importância e o papel desempenhado pela cidade neste processo, em função de a cidade interferir de forma direta na vida de cada cidadão, principalmente nas questões relacionadas a problemas com a moradia, o trânsito, a educação, a saúde, a poluição do meio ambiente, o tráfico de drogas, a violência, entre outros. Conforme salienta Carmo (2009), esses problemas ganham proporções e crescem em escala incontrolável e sem perspectiva de solução em curto e em médio prazo.

Para se ter uma ideia do quanto é importante, relevante e complexa a cidade que hoje se apresenta na contemporaneidade, faremos uma discussão de forma objetiva acerca da trajetória e do processo de urbanização da cidade no Brasil.

2.1 A HISTORICIDADE DA CIDADE NO BRASIL

A história das cidades no Brasil se confunde com a fundação da cidade do Salvador. Ainda durante a colônia, Salvador foi pensada para ser a capital político-administrativa, como informa Vasconcelos (2002), para resolver o problema das Capitânicas Hereditárias, quando em 1548, a Coroa Portuguesa tomou a decisão de fundá-la no centro do litoral brasileiro, junto à baía nominada de Todos os Santos. Assim, Thomé de Souza, Governador das terras do Brasil e Capitão da fortaleza e das terras, desembarca no Porto da Barra, em 29 de março de 1549, construindo a cidade conforme dizia a ordem do Rei: “fazer uma fortaleza e povoação grande em um lugar conveniente para dahi se dar favor e ajuda as outras povoações e se ministrar justiça e prover nas cousas que competirem a meu serviço e aos negócios de minha fazenda e a bem das partes [...]” (apud VASCONCELOS, 2002, p. 33). Dessa forma, Salvador passa ser a sede da metrópole portuguesa do outro lado do Atlântico e a desempenhar funções comerciais, administrativas e religiosas, permanecendo como capital do país até 1763, quando o Rio de Janeiro passa a assumir o posto e desempenhar as mesmas funções.

As primeiras cidades brasileiras se desenvolveram ao longo do litoral, resultado do processo de acumulação primitiva, via mercantilismo, que tinha como base um modelo de colonização do tipo agrário-exportador. No litoral brasileiro, estavam concentrados as

principais atividades econômicas, os portos e as fortificações, além de outras atividades econômicas.

Salienta-se que, mesmo tendo sido fundada no período mercantilista, Salvador apresenta características do urbanismo colonial português, conforme salienta Vasconcelos (2002), com base em Teixeira e Valla (1999):

É importante ressaltar que Salvador faz parte de uma tradição urbanística portuguesa, que tem suas origens: (1) nas influências gregas, romanas, medievais cristãs e islâmicas; (2) nos tratados teóricos de autores renascentistas; (3) na prática urbanística portuguesa a partir da construção de cidades planejadas em Portugal, nos Marrocos e nas ilhas dos Açores e Madeira (VASCONCELOS, 2002, p. 18).

Passado o período de quase dois séculos, nas primeiras décadas do século XVIII, através da mineração no Brasil, especialmente em Minas Gerais, as vilas e as cidades se expandem para o interior do Brasil, até que no início do século XIX, com a decadência do ciclo de exploração de metais preciosos, as cidades se expandem para o Sudeste do país, sobretudo para São Paulo. O desenvolvimento da economia cafeeira contribuiu para que São Paulo passasse a ser o grande motor da economia brasileira e favorecesse o surgimento e o desenvolvimento de outras cidades a exemplo de Taubaté, Bragança e Campinas, mudando o polo de urbanização para o Sul e Sudeste do país.

Como salienta Maricato (1995), no século XIX, cidades como Rio de Janeiro, São Paulo, Manaus, Belém, Curitiba, Santos e Porto Alegre ganham importância no Brasil:

A necessidade de se afirmar levou o Estado republicano a incentivar uma sucessão de reformas urbanísticas nas cidades do Rio de Janeiro, São Paulo, Manaus, Belém, Curitiba, Santos e Porto Alegre, reformas essas que se inspiraram no que o Barão de Haussmann fizera, alguns anos antes, em Paris. As cidades adquiriram uma importância que nunca tiveram antes, enquanto lugar da crescente produção industrial e enquanto mercadoria, elas próprias, através de um mercado imobiliário crescentemente importante. (MARICATO, 1995, p. 18).

Na medida em que as cidades crescem e ganham importância, tornam-se metrópoles, a exemplo da estudada neste trabalho, a cidade do Salvador, que já era uma referência no Brasil, e que também se expande, reproduzindo, junto com as outras, uma ordem social excludente, no que se relaciona com a ordem de poder, de estética e morfologia, e principalmente na manutenção de contradições sociais e econômicas que vão ser acentuadas quando o espaço urbano se torna mercadoria.

A diferenciação dos espaços na cidade contemporânea será discutida com mais profundidade na análise feita sobre a ação efetiva do capitalismo, dentro de uma ação mais perversa e excludente na produção do espaço urbano.

2.2 A CIDADE CONTEMPORÂNEA

Discutir a cidade contemporânea é pensar em um modelo que, de forma isolada, não será mais possível entender. A cidade vai além do seu aspecto físico, de suas edificações, o que converge com o pensamento de Park (1979 [1916]), quando afirma que:

A cidade é algo mais do que um amontoado de homens individuais e de conveniências sociais, ruas, edifícios, luz elétrica, linhas de bonde, telefones etc.; algo mais também do que uma mera constelação de instituições e dispositivos administrativos – tribunais, hospitais, escolas, polícia e funcionários civis de vários tipos. Antes, a cidade é um estado de espírito, um corpo de costumes e tradições e dos sentimentos e atitudes organizados, inerentes a esses costumes e transmitidos por essa tradição. Em outras palavras, a cidade não é meramente um mecanismo físico e uma construção artificial. Está envolvida nos processos vitais das pessoas que a compõem; é um produto da natureza, e particularmente da natureza humana (PARK, (1979 [1916]), p. 26-27).

Para Mumford (1998 [1961]), não existe uma só definição que possibilite entender todas as transformações acontecidas na cidade, desde a sua primeira formação, classificada como fase embrionária, até as formas mais complexas, quando atinge a fase que ele reconhece como a maturidade. As cidades de hoje assumem de vez o lugar de mercadoria, enquanto as transformações trazidas pela Revolução Industrial intensificam o processo de urbanização das antigas sociedades agrárias, contribuindo para existência do espaço urbano.

O pós Segunda Guerra reafirma, de forma ampliada, a ideia acerca dessas diferenças, conforme afirmação de George (1983[1961]) de que as cidades dos países subdesenvolvidos não correspondem aos critérios descritivos de cidades norte-americanas ou europeias. Tais diferenças, segundo ele, são resultado de trocas desiguais, do imperialismo e da dependência. O autor complementa dizendo que “existe uma grande diferença de natureza entre as cidades dos países industrializados e dos subdesenvolvidos, que não são apenas funcionais, mas é resultado do processo de colonização, e do assédio das cidades dos camponeses famintos” (GEORGE, 1983 [1961], p. 121).

Nos anos de 1970, vários debates foram feitos sobre a questão urbana no Brasil, incluindo as ideias de Castells (2000) de que “urbanização sem industrialização”,

“macrocefalias” e “hiperurbanização” são características de países periféricos, portanto não reconhecidas para tratar das cidades europeias e norte-americanas; e as de Capel (2002) que faz uma análise crítica, afirmando que Milton Santos tem um olhar enviesado que o limita, não permitindo investigar questões importantes acerca da realidade das cidades subdesenvolvidas, que sempre foram e continuam diferentes no que toca às estruturas e às morfologias, recomendando, inclusive, a adoção de outros marcos conceituais e pressupostos teóricos que deem conta dos estudos sobre as cidades nos países subdesenvolvidos.

Sendo assim, pode-se pensar que fazer a interpretação de um espaço, contextualizando as transformações, nos leva a refletir sobre a produção deste na sociedade capitalista e, conseqüentemente, nas grandes cidades dos países subdesenvolvidos, onde a estruturação de áreas periféricas/subúrbios é completamente diferente das observadas nos países desenvolvidos. Nota-se que, tanto na fase inicial ou pouco “desenvolvida” do capitalismo, quanto hoje, muitos anos depois de iniciado o processo de industrialização e no momento de maior desenvolvimento do capitalismo, mas, contraditoriamente, também de crise, ainda existem relações tão perversas, em qualquer cidade do mundo, como as descritas por Lefèbvre (1972), citando a obra de Engels *A Situação da Classe Operária na Inglaterra*, que trata da situação das classes trabalhadoras nas grandes cidades da Inglaterra e dos Estados Unidos:

Com efeito, na moderna sociedade burguesa impera a concorrência, expressão da guerra de todos contra todos: guerra pela vida, pela existência, por tudo (p. 118). guerra levada até à luta de morte, guerra que põe frente a frente as classes e os membros dessas classes ... Ao chegar a este ponto, passados cento e vinte e cinco anos, o leitor dos nossos dias poderá ficar surpreendido. Engels descreve nestas páginas, com espontaneidade, a cidade moderna que então nascia, apanhada ao vivo. Passados cento e vinte e cinco anos. terá mudado muito esse «ambiente», esse «clima»? Basta ter permanecido algum tempo numa cidade americana para responder. pois nas cidades europeias a estratégia das classes dominantes deslocou os trabalhadores para os subúrbios, onde eles estagnam, isolados, na paz da repressão. Na Europa, como é sabido, os trabalhadores (manuais ou não, de escritório ou de oficina) têm estacionamento próprio, como os automóveis, entre as cidades. Nas gigantescas cidades americanas o dramático quadro traçado por Engels é mais verdadeiro do que nunca. Reina a violência, «todos barram o caminho ao próximo»; ao I;) proletariado negro, aos porto-riquenhos, tudo falta, e não obstante os membros desses grupos e dessas classes fazem concorrência uns aos outros, do mesmo modo que os burgueses ou mais ainda. Para Engels, a grande cidade industrial é na realidade fonte de imoralidade e escola do crime, mas os moralistas que lançam tal anátema desviam a atenção das causas reais dessa situação. «Se dissessem que a miséria, a insegurança, a mentira e o trabalho obrigatório constituem as causas essenciais, todos responderiam - e eles mesmo teriam de o fazer: 'Pois bem, dê-se aos pobres a propriedade, garanta-se-lhes a existência!'}). É muito mais fácil incriminar a cidade, ou a imoralidade

generalizada, ou as forças do mal, do que fazer incidir o ataque no seu verdadeiro plano, o da política (cf." p. J1677). (LEFÈBVRE, 1972, p. 24-25).

A crítica de Lefèbvre (1972), ainda se referindo a Engels, é também direcionada à classe dominante, a burguesia, que, na lógica de acúmulo capitalista, desarticula o social importante na vida do trabalhador, família, quando afirma que:

Friedrich Engels rejeita o moralismo e a prédica; para ele, é natural e inevitável que a situação criada por uma classe - a burguesia - (talvez <<inconscientemente>>, mas isso é mero pormenor uma vez que dela se aproveita) gere o alcoolismo, a prostituição, o crime, e é deste modo que se manifesta o desprezo pela ordem social, com particular clareza no caso extremo: o do crime. «Se as causas que tornam o operário imoral actuarem com mais força, com maior intensidade do que habitualmente, este torna-se um criminoso ...» (p. 177). Onde poderia a «vida de família» que os moralistas recomendam encontrar o seu lugar? O operário não pode escapar à família, tem de viver em família; sem poder dissolver a vida familiar, vive-a na negligência e no desprezo. Ê essa a situação que revela a leitura dos jornais, cujos «casos do dia» são significativos (p. 179). (LEFÈBVRE, 1972, p. 26).

O que nos leva a concordar com o pensamento de Lefèbvre (1972) quando este afirma que a cidade é um livro não acabado, que depende dos seus habitantes e de como os processos irão se reproduzir no espaço.

Assim, percebe-se que, independente da sua localização, a ação dos agentes do capital se caracterizam pela uniformidade, levando em consideração apenas alguns elementos que venham a contribuir para a reorganização espacial por meio de ações complexas, como: ampliação da área urbana, densificação do uso, deterioração ou revitalização de áreas, mudança do conteúdo social de determinadas áreas e realocação de equipamentos e planos Corrêa (2004 [1989]).

A adoção de uma política econômica concentradora de renda converge para as precárias condições das populações, como pode ser observada na análise de Santos (1993), apesar da crítica de Capel (2002):

Por isso, a grande cidade, mais do que antes, é um pólo da pobreza (a periferia no pólo...) o lugar com mais força e capacidade de atrair e manter gente pobre, ainda que muitas vezes em condições sub-humana. A grande cidade se torna o lugar de todos os capitais e de todos os trabalhados, isto é, o teatro de numerosas atividades 'marginais' do ponto de vista tecnológico, organizacional, financeiro, previdenciário e fiscal. Um gasto público crescentemente orientando renovação e a reabilitação urbana e que, sobretudo, interessa aos agentes socioeconômicos hegemônicos, engendra a

crise fiscal da cidade, e o fato de que a população não tem acesso aos empregos necessários, nem aos bens e serviços essenciais, fomenta a expressão da crise urbana. Algumas atividades continuam a crescer, ao passo que a população se empobrece e observa a degradação de suas condições de existência. (SANTOS, 1993, p. 10).

Sposito (1997) nos leva a pensar sobre a ação do capitalismo e o processo de urbanização no Brasil, tecendo algumas considerações acerca de problemas “encontrados” nos países, que ela denomina de economia dependente, os quais são resultado do mundo capitalista, tais como as dificuldades de acesso à moradia, afirmando que este acesso está subordinado ao nível salarial, pois “trabalhadores de todo o mundo capitalista recebem salários diferentes para produzir riquezas de mesmo valor” (SPÓSITO, 1997, p. 74), não possibilitando condições para se alimentar, quanto mais para comprar ou alugar um imóvel, pois tudo se torna mercadoria, em uma relação perversa entre proprietários e não proprietários. Salienta ainda que pode haver uma grande concentração ou inexistência de numerosa população ou atividades.

Para concluir o seu pensamento Sposito (1997), afirma que:

A nível intra-urbano, o poder público escolhe para seus investimentos em bens e serviços coletivos, exatamente os lugares da cidade onde estão os segmentos populacionais de maior poder aquisitivo; ou que poderão ser vendidos e ocupados por estes segmentos pois é preciso valorizar as áreas. Os lugares da pobreza, os mais afastados, os mais densamente ocupados vão ficando no abandono [...]. (SPOSITO, 1997, p. 74).

A partir das explicações de Harvey (2012), compreende-se que, com as relações de produção do espaço, a cidade contemporânea reproduz a lógica capitalista; o sistema se apropria dela com tanta intensidade, na forma de mercantilização dos seus espaços, que transforma a qualidade de vida das pessoas, impactando de forma negativa, principalmente na vida dos mais pobres, expulsando-os para áreas menos valorizadas e distantes das áreas centrais tradicionais e das novas centralidades. A afirmação de que os pobres são “empurrados” para locais onde inexistem habitações, obrigando assim, que eles mesmos de forma comunitária ou individual as construam, também são ineficientes ou inexistem outros serviços essenciais para sua sobrevivência como saneamento básico, segurança pública, e saúde, contribuindo assim para que a vida urbana seja apenas um simples item de consumo. Essa realidade é perceptível em Itacaranha, reflexo da ação dos agentes do capital na cidade, onde as construções são realizadas normalmente pelos próprios moradores e que há grandes deficiências nos serviços básicos.

Harvey (2012) expressa apenas uma das facetas da cidade capitalista e a divide em duas realidades bastante distintas: a cidade legal, onde as leis e regras jurídicas devem ser fielmente cumpridas, e a cidade ilegal, onde, mesmo às vistas das autoridades, tudo é permitido, desde que não perturbem a ordem daqueles que a comandam e detêm o seu monopólio.

De forma semelhante à Mumford, Carvalho e Rodrigues (2016) asseveram que existem várias impressões sobre a cidade o que resulta em podermos nos deparar com realidades e olhares diferenciados:

Mesmo para aqueles que transitam pelos mesmos espaços, a cidade poderá ser interpretada, vista e sentida de diferentes formas. As experiências de vida, o conhecimento do mundo, o meio de locomoção, são alguns dos fatores que interferirão na leitura desses espaços. Mesmo que atravessem as mesmas portas, as pessoas lançam seus olhares para diferentes janelas e constroem diferentes ideais de vida urbana. (CARVALHO; RODRIGUES, 2016, p. 1).

No entendimento de Carvalho e Rodrigues (2016), a cidade mantém certas contradições, ainda sendo esta a cidade da disciplina, da opressão, da segregação sócio-espacial, tendo características encontradas ao redor do mundo, em especial, se estiverem localizadas nos países periféricos, que privilegiam o capital, a mola mestra da sociedade atual, que hierarquiza e nega a muitos o acesso às questões importantes como a cidadania. Isto ocorre porque, nessa lógica, busca-se atender aos interesses individuais, em detrimento do coletivo, como é exemplo do caso da “moderna” Salvador que, nas últimas décadas, especificamente entre os anos de 2004 a 2008, foi identificada como a capital do desemprego, tendo como base a Pesquisa Mensal do Emprego do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (PME/IBGE), realizada entre as principais regiões metropolitanas brasileiras (IBGE, 2010), o que socializa a miséria de muitos e concentra os lucros para poucos.

Analisando o pensar sobre a cidade contemporânea, Carvalho e Rodrigues (2016), afirmam que:

Mirando por uma ótica mais crítica, vê-se que a cidade não deve ser considerada apenas como um conjunto de monumentos que solidificam a convivência humana. Muito pelo contrário. A realidade urbana é fluida, dotada de planos diversos, dimensões que podem guardar semelhanças ou paradoxos entre si. Ela é o tempo todo construída e reconstruída a partir dos fatores econômicos, políticos e culturais que emanam do cotidiano social e pode ser a todo tempo interpretada e reinterpretada, de acordo com as crenças que motivem os olhares. (CARVALHO; RODRIGUES, 2016, p. 20).

Existe a ideia de que as cidades na América Latina, a título de exemplo o Brasil, um país periférico, são muito diferentes das existentes nos países centrais. As cidades destes países foram, ao longo do tempo, estabelecidas como o padrão de ordenamento a ser seguido, tanto é assim que as reformas realizadas nos países periféricos objetivavam substituir o “antigo” padrão, por aqueles implementados na Europa, conforme afirmação de Fernandes (2008):

No início do século XX nossos reformadores tinham por principal objetivo borrar tal diferença, e dentro do possível trataram de substituir o velho tecido urbano - visto apenas como a herança do passado colonial - por boulevards, praças, parques e edificações. Paris era o modelo, o método, como precisamente conceituou Engels, foi o de “Hausmann”. (FERNANDES, 2008, p. 1).

Ratificando as ideias de Capel (2002), Fernandes (2008), afirma que:

[...] Pensamos que na medida em que cidades, de qualquer latitude e tempo, passam a integrar o sistema capitalista mundial elas tendem a reproduzir e desenvolver, mais ou menos de forma sincrônica e em proporções variáveis, os processos de produção e a morfologia das cidades européias e norte-americanas. (FERNANDES, 2008, p. 2).

Como forma de concluir o pensamento sobre o processo de urbanização nos países dependentes, versaremos um pouco sobre a realidade brasileira que, em 1940, sai de uma taxa de urbanização em torno 31,24% (IBGE, 2010), para números superiores a 80%, em 2010, em torno de 84,36%, números próximos do que aconteceu nos países periféricos. Vale ressaltar que, nas regiões onde o processo de industrialização foi pouco dinâmico, como no Nordeste, a aceleração se intensificou, principalmente, pelo grande êxodo em direção ao Sul e ao Sudeste do país.

A urbanização no Brasil, que ocorreu também sem planejamento, contribuiu para o quadro de caos nas grandes cidades, centros urbanos e regiões metropolitanas de tal forma que acentua problemas sociais e ambientais, como falta de moradias, crescimento das favelas, deficiências de infraestrutura, degradação do meio ambiente e violência, entre outras.

2.3 SUBÚRBIO/PERIFERIA – UMA DISCUSSÃO APLICADA A SALVADOR

A proposta trazida nesta etapa do trabalho de pesquisa é discutir sobre subúrbio e periferia, fazendo uma diferenciação entre esses conceitos e suas aplicações, nos países de

primeiro mundo e nos periféricos, neste caso no Brasil, especificamente na cidade de Salvador.

Neste primeiro momento, é importante trazer uma discussão sobre o que é subúrbio na visão da Sociologia, através do pensamento de Martins (2001), que traça um perfil em duas vertentes, mostrando o quanto é pobre a explicação sobre o conceito de periferia, aproveitando, assim, para confrontar com o conceito de subúrbio, construindo, desse modo, um novo olhar da espacialidade, principalmente na criação um novo modo de pensar a cidade.

Segundo Martins (2001), na Europa e Estados Unidos, são considerados subúrbios espaços residenciais de alto padrão, localizados ao redor das grandes cidades, considerado por ele como sendo um limite entre o rural e o urbano. Sendo mais enfático, diz o autor que neste espaço está o lado “bom” do urbano. Ele continua afirmando que é nos subúrbios que os moradores de classe alta se refugiam, mas que ainda dependem economicamente e têm seus empregos na cidade, pois esses espaços os remetem a um certo bucolismo, o que, no seu entendimento, seria impossível de encontrar na cidade.

No entendimento de Martins (2001), aqui no Brasil existe uma disputa por áreas supervalorizadas, as quais são ao mesmo tempo o lugar de trabalho e da morada, pois são nelas que os rentistas vão retirar grandes lucros. Ele continua afirmando que a renda retirada da terra urbana se constitui um dos grandes fatores que vão contribuir para que haja a deterioração das condições das moradias. Para confirmar essa questão, Martins (2001) afirma que:

[...] A maior parte do que se gasta na compra de uma casa nada tem haver com a moradia, é apenas tributo pago ao proprietário de terra que vive parasitariamente de especulação imobiliária. Ganha sem produzir e sem trabalhar [...]. (MARTINS, 2001, p. 77).

Martins ainda critica a forma como os partidos ditos de esquerda tratam das questões das terras urbanas, dizendo que lutam tanto pela reforma agrária, mas se calam completamente quando é em relação às questões ligadas às condições de moradias na cidade, obviamente está criticando o modo rentável de se ganhar dinheiro pela valorização do solo, sem fazer nenhum esforço para tal.

Assim como Martins (2001), Fonseca e Silva (1992a) também rediscutem o conceito de subúrbio. Com enfoque no Subúrbio Ferroviário de Salvador, tendo como parâmetro os bairros de Paripe e Periperi, consideram que, diferente do seu sentido real, que seria uma área localizada fora da cidade, subúrbio tem um significado de segregação residencial, resultado da

ação de agentes internos e externos, mas que não o exclui do contexto da cidade ou da região, na verdade continuam mantendo relações diretas com quadro urbano regional através de intensos mecanismos de interação: via transportes urbanos coletivos, via férrea e marítima.

As discussões sobre periferia no Brasil têm tido contribuições importantes de pesquisadores como Anete B. L. Ivo (2010), Ermínia Maricato (1985), entre outros. As discussões sobre periferia no Brasil são bastante complexas, dessa forma, salientamos que este trabalho tomará como base a afirmação de Martins (2001):

A concepção de subúrbio cedeu lugar, indevidamente, à concepção ideológica de “periferia”, um produto do neopopulismo cuja elaboração teve a contribuição do próprio subúrbio para distinguir-se dos deteriorados extremos de uma ocupação antiurbana do solo urbano, para distinguir-se do amontoado de habitações mal construídas, precárias, provisórias, inacabadas, sem infra-estrutura que começaram a disseminar-se no entorno da cidade a partir dos anos sessenta. Essas eram as manchas de degradação da área metropolitana. (MARTINS, 2001, p. 78).

Assim, será discutida a diferença entre subúrbio e periferia no que tange à questão espacial. No subúrbio, mesmo em uma fase de industrialização e das vendas, via loteamentos dos terrenos que serviam para moradas de operários, existiam lotes espaçosos, casas com espaço para enormes quintais, que Martins (2001) considerava como remanescentes do rural que ainda se faziam presentes no urbano, como fruteiras, hortas, galinheiros, fornos de pão e broa, jardins, muitas flores, e conclui dizendo que até o cheiro que lembrava um “perfume suburbano”.

Sendo assim, colocada aqui como uma contraposição do que era o subúrbio, a periferia representa, para Martins (2001), a vitória da renda da terra sobre a cidade e a urbanização, o que, segundo ele, demonstra de forma clara o atraso do sistema capitalista. Assim, fica claro que, para o autor, é na periferia que vai ser concretizada a subordinação da cidade e da urbanização à renda da terra. Continuando o pensamento, diz que, enquanto o subúrbio tem trazido consigo a ruralização da cidade, a periferia tem como característica a urbanização patológica, a negação do urbano e de um modo de habitar e viver urbanos, concluindo com o argumento de que é na periferia que são negadas as transformações, as emancipações, as civilizações e até as promessas revolucionárias do urbano, do modo de vida urbano e da urbanização.

Dando um exemplo de como a definição de periferia foi incorporada como a noção de não-cidade, incluindo aí o subúrbio, Martins (2001) dá o exemplo de que, ao se referir sobre um exame médico que seria realizado na cidade de São Caetano, em São Paulo, um colega se

coloca como se estivesse com nojo, sem saber que no local do exame existe ótima infraestrutura, uma das rendas per capita mais altas do Brasil e que nesses subúrbios são muito fortes os laços de solidariedade e ações comunitárias entre os indivíduos.

Concluindo o pensamento, Martins (2001) afirma que o subúrbio é a negação da periferia, pois eles são os espaços propícios para a ascensão social, enquanto que a periferia são os espaços onde acontecem os confinamentos nos estreitos limites da falta de alternativas de vida, é nela que se fazem presentes os tumultos das ocupações, da urbanização patológica, das exclusões e da falta de efetivas ações para que haja inserções no mundo urbano.

Corroborando com o pensamento de Martins (2001), Serpa (2001) classifica o Subúrbio Ferroviário como periferia e não como subúrbio, uma vez que a distância já não é um fator determinante e este novo conceito (periferia) tem um caráter mais abrangente e dinâmico na visão socioespacial, tendo como base de discussão o capitalismo e a suburbanização da cidade de Salvador e, conseqüentemente, do Subúrbio Ferroviário.

Segundo Serpa (2001), na lógica capitalista das cidades dos países subdesenvolvidos, os pobres são empurrados para a periferia, o que tem um significado sentido diferente do que se definia como sendo áreas afastadas do centro, hoje entendidas como áreas com deficiências na infraestrutura e nos equipamentos, que servem basicamente para o *locus* socioespacial da população de baixa renda. Nos países desenvolvidos, a exemplo dos Estados Unidos, subúrbios, são áreas localizadas nos arredores das cidades, habitadas por famílias de classe média ou alta, com baixa densidade populacional, baixos índices de violência e criminalidade, propiciando assim, melhor de qualidade de vida para seus moradores que residem em edificações construídas em amplos lotes.

Seguindo a lógica do capital, sabendo que a cidade, na sociedade capitalista, é produto do capitalismo, que por sua vez atende aos interesses das classes dominantes, os pobres foram direcionados para espaços menos valorizados, que conseqüentemente são áreas periféricas, como no caso do Subúrbio Ferroviário da cidade do Salvador, que, segundo Soares (2004) é

Parte da cidade constituída por pobres, negros, os deserdados de direitos que se incluem na lógica do capital imobiliário através da exclusão urbana, habitando áreas insalubres, ilegais e em alguns casos invadidas: muito dos territórios dos herdeiros da pobreza, são espaços esquecidos pelo Estado, lugares segregados e com elevados índices de violência, por onde se conforma a única possibilidade de inserção na cidade. (SOARES, 2004, p. 91).

Pensando no significado de subúrbio, na definição advinda da Geografia, verifica-se que está relacionada com as áreas que circundam as áreas centrais dos aglomerados urbanos e deriva da palavra inglesa *suburb*, que literalmente significa “subcidade”. (SOTO, 2008, p. 110).

A denominação do que vem a ser subúrbio contribui, de alguma forma, para que haja uma grande confusão no uso dos termos subúrbio e periferia, assim como os associa de forma negativa, colocando-os em oposição ao centro, ao urbano e à cidade, tornando-os vazios, de modo que têm perdido sua capacidade explicativa. Para confirmar essas afirmações, voltamos a Martins (2001) quando diz que, no máximo, o que estes dois conceitos conservaram foram seus significados tipicamente geográficos, como foi mencionado anteriormente. Estes conceitos foram perdendo seus significados na medida em que o centro e o urbano, por eles representados, foram sendo valorizados.

Ele complementa dizendo que a periferia se define pela sua condição de dependência do centro, enquanto que o subúrbio seria apenas uma variação da periferia, só que mais urbanizada. Nas cidades pequenas, para ele, o conceito de subúrbio se perde, aparecendo como exclusividade dos centros urbanos repletos de complexidades, representando pela fragmentação e pelo caos urbano. Posando como um território indefinido e fase de mudanças, denominado por ele como uma constante transição, algo que é urbano e ao mesmo tempo não é, que pode crescer com planejamento ou de modo anárquico, concluindo que o subúrbio está situado à margem do urbano.

Diante dessa análise, Martins (2001) conclui que esta é apenas uma exposição descritiva e histórica muito formal, não dialética, reduzida e simples, que não dá conta de entender, nem explicar, a dinâmica urbana descontínua e fragmentária, muito menos ainda as transformações econômicas e sociais, que, por sua vez, não conseguem explicar, de forma suficiente, as relações que existem entre economia, sociedade e território.

Após as análises de Fonseca e Silva (1992a), Martins (2001) e Serpa (2001) sobre subúrbio e periferia, colocando em questão o local específico de estudo, o bairro de Itacaranha e a área maior em que está inserido, denominado de Subúrbio Ferroviário de Salvador, pode-se compreender que existe no espaço uma complexidade muito grande, de modo que são percebidas características peculiares tanto de subúrbio quanto de periferia.

Em relação às características que estão presentes em um subúrbio, a presença do rural ainda é sentida, pela existência de animais, casas com grandes quintais e cria de animais, como galinhas, dando a ideia de que existe a convivência do urbano ao lado do rural. No que caracteriza a periferia, nota-se a existência de espaços limitados, compostos de casas

construídas de forma precária, a falta de infraestrutura básica nos setores de transportes, saneamentos, entre outros, mesmo existindo uma ligação intensa com áreas centrais da cidade, as quais possuem serviços como bancos, clínicas, lojas diversas, a exemplo do bairro da Calçada e do centro antigo de Salvador, o bairro do Comércio.

Assim, se faz possível refletir sobre questões peculiares que envolvem a cidade, sua dinâmica socioespacial e os impactos na formação do Subúrbio Ferroviário, fazendo com que este espaço se insira completamente no contexto da cidade do Salvador, pela existência de uma continuidade que liga o bairro da Calçada até Paripe e deixando de ser “um bairro dormitório”, como ocorreu durante muitos anos, mas que sofre um processo de exclusão e mantém características peculiares dos bairros que compõem o Subúrbio Ferroviário, destacando que entre eles existe certa homogeneidade no que se refere ao padrão de vida, apesar de podermos observar uma diferença: os bairros mais próximos da área central de Salvador como Plataforma e parte de Periperi, abrigam populações mais pobres (até 3 salários mínimos), do que os núcleos de Periperi, Coutos e Paripe que tem renda maior (entre 3 a 11 salários mínimos).

2.4 DISCUTINDO BAIRRO

Para se fazer uma discussão sobre o que é um bairro, é preciso muito mais do que colocar como limite as questões físicas, como aconteceu durante muito tempo e dentro de uma perspectiva peculiar do senso comum. Enquanto esse foi o parâmetro utilizado pela Geografia, o bairro era conceituado como simples divisões físicas de uma cidade. Assim, passaram a ser classificados pelos entes públicos, pelas empresas e organizações e pela população em geral de acordo com a conveniência desses grupos e de outros segmentos sociais e incorporadores.

Ao definir bairro, Soares (1959) diz tratar-se do local sobre o qual foi assentada a cidade, que será o individualizador do espaço, pois interfere na origem, na evolução e na divisão da cidade de tal maneira que influencia a escolha do nome que lhe vai ser atribuído. Os elementos elencados como definidores ou individualizantes de um bairro podem ser alterados ao longo do tempo, pois, ainda segundo Soares, a dinâmica do bairro é resultado da ação de forças do passado e de fatores do presente.

Já na década de 1980, as discussões foram ampliadas quando Teixeira e Machado (1986) inserem outros elementos:

Um bairro se define ou se individualiza por três elementos: paisagem urbana, conteúdo social e função. A paisagem urbana está refletida no tipo, estilo e idade das construções, no traçado de suas ruas etc.; o conteúdo social é referente ao modo e ao padrão de vida de sua população; a função é a atividade básica que o bairro desempenha dentro do organismo urbano, isto é, função residencial, comercial ou administrativa, para a qual desenvolve um determinado equipamento funcional. (TEIXEIRA; MACHADO, 1986, p. 66).

No entendimento de Teixeira e Machado (1986), a cidade é um conjunto de bairros geograficamente representativos da cidade, os quais têm características próprias, sendo assim a principal forma de reprodução do espaço urbano total, que é segmentado e desigual, mas articulado. O bairro é resultado da importância e função que desempenham na cidade, dos habitantes e de sua idade. Cada bairro tem suas particularidades, tem “alma”, não podem ser esquecidos, pois estão integrados de alguma forma entre si e voltados ao atendimento imediato das necessidades urbanas das suas comunidades, formando assim a *urbe*.

Ampliando as discussões dentro da perspectiva contemporânea sobre bairro, Souza (1989) tece críticas à Geografia Clássica, indicando que são análises superficiais acerca da questão:

Quando se examina a literatura acadêmica (sociológica, geográfica, urbanística e antropológica) à procura de tratamentos teórico-conceituais da realidade bairro, surpreende-se com a relativa escassez destes, pelo menos no que concerne a contribuições de peso. Na Geografia, a discussão teórica sobre o bairro tem sido tradicionalmente superficial. Não faltaram, é certo, alusões aos bairros nas grandes obras de sistematização teórica em Geografia Urbana, bem como estudos de caso onde um (ou mais) bairro(s) era(m) objeto de atenção. Todavia, a constituição e os interesses da geografia clássica enquanto “ciência da ponte homem/meio” impediram a construção de um ambiente intelectual favorável ao estudo do bairro num nível de aprofundamento satisfatório quanto à natureza e ao papel social dessa realidade. A Geografia Urbana clássica ficava satisfeita em poder estabelecer, partindo do senso comum, do bairro como uma noção popular dada “a priori” ao pesquisador, a natureza da individualidade da “alma singular” de um determinado bairro, enfatizando a relação do meio físico (sítio) com a evolução da ocupação humana. (SOUZA, 1989, p. 141-142).

Apesar das críticas, Souza (1989) reconhece que houve um abrandamento na prevaência das questões naturais e até ampliação nas análises contemplando as funções internas do bairro e seu papel na cidade, mas que a Geografia abriu mão das questões sociais, colocando-as sobre as responsabilidades de outras disciplinas, reduzindo, sensivelmente, o alcance da “desnaturalização” da Geografia Urbana, fazendo assim de forma direta uma

crítica ao positivismo ainda existente na Geografia, no que tange à falta de aprofundamento e contundência nas análises.

Depois de versar sobre as várias teorias/pensamentos sobre a cidade e o bairro, Souza (1989) chega à ideia de que conceituar bairro é muito mais profundo e complexo do que apenas se basear aos limites físicos, tanto quanto será incompleto exteriorizar as percepções acerca do espaço vivido, sendo assim considera que:

[...] qualquer bairro, é simultaneamente uma realidade objetiva e subjetiva/intersubjetiva, e estas duas dimensões interpenetram-se e condicionam-se à uma outra ao longo do processo histórico. A rigor, a realidade social como um todo estabelece-se como uma dialética entre o objetivo e o subjetivo. No entanto, o bairro pertence àquela categoria de “pedaços da realidade social” que possuem uma identidade mais ou menos inconfundível para um todo coletivo; o bairro possui uma identidade intersubjetivamente aceita pelos seus moradores e pelos moradores dos outros bairros da cidade, ainda que com variações. Logo, é necessário aqui abordar de um modo muito especial essa dialética objetivo/subjetivo. (SOUZA, 1989, p. 148-149).

Analisando o bairro como uma parte do todo, que é a cidade, será destacado que, na definição de Souza (1989), se faz presente a interpretação do espaço levando em conta a Fenomenologia.

No caso do bairro objeto de estudo desta pesquisa, existe uma dificuldade muito grande no estabelecimento dos seus limites enquanto espaço físico, na ótica da Geografia Clássica, pois, na cidade do Salvador, não existe uma divisão oficial. Como base para o desenvolvimento deste trabalho sobre o bairro, foram utilizadas as seguintes fontes: um estudo realizado, entre os meses de outubro a outubro nos anos de 2007 e 2008, em conjunto por técnicos da Universidade Federal da Bahia (UFBA), da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (Conder), representando o Governo do Estado da Bahia e da Prefeitura Municipal de Salvador (PMS), que dividiu a cidade em 160 bairros e 3 ilhas. (VEIGA et al., 2012); o livro *O Caminho da Águas em Salvador - Bacias Hidrográficas, Bairros e Fontes*, trabalho publicado em 2010 pelo Centro de Apoio Operacional do Meio Ambiente e Urbanismo-Ministério Público da Bahia (CEAMA-MPBA) sobre o mapeamento do caminho das águas de Salvador, organizado por Elisabete Santos, José Antonio Gomes de Pinho, Luiz Roberto Santos Moraes e Tânia Fischer, e, por último, um Projeto de Lei enviado em 2010 para a Câmara Municipal do Salvador sob o título *Minuta do Projeto de Lei de Delimitação de Bairros da Cidade do Salvador*, sobre o qual este pesquisador não conseguiu maiores informações e nem esclarecimentos.

Pelo que consta no estudo da UFBA/CONDER, Itacaranha está colocado no número 80, entre os 163 futuros bairros da cidade, já que, desde 2010, foi enviado um Projeto de Lei para ser discutido, analisado e aprovado pela Câmara Municipal do Salvador, mas que até então não foi levada para o Plenário, nem tão pouco votado. Deve destacado, que apesar de muito comentado no ano de 2013 pelo coordenador das prefeituras-bairro, o Sr. Reinaldo Braga Filho e após diversas buscas em páginas oficiais da Prefeitura Municipal do Salvador e órgãos a exemplo da Procuradoria Geral do Município do Salvador (PMGS), nada foi encontrado, prevalecendo ainda a Lei Municipal 1.038/60, que divide a capital baiana em 32 bairros.

Vale ressaltar que, conforme se observou, mediante visita de campo e em conversa informais, os próprios moradores encontram dificuldades em estabelecer os limites físicos entre Itacaranha e os bairros circunvizinhos de Ilha Amarela, Plataforma, Bariri, Escada e Alto da Terezinha.

Cabe esclarecer que, no desenvolvimento deste trabalho, serão feitas análises dentro da perspectiva contemporânea sobre o bairro, entendido como não sendo apenas um espaço físico, mas onde as vivências e a subjetividade se fazem presentes, conforme o pensamento de Souza (1989).

3 METODOLOGIA

Ao longo deste capítulo, serão especificados os procedimentos metodológicos que nortearam a realização desta investigação científica, a saber, os métodos utilizados, o qualitativo e quantitativo, e as técnicas de pesquisa *in loco* aplicadas através de grupo focal, aplicação de questionário e registro e observação, análises bibliográfica e documental, além da apresentação mapas contendo informações sobre a população, a exemplo da renda e da densidade demográfica. Os procedimentos foram escolhidos levando-se em consideração o pensamento de Cervo e Bervian (2002) que colocam o método como sendo a ordem imposta por diversos processos com o objetivo de atingir um fim ou resultado desejado.

3.1. IMERSÃO NA REALIDADE CONCRETA

No desenvolvimento desta pesquisa, uma questão considerada de grande relevância deve ser colocada antes de qualquer outra: são poucos ou quase inexistentes os registros históricos, visuais ou documentais que contenham a história do bairro de Itacaranha.

Como forma de conseguir informações que pudessem explicar a realidade do espaço, devido às fontes de pesquisas escassas, coube a este pesquisador imergir na pesquisa através dos procedimentos qualitativos adotados no local, que se mostraram a forma mais eficiente para a coleta das informações. Vale lembrar que este método tem como principal característica a ausência de medidas numéricas e análises estatísticas, sendo que suas análises são executadas nos aspectos mais profundos e subjetivos do tema estudado. Para Liebscher (1998 apud DIAS, 2000), no aprendizado dos métodos qualitativos, é preciso aprender a observar, registrar e analisar interações reais entre pessoas, e entre pessoas e sistemas.

A opção pelo método qualitativo decorreu ainda da necessidade de se ter maior flexibilidade e interação entre o pesquisador e os moradores, ao lidar com informações subjetivas, com amplitude, o que possibilitou obter riqueza de detalhes não quantificáveis. O método quantitativo foi bastante útil na mensuração dos dados resultantes da aplicação do questionário, os quais serviram de suporte para a análise qualitativa.

Os dados primários foram obtidos através dos relatos de vida e conversas informais no contato com cinquenta moradores do bairro. Do total dos cinquenta, a sua grande maioria são mulheres, trinta cinco, os homens somam um quantitativo de quinze. Além disso, também foi aplicado o questionário a trinta moradores, alguns destes foram retirados do grupo de

cinquenta das conversas informais, os outros são estudantes, seus responsáveis e vizinhos todos moradores do bairro.

Nas conversas informais, na aplicação questionários e na pesquisa de observação, buscou-se entender a dinâmica local, observando e registrando as relações de proximidades, distanciamentos, as grandes dificuldades de infraestrutura, em relação ao saneamento básico, à educação, ao lazer, à segurança, entre outros que são observadas no espaço para que os moradores se mantenham no local, assim como as experiências vividas pelos moradores, de idades variadas, incluindo jovens, muitos deles estudantes do Colégio Estadual Clériston Andrade (CECA), moradores do bairro; também foram ouvidos adultos e idosos (homens e mulheres pobres e negros e não-negros), estes sim moradores do local.

Acrescenta-se ainda a aplicação da técnica de grupo focal a trinta alunos, desse total, dezesseis são mulheres e quatorze são homens. Vale ressaltar que este instrumento, o grupo focal, se tornou uma importante fonte para o levantamento de informações preliminares sobre a realidade local. Contamos também com o auxílio de registro fotográfico, produzido diretamente em campo por este pesquisador, e das pesquisas em documentos de órgãos oficiais e matérias em jornais diários da cidade.

Sendo assim, o presente pesquisador, o qual estabelece relações de proximidade por já estar presente há treze anos como professor da única escola de Ensino Médio do bairro, com a sua visão, audição, olhar e comunicação, pode fazer uma descrição de transformações socioespaciais acontecidas no bairro de Itacaranha, a título de exemplo, como se deu o adensamento populacional, as ocupações e as construções. As conversas efetuadas com moradores e com pessoas que vivem a realidade local se fizeram importantes e tiveram o intuito de obter percepções mais aprofundadas a respeito da realidade do bairro.

Ainda com base no método qualitativo, entre as técnicas utilizadas está aplicação de questionário, neste caso do tipo semiestruturado. O questionário é entendido como uma técnica de investigação com certo número questões, que são apresentadas por escrito às pessoas e objetiva conhecer suas opiniões, crenças, sentimentos, interesses, expectativas, situações vivenciadas pelos moradores do bairro pesquisado (GIL, 2002).

O questionário foi elaborado por este pesquisador com base em informações coletadas no contato diário com moradores e em conversas com os jovens estudantes através da técnica de pesquisa de Grupo Focal (vide Apêndice A).

Foram feitas buscas extenuantes, visitas e contatos com os mais diversos órgãos e entidades, públicos e privados, a exemplo da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER), do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia (IGHB), da

Fundação Gregório de Matos (FGM), a biblioteca da Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF). Nestas instituições, foram encontrados estudos e informações sobre a divisão dos bairros na cidade do Salvador, assim como os projetos e as ações de intervenções executadas pela Prefeitura Municipal do Salvador no Subúrbio Ferroviário, em especial no bairro de Itacaranha. Nas bibliotecas de universidades públicas e privadas, a exemplo da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia (UFBA) e da Universidade Católica do Salvador (UCSAL - *campus* Federação e Pituaçu), foi possível acessar o acervo e o banco de teses e dissertações que estavam, de forma geral, direcionadas ao Subúrbio Ferroviário, em especial aos bairros de Paripe, Periperi e Plataforma, mas que subsidiou para o desenvolvimento do trabalho aqui apresentado.

O acesso a sites de diversas instituições, a exemplo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, de onde foram retiradas informações sobre as condições de vida da população brasileira, tendo como base o Censo 2010, dando enfoque à cidade do Salvador, sendo a base utilizada a Pesquisa de Informações Básicas Municipais, que forneceu um levantamento pormenorizado de informações sobre a estrutura, a dinâmica e o funcionamento das instituições públicas municipais, em especial a prefeitura, compreendendo, também, diferentes políticas e setores que envolvem o governo municipal e a municipalidade.

No site do Atlas Brasil foram levantadas informações sobre a cidade do Salvador que abrangem a caracterização da cidade, o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), a população, a renda, a educação, o trabalho, a habitação e a vulnerabilidade social. Já no site da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (Conder), foram levantadas informações sobre habitação, mobilidade, obras estruturantes, Metrô de Salvador, urbanismo, equipamentos urbanos, saneamento ambiental, aterros sanitários, lixo e cidadania, Programa Nacional de Desenvolvimento do Turismo (Prodetur – Bahia).

No site da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI), foram encontradas informações tais como boletins técnicos, indicadores especiais, pesquisas especiais, produto interno bruto (PIB), informações geoambientais, seção Bahia em síntese, estudos populacionais, banco de dados, publicações, assim como mapas interativos, informações municipais e uma biblioteca.

Nos sites da Prefeitura do Salvador e do Domínio Público, Repositório da Universidade Federal das Bahia, foram levantadas informações sobre a história da cidade do Salvador, sobre indicadores sociais e econômicos, assim como as transformações ocorridas ao longo do tempo, inclusive as atuais, mas precisamente do final do século XX, até os dias atuais.

Fez-se ainda levantamento bibliográfico em busca de obras de autores, como Santos (1990), Maricato (1985) e Corrêa (2004 [1989]), que discutem a produção do espaço; Fonseca e Silva (1992a), que rediscutem o conceito de Subúrbio; Serpa (2001), que ressignifica o conceito de periferia, entre outros.

3.2 O GRUPO FOCAL

Grupo focal é definido por Dias (2000, p. 3) citando Caplan (1990) “como pequenos grupos de pessoas reunidos para avaliar conceitos ou identificar problemas”, sendo sua principal característica a ausência de medidas numéricas e análises estatísticas, mas tem como base, as análises sendo executadas nos aspectos mais profundos e subjetivos do tema estudado. Assim, a aplicação da técnica tornou-se importante, pois permitiu identificar as percepções, os sentimentos, as atitudes e as ideias, dos participantes, em relação ao espaço estudado.

Ao longo dos meses de novembro e dezembro de 2015, foram montados quatro grupos, com duas variações diferentes, num total de trinta participantes, sendo dezesseis mulheres e quatorze homens. Os grupos foram distribuídos com as seguintes configurações: na turma do 3º ano C, um grupo misto, com moradores e não moradores de Itacaranha, em função de serem apenas dezessete estudantes; nas turmas do 3º ano, A e B, por contarem com um maior número de alunos, que formaram grupos de quinze participantes, dois a dois, de moradores e não moradores do bairro. Já no 2º ano, nas turmas A, B, C e D, foram montados grupos entre o A e o B, de quinze alunos, dois a dois (moradores e não moradores) e grupos entre o C e D, também quinze alunos, dois a dois (moradores e não moradores).

Os encontros aconteceram nas dependências da Unidade de Ensino, em salas de aulas e no auditório, no turno matutino, nos quais os estudantes foram estimulados pelo moderador, o próprio pesquisador, professor de Geografia e Sociologia dos referidos alunos.

O roteiro que serviu como orientador dos trabalhos e a dinâmica dos grupos teve como ponto de partida a apresentação de um mosaico de imagens e vídeos sobre espaços diversos, inclusive de outros países, com as belezas e problemas locais. Depois, eram seguidos os procedimentos estabelecidos no guia com as seguintes questões: informações sobre o participante, os dados pessoais (idade, sexo, estado civil, se tem filhos), o nível de instrução, profissão e remuneração (renda mensal do trabalho), quem é o principal responsável pelo sustento de seu grupo familiar? Qual a principal ocupação do responsável pelo sustento do seu grupo familiar? Em que tipo de imóvel reside o seu grupo familiar? Qual o meio de transporte

que você utiliza? Foi solicitada ainda a caracterização do bairro onde mora e, para finalizar, aspectos relacionados com um espaço bem próximo deles a exemplo: A rua onde você mora é... É diferente de Itacaranha? E A casa onde você mora está em local... E as casas de Itacaranha são iguais ou diferentes?

Sobre questões gerais relacionadas à infraestrutura e serviços, as questões levantadas foram as seguintes: A coleta de lixo é realizada... Compare com Itacaranha. O saneamento do bairro de Itacaranha é? Quando chove sua rua fica...? Para finalizar algumas questões relacionadas à relação afetiva com o espaço e algo mais que queira complementar, vide: Como você ver o bairro onde mora? Você gosta de lá? Você se sente pertencente? Deseja fazer algum comentário, caso não tenha sido possível nas questões acima?

As questões foram formuladas pelo pesquisador, que inicialmente questionou quais as semelhanças e diferenças entre os espaços. Na medida em que os participantes colocavam suas ideias, surgiram novas questões e outras discussões, de forma indireta, com o auxílio de um roteiro que os levou a discutir sobre o bairro de Itacaranha diante de uma série de questões socioespaciais existentes no local.

Foram utilizados equipamentos eletrônicos como gravadores de áudio e vídeo (câmeras fotográficas digitais, celulares, entre outros).

Vale esclarecer que as questões utilizadas no roteiro para a aplicação da técnica de grupo focal são resultado de modificações feitas a um questionário utilizado em pesquisa socioambiental, realizada no bairro de Itacaranha, como parte de trabalho final da disciplina Práticas em Geografia II, do curso de Geografia da UFBA, em 2013.

4 ITACARANHA NO CONTEXTO INTRA-URBANO DE SALVADOR

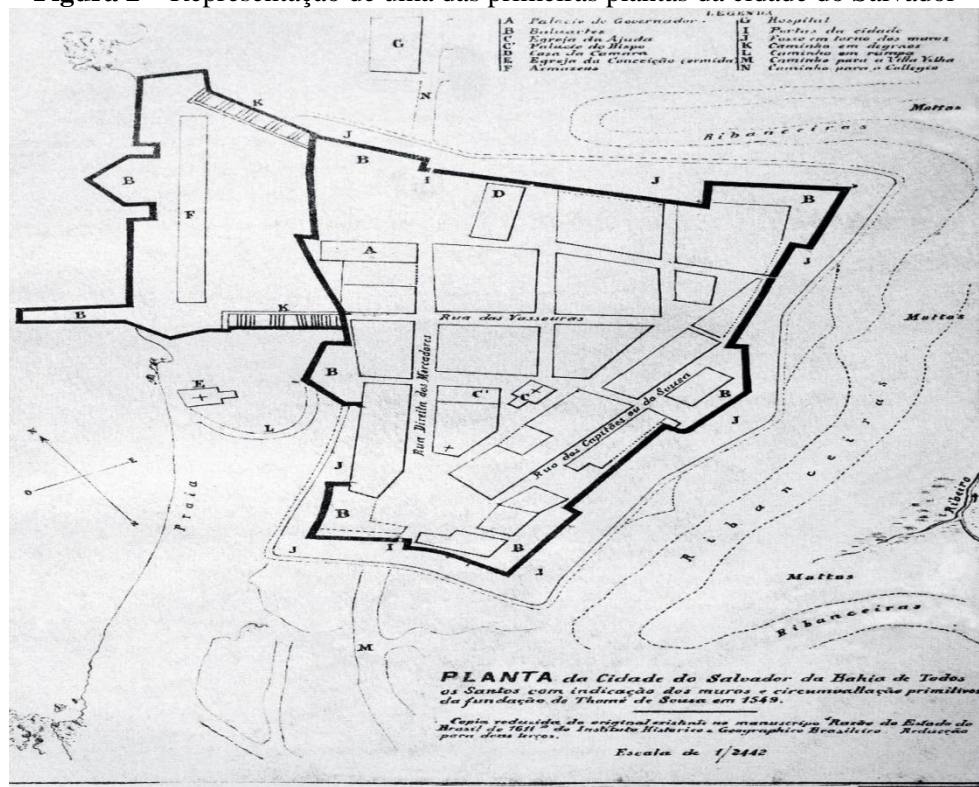
Neste capítulo, será tratada a cidade do Salvador, no contexto da sua fundação enquanto cidade pensada para sediar e administrar as terras da Coroa portuguesa do outro lado do Atlântico, destacando o período áureo e o declínio, até a retomada da sua importância no século XX. Além disso, serão abordadas a abertura da estrada de ferro da Leste Brasileiro, a formação do Subúrbio Ferroviário de Salvador e a abertura da Avenida Afrânio Peixoto.

4.1 A EXPANSÃO URBANA DE SALVADOR

Como já citado, a fundação da cidade de Salvador ocorreu em 1549, quando Tomé de Souza desembarca em um histórico porto natural, o Porto da Barra, no dia 29 de março.

Para entender a organização da cidade pouco tempo após a fundação e como chegou à Salvador atual, vale lembrar que inicialmente a cidade teve um crescimento de forma linear na direção norte e sul. Veremos na Figura 2, um mapa do século XX, mas que representa uma das primeiras plantas da cidade do Salvador, elaborado por Theodoro Sampaio e publicado no livro *História da Fundação da Cidade do Salvador* (1949).

Figura 2 – Representação de uma das primeiras plantas da cidade do Salvador



Fonte: Sampaio (1949).

Fundada, Salvador torna-se a capital do Brasil e uma das mais importantes cidades da América, recebe ainda a primeira catedral do Brasil e se mantém importante até o século XVIII, mesmo com a perda do posto de capital do Estado do Brasil, transferida para a Cidade do Rio de Janeiro, segundo Vasconcelos (2002), que complementa afirmando que Salvador continuou como a cidade mais importante da América Portuguesa até o início do século XIX. A perda de capital do Brasil não reduziu a importância da cidade, nem dos baianos no contexto do país, tanto assim que empreendedores baianos, tais como Theodoro Sampaio e os irmãos Rebouças, contribuíram para a construção de estradas, ferrovias, portos e obras de saneamento, além de os irmãos Lacerda, que construíram um grande elevador público, considerado o maior do mundo para a época, conforme informações do painel histórico do IBGE (2010).

Fechado esse período, Vasconcelos (2002) diz que, com a mudança da capital para o Rio de Janeiro no século XIX, Salvador deixa de ser a mais rica e maior cidade do Brasil, entrando em decadência, sendo ultrapassada, no início do século XX, por Recife.

As considerações feitas por Vasconcelos, principalmente no que referem à perda de importância, são confirmadas por Carvalho e Pereira (2016):

[...] Salvador sediou o governo geral do Brasil até 1763, sendo a mais importante cidade do país, mas com a transferência da capital para o Rio de Janeiro, o declínio da economia agroexportadora local, a constituição posterior de um mercado nacionalmente unificado e a concentração industrial no Centro-Sul, Salvador foi afetada negativamente, experimentando um longo período de estagnação econômica, populacional e urbana até a década de 1950. No início dessa década sua população era inferior a trezentos mil habitantes, com a maioria deles amargando uma situação de vulnerabilidade e pobreza, associada à dimensão e as condições da precariedade ocupacional. (CARVALHO; PEREIRA, 2016, p. 177-178).

Entre os anos de 1920 e 1940, ocorrem também transformações decorrentes de investimentos estatais, entre elas a reforma do bairro comercial, a ocupação de novas residenciais pelas elites e o desenvolvimento de alguns serviços, tais como a expansão das linhas de bondes e a modernização do porto, que obteve financiamento estrangeiro.

Nas décadas compreendidas entre 1940 e 1960, a economia do estado também passa por mudanças que vão impactar diretamente sobre Salvador e em seu entorno como resultado do Plano de Desenvolvimento da Bahia de 1959, sobretudo pela implantação e expansão de uma nova indústria centrada na petroquímica e na metalurgia, em 1967, com a criação do

Centro Industrial de Aratu (CIA), um conjunto de indústrias na área da metal-mecânica que forneciam equipamentos para a Petrobrás.

No período que parte dos anos 70, dentro de uma lógica do Governo Federal que visa complementar a matriz industrial no país, são implantados, na Região Metropolitana de Salvador (RMS), o Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC) e um complexo de transformação do cobre, além de favorecer a produção de insumos básicos e bens intermediários de consumo, se aproveitando da fartura de matérias-primas.

Na Figura 3, podemos observar algumas das indústrias que, na atualidade, compõem o Polo Petroquímico de Camaçari, na sua área principal.

Figura 3 – Indústrias base do Complexo Petroquímico de Camaçari



Fonte: COFIC, 2012.

Vale ressaltar que as pressões das forças políticas locais também contribuíram para que essas ações se concretizassem e que, apesar do distanciamento com a economia estadual e local, não se pode negar que os investimentos impactaram fortemente na economia da capital do estado, fazendo assim com que a indústria se tornasse um foco dinâmico e avançando de tal modo que estimulou direta ou diretamente o surgimento de novas atividades, a expansão e ajudou a modernizar outras.

Outros setores beneficiados pelos investimentos industriais foram a administração pública, que teve grande crescimento, o varejo, que se modernizou, a construção civil, que se dinamizou, e os serviços de consumo intermediário ou final (transportes, engenharia, comunicação), que se diversificaram, se desenvolveram e, acima de tudo, aumentaram a oferta de empregos, as opções de profissões e salários e trouxeram impactos significativos para a estrutura social da capital e da RMS.

Passado o período de implantação do Polo de Camaçari, do Centro Industrial de Aratu e dos investimentos que dinamizaram a economia de Salvador, a cidade sofre influências de questões ligadas à conjuntura da grave crise na economia internacional, entre as décadas de 1980 e 1990, denominada de década perdida (SOUZA, 2008) e, internamente, pelas mudanças nas relações com os municípios do seu entorno, como diz Almeida (2008):

Ocorreu, nas mesmas décadas, uma mudança na qualidade dos laços de Salvador com seu *hinterland* em sentido amplo, as regiões do interior do estado da Bahia. A redução do peso econômico das atividades agropecuárias, que passaram a representar pouco mais de 10%, em média, do PIB estadual, foi um primeiro fator a enfraquecer as relações entre a capital e as regiões mais distantes do estado. Outro elemento de grande significado foi o desvio de parte da emigração rural do estado para as cidades situadas nas suas fronteiras econômicas e geográficas – Barreiras, Juazeiro, Porto Seguro e Teixeira de Freitas, principalmente. Além disso, o desenvolvimento de uma malha rodoviária nacional, o fortalecimento relativo do governo federal e o maior dinamismo econômico de algumas metrópoles situadas em estados vizinhos, contribuíram para reforçar as forças centrífugas exercidas, principalmente, nessas mesmas regiões limítrofes [...]. (ALMEIDA, 2008, p. 37).

Aliado a isso, a capital do estado mais rico do Nordeste, sofre os impactos negativos da implantação de uma nova indústria, nas fábricas do Centro Industrial de Aratu (CIA), voltado para os segmentos de Química, Metal-mecânica, Fertilizantes, Produtos Alimentares, Produtos Cerâmicos, Bebidas e Plásticos Metalurgia (SUDIC, 2016) e do COPEC, com indústrias Químicas e Petroquímicas, e do fortalecimento do setor terciário, em praticamente todos os municípios que compõe a RMS. Almeida (2008) chama a atenção que o desenvolvimento da indústria baiana se deu em muito pelos investimentos feitos com base em políticas de “desconcentração industrial”, o que contribuiu para a criação de indústrias, que dependiam tanto dos capitais quanto dos mercados localizados no Centro-Sul e no exterior.

Em razão de manter estreitos laços com os grandes polos desenvolvidos do país, em especial com São Paulo, ocorre a instalação de grandes empresas nacionais e estrangeiras, que se modernizaram, atraídas que foram pela abertura da economia nacional durante o governo Fernando Collor de Melo, e continuada com as privatizações e desnacionalização de grandes empresas nacionais, nos oito anos da gestão de Fernando Henrique Cardoso. Ocorre ainda o início do processo de expansão das empresas locais que atuam em diversos segmentos e culminando no desenvolvimento e ampliação de Salvador para a área do turismo em escalas diversas. Essas mudanças apontam para que para a cidade se insira em um novo quadro e em novos dilemas que, no entendimento de Almeida (2008):

Tais mudanças colocam um duplo desafio para a Salvador do século XXI: para a capital da Bahia, como para toda metrópole contemporânea, as relações econômicas e culturais com outras grandes cidades tendem a se tornar mais importantes do que a preservação dos vínculos tradicionais que a ligam com seu próprio *hinterland*. A evidência mais material desse fato é a crescente importância do aeroporto (de vocação internacional) da cidade diante dos que eram seus portões de entrada tradicionais para carga e pessoas – o porto e o terminal rodoviário. Mas, por outro lado, a afirmação de Salvador como metrópole regional passa, antes de tudo, pela hegemonia sobre o seu próprio “interior”. Ainda que a posição de pólo da capital seja fortalecida pela inexistência de uma rede estadual de cidades de tamanho médio, a relativa perda de importância dos vínculos sociais e econômicos estabelecidos entre a capital e seu *hinterland* e as forças centrífugas exercidas por metrópoles vizinhas sobre as fronteiras baianas exigem um novo tipo de soldagem, que vá além daquela criada pelo êxodo rural, o seu comércio e o porto. É possível que a solução venha a estar na exportação intra-estadual de serviços superiores, vale dizer, serviços intensivos em conhecimento, em serviços sociais (saúde, educação superior) ou prestados a empresas. (ALMEIDA, 2008, p. 38).

A Salvador que existe hoje ganha uma nova dinâmica passando por intensas transformações, na questão da população se mantém sendo, até 2015, o terceiro município mais populoso do Brasil, com uma população estimada em 2.938.092 milhões de habitantes (IBGE, 2016a), e teria sido ultrapassada, em 2016 por Brasília, com uma população de 2.977.216 milhões de habitantes, segundo estimativas do (IBGE, 2016b), passando a ser a quarta mais populosa. No espaço físico, sofre significativas transformações no que tange ao “abandono” do centro antigo, a abertura das avenidas de vale e da Avenida Luiz Viana Filho, conhecida como Paralela, que será importante, e porque não dizer decisiva, para o aparecimento e desenvolvimento de novas centralidades, que por sua vez vão propiciar o desenvolvimento e implantação de um renovado *Central Business District* (CDB), diversificado, espaçoso e moderno. Entre essas áreas, se destacam a região do Shopping da Bahia (antigo Shopping Iguatemi), que abriga grandes empreendimentos de serviços como o Salvador Shopping, o Supermercado G. Barbosa e a Indiana Veículos, sede de grandes empresas como a Petrobras e outros empreendimentos hospitalares e imobiliários de grande relevância econômica que se instalaram ao longo ou próximos a Avenida Tancredo Neves. Também estão localizados nas proximidades equipamentos que, de alguma forma, atraem milhares de pessoas durante o ano, entre eles, a sede do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN BAHIA) e do Terminal Rodoviário de Salvador, que são estruturas grandiosas, como podem ser observadas nas Figuras 4 e 5.

Figura 4 – Sede do DETRAN BAHIA

Fonte: Bocaonews (2013).

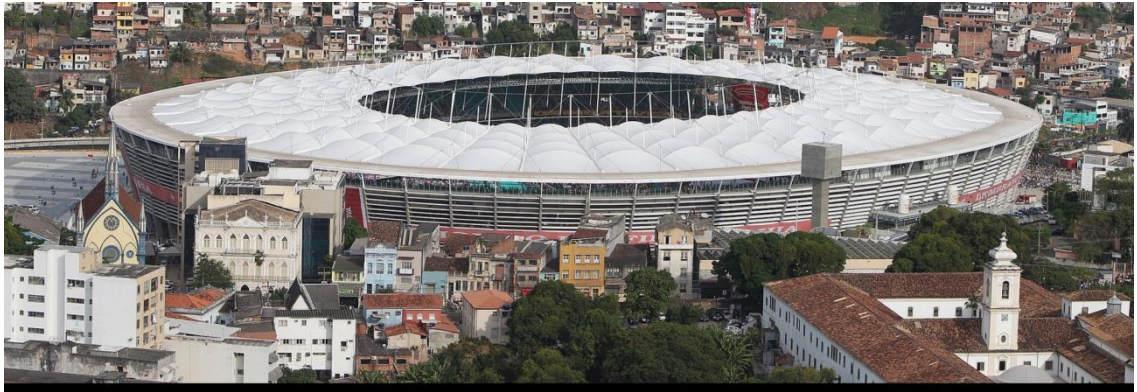
Figura 5 – Terminal Rodoviário de Salvador

Fonte: Sinart (2016).

A retomada do crescimento de Salvador, após a década de 1980, considerada a década perdida para a economia nacional, está também associada ao ciclo de crescimento econômico do Brasil que, a partir dos anos 2000, surge como uma nação capaz de abrigar grandes eventos mundiais de grande relevância, como a Copa do Mundo de Futebol realizada em 2014, que alcançou grandes investimentos na cidade. Ressalta-se, no entanto, que, das obras projetadas, apenas a Arena Fonte Nova foi concluída e entregue na sua totalidade, deixada como legado para os clubes de futebol e eventos festivos, administrada por uma Parceria Público Privada (PPP), mas construída com dinheiro público, em sua grande parte. A Arena, como podemos observar na Figura 5, se assemelha às construídas nos países desenvolvidos, a exemplo da Allianz Arena, construído na cidade de Munique para a Copa do Mundo na

Alemanha, do *Stade de France*, nos arredores de Paris, capital da França e construído para a Copa do Mundo de 1998.

Figura 6 – Arena Fonte Nova



Fonte: A Tarde (2015).

As obras de mobilidade ficaram no meio do caminho, uma vez que o Metrô (Figura 6), só teve parte do projeto original efetivado e as vias de acesso a ele e ao Porto de Salvador, até hoje, não tiveram suas obras finalizadas.

Figura 7 – Estação do Metrô Campo da Pólvora



Fonte: CCR Metrô Bahia (2016).

Se por um lado, Salvador torna-se dinâmico e atraente pelo surgimento e desenvolvimento de novas centralidades, não podem ser deixadas de lado as questões relacionadas aos espaços, denominadas por Santos (2013) como expressões tradicionais da centralidade urbana de Salvador, que são o Centro Tradicional (Comércio, Rua Chile, Rua Carlos Gomes e Avenida Sete de Setembro) e os subcentros da Calçada e Liberdade. Essas áreas mantiveram suas estruturas arquitetônicas antigas, mas foram atualizadas em suas formas e conteúdos, visando atender às exigências do mundo contemporâneo.

Diante das transformações espaciais pelas quais tem passado Salvador em contraponto à presença ainda forte de áreas tradicionais e da sentida ação do capital que a torna ainda muito desigual, Santos (2013) afirma que:

Como Salvador é marcada por uma intensa desigualdade entre as classes sociais, suas novas expressões da centralidade urbana reproduzem tal lógica e se materializam seja em áreas ocupadas pelas camadas mais altas da sociedade, seja em áreas ocupadas pelas camadas mais populares. (SANTOS 2013, p. 33).

Considerando a ótica que foi discutida e pensada por Santos e as pesquisas e levantamentos deste pesquisador, verificou-se que a modernidade que se faz presente nos novos nichos de desenvolvimento vive em descompasso com uma cidade repaginada e uma outra, quase que totalmente esquecida pelos poderes públicos e privados responsáveis pelos investimentos, que são as áreas periféricas da terceira maior cidade do país, como está representado na Figura 8, onde convivem lado a lado espaços divididos: de um lado, bairros ricos como a Pituba, Brotas, Barra e Iguatemi e, do outro, os bairros pobres como Nordeste de Amaralina, Buraco da Gia, Calabar, Saramandaia e tantos outros. (A TARDE, 2014).

Figura 8 – Contrastes urbanos de Salvador



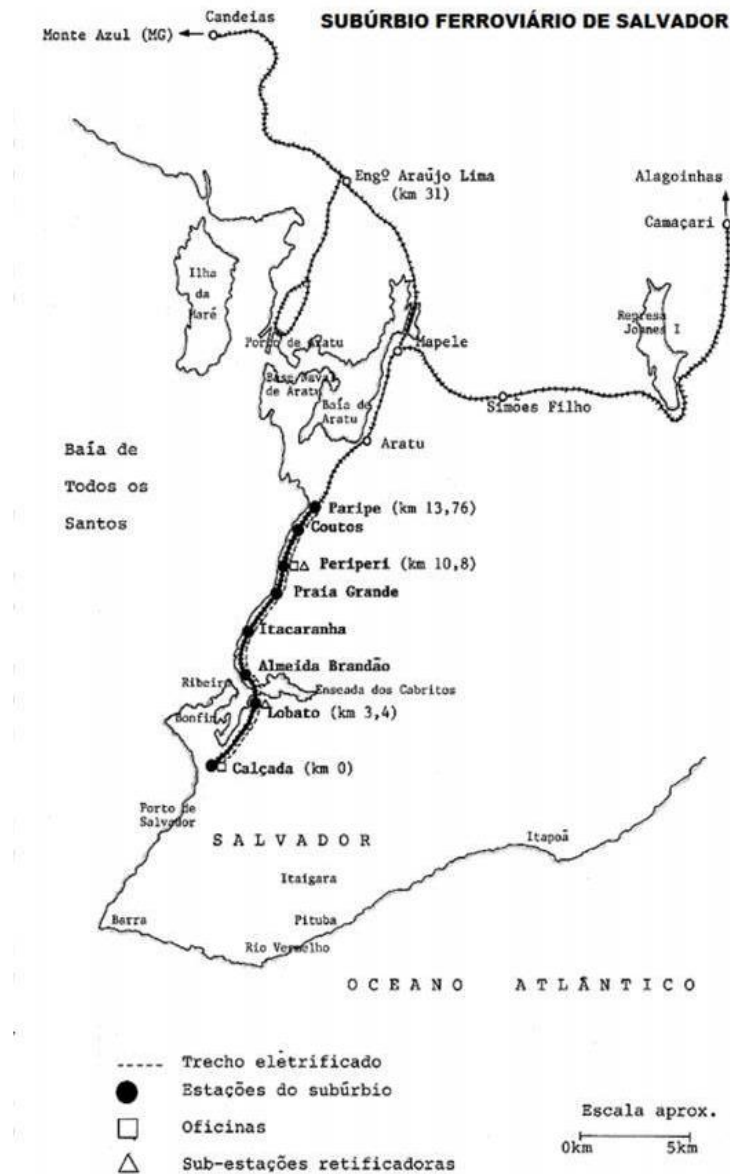
Fonte: A Tarde (2014).

4.2 O SUBÚRBIO FERROVIÁRIO

Para abordar as transformações ocorridas no Subúrbio Ferroviário, serão considerados os estudos de Fonseca e Silva (1992a) e Vasconcelos (2002).

Fonseca e Silva (1992a) analisam o Subúrbio Ferroviário (especificamente os bairros de Paripe e Periperi), discutindo o conceito de subúrbio, que deixa de ser considerado como uma área localizada fora da cidade. Subúrbio passa a ter um significado de segregação residencial, resultado da ação de agentes internos e externos, mas que não o exclui do contexto da cidade e da região, pelo contrário, mantém relações diretas com quadro urbano regional através de intensos mecanismos de interação, como pode ser observado na Figura 9.

Figura 9 – Mapa da cidade do Salvador e da via férrea Calçada-Paripe



Fonte: Fonseca e Silva (1992b, p. 4).

Para completar o estudo sobre o subúrbio de Salvador, Fonseca e Silva (1992a) demarcam quatro períodos históricos temporais, como fases de expansão da área, os quais serão expostos a seguir:

- i. período de expansão econômica da Bahia e Gênese dos bairros suburbanos (1850 a 1900)

No século XIX, a Bahia sente os efeitos da Revolução Industrial, seja através das inovações inseridas nas indústrias do estado, seja pela ação dos agentes externos, que se

refletem na infraestrutura, ou através das modernizações, que vão impactar diretamente na expansão do mercado de equipamentos industriais para outras regiões e na ação dos agentes internos (Empresário e Estado), que visam aumentar a produtividade e exportações. Entre as ações podemos destacar: a modernização da indústria açucareira (engenho a vapor), a construção de indústrias de beneficiamento do algodão e fumo, assim como em conjunto com capital externo, a melhora do Porto de Salvador e construção de Ferrovias, que penetraram o interior e facilitam o desenvolvimento de novas regiões produtivas, além da construção, na capital, da ferrovia Calçada-Paripe, que contribuiu para a expansão urbana de Salvador rumo ao subúrbio e favoreceu o surgimento dos bairros por eles estudados (Paripe e Periperi) e de outros como Brotas, Cidade Baixa, etc., na mesma medida em que fortalece o papel da concentração econômica exercida pela capital do estado.

A construção da ferrovia, a existência de oficinas e fábricas da Leste, juntamente com o crescimento econômico e demográfico da cidade e o alargamento dos quadros urbano e viário, possibilitam a instalação da indústria têxtil em Plataforma, pelo barateamento dos custos de produção.

- ii. período destacado pela crise econômica da economia baiana e pela evolução dos bairros de Paripe e Periperi (1900 a 1940)

Neste período, Salvador, sofre as consequências de eventos que ocorreram no século anterior, sendo assim, não consegue manter o mesmo ritmo do crescimento econômico e demográfico que tinha anteriormente em função da crise no setor agrícola, do dinamismo da região Sudoeste (principalmente São Paulo – café e indústria), das mudanças das correntes migratórias, como o fim da escravidão, que aconteceu em 1888, mais ainda não estará concluída nos anos de 1900, pois ainda era a base da agricultura, refletindo assim na economia dos estado e, por fim, o incremento da cultura do Cacau.

Apesar disso, a expansão urbana da cidade continua durante a segunda metade do século XIX, em limites próximos ao Dique do Tororó e no subúrbio, além de Plataforma, que já tinha um adensamento em função da Fábrica de Tecidos São Braz. Áreas como Lobato-Paripe-Periperi, passam a ser ocupadas, Periperi em função da oficina ferroviária instalada em 1920 e da abertura da Rua da Estação, que fez com a prefeitura intervisse no local; Paripe, em função de uma Fazenda que fabricava azeite de dendê e mais tarde, em 1928, pela construção da estação ferroviária e ponto de desembarque de gado.

Neste momento, os subdistritos de Plataforma-Paripe-Periperi torna-se uma área com funções industrial e residencial, enquanto que o centro da cidade era concentrado de serviços, administração, comércio e finanças e nos seus arredores era o local de moradia das elites locais, tornando o preço dos terrenos bastante valorizados, inacessível para as camadas mais pobres e expulsando-os para áreas suburbanas, onde havia solo mais barato e meios de transportes.

Nesse período, percebe-se que o deslocamento dos mais pobres para áreas afastadas do centro se configura em um processo de exclusão, o que Carlos (2007) denomina de uso diferenciado da cidade, dizendo que o espaço se constrói e se reproduz de forma desigual e contraditória. Assim, a desigualdade espacial é produto da desigualdade social, coincidindo com a expansão, inserção, modernização e ligação da economia baiana com outras regiões. Outro aspecto a ser destacado é que o subúrbio torna-se área residencial, apesar de ter funções industriais, já que o centro foi ocupado pelas elites. Por último, pode ser destacado que os bairros do subúrbio, mesmo tendo problemas no que toca à deficiência na infraestrutura, nas condições de habitabilidade e na falta de serviços básicos, passaram a ter papel importante na cidade do Salvador, em que reproduz as relações sociais de produção desiguais.

Existe uma discussão muito intensa aqui no Brasil sobre a existência ou não de segregação socioespacial. No pensamento de vários autores brasileiros que abordam a questão, a exemplo de Ermínia Maricato (1985), Milton Santos (1988), Roberto Lobato Corrêa (2004 [1989]), Carlos (2013), tal situação existe. Já Vasconcelos, Corrêa e Pintaudi (2013) consideram que o termo mais adequado para explicar a realidade brasileira é exclusão, pois, ao contrário do que acontece em outros países, não existe confinamento e sim a expulsão para outros espaços.

- iii. período do início e desenvolvimento da industrialização na Bahia e do forte crescimento demográfico e espacial de Paripe e Periperi (1940 a 1970)

Com a estagnação da cultura do Cacau e a necessidade de diversificar a produção, outras culturas são estimuladas como a mamona e o sisal e outros produtos que se expandiram para outras regiões do estado, mesmo assim, Salvador continua a ser muito forte por concentrar grande parte das transações financeiras, comerciais e administrativas. Administrativamente, o centro da cidade continua gerindo o território, mas nos arredores são instaladas indústrias, a exemplo da Península de Itapagipe, que passa a ter nova dinâmica em seu aspecto urbano e social.

As mudanças político-econômicas vão impactar diretamente na espacialização da cidade, de tal modo que o rápido crescimento vai se refletir na função das áreas centrais, que deixam de ser residenciais para abrigar atividades administrativas, ligadas ao comércio e aos bancos, além da prestação de serviços, fazendo com que os moradores da elite se desloquem para bairros tais como a Vitória, a Barra e a Graça, assim como para faixas que hoje se denominam Orla Atlântica (Pituba, Amaralina, entre outros), entre os anos de 1920 e 1940.

Outro fator destacado pelos autores é que nesse período a União faz investimentos que vão de alguma forma atingir o espaço nacional, mais especificamente a região Sudeste, inclusive com a abertura das rodovias. A Bahia, que até então tinha uma indústria baseada em pequenas indústrias, introduz propostas que vão contribuir para a industrialização regional, entre elas a descoberta do petróleo e da implantação da Refinaria Landulfo Alves, nos anos de 1949-1950, a criação do Banco do Nordeste do Brasil, em 1952, a Hidroelétrica de Paulo Afonso, em 1954, a fundação da Comissão de Planejamento Econômico – CPE, em 1955, e a criação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), em 1959. A instalação das indústrias ao redor da capital, assim como desses outros movimentadores da economia baiana, e principalmente da criação do Centro Industrial de Aratu – CIA, no final da década de 60 e início da década de 70, e do Polo Petroquímico de Camaçari, inaugurado em 1978, vai tornar o estado amadurecido neste setor, diversificado na agricultura, e produtor de bens intermediários.

No que tange aos subdistritos de Periperi e Paripe, o primeiro passa a ter um considerável crescimento demográfico, desde a década de 1940, acompanhando o crescimento da cidade, evoluindo de 2.251 habitantes em 1940, para 25.528 em 1970, inclusive com a construção de 700 novas casas, que equivale a 65% acima das existentes. Paripe também teve um incremento populacional, saindo de 1.737 em 1940 para 23.651 em 1970, percebe-se que esse adensamento se deu em função da chegada de imigrantes, da instalação de serviços, industriais, de oficinas da Leste, mas não podemos esquecer que a utilização e uso do solo, fez que houvesse esses deslocamentos em função do aumento nos preços nas áreas centrais da cidade e que estas áreas são desprovidas de infraestrutura básicas.

- iv. período caracterizado pela solidificação do processo industrial e pela evolução recente dos bairros de Paripe e Periperi (1970 até 1992).

Nesta etapa do processo de análise do crescimento e ocupação dos bairros de Periperi e Paripe, a construção da Avenida Afrânio Peixoto, mais conhecida como Avenida Suburbana

não se pode deixar de destacar a construção de uma ligação com a BR 324, por meio de uma via estadual, a BA 528, e que esses acessos possibilitaram a construção, a partir da década de 1970, via órgãos estatais como a URBIS (Habitação e Urbanização na Bahia S.A.) e o INOCOOP (Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais), de vários conjuntos habitacionais, o que contribuiu para o adensamento demográfico da região, de modo que tanto a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, quanto as Empresas de Transportes Viários Urbanos aumentassem o número de viagens ligando esta área a outras áreas de cidade.

A discussão sobre o Subúrbio Ferroviário, desenvolvido a partir de Fonseca e Silva (1992a), serão complementadas com as informações registradas por Vasconcelos (2002) de que, ao longo de mais de 400 séculos, desde século XVI, já se tem conhecimento da área e da existência de ocupantes e diversos empreendimentos, como serão destacados, com base na periodização estabelecida pelo autor:

- i. Entre 1545-1650, Vasconcelos (2002) refere-se à existência de aldeias em São João e Paripe (1566), assim como a presença dos Jesuítas em Plataforma e Escada (1583), a existência da Fazenda Carvalhal (São Brás, 1587), dos Engenhos de Açúcar São Brás, Torres, Paripe (1585/1587), entre outros, e das Freguesias de Paripe e Pirajá (1608).
- ii. No período compreendido entre 1650-1763, refere-se à Itacaranha, Escada, Praia Grande e São Braz como integrantes da Freguesia de Pirajá, juntamente com as capelas existentes nas três últimas localidades, além da Freguesia de Paripe, que era responsável por São Tomé, Inema e Aratu.
- iii. Estendendo para um período mais longo, de 1763 a 1889, Vasconcelos (2002) relata a existência do Engenho São João, visitado por D. João VI, do Engenho São Braz, da freguesia de Paripe, de combates no bairro de Pirajá, relativos à luta pela independência da Bahia e libertação total do Brasil do domínio de português (1823). Em 1860, cita a construção da ligação Jequitaiá-Aratu (Ferrovia), da existência de depósito de escravos e engenhos em Plataforma (1852), assim como a Fábrica de Sabão Itacaranha (1872) e a fábrica de Tecido São Braz (1875).
- iv. O período que compreende os anos de 1899-1999 foi detalhado levando-se em consideração alguns elementos relacionados com a história recente do Subúrbio Ferroviário de Salvador, como a fábrica de Calçados em Plataforma (1893) e a de Cerâmica em Escada. Pelos registros feitos por Vasconcelos (2002), em Plataforma havia 6.859 habitantes (1940), em 1941 aconteceu a abertura da estação ferroviária em Itacaranha, que demonstra essa necessidade, pelo fluxo de pessoas ocupando o local, uma vez que foi aberto o Loteamento Jardim Itacaranha, com 800 lotes, considerado

um grande empreendimento para os padrões da época, o que impactou no bairro, no que se relaciona ao adensamento e transformações ocorridas no espaço.

As discussões levantadas pelos autores demonstram que o Subúrbio Ferroviário tem um passado dinâmico, rico, que vem sendo ocupado ao longo de mais de 400 anos por uma diversidade de grupos étnicos e por empreendimentos variados, que só através dos estudos desenvolvidos, se revelam como um verdadeiro mosaico.

4.2.1 A estrada de ferro Bahia and San Francisco Railway e a abertura da Avenida Afrânio Peixoto

Como sabemos, o espaço urbano está em constantes transformações, seja em suas dimensões, que podem aumentar ou serem diminuídas, seja na escala de infraestrutura, onde as mesmas podem ser observadas através do processo de ocupação de novas áreas ou da implementação das políticas públicas, pelos agentes produtores desse espaço. Sendo assim, a partir da década de 1940/1950, Salvador sofreu transformações, como resultado da descoberta e exploração do petróleo e, principalmente, da implantação de algumas políticas públicas voltadas para setores de transportes, indústrias, saneamento básico e habitação, sendo estes alguns dos responsáveis para a sua expansão em outras direções.

Dentro ainda de um contexto histórico anterior, Mattoso (1992) discute sobre a ocupação da cidade do Salvador afirmando que esta sempre esteve marcada pela história geológica e que o seu sítio urbano se desenvolveu em áreas que apresentam elevações em relação ao terreno ao seu redor, denominadas de *horst*, no caso da cidade do Salvador, ele é do tipo cristalino, outro aspecto destacado é o fato de ter suas delimitações a leste pelo oceano Atlântico e a oeste pela Baía de Todos os Santos.

Os aspectos físicos, inicialmente, foram responsáveis pela conformação da cidade de modo que a falha geológica de Salvador teve uma influência na forma de ocupação e desenvolvimento da *urbe*, dividindo-a em Cidade Alta e Cidade Baixa, esta última engloba a península de Itapagipe e as áreas do subúrbio. Mesmo considerando os aspectos físicos, as primeiras transformações passadas pela Cidade do Salvador são resultados das políticas aplicadas ao longo da história.

Entre essas políticas, podem-se destacar duas que impactaram diretamente no subúrbio de Salvador, a primeira, a abertura da Estrada de Ferro Bahia and San Francisco Railway, que segundo Castore (2013), foi concedida via Decreto 1.299 de 19 de dezembro de 1853, a Joaquim Francisco Alves Muniz Barreto, e posteriormente transferida pelo Decreto nº 1.615

datado de 9 de junho de 1855 para a Companhia Bahia and San Francisco Railwai sediada em Londres, onde permanece até 1911, quando passa a ser denominada Companhia Leste Brasileiro e administrada por uma empresa da França. Em 1957, no mês de junho, passa a ser administrada pelo governo do Brasil, mudando o nome para Viação Férrea Leste Brasileiro e no dia 1º de janeiro de 1988 é desvinculada da RFFSA, administrada e operada pela Companhia Brasileira Trens Urbanos - CBTU.

Pelo previsto no projeto, a ferrovia ligaria a capital da Bahia até a cidade de Juazeiro, distante mais ou menos a 500 quilômetros de Salvador e previa transportar os produtos agrícolas do sertão. A construção sofreu um atraso de sete anos para abertura do primeiro trecho e a conclusão de outros seis trechos da estrada prevista em contrato entre a Companhia Inglesa e a empreiteira até a cidade de Alagoinhas, distante 123 quilômetros de Salvador, aconteceu no dia 13 de fevereiro de 1863. O restante até Juazeiro foi concluída em 1896. (CASTORE, 2013).

A abertura da estrada de ferro foi assim descrito por Castore (2013):

O traçado da estrada, projetado por Vignoles, começava na Estação Bahia-Calçada, na Jequitaiá; daí prosseguia margeando a Enseada dos Tainheiros e depois, através do Viaduto de Itapagipe, chegava à estação de Plataforma, situada a uma distância de 4 milhas da Calçada, em cerca de 20 minutos; seguia margeando a Bahia de Todos os Santos, parando nas estações de Periperi e Olaria, até alcançar o antigo Engenho de Aratu, depois de quase 50 minutos de viagem. (CASTORE, 2013, p. 143).

Não foi descrito pela autora, mas vale destacar que, após a estação de Plataforma, está situada a Estação de Itacaranha, representada na Figura 10.

Figura 10 – Estação Ferroviária de Itacaranhã

Fonte: Acervo pessoal do autor (2016).

Inicialmente, a Estrada de Ferro Bahia and San Francisco Railway, depois Companhia Bahia and San Francisco Railwai, passa a pertencer à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), uma sociedade de economia mista integrante da Administração Indireta do Governo Federal, vinculada funcionalmente ao Ministério dos Transportes, até ser dissolvida pelo no Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999, alterado pelo Decreto nº 4.109, de 30 de janeiro de 2002, pelo Decreto nº 4.839, de 12 de setembro de 2003, e pelo Decreto nº 5.103, de 11 de junho de 2004. Como consta no processo de liquidação, a responsabilidade em operar a via ficou a cargo das seguintes empresas: Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN, Ferrovia Centro Atlântica – FCA, MRS Logística S.A, Ferrovia Bandeirantes – Ferrobán, Ferrovia Novoeste S. A., América Latina e Logística – ALL, Ferrovia Teresa Cristina S.A., competindo à RFFSA a fiscalização dos ativos arrendados. Como medida para completar o processo de privatização, a extinção total da Leste Brasileira, ocorreu mediante a Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, estabelecida pelo Decreto Nº 6.018 de 22/01/2007 e sancionado pela Lei Nº 11.483, segundo informações da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA, 2016).

4.2.2 A Avenida Afrânio Peixoto

Considerada a segunda mais importante intervenção no subúrbio, após a via férrea, a abertura da Avenida Afrânio Peixoto é resultado da expansão urbana que aconteceu na cidade na segunda metade do século XX. Não se pode associar de forma direta a abertura da avenida

à criação de uma entidade denominada de Escritório do Planejamento Urbanístico da Cidade do Salvador (EPUCS), também conhecido como o Plano Mário Leal Ferreira, em homenagem ao seu coordenador.

A criação do escritório foi, em verdade, a primeira experiência de planejamento urbano em Salvador, que aconteceu nos anos de 1940. Esse plano resulta da ação conjunta dos governos Estadual e Municipal que formaram a Comissão Organizadora do Plano da Cidade e para participarem da Semana de Urbanismo em 1935, que, na ocasião, levantou os principais problemas existentes na cidade do Salvador. Foram tratadas, no período do evento, basicamente, questões relativas às suas condições sanitárias: elevada incidência de tuberculose, associada à insalubridade das habitações, falta de saneamento, estreiteza das ruas e consequentes dificuldades de transporte, deterioração do patrimônio histórico e artístico e pouco aproveitamento dos recursos naturais.

Uma dos grandes problemas em relação ao início dos trabalhos do EPUCS, que abrange o Plano da Cidade, foi que, desde as primeiras discussões, passando pelos levantamentos até a sua efetiva implementação, passaram-se oito anos, tornando-se uma realidade só no ano de 1943, mesmo período em que a entidade privada, sob coordenação de Mário Leal Ferreira, concorre a um processo de licitação pública, ainda assim, de forma indireta, via uma proposta do escritório carioca, onde estava presente o urbanista Agache (coordenador do Plano de urbanização do Rio de Janeiro).

O plano do EPUCS era extremamente ambicioso, detalhado e minucioso, sofrendo influências do movimento da cidade-jardim, que dava ênfase aos aspectos físicos do uso e ocupação do solo, assim como também considerou fatores econômicos e sociais. Outro aspecto relevante do Plano foi a elaboração de uma pesquisa de campo (amostragem), extensivo a todo o município de Salvador.

Como resultado do EPUCS e da necessidade de atender a essa nova dinâmica, Dórea (2006) afirma que, na segunda metade do século XX, anos 60/70, o explosivo crescimento de Salvador impôs a abertura das avenidas de vale, entre elas, a Avenida Afrânio Peixoto, popularmente conhecida como Avenida Suburbana, inaugurada no dia 07/11/1970, pelo Governador Luiz Viana Filho, conforme noticiado no *Jornal da Bahia* na sua edição de 08/09/11 de 1970. A abertura da avenida contribuiu para que houvesse um aumento no fluxo e na fixação de pessoas ao longo da Afrânio Peixoto.

Podemos dizer que tanto a abertura da estrada de ferro Calçada-Paripe, ainda no século XIX, quanto a abertura da Avenida Afrânio Peixoto foram marcos importantes para um dos espaços mais bonitos e também “esquecido” da cidade do Salvador, que é o Subúrbio

Ferroviário. A primeira, por ter sido o marco inicial de sua ocupação, inicialmente pelos funcionários da antiga Leste Brasileira e posteriormente por trabalhadores ligados à indústria têxtil, instalada no final do século XIX, no bairro de Plataforma, sendo por mais de um século o meio de transporte oficial mais utilizado pelos moradores. A segunda, por ter sido responsável pelas facilidades de acesso das pessoas por meio de transporte rodoviário a esta área da cidade, proporcionando a abertura de novos bairros e conjuntos habitacionais, para atender aos trabalhadores empregados das empresas instaladas no Centro Industrial de Aratu (CIA), no final da década de 1960.

4.3 O BAIRRO DE ITACARANHA

A palavra Itacaranha é de origem indígena (Tupi), sendo que Ita significa pedra e Ranha – peixe, ou seja, pedra que tem peixe. A localidade, denominada Itacaranha teve como primeiros habitantes os índios Tupinambás, em uma aldeia que foram expulsos ou exterminados de suas terras pelos colonizadores portugueses (PARAÍSO, 1990), depois foi ocupado pelos jesuítas entre 1545 e 1650 (VASCONCELOS, 2002). No ano de 1941, é inaugurada a estação ferroviária no bairro e, na década de 1950, são implantados dois loteamentos em Itacaranha (CASTAGNO, 1990), sendo um deles o loteamento denominado de Jardim Itacaranha, em 1954, com 800 lotes.

Esse espaço pode ser entendido como bairro, a partir do pensamento de Souza (1989), dentro da perspectiva contemporânea, que vai muito além da delimitação física, uma vez que suas fronteiras com outros locais, a exemplo dos bairros de Plataforma, Escada, Alto da Terezinha e Ilha Amarela, são fluidas, além disso, são também consideradas as vivências e a subjetividade dos seus moradores.

O bairro de Itacaranha está localizado no Subúrbio Ferroviário de Salvador, habitado atualmente por 16.088 habitantes (IBGE, 2010), com renda salarial média em torno de dois salários mínimos, conforme informações de Santos et al. (2010), e já teve um passado bucólico, quando era formado apenas por lugarejos, comunidades tradicionais de pescadores e veranistas que aproveitavam para pescar e admirar a beleza das praias, e enseadas banhadas pelas águas calmas da Baía de Todos os Santos. Jorge Francisco Mota (apud SANTOS et al. 2010), presidente da Associação de moradores de Itacaranha, relata que:

[...] até hoje existem ali as casas de veraneio antigas, depredadas pelo tempo. Há quarenta anos, “aqui tinha muito mato, onde viviam diferentes animais,

existiam raposas, cobras, macaquinhos... o único transporte era o trem, havia poucas casas, podíamos contar as casas do bairro”. (SANTOS et al., 2010, p. 402).

O surgimento e adensamento populacional de Itacaranha estão estreitamente ligados à abertura da Estrada de Ferro, ou seja, a linha de trem, da antiga Estrada de Ferro Bahia and San Francisco Railway, inaugurada no ano de 1860, que contribuiu para que as pessoas conhecessem melhor essa parte da cidade de Salvador que, nesse período, se constituía em um ponto estratégico para os fluxos de saída e chegada de mercadorias. Outro marco importante para o local foi a instalação da Fábrica de Tecidos São Braz, em Plataforma no ano de 1875, que atraiu, entre o fim do século 19 e início do século 20, vários trabalhadores. Vale ressaltar que, mesmo quando a fábrica de Tecido São Braz entra em crise e em vias de ser fechada na década de 1950, em Itacaranha surgem os primeiros loteamentos de que se tem conhecimento, conforme é registrado por Castagno (1990):

Enquanto o Núcleo [Plataforma] atravessava um período de estagnação e declínio, começavam a surgir nas áreas circunvizinhas, algumas iniciativas de parcelamento de glebas promovidas pelo capital fundiário. Foram implantados dois loteamentos em Itacaranha, na década de 50, totalizando quase mil lotes, hoje em ambos totalmente ocupados. Iniciativas semelhantes ocorreram em todo Subúrbio refletindo o impacto da instalação da Petrobrás e do próprio crescimento demográfico sobre a ocupação do espaço destinado às classes populares, nas décadas de 50/60. (CASTAGNO, 1990, p. 22).

Após a abertura da Avenida Afrânio Peixoto, no ano de 1970, houve um incremento populacional, um aumento significativo das ocupações informais, que somado ao “esquecimento” por parte dos órgãos estatais competentes, deixou que a sua formação acontecesse pelas estratégias de sobrevivência dos moradores. Dessa forma, pode-se supor que as mudanças socioespaciais se intensificaram a partir dos anos 1970, junto com aquelas que aconteceram na cidade do Salvador e que serão discutidas no decorrer do próximo capítulo.

5 ASPECTOS SOCIOESPACIAIS DO BAIRRO DE ITACARANHA

Este capítulo apresenta as questões socioespaciais do bairro de Itacaranha, relacionando-as com a abertura da Avenida Afrânio Peixoto, expondo a atual realidade do bairro, evidenciando algumas intervenções e apontando possibilidades de transformações no espaço no futuro.

Além disso, expõe os dados da pesquisa *in loco*, a qual permitiu ao pesquisador conversar diretamente com os moradores, aplicar questionários a moradores e aplicar grupo focal a estudantes.

5.1 AS TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS DO BAIRRO DE ITACARANHA, A PARTIR DA ABERTURA DA AVENIDA AFRÂNIO PEIXOTO

A abertura da Avenida Afrânio Peixoto, no dia 07 de novembro de 1970, pelo então Governador Luiz Viana Filho, foi um demarcador das significativas mudanças e profundas transformações socioespaciais que se processaram em toda região do subúrbio e no bairro de Itacaranha. Além da abertura da principal avenida de ligação entre o bairro e as áreas centrais da cidade, é construída uma via estadual que liga o subúrbio à BR 324, a BA 528. A partir de então, já se observa que os impactos aconteceram de modo a transformar o espaço e mais diretamente os bairros que dele fazem parte.

Complementando as informações sobre mudanças no bairro na visão dos moradores mais antigos que vivenciaram o processo de perto, cita-se a fala de um depoente, Sílvio Ribeiro, que ajuda a compreender como a natureza se transformou:

Em Itacaranha, percebi a pressão sobre a floresta das fazendas, as quais passaram a ser loteadas para moradia e/ou ocupadas indevidamente, como é o caso do espaço próximo de onde ainda até hoje moro. A documentação para muitas dessas residências são inexistentes [...].

Tendo por base a afirmação deste morador antigo do bairro, é possível recorreremos a Santos (1990) que, ao abordar a transformação do espaço, denomina de primeira natureza aquilo que seria intocado pelo homem, não sofrendo assim alterações. O que, de antemão, não seria o caso específico de Itacaranha dentro de um contexto geral, já que havia moradores ocupando e transformando este espaço. No entanto, do ponto de vista desses moradores, havia o predomínio da natureza, haja vista que não entendiam a lógica capitalista de transformação

do espaço para atender aos interesses do capital que, naquele momento, se materializava no bairro e em suas vidas.

Já a segunda natureza, ainda na perspectiva de Santos (1990), seria o espaço alterado pelos homens, o que, no caso do bairro de Itacaranha, o tornaria ainda mais artificializado em razão de o local ter sido alterado em pouco tempo, diferente da estrada de Ferro que foi aberta em 1860 e que demorou bastante para que os reflexos desta ferrovia se materializassem, enquanto que, desde a abertura de uma grande via como a Avenida Afrânio Peixoto, em 1970, em pouco tempo, se percebia as alterações no bairro de Itacaranha.

No que toca às mudanças ocorridas no espaço, antes da abertura da Avenida Afrânio Peixoto, a preservação do ambiente pouco modificado era motivo de contemplação e orgulho dos moradores. Segundo suas informações, após as intervenções, algumas mudanças significativas se instalaram ali, como resultado da chegada do progresso, através das ocupações irregulares e da ação de entes públicos. Eles reconhecem que algumas melhoras, a exemplo da coleta de resíduos sólidos, da instalação do abastecimento de água, da drenagem das águas pluviais e da drenagem urbana, foram importantes, contudo, chamam atenção para a irracionalidade imediata do homem, que é tão forte, chegando a ponto de eliminar suas próprias fontes de sobrevivência e alterar o cotidiano e o ritmo de vida dos moradores, destruindo a fauna e a flora local, de maneira indiscriminada, além de comercializar ou consumir os passarinhos e destruir seus ninhos, impedindo assim a preservação ambiental.

Percebe-se, nos depoimentos, que as mudanças acontecidas no bairro vão desde as áreas próximas aos locais mais antigos de ocupação e povoamento localizados próximos à linha férrea e ao mar, indo das partes mais baixas até as mais altas, sendo que estas últimas tinham ocupações menos densas, antes mesmo da abertura da Avenida Afrânio Peixoto, mas agora a situação mudou, estas são áreas bastante adensadas. As partes mais elevadas passam a sofrer processo de degradação intensa após a abertura dessa avenida, de modo que importantes elementos naturais como as nascentes de rios, a extinta Lagoa Dourada, as áreas de amortecimento e o habitat de animais silvestres, como cobras, foram rapidamente transformados e deteriorados, alterando assim a dinâmica natural e, de alguma forma, de todo o bairro.

As transformações pelas quais passou o bairro de Itacaranha podem ser dimensionadas não só pelas interferências no espaço, mas também pelas mudanças no modo de vida dos moradores. Assim, percebe-se nos relatos que ali mesmo era realizada a produção e comercialização de alimentos, assim como era fácil identificar os proprietários e quais os estabelecimentos comerciais, como também aqueles moradores que, em razão da deficiência

de atendimento e dificuldade de acesso a postos de saúde, de alguma forma prestavam assistência aos doentes e às mulheres grávidas.

Um fato que chama bastante atenção nas pesquisas, relatos e depoimentos é a existência de produtos naturais retirados da terra e do mar, demonstrando assim, que, mesmo que na década de 1970 os produtos industrializados já se fizessem presentes no cotidiano de uma grande cidade brasileira como Salvador, a exemplo de pães e enlatados, a maioria se alimentava de raízes, frutas variadas, verduras e frutos do mar e que isso aparentemente os proporcionava boas condições de vida e saúde apesar das dificuldades de viverem no bairro ainda em construção.

Os moradores relataram que a alimentação era de subsistência (atividades que utilizam métodos tradicionais de cultivo desenvolvidos em pequenas propriedades, realizados por famílias ou por comunidades rurais para garantir a subsistência da família e da comunidade a que pertence) e com base em alimentos orgânicos produzidos pelos moradores que tinham legado do interior da Bahia, e a incidência de pessoas doentes era pouca, pois grande parte de suas proteínas eram provenientes da pesca, sendo poucos aqueles que apresentavam doenças crônicas, tais como hipertensão e diabetes.

Dissertando ainda sobre as mudanças sofridas por Itacaranha, pós-abertura da Avenida Afrânio Peixoto e ao longo da década de 1970, tendo como base relatos de moradores da área, aqui especificamente do morador Sílvio Ribeiro, não podem ser esquecidos detalhes de um cotidiano simples que eram reproduzidos nas relações entre os moradores através das brincadeiras e dos laços fraternos:

As regras de convívio estavam ligadas ao respeito e às amizades que desfrutávamos em muitas brincadeiras no decorrer do dia, principalmente nas noites de lua cheia: brincadeiras de se esconder na floresta e de procurar por aqueles que perdiam no par ou ímpar, na caça aos vagalumes e/ou pesca no mar e no baba. Havia também as brincadeiras que aconteciam a depender da ocasião: fura pé, no inverno; confecção de balão, no São João; jogar bolinha gude e soltar arraia, no verão; e confeccionar carros de lata, reaproveitando o resíduo sólido.

Ainda sobre as análises iniciais a respeito das transformações acontecidas no bairro de Itacaranha, tendo como parâmetros os processos sociais, econômicos e a ação do homem intervindo no espaço, um conceito base da Geografia, o de Espaço Geográfico, pode ajudar no melhor entendimento dessa dinâmica que, segundo Santos (1999), forma um conjunto indissociável de sistema de objetos e sistema de ações, construído a partir da relação histórica

entre a sociedade e a natureza, sendo assim, sempre dinâmico e estando em constante transformação.

Agora, partimos para a análise do bairro de Itacaranha tendo por base informações extraídas do Diário Oficial da Prefeitura Municipal do Salvador, em documento da Fábrica de Equipamentos Comunitários (FAEC) de 1987, cujo título é *Urbanização Integrada no Subúrbio Ferroviário (Bariri e Itacaranha)*. No documento da Prefeitura Municipal do Salvador, o bairro é identificado na Unidade Espacial C – 17, de acordo com o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador (PDDU) vigente na época, o do ano de 1985. Os limites apontados para o bairro são: ao norte, os bairros de Escada e Alto de Santa Terezinha; ao sul, o Mabaço, o Bariri. Também fazem fronteira com Itacaranha dois conjuntos, o Senhor do Bonfim e o Parque Ilha Amarela, que, no entanto, pertencem ao Bairro de Plataforma; a leste, os bairros de Ilha Amarela e Rio Sena, e a oeste, a Ferrovia da Rede Ferroviária, inaugurada nos anos 60, do século XIX.

A ocupação e o sítio sobre o qual está assentado o bairro podem ser explicados pelas seguintes condições: o solo é acidentado, composto por uma sequência de morros, pequenos platôs e encostas relativamente ocupadas, como resultado de uma realidade, na qual a ocupação ocorreu de forma desordenada, apesar da existência de alguns loteamentos programados já na década de 50, conforme Castagno (1990).

Em continuidade às ações previstas no documento da Prefeitura de Salvador, que visava desenvolver a urbanização no local, são colocadas as condições em que vivem milhares de moradores da área:

[...] a ocupação habitacional ocorrida nestas áreas (Bariri e Itacaranha), de forma desordenada, envolve milhares de pessoas e dá lugar a uma infraestrutura “coletiva” rudimentar em forma de sistema viário precário, saneamento básico e infraestrutura inexistente bem como ausência de equipamentos básicos. (SALVADOR, 1987, p. 5).

Aqui, será colocada em pauta a divisão por áreas deste bairro que envolve milhares de pessoas que vivem em condições precárias, como colocado anteriormente, tendo como referência base a principal via de acesso, a Avenida Afrânio Peixoto, do sentido Calçada para o bairro de Paripe. Diríamos, assim, que Calçada e Paripe são extremos importantes, já que o primeiro é o início da via, e o último, o seu final.

Do lado direito da Avenida Afrânio Peixoto, chamado aqui de porção Leste, no sentido Paripe, as principais ruas de acesso são a São Félix e a Paraguaçu, que, conforme consta no Projeto proposto pela Prefeitura Municipal de Salvador, via Fábrica de

Equipamentos Comunitários (FAEC) de 1987, são asfaltadas e têm o seu estado de conservação comprometido. A Rua Paraguaçu tem ligação direta com a Av. Maravilha. Estas, com grande parte de sua extensão asfaltada, são as principais vias de acesso para o transporte coletivo no sentido a bairros próximos. Nestas ruas, elementos da natureza, tal como um riacho, ainda se fazem presentes, como consta nos escritos do documento que trata da urbanização do Subúrbio Ferroviário, em específico em áreas próximas entre si, os bairros de Bariri e Itacaranha:

Esta [Rua Paraguaçu] liga-se à Av. Maravilha, uma via asfaltada (em grande trecho) que penetra bairro adentro no sentido Alto da Terezinha, sempre próxima a um riacho. Pela Rua Paraguaçu e Av. Maravilha é que circula o transporte coletivo para o interior do bairro, e, partindo deles, existe um sistema de vias de penetração local (de serviço ou pedestre) quase todas sem pavimentação e em estado bastante precário. (SALVADOR, 1987, p. 6).

Do lado oposto à Avenida Afrânio Peixoto, o lado esquerdo no sentido Paripe, aqui denominada de porção Oeste, que tem como parâmetro a parte alta da via, na verdade uma encosta que segue em direção à ferrovia, está a praia do bairro, bastante frequentada e denominada pelos moradores de “Praia do Oi”. Esta praia segue ainda em direção à Baía de Todos os Santos, numa extensa faixa de areia que se estende, no sentido centro, até o bairro de Plataforma e, no sentido Paripe, até a o bairro de Escada. O acesso a esta parte do bairro pode ser feito por várias ruas, sendo a principal delas a Rua da Palestina, dotada de pavimentação asfáltica, conforme informação da Prefeitura Municipal de Salvador (SALVADOR, 1987).

Dentro dessas porções do bairro de Itacaranha, com uma população estimada em 16.088 habitantes, conforme IBGE (2010), fica evidenciado que existem questões a serem investigadas, por isso, foi estabelecido um escalonamento e distribuição espacial do bairro, levando-se em conta o processo de ocupação, a distribuição de serviços públicos e privados, as condições das habitações e da infraestrutura, a diversificação e a expansão do comércio, que passa a se fixar no bairro e ganha destaque e visibilidade, não só pelos empregos gerados, mas também em função de atrair pessoas, que desenvolvem suas atividades profissionais no comércio e nas escolas públicas municipais e estaduais, não somente oriundas do seu entorno, mas também de outros locais distantes da área onde está localizado Itacaranha, a exemplo Paripe, Brotas, Ribeira, Barra, entre outros.

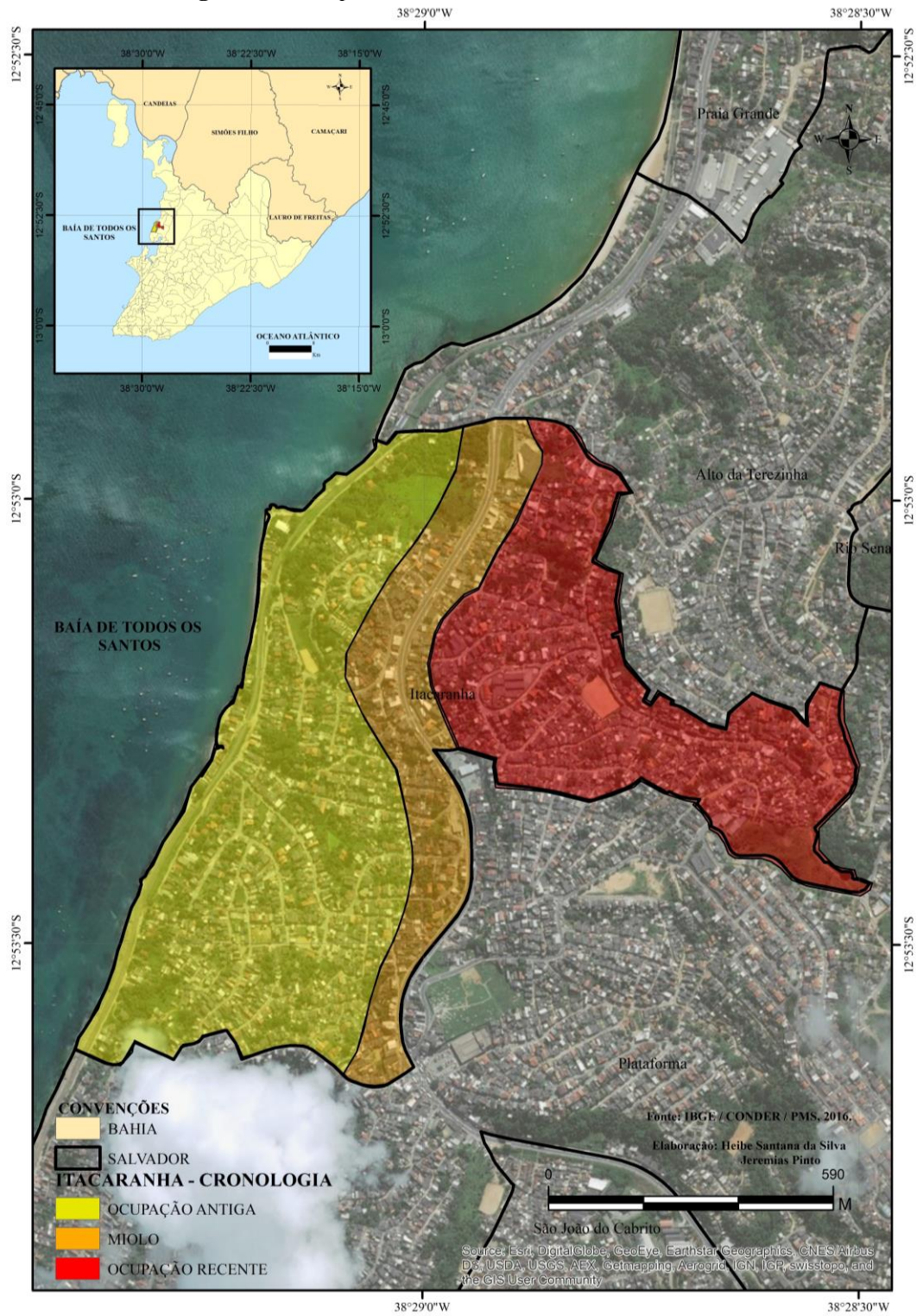
5.2 EXPLORANDO OS DADOS RELATIVOS À REALIDADE CONCRETA

Este tópico objetiva explorar as informações levantadas a partir da pesquisa de campo, que foi dividida em três etapas (visita ao bairro para coleta de dados e para registro fotográfico, aplicação de questionário e aplicação de grupo focal), com vistas a apresentar a descrição da realidade atual do bairro de Itacaranha.

5.2.1 Descrição dos setores

Para um melhor entendimento e compreensão do espaço estudado, este pesquisador, por convenção, seccionou o bairro de Itacaranha em três áreas denominadas de Setor 1 (histórico/antigo), que é composta pela parte primeiramente ocupada, mais antiga, próxima à linha férrea e margeando a praia; o Setor 2 (miolo) que margeia a Avenida Afrânio Peixoto; e o Setor 3 (lagoa), parte alta à direita da avenida, sentido Paripe. Essa divisão pode ser melhor compreendida na Figura 11.

Figura 11 – Mapa com a divisão seccional de Itacaranhã

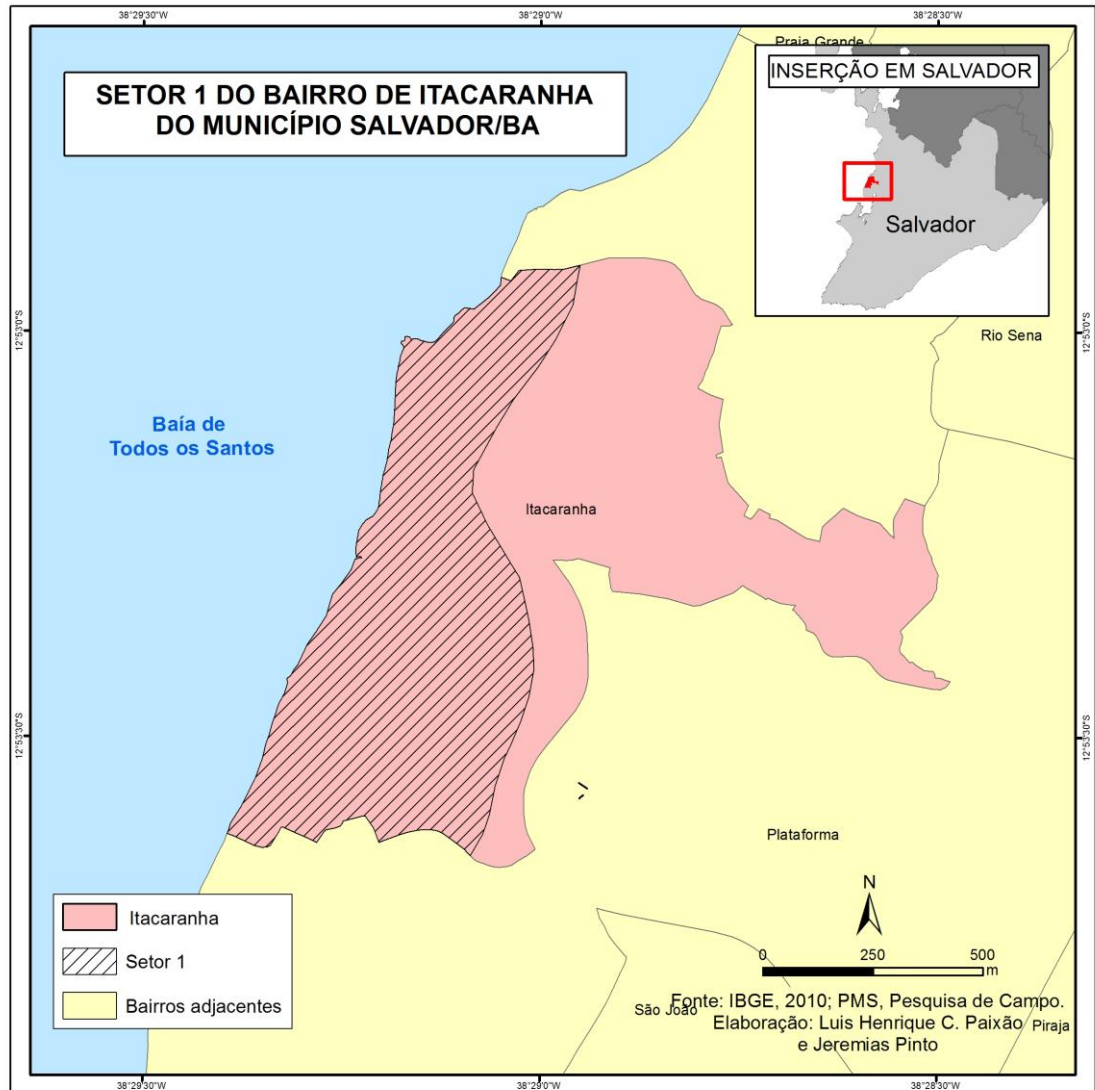


Fonte: Elaborado por Jeremias Pereira Pinto e Heibe Silva, com base em Santos et al. (2010).

5.2.1.1 - O bairro de Itacaranha: Setor 1 – Antigo (da Rua Daniel Ferreira, margem da Avenida Afrânio Peixoto, a praça do Mabaço de baixo, beirando a linha de trem e a praia até o limite com bairro de Escada)

Nesta primeira etapa, como resultado das pesquisas em documentos oficiais e do trabalho de campo, será explorado o trecho mais antigo do bairro, a parte oeste, que se inicia na Rua Daniel Ferreira, parte mais alta, formada por morros que encosta na falha de Salvador. Essa rua margeia a Avenida Afrânio Peixoto, tendo por limite a praça do Mabaço de baixo, situada na Rua Baptista Machado, que pertence ao bairro de Plataforma, a partir daí, desce em direção ao mar, na planície litorânea, cortada pela ferrovia, passa pela Estação Ferroviária de Itacaranha, seguindo no sentido do bairro de Escada, cortado pelo o mar, e tendo como elemento destacado a praia que tem o mesmo nome do bairro estudado.

Figura 12 – Setor 1 do bairro de Itacaranhã



A Figura 13 mostra o ponto de partida do bairro, que já foi a sede de uma fazenda, localizada no Mabaço, segundo informações do pesquisador Silvio Ribeiro e outros moradores.

Figura 13 – Sede da Fazenda Coqueiros - Praça do Mabaço



Fonte: Acervo pessoal do autor (2016).

A Figura 14 mostra a vista aérea representando o trecho que vai do Mabaço até a Estação Ferroviária, margeando a baía de Todos os Santos.

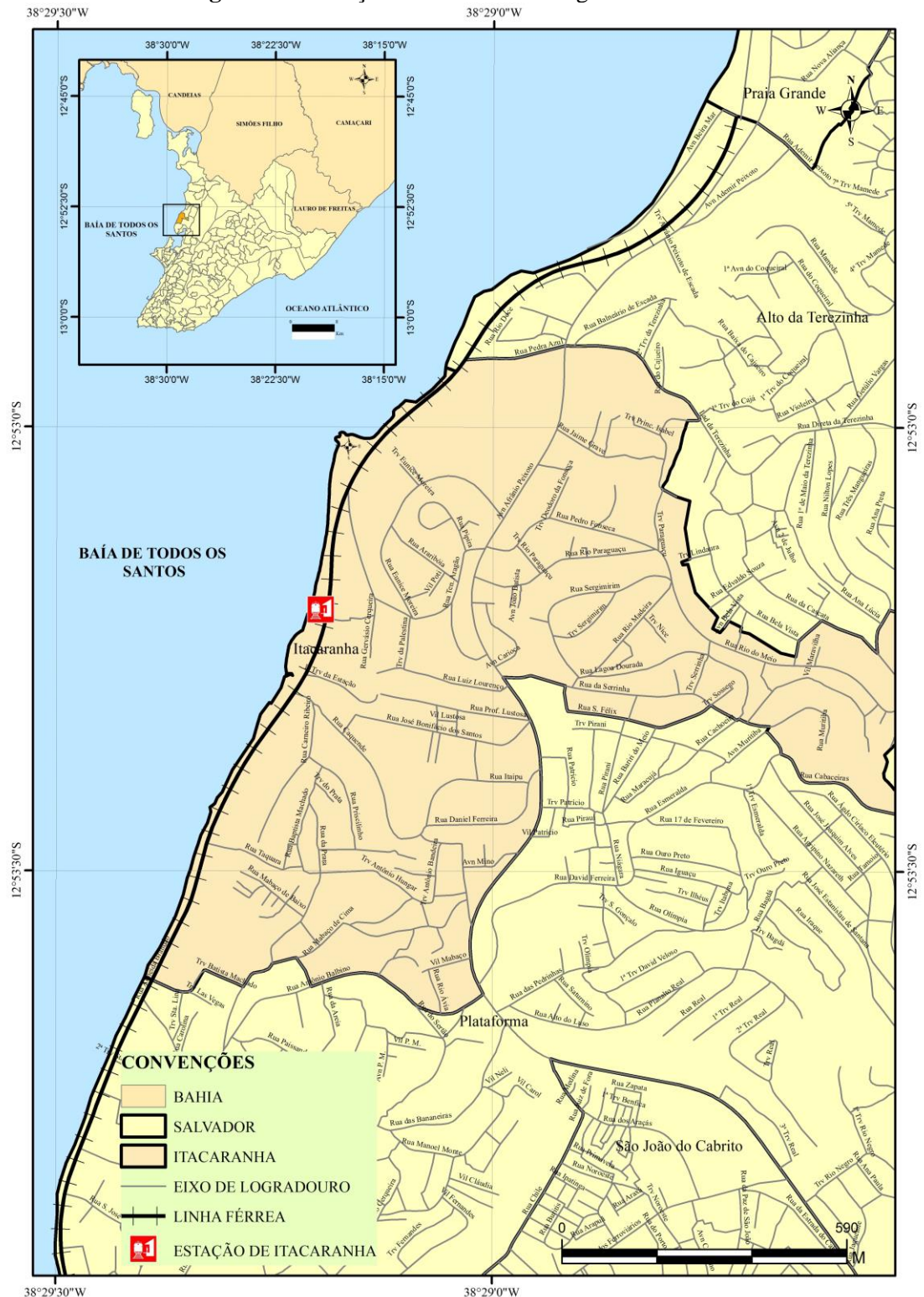
Figura 14 – Vista área do Setor 1 do bairro de Itacaranha



Fonte: Google Earth (2016).

A Figura 15 mostra a Estação Ferroviária de Itacaranha como uma das estações que estão localizadas na Ferrovia de 13 quilômetros que se estende do bairro da Calçada até Paripe, inaugurada em 1860. A estação em destaque encontra-se localizada na Rua Almeida Brandão, tendo sido inaugurada no ano de 1941, e fica a aproximadamente 7.908 metros de distância do ponto inicial da via, a estação da Calçada (VFFLB, 2016).

Figura 15 – Estação de Itacaranha inaugurada em 1941



Fonte: VFFLB (2016).

Partindo de um dos limites do bairro, que tem como base a principal avenida da região que o corta ao meio, no sentido da linha de trem da antiga RFSA, inicialmente pela Rua Daniel Ferreira, observa-se que a vasta vegetação, registrada anteriormente, já não existe

mais. A rede hidrográfica do bairro tem como principal rio o Rio Caquende que hoje, pelas informações dos moradores, está “canalizado” e limpo. Antes do Programa do Governo do estado, entre os anos de 1995 e 2004, denominado de Bahia Azul, o Rio Caquende recebia os esgotos das ruas e os carregava para o mar, posteriormente, com outro Projeto do Governo Estadual em conjunto com o Banco Mundial, houve a separação do esgoto. Esse rio, juntamente com as fontes naturais, durante muito tempo, serviu de manancial e abastecimento para a população que habitava o local. No entanto, apesar da sua importância, tanto o rio quanto as fontes naturais, de forma abrupta, foram “engolidos” pelas ocupações desordenadas que avançaram sobre a natureza e agora se encontram restritos a míseros cubículos/espacos, quando não “invisíveis”, quase destruídos, como podemos observar nas imagens da Fonte do Rabelo e Fonte da Estação. A Fonte do Rabelo, Figura 16, está localizada no início da Rua Itaipu, colada a um bar e cercada de varias residências.

Figura 16 – Fonte do Rabelo



Fonte: Acervo pessoal do autor (2016).

A Fonte da Estação está localizada na Rua Almeida Brandão, em frente à linha de trem, porém, encravada entre algumas pequenas casas, de acesso quase imperceptível aos olhos de quem não conhece bem o local e seus detalhes, localizada entre um espaço com acesso limitado por um portão, entre várias pequenas casas, conforme pode se observar na Figura 17.

Figura 17 – Fonte da Estação

Fonte: Acervo pessoal do autor (2016).

À medida que se segue a caminhada pelas ruas da “velha” Itacaranha, subindo em direção à Praça do Mabaço, é revelada a nova roupagem do local. Em lugar dos caminhos abertos no meio da mata, surgem as largas ruas asfaltadas, mas de modo bastante precário, com seus estreitos passeios e as casas sem reboco, o que denota a condição precária como foram construídas. Essa conformação pode ser constatada na Figura 18.

Figura 18 – Rua Daniel Ferreira

Fonte: Acervo pessoal do autor (2016).

Mais adiante, quase chegando à praça, depois de ter passado por algumas outras ruas e casas parecidas com as anteriormente destacadas, chega-se em frente ao local que destoa das construções até então observadas. A recém-construída Escola Municipal de Itacaranha Manoel Faustino, construída e localizada na Rua João Carmo Souza, nº 74, inaugurada em outubro de 2015, composta de nove salas que atende a aproximadamente 306 crianças do

Ensino Fundamental I, nos turnos matutino e vespertino. Nas Figuras 19 e 20, podem ser observadas a fachada e a frente da escola.

Figura 19 – Fachada da Escola Municipal de Itacaranha Manoel Faustino



Fonte: Acervo pessoal do autor (2016).

Figura 20 – Frente da Escola Municipal de Itacaranha Manoel Faustino



Fonte: Acervo pessoal do autor (2016).

Chegando ao limite entre Itacaranha e Plataforma, observa-se, na Figura 21, a Praça do Mabaço de Baixo que demarca a divisão entre os dois bairros.

Figura 21 – Praça do Mabaço de Baixo/Plataforma



Fonte: Acervo pessoal do autor (2016).

Sendo a praça a parte mais alta nessa direção, o caminho a ser feito agora será descendo, em direção à linha férrea e ao mar, passando pela Rua Baptista Machado, onde se encontra um dos locais mais movimentados e atrativos do comércio gastronômico do local, o Bar de Neinha (Point do Camarão), no número 45. Esse estabelecimento é bastante famoso na cidade de Salvador, atraindo pessoas dos mais diversos pontos da cidade. Podemos observar imagens do estabelecimento, na Figura 22, a antiga fachada e como esta ficou após reforma de ampliação, ocorrida em 2014.

Figura 22 – Antiga e nova fachada do Bar da Neinha: o Point do Camarão



Fonte: Brito (2014) e Acervo pessoal do autor (2016).

A ocupação do espaço que corresponde ao Setor 1 e que resultou no bairro de Itacaranha, antes habitado por indígenas e jesuítas, se intensificou em função da abertura da estrada de ferro em 1860, em razão da proximidade com o bairro de Plataforma (Fábrica de Tecidos São Braz), da abertura de loteamentos, a partir dos anos de 1950, e das casas utilizadas para veraneio pelas famílias abastadas.

Seguindo pelas ruas do primeiro espaço a ser ocupado no bairro, aqui denominada de “antiga” Itacaranha, percebe-se que, em sua grande maioria, estas ruas têm características físicas muito semelhantes no que tange à sua estrutura. Na medida em que se vai descendo as ruas e chegando mais próximo à linha da estrada de ferro da antiga Leste do Brasil, alguns aspectos, no que toca à deteriorização física do espaço, tornam-se mais evidentes, mostrando como o abandono, o descaso e a falta de ações dos entes públicos, nas esferas Municipal, Estadual e Federal, colocam os moradores a viver lado a lado com o lixo, pois a coleta é irregular, e, segundo relatos de moradores, há esgoto a céu aberto sem tratamento que desemboca *in natura* no mar. O saneamento é uma grande problemática do local, além das ruas sem qualquer tipo de calçamento ou redes de esgoto. Vale salientar que, em pesquisas documentais, foram encontrados projetos por parte do poder público, neste caso da Prefeitura de Municipal do Salvador, que visavam resolver os problemas, no entanto, ainda é uma questão que não foi solucionada.

Dentre os problemas enfrentados pelos moradores do bairro, pode-se observar, na Figura 23, que a coleta de lixo não acontece com regularidade, deixando-os amontados, os

quais tendem ser espalhados pelos cachorros, além de atrair animais, a exemplo de ratos e baratas.

Figura 23 – Lixo empilhado, resultado da coleta irregular de lixo



Fonte: Acervo pessoal do autor (2016).

Na Figura 24, vêm-se os esgotos que correm a céu aberto e são lançados diretamente na baía sem tratamento.

Figura 24 – Esgoto a céu aberto sendo lançado na baía sem tratamento



Fonte: Acervo pessoal do autor (2016).

A falta de cobertura asfáltica ou de calçamento é uma constante nas ruas de Itacaranha, como pode ser observada na Figura 25, em uma das principais ruas do bairro.

Figura 25 – Rua Almeida Brandão - sem calçamento



Fonte: Autoria própria e Ribeiro (2016).

A despeito dos diversos problemas de infraestrutura visíveis no bairro, verifica-se que, até o momento, neste setor, só foi identificada uma escola e nenhum posto de saúde.

Na parte mais antiga de Itacaranha, começando pela importante via que liga o bairro da Calçada até Paripe, e margeia o mar, destaca-se a estação que tem o mesmo nome do bairro, tendo ao fundo uma bela paisagem, detalhes da Baía de Todos os Santos, o pôr do sol e os barcos ancorados no seu mar calmo. (Figura 26).

Figura 26 – Vista da Baía de Todos os Santos a partir da Estação Ferroviária de Itacaranha

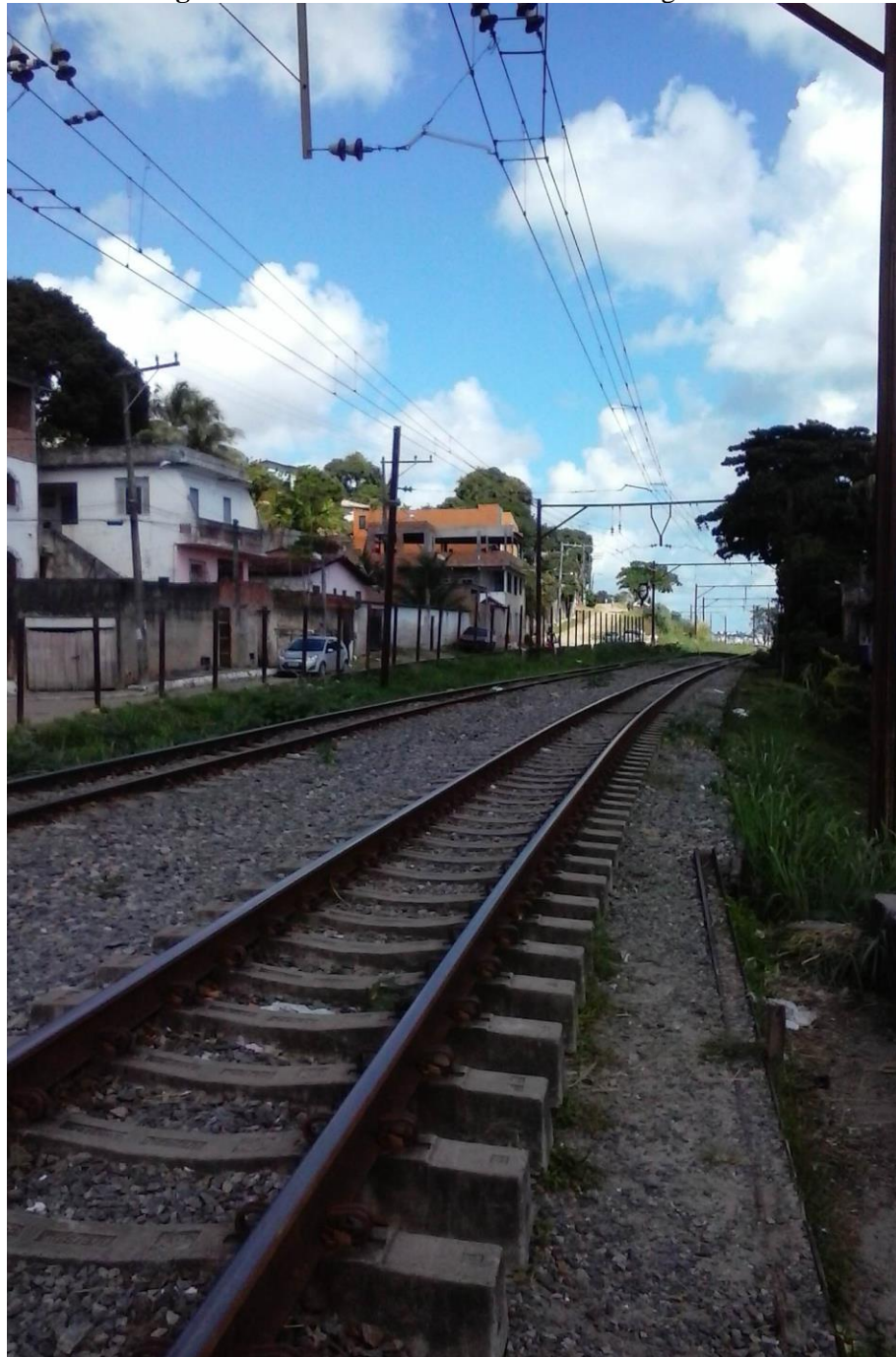


Fonte: Autoria própria (2016).

Os moradores relataram suas vivências da socioespacialidade do bairro em contradições, decorrentes de ser ali, por um lado, um espaço carente de atenção por parte dos gestores e entes públicos, com deficiência dos transportes públicos que tanto os afligem e fazem esperar pela passagem do trem, já que existe uma distância de aproximadamente 1 km para ter acesso ao sistema de transporte urbano rodoviário, na avenida principal que corta o bairro.

Para concluir as discussões e análises daquela denominada da parte mais antiga no processo de ocupação do bairro de Itacaranha, não podem ser deixadas de lado e esquecidas as belezas naturais e artificiais, as primeiras produzidas pela natureza e a segunda pelos homens, que foram deixadas como heranças pelos desbravadores e pioneiros do lugar. Como grande destaque e de suma importância para o bairro, surge a imagem da linha férrea, ilustrada pela Figura 27, que se perde no horizonte limitado pela visão dos moradores homens e mulheres que por ali transitam diariamente, mas que vai do leste ao oeste, e contribuiu para as ocupações recentes do espaço, mais precisamente na metade do século XX.

Figura 27 – Trilhos da linha de trem da antiga Leste



Fonte: Autoria própria (2016).

Outras belezas, destacadas nas Figuras 28 e 29, são os casarões e as espaçosas casas. Como exemplo destas, no primeiro momento, é visualizada uma casa que se localiza junto e bem de frente ao mar e à estrada de ferro, e um casarão, no lado oposto à via, que mesmo estando localizado em uma rua sem pavimentação, está construída em uma área bastante arborizada. Uma constatação não muito agradável por este pesquisador é a de que as casas atualmente não se encontram nas mesmas condições físicas dos seus tempos áureos, pois, exceto por algumas reformas pontuais e atuais, se encontram descuidadas e desgastadas pelo

tempo, mas que, nos tempos áureos, serviram como casas de veraneio, devido à beleza do lugar, para integrantes das classes mais abastadas da Bahia, que vão de políticos a importantes acadêmicos, como o historiador e professor Cid Teixeira.

Figura 28 – Antigo casarão à beira mar de Itacaranha



Fonte: Autoria própria (2016).

Figura 29 – Casa na Rua Almeida Brandão



Fonte: Autoria própria (2016).

Apesar das modificações causadas pelo homem, de se ter degradado boa parte do meio ambiente, de se despejar esgotos na baía, de se ter poluído o mar e de outras mudanças ocorridas ao longo do tempo, principalmente pós-abertura da Avenida Afrânio Peixoto, a praia do bairro é o local do qual se pode dizer que a natureza ainda se sobrepõe ao homem.

Em uma visão *in loco*, consegue-se perceber a beleza natural da paisagem que suscita a contemplação, durante horas, segundo palavras dos moradores. Muitos deles trabalham nos bares e barracas existentes no local, que chamam carinhosamente de “Praia do Oi”. A praia recebeu esse nome porque seus principais frequentadores são moradores do próprio bairro e de bairros vizinhos, o que resulta em constantes saudações entre os conhecidos.

Na Figura 30, pode ser observada a imagem do local, com barcos ancorados nas calmas águas da referida praia.

Figura 30 – Mar e barcos na praia de Itacaranha



Fonte: A autoria própria (2016).

Na Figura 31, observa-se, o meio da tarde na praia de Itacaranha, tendo ao fundo um dos seus bares, num tranquilo dia de semana, diferente dos agitados fins de semanas, lotados de moradores do bairro e adjacências.

Figura 31 – Praia de Itacaranha



Fonte: Aatoria própria (2016).

Olhando de cima de uma pedra, à direita, vê-se o limite entre os bairros vizinhos, Itacaranha e Escada.

Figura 32 – Limite entre os bairros de Itacaranha e Escada

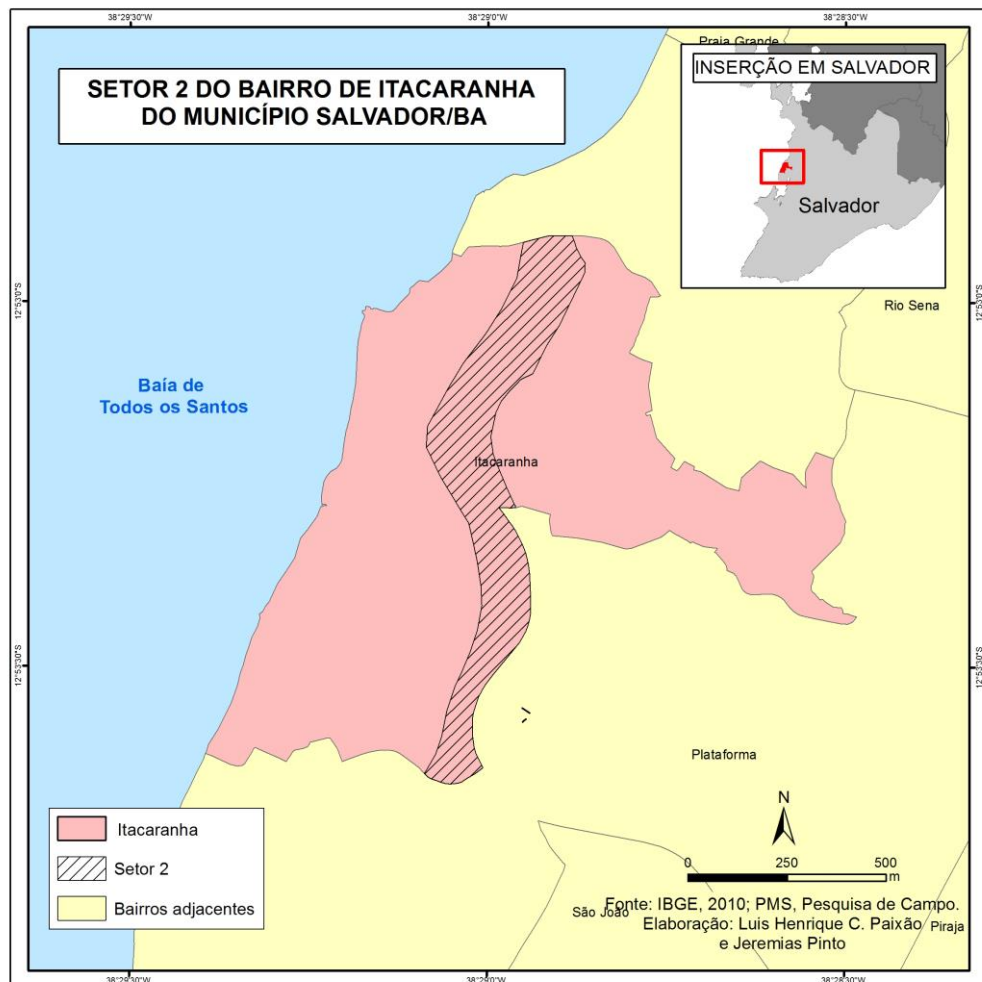


Fonte: Aatoria própria e Ribeiro (2016).

5.2.1.2 O bairro de Itacaranha: Setor 2 – Miolo (da margem direita sentido Paripe à margem esquerda sentido Calçada)

Na divisão do bairro em três segmentos, denominou-se de Setor 2, a área que envolve o miolo e as margens direita e esquerda da Avenida Afrânio Peixoto, tendo como ponto inicial o Posto Gameleira no lado direito, sentido Centro, descendo pela avenida no sentido Paripe, até as imediações da recém fechada Unidade de Pronto Atendimento (UPA)¹ no bairro de Escada, no limite entre os bairros, como pode ser visto na Figura 33.

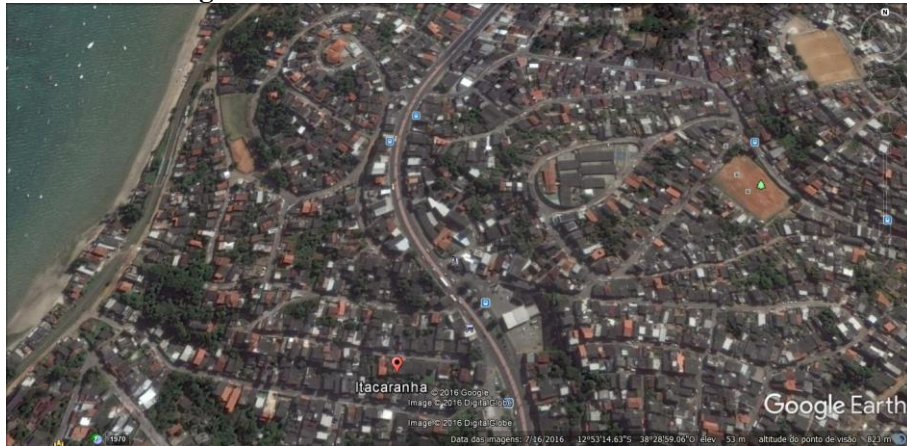
Figura 33 – Setor 2 do bairro de Itacaranha



Na Figura 34, pode ser observada a vista aérea do Setor 2, tendo em destaque o seu início, o Posto Gameleira, e, ao centro, a Avenida Afrânio Peixoto.

¹ A unidade foi fechada no dia 28 de dezembro de 2016, segundo a Secretaria de Saúde do Estado da Bahia (Sesab), por recomendação do Tribunal de Contas do Estado (TCE).

Figura 34 – Vista aérea do Setor 2 do bairro de Itacaranha



Fonte: Google Earth (2016).

Caminhando, observando e estudando a área, independente do sentido percorrido, podendo ser em direção a Paripe, partindo do Posto de combustível Suburbana Ltda., ou no sentido Calçada, partindo da antiga UPA de Escada, vê-se um espaço muito diferente daquele descrito através dos relatos feito pelos antigos moradores. Dessa forma, avalia-se que a ação do homem foi tão profunda que transformou a área em um espaço muito diferente do existente antes da abertura da avenida principal. Na Figura 35, pode ser visto ao fundo o posto de combustível Suburbana S/A que, de acordo com as pesquisas de campo levantadas para este estudo, é demarcado como a referência inicial do miolo do bairro no sentido Paripe.

Figura 35 – Posto de Combustível Suburbana



Fonte: Autoria própria (2016).

Na Figura 36, temos ao fundo a antiga Unidade de pronto Atendimento (UPA) de Escada que, na setorialização proposta para este estudo, demarca o final do miolo no sentido Paripe e o início do miolo do bairro, no sentido Calçada.

Figura 36 – Unidade de Pronto Atendimento (UPA) - Escada



Fonte: Autoria própria e Carneiro (2016).

Um dos primeiros elementos observados é a utilização de cobertura asfáltica em praticamente toda a extensão da principal avenida, resultado de uma requalificação feita pela Prefeitura de Salvador, iniciada em 2015 e concluída em 2016, segundo Secretaria de Mobilidade (SEMOB). O espaço é repleto de construções dos mais variados tipos, usos e ramificações, sendo a mais destacada aquela relacionada ao comércio e serviços, como mecânica de automóveis, venda de bebidas, supermercados, materiais de construção e principalmente alimentação. Existem alguns pequenos comércios onde são fornecidos alimentação e lanches variados, e dois grandes restaurantes, diríamos assim, especializados, que chamam atenção pela estrutura, diversificação e especialização, atraindo muitas pessoas, a Churrascaria e a Pizzaria Brasa Viva, estabelecimentos bem localizados e que oferecem um cardápio bastante variado, conforme pode ser observado na Figura 37.

Vale ressaltar que esses estabelecimentos, devido a sua estrutura e variações gastronômicas destoam da maioria dos outros existentes no bairro.

Figura 37 – Churrascaria e Pizzaria Brasa Viva



Fonte: Autoria própria (2016).

O Restaurante Cabana do Camarão é um ponto comercial que chama atenção também pela sua grande fachada branca, que está em reforma, e pode ser vista na Figura 38.

Figura 38 – Restaurante Cabana do Camarão



Fonte: Autoria própria (2016).

Adentrando os restaurantes, observa-se que estes são dotados de uma condição física interna bastante superior aos “pequenos” comércios que existem no local, o que denota investimento alto. Além disso, os preços cobrados nos cardápios indicam serem bastante elevados. Na Churrascaria e Pizzaria Brasa Viva, o preço do quilo da alimentação está em torno de R\$ 36,00, e uma moqueca no Cabana de Camarão tem preço superior a R\$ 120,00, sendo dessa forma incompatíveis com a renda de grande parte dos moradores do bairro e imediações, já que, em conversas informais, estes sempre relatam que não frequentam os espaços, exceto em situações especiais e excepcionais, a exemplo de festividades de

confraternização natalinas, aniversários e casamentos. Normalmente, o acesso dos moradores a esses estabelecimentos se dá como trabalhadores e não como clientes, em função do baixo poder de compra, pelos baixos salários recebidos.

Em um trecho de mais ou menos 1,5 km, de um ponto a outro, em linha reta que se alonga do Posto Gameleira até a proximidade da UPA de Escada, limite estabelecido para este estudo, no qual se percebe como a urbanização, via abertura da Avenida Afrânio Peixoto, transformou o espaço, de modo que se instalaram ali uma diversidade de atividades econômicas, como oficinas mecânicas, clínicas médicas, lojas de acessórios diversos (aqui mostrado apenas na área de automóveis), igrejas evangélicas e lojas de materiais de construção de pequeno e grande porte, conforme podem ser observadas nas Figuras 39 a 43. A instalação desses estabelecimentos demonstra como esse espaço se tornou dinâmico e passou a atrair consumidores, movimentando a economia do local, através do aumento do fluxo de dinheiro e da circulação de pessoas de fora e do próprio bairro, que entanto, não são capazes de resolver deficiências básicas ainda presentes no bairro, como a falta de serviços essenciais, a exemplo de educação, saúde, lazer e transportes coletivos, temáticas estas que serão tratadas a partir de agora.

Figura 39 – Oficina Mecânica



Fonte: Autoria própria (2016).

Figura 40 – Clínica de Ortopedia



Fonte: Autoria própria (2016).

Figura 41 – Pequeno comércio para estofamento para veículos



Fonte: Autoria própria (2016).

Figura 42 – Igreja evangélica



Fonte: Autoria própria (2016).

Figura 43 – Loja de material de construção



Fonte: Autoria própria (2016).

Existe uma contradição perceptível nos estudos desta área, denominada de miolo ou Setor 2: na medida em que o espaço sofre transformações e tem os serviços privados ampliados, em relação à infraestrutura, permanecem problemas já identificados e tratados na área que foi primeiramente ocupada. Como observado anteriormente no outro setor, essa área do bairro conta atualmente apenas com a Escola Municipal Deputado Cristóvão Ferreira, localizada na avenida principal, como pode ser visto na Figura 44, a qual atende a alunos da Educação básica, na Educação Infantil e no Ensino Fundamental I.

Figura 44 – Fachada da Escola Municipal Cristóvão Ferreira



Fonte: Autoria própria (2016).

Outra escola que estava situada neste setor, de nome Catarina Paraguaçu, foi fechada no ano de 2015, segundo informações dos moradores sem nenhuma justificativa consistente, eles receberam apenas a informação de que não havia um número suficiente de alunos, ou seja, falta de demanda. Os alunos foram remanejados para a escola Manuel Faustino que se localiza próximo ao Mabaço, como pode ser observada na Figura 46.

Na Figura 45, pode ser observada a fachada da Escola Municipal Catarina Paraguaçu, desativada, encontrando-se atualmente sem utilização e em total estado de abandono.

Figura 45 – Fachada da Escola Municipal Catarina Paraguaçu



Fonte: Autoria própria (2016).

Figura 46 – Fachada da Escola Municipal de Itacaranha Manoel Faustino



Fonte: Autoria própria (2016).

Na Figura 47, pode ser vista a placa de inauguração da escola que absorveu parte dos alunos da desativada Escola Municipal Catarina Paraguaçu.

Figura 47 – Placa de inauguração da Escola Municipal de Itacaranha Manoel Faustino



Fonte: Autoria própria (2016).

O bairro dispõe de apenas um posto de saúde, localizado neste setor, na Rua Pipira, para atender a todos habitantes. Observado pelo lado externo, está em boas condições físicas e, segundo informações de moradores, funciona todos os dias, de segunda a sexta, prestando atendimento de baixa complexidade e de rotina, como vacinas. Se necessitarem de atendimento mais complexo, os moradores precisam se deslocar até a antiga Unidade de Pronto Atendimento (UPA) de Escada (como já dito, agora desativada), ao Hospital Geral do Subúrbio ou a outras unidades de emergência. O posto atende nos turnos matutino e vespertino. Sua fachada pode ser observada na Figura 48.

Figura 48 – Posto de Saúde Municipal de Itacaranha

Fonte: Autoria própria (2016).

Constatou-se que o setor 2, por estar margeando a Avenida Afrânio Peixoto, é bem servido de transporte público rodoviário. Entretanto, a deficiência no setor de transporte é uma das grandes reclamações dos moradores do bairro, o trem passa pelas áreas localizadas próximo ao mar, atendendo dessa forma, parcialmente ao bairro; o metrô de Salvador atende a outras áreas da cidade (centro, região do Iguatemi e BR 324, e no futuro, a Avenida Luiz Viana Filho e a cidade de Lauro de Freitas) e existem promessas por parte do Governo do Estado da implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). Sendo assim, até o momento, o bairro é servido basicamente pelo transporte público rodoviário, que apresenta uma série de deficiências, a começar pela inexistência de linhas que sirvam diretamente ao bairro, exceto as linhas Itacaranha/Estação Iguatemi e Itacaranha/Terminal da França. Estes ônibus tinham como partida o ponto do Posto de combustível de Bandeira (BR) Suburbana S/A, instalado no sentido centro. As linhas foram criadas pela Prefeitura Municipal do Salvador em caráter excepcional para atender à demanda do Subúrbio, em função de manifestações dos moradores que não conseguiam acessar as linhas provenientes de outras localidades, pois os mesmos não paravam nos pontos do bairro já que estavam sempre superlotados. As linhas que atendem ao bairro foram criadas no dia 03 novembro 2015, conforme informações da Assessoria Geral de Comunicação da prefeitura Municipal do Salvador (AGECOM).

Vale ressaltar que, das duas linhas criadas apenas uma, a Itacaranha/Estação Iguatemi, operada pelo Consórcio Integra Plataforma, continua funcionando, somente nos horários de pico, sempre na direção da região do Iguatemi, com horários que começam às 04h45min, em intervalos de 30 minutos, até às 07h25min, sem ter a disponibilidade de ônibus para retornar ao bairro, ou seja, o transporte funciona em apenas para o sentido centro e não volta para o bairro de Itacaranha.

Além disso, em razão da reclamação e protestos dos moradores, foram disponibilizadas duas linhas de ônibus, oriundas do bairro de Mirantes de Periperi, com destino aos bairros de Ondina e Itaigara, que iniciam o roteiro a partir do referido posto de gasolina, pela manhã, em horários específicos, permitindo aos moradores que diminuam parte do sofrimento pelos quais passam todas as manhãs, pela falta de transportes públicos e principalmente o rodoviário.

Isso significa dizer que, exceto as linhas extras, disponibilizadas nos horários de pico no turno da manhã, os moradores do local continuam com grandes deficiências no que tange à mobilidade. Assim, para reduzir os prejuízos e as dificuldades nos seus deslocamentos para desenvolver as atividades cotidianas como trabalho, idas a consultas médicas, estudos e outras, os moradores têm de se servir das linhas regulares, que se dirigem a outros locais, mas que passam direto pela Avenida Afrânio Peixoto no sentido Paripe ou então as que seguem para os bairros vizinhos do Rio Sena e Alto da Santa Terezinha, demonstrando assim que nem mesmo a recente “grande e tão propalada” licitação efetuada pela prefeitura, conseguiu resolver os graves problemas de precariedade e deficiência nesse setor.

Outra deficiência identificada no estudo e destacada pelos moradores, e que chama muito a atenção, é a falta de segurança, uma vez que não existe, nem nesta área (Setor 2), nem nas outras (Setores 1 e 3) do bairro estudado, um módulo ou destacamento da Polícia Militar (PM), nem tão pouco uma Delegacia de Polícia, sendo a mais próxima a que se encontra localizada no bairro vizinho, Escada. Segundo relato dos moradores, é grande a insegurança no local, com constantes assaltos e furtos em toda área, principalmente nas ruas mais desertas, como a do posto de saúde e da casa paroquial, observada na Figura 49.

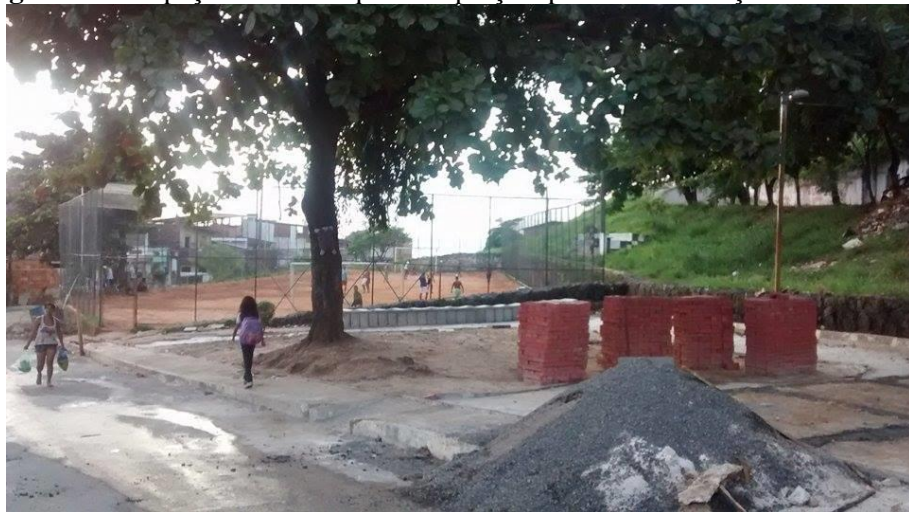
Figura 49 – Entrada principal do Centro Comunitário da Igreja Católica



Fonte: Autoria própria (2016).

A falta de opções de lazer é bastante reclamada pelos moradores. A praia e a quadra de futebol são as principais alternativas. No entanto, salienta-se que a quadra ainda está na fase final de reforma, como pode ser observado na Figura 50, o que dificulta a prática do esporte preferido dos jovens rapazes, o futebol, que, no entendimento dos moradores, poderia contribuir para afastá-los de alguns dos graves problemas sociais que atualmente atingem a sociedade, entre estes o envolvimento no moderno mundo do crime e do uso de drogas e entorpecentes.

Figura 50 – Espaço de lazer – quadra e praça – próximos à estação de Itacaranha



Fonte: Autoria própria (2016).

Vale salientar que Itacaranha não é só problema, se nas pesquisas realizadas as deficiências de infraestrutura são grandes, pode-se dizer que, à medida que se constatam carências, também se desnudam espaços que parecem terem sido “cirurgicamente” implantados ali, como é o caso de algumas ruas próximas ao posto de saúde, à Casa Paroquial e à quadra, onde estão localizadas algumas das mais espaçosas e estruturadas casas do bairro, como ruas em bom estado de conservação, urbanizadas e arborizadas, conforme a Figura 51.

Figura 51 – Casas da Rua Pipira



Fonte: Autoria própria (2016).

Essa rua e outras próximas, assim como as casas, são ocupadas por trabalhadores e aposentados da Petrobrás, órgãos públicos das diversas esferas (Federal, Estadual e Municipal), do polo Petroquímico de Camaçari e Centro Industrial de Aratu (CIA) e que, segundo os próprios moradores, possuem um bom poder aquisitivo, levando-se em conta a realidade do local, e por que não da cidade do Salvador, além, é claro, da possibilidade de residir em um local com uma das mais belas vista do bairro e porque não dizer da cidade, de frente à Baía de Todos os Santos, como pode ser observada na Figura 52.

Figura 52 – Vista do mar, fim de tarde, alto da Rua Pipira



Fonte: Autoria própria (2016).

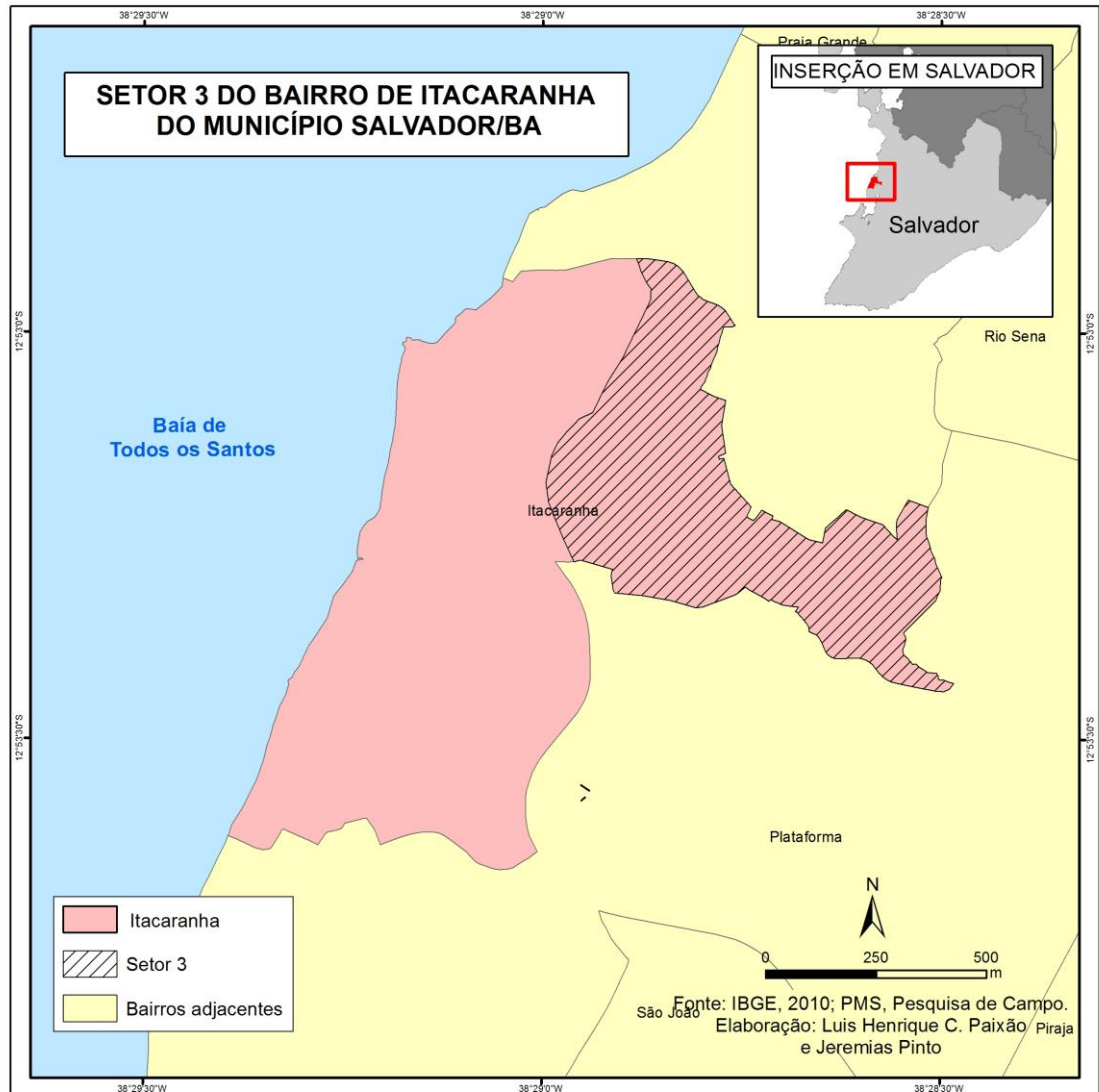
5.2.1.3 – O bairro de Itacaranha: Setor 3 – (área localizada a direita da avenida, sentido Paripe)

Como parte final da divisão proposta para o bairro de Itacaranha, chega-se à última área de relevo com maior elevação, localizada ao lado direito da Avenida Afrânio Peixoto, morro acima, sentido Paripe, tendo como base o Posto de combustível Gameleira, passando um pouco pelas margens que também abrange uma pequena parte do miolo, subindo pela Avenida Maravilha,² onde passam os ônibus em direção aos bairros da Ilha Amarela e do Rio Sena.

Na Figura 53, pode-se observar o recorte espacial do Setor 3 do bairro de Itacaranha.

² Conforme informações da Transalvador, a Rua Rio do Meio, como é conhecida pelos moradores, passou a ser chamada de Avenida Maravilha.

Figura 53 – Setor 3 do bairro de Itacaranha



Pode ser observada, na Figura 54, uma vista aérea do espaço, com alguns pontos destacados, que serão a base deste estudo: bem abaixo da imagem, no lado esquerdo, vê-se um telhado branco do posto de Gasolina Gameleira. Ainda no lado esquerdo, acima, se vê a entrada da antiga Rua Rio do Meio, atual Avenida Maravilha, que tem início na Avenida Afrânio Peixoto e corta toda essa faixa alta de Itacaranha, no sentido Leste até o limite com o bairro de Ilha Amarela, mais precisamente em uma curva que os moradores denominam de “Americano” e que faz uma confluência com a Rua Teskey, já no limite/fronteira com o bairro do Alto da Santa Terezinha.

O nome do local, dado pelos moradores de “Americano”, se deu em função de um estrangeiro ter residido no local durante muitos anos em uma enorme área e grande casa,

existente até hoje e ocupada por herdeiros, segundo informação de um neto do proprietário original, estudante do 6º ano do Colégio Estadual Clériston Andrade.

Figura 54 – Vista aérea do Setor 3 do bairro de Itacaranha



Fonte: Google Earth (2016).

Na Figura 55, pode ser observada a fachada da maior escola do bairro e a única que oferece simultaneamente o Ensino Médio e Fundamental II, o Colégio Estadual Clériston Andrade, carinhosamente chamado de CECA pelos moradores do bairro e adjacências. De acordo com as informações extraídas do Projeto Político Pedagógico (PPP) do CECA de 2009³ e atualizadas na revisão de 2016, o colégio foi fundado em 1975, estando localizado na Rua Rio Sergimirim S/N, Itacaranha, atendendo atualmente a um grande número de estudantes, crianças a partir de nove anos de idade, no Ensino Fundamental II (do 6º ao 8º ano), no turno vespertino; adolescentes e adultos, no Ensino Médio e 9º ano, no turno matutino; e Educação de Jovens e Adultos, Proeja e Ensino Médio, no turno noturno. Assim, estão matriculados e distribuídos pelos três turnos aproximadamente 2000 alunos.

³ Elaborado pelo corpo de gestores e professores do CECA, conforme diretrizes e informações da Secretaria Estadual da Educação.

Figura 55 – Entrada principal da Escola Estadual Clériston Andrade



Fonte: Autoria própria (2016).

O espaço escolar é composto por dezenove salas de aula, um auditório, uma sala de direção, uma sala da vice-direção, uma sala dos professores, uma sala de reprodução de material (reprografia), uma cozinha, uma sala de rádio-escola, uma biblioteca e duas quadras.

Diante de um quadro de grandes carências observadas no bairro em setores básicos que servem à população, o colégio apresenta uma estrutura que destoa dos parâmetros levantados nos estudos do espaço e, apesar de o Ensino Médio só ter sido oferecido na Unidade Escolar (UE) a partir do ano de 2007, conforme consta no Diário Oficial de 22/05/1997 e nº 3020 do Estado da Bahia, tem uma estrutura “grandiosa” tanto para os padrões do local, quanto para os da Secretaria Estadual de Educação. Pelo que consta no Projeto Político Pedagógico do Colégio Estadual Clériston Andrade, a escola é classificada como sendo de grande porte dentro da estrutura da Secretaria Estadual da Educação da Bahia (SEC).

Percebe-se também, que o colégio tem grande influência por atrair e despertar o interesse de jovens estudantes dos mais variados bairros, sejam eles bairros vizinhos ou não, pois alguns alunos se deslocam de lugares distantes e extremos opostos como os bairros de Paripe e Lobato. As escolas mais próximas de Itacaranha estão localizadas no bairro de Plataforma, no Conjunto Habitacional Baía de Todos os Santos (Colégio Estadual Luiz Rogério de Souza), e no Conjunto Habitacional Senhor do Bonfim (Colégio Estadual Josias de Almeida Melo e a Escola Municipal Senhor do Bonfim).

As informações e interpretações sobre a importância e influência do CECA são resultado das pesquisas de campo, da aplicação de Grupos Focais entre estudantes e das suas

vivências observadas no seu cotidiano pelo presente autor que atua como professor desta unidade de ensino há treze anos.

O Colégio Estadual Cleriston Andrade, por ser uma das referências mais importantes no Setor 3 e, conseqüentemente, do bairro, está sempre sendo colocado em evidência. Como exemplo, cita-se o Mutirão de Registro Civil de Nascimento e Documentação Básica, promovido pelo Tribunal de Justiça no mês de outubro de 2016, que atraiu um grande número de pessoas como pode ser observada na Figura 56.

Figura 56 – Cartaz informativo sobre Mutirão de Registro Civil de Nascimento e Documentação Básica do Tribunal de Justiça da Bahia ocorrido no CECA em outubro de 2016



Fonte: Autoria própria (2016).

Nas Figuras 57 e 58, algumas imagens internas constataam a presença da população e extensão do evento que atraiu os moradores do bairro e do seu entorno para as dependências do espaço escolar.

Figura 57 – Auditório do CECA: palestra sobre família



Fonte: Autoria própria e Carneiro (2016).

Figura 58 – Mutirão do tribunal de Justiça da Bahia no CECA



Fonte: Autoria própria e Carneiro (2016).

Outro ponto a ser destacado no Setor 3, posicionado bem próximo ao CECA, e que também pode ser visualizado na Figura 59, é uma das poucas áreas de lazer do bairro,

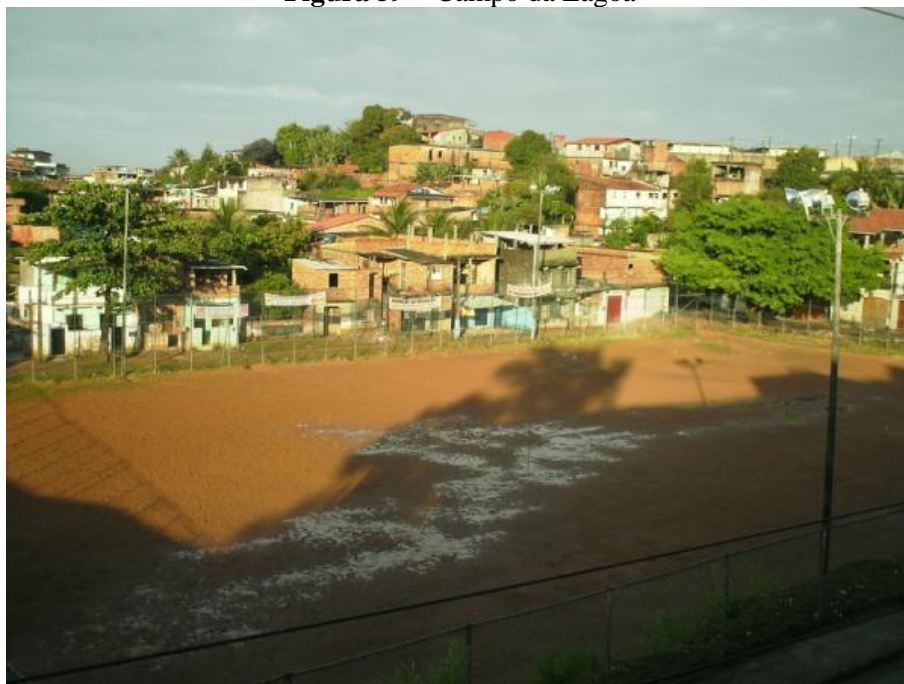
chamado carinhosamente pelos moradores de Campo da Lagoa, que está localizado em um espaço onde antes havia poucas casas e existia, segundo os moradores, uma grande Lagoa chamada de Lagoa Dourada.

Com o passar dos anos, a lagoa foi aterrada pela prefeitura, onde se construiu o campo, e os vazios foram ocupados pelas construções e seus moradores após a abertura da grande avenida. Salienta-se que, essas informações são relatos de Nianza Batista⁴, uma antiga moradora do Conjunto Senhor do Bonfim, que se localiza próximo ao campo, e que, pelo seu relato, constantemente era obrigada a passar pelo local para ir até a casa de parentes na Avenida Afrânio Peixoto. Nianza se diz surpresa com as mudanças acontecidas e impressionada em como a lagoa se transformou no atual espaço de lazer, um campo de futebol.

Nas Figuras 59 e 60, podem ser observadas imagens do Campo da Lagoa que atualmente passa por obras executadas pelo Governo do Estado, segundo informações dos moradores do local e da Presidente da Associação de Moradores de Itacaranha⁵, Sr^a Aldeli da Silva Reis, sob a responsabilidade da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER). Não identificamos nenhuma placa que confirmasse a informação, apenas a presença de trabalhadores executando obras no local. Notamos também que, após as obras no campo, sua condição estava mais urbanizada do que antes das intervenções, como pode ser observada na Figura 59, onde o mato tomava conta das laterais e do fundo, e na Figura 60, onde obras de contenções foram executadas e a arquibancadas foram construídas.

⁴ Nianza Batista – antiga moradora do Conjunto Senhor do Bonfim e professora de Inglês do CECA.

⁵ Associação de Moradores de Itacaranha, fundada em 1976 por moradores do local. Tem sede própria na Avenida Maravilha (antiga Rua do Meio).

Figura 59 – Campo da Lagoa

Fonte: Autoria própria (2016).

Figura 60 – Obras de contenção e construção de arquibancadas no Campo da Lagoa

Fonte: Autoria própria (2016).

Nas pesquisas realizadas neste setor, observa-se que existem diferenças e semelhanças, em relação ao Setor 1, histórico do bairro, e diferenças em relação ao Setor 2. Como semelhança, entre outras que podem ser observadas, está o fato de que as ruas são largas e deficientes na infraestrutura, falta coleta de lixo e o saneamento básico não está instalado, como representado nas Figuras 61 a 63.

Figura 61 – Lixo espalhado na Av. Maravilha



Fonte: Imagem cedida por Fernando Ribeiro (2016).

Figura 62 – Transversal da Avenida Maravilha



Fonte: Imagem cedida por Fernando Ribeiro (2016).

Figura 63 – Barranco e lixo espalhado - cruzamento da Avenida Maravilha com a Rua Teskey

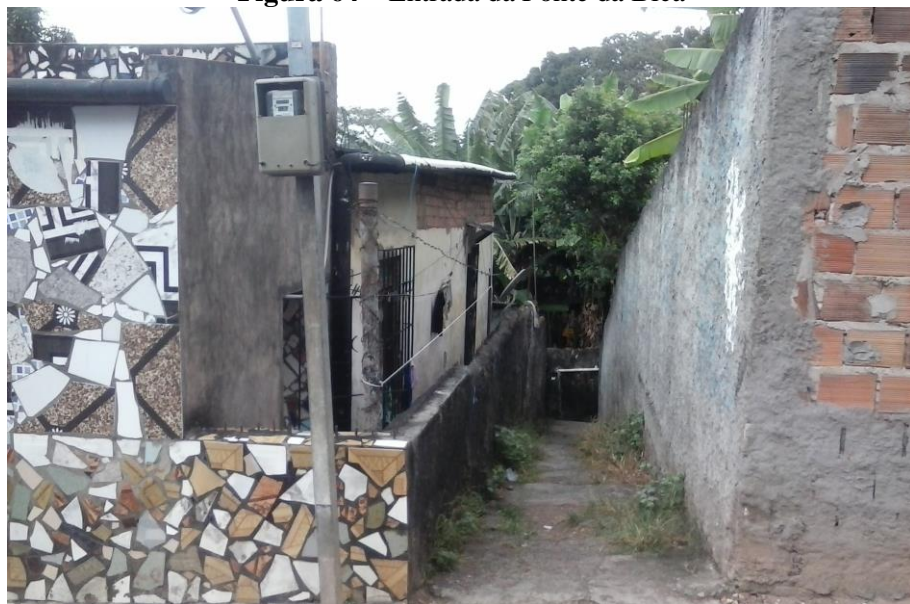


Fonte: Imagem cedida por Fernando Ribeiro (2016).

Como elementos que diferenciam os setores, levantou-se que, nas proximidades da Avenida Maravilha, estão localizadas algumas das principais instituições representativas do bairro, como a maior instituição educacional do espaço, na Rua Rio Sergimirim, o campo de prática esportiva que ocupa as horas livre dos jovens e onde ocorrem alguns importantes torneios de futebol do bairro, as linhas de ônibus que passam por lá e servem aos moradores, mesmo oriundas de outros bairros, e a sede da Associação de Moradores de Itacarânia, instalada junto ao Campo da Lagoa. Complementando as informações, alguns moradores ressaltam que nessa área se processou um rápido adensamento populacional e mudanças no espaço até então pouco ocupado e bastante preservado na sua natureza, mais precisamente entre o final dos anos 1970 e anos 1990.

Apesar dessas melhoras, ainda existem pequenas e apertadas construções, ocupações de vales, encostas, descaracterizando quase que completamente importantes monumentos a exemplo da conhecida Fonte da Bica, localizada na Avenida Maravilha, que se encontra “escondida” em um beco da citada avenida, como podem ser observadas nas Figuras 64 e 65.

Figura 64 – Entrada da Fonte da Bica



Fonte: Autoria própria (2016).

Figura 65 – Fonte da Bica

Fonte: A autoria própria (2016).

5.2.2 Apresentação dos dados da pesquisa de campo

Este tópico tem por objetivo apresentar os dados coletados na pesquisa de campo realizada no bairro de Itacaranha, objeto do estudo. Primeiramente, será apresentado o perfil dos moradores e jovens entrevistados, obtidos a partir de conversas informais e da aplicação dos questionários socioeconômicos e dos grupos focais. A seguir, será realizada a análise do bairro tendo como base a renda e a densidade populacional, em relação aos grupos focais, serão consideradas algumas categorias. Ao longo da análise, serão apresentados os resultados desta investigação.

5.2.2.1 Análise a partir dos questionários

O questionário socioeconômico (Apêndice A) é composto de 10 questões acerca da vida pessoal, familiar e social dos moradores em relação a sua vivência no bairro. Num universo de 50 moradores com os quais se conversou informalmente, 30 responderam aos questionários, deste total 66,6% são mulheres e 33,3% homens. Desse total, 33,3% disseram ter apenas Ensino Fundamental completo, enquanto que 63,3% possuem o Ensino Médio Completo e apenas 3,3% o Superior Incompleto, nenhum dos entrevistados disseram ter formação superior completa.

No que toca à questão familiar, 25 dos entrevistados, ou seja, 83,3% disseram ter filhos, enquanto que 10 moradores, em termos percentuais 16,7%, disseram não ter. Outro dado relevante é sobre a profissão e manutenção da casa, pois 20 moradores, ou 67,7%, desenvolvem atividades remuneradas, enquanto que 33,3%, não estão desenvolvendo atividades remuneradas, muitas são donas de casa. Essa situação nos leva a fazer uma discussão sobre o quesito profissão, dos entrevistados 12 (40%), disseram ter uma profissão, e 14 (47,7%), disseram não ter profissão, enquanto que um menor grupo 4 (13,3%) se declararam como autônomos, ou seja, trabalham por conta própria em qualquer área que os possibilitem ter alguma renda. Para entender a composição da renda da família e a manutenção da casa, chega-se a um dado interessante e complexo, pois 24 (80%) deles afirmam que outros integrantes ajudam nas despesas da casa, o que demonstra terem um padrão de renda baixo, necessitando que mais de um membro da família contribua para o pagamento das despesas mensais e aumente a renda da família, que não foi especificado por eles.

Outro item relevante do questionário é o que trata das relações dos moradores com o espaço ocupado porque demonstra o quanto estão ou não integrados a ele. Na questão tempo em que residem no bairro, a maioria, 20 moradores (66,8%) tem uma permanência entre 20/30 anos, enquanto que apenas, 5 moradores, ou 16,6%, ocupam o espaço no tempo mínimo de até 10 anos, e outros 5 moradores, 16,6%, residem no bairro há mais de 40 anos. Essas informações demonstram que algo contribuiu para o adensamento do bairro nos últimos anos: a abertura da Avenida Afrânio Peixoto, conforme informações obtidas nesta pesquisa.

Outra pergunta que pode dar pistas da relação que os moradores têm com o bairro é a aquela que procura saber o porquê da escolha de morar no bairro: 15 moradores (50%), disseram apenas morar no local desde pequeno, outros 10 (33%), o fazem em razão da beleza do local, e outros 5 (16,6%), por falta de opção. Essas respostas associadas a outras duas, uma que mostra que 22 (73%) dos entrevistados se sentem integrados ao bairro, e outra que aponta que 20 (66,6%) disseram que não se mudariam de lá, denota que, apesar de apontarem a violência (10 moradores, 33%) e a falta de infraestrutura (20 moradores, 66,6%) como questões negativas, estes estão ligados fortemente ao bairro.

Sobre as mudanças no bairro, 5 moradores (16,6%) destacam que houve um aumento considerável da violência, outros 2 (6,66%) disseram não ter visto nenhuma transformação ou mudança, enquanto que 23 (76,6%) apontaram o aumento do comércio e as transformações da Avenida Suburbana como fatores que impactaram de forma positiva no bairro, o que

demonstra como a abertura da Avenida Afrânio Peixoto contribuiu para que o bairro de Itacaranha passasse por mudanças e abrisse um leque de novas possibilidades.

5.2.2.2 Análise a partir do grupo focal

Os jovens que participaram da aplicação do grupo focal têm idades que variam entre 15 e 20 anos. Estes foram reunidos em grupos de no máximo sete integrantes, nas dependências do Colégio Estadual Clériston Andrade, entre os meses de novembro e dezembro de 2015, para externarem suas opiniões acerca do bairro em que vivem seus cotidianos, sendo ou não moradores, pois muitos estudam, têm amigos e parentes em Itacaranha.

Vale ressaltar que foi dada ênfase às respostas apenas dos alunos-moradores de Itacaranha, coletadas durante a dinâmica do grupo focal. Além disso, salienta-se que informações coletadas mediante o grupo focal forneceram as bases para a elaboração do questionário e para o desenvolvimento da pesquisa de observação, por isso a opção por mostrar a relação entre os dados coletados em distintos momentos desta pesquisa (grupo focal, aplicação de questionário, visitas ao bairro).

A análise de conteúdo possibilitou identificar cinco categorias que emergiram das falas dos alunos: infraestrutura, educação, segurança, saúde e pertencimento, como detalhadas a seguir, com subcategorias:

1. Infraestrutura básica – 1.1 – cobertura asfáltica; 1.2 – saneamento; 1.3 – transporte (oferta); 1.4 – coleta de lixo (oferta).
2. Educação – 2.1 – oferta de ensino; 2.2 – renda (transporte)
3. Segurança – 3.1 – módulos policiais; 3.2 – oferta do serviço.
4. Saúde – 4.1 – posto de saúde
5. Pertencimento – 5.1 – ajuda mútua (ações solidária/coletivas); 5.2 – baixa intensidade de ritmos e eventos (“local calmo”).

Observou-se que, nas categorias educação e segurança, a deficiência na oferta de serviços e a infraestrutura precária dos mesmos dão relevância à categoria infraestrutura, o que reforça a compreensão teórica sobre subúrbio e periferia enquanto espaços desprivilegiados pelos interesses econômicos da produção capitalista do espaço.

Em relação à categoria infraestrutura básica, a cobertura asfáltica nos três setores, embora esteja presente, ainda predomina a falta de cobertura asfáltica ampla ou a existência de cobertura irregular em um grande número das ruas. Essa deficiência é colocada pelos

jovens como um problema do bairro onde moram: “[...] falta estrutura, o asfalto não é adequado [...]”.

Na subcategoria saneamento, desta categoria infraestrutura, considerou-se água canalizada e rede de esgoto, foi identificada uma grande deficiência nos setores analisados. A rede de esgoto e de água canalizada foi percebida como uma das questões negativas pelos moradores do bairro: “[...] Não, dificilmente, só se ocorrer de alguma boca tiver entupido e tal, pois aqui no Brasil qualquer chuvinha alaga tudo [...]”.

Ainda na categoria infraestrutura, a subcategoria transportes. Em relação ao sistema de transportes públicos coletivos, em nenhum setor dos três de Itacaranha, existem linhas específicas de transporte rodoviário para o bairro. No entanto, notamos uma distinção nas possibilidades de acesso a esses meios de transporte a depender do setor em que moram. Os que residem no Setor 2 conseguem ter uma acessibilidade maior ao transporte público rodoviário do que os que residem nos Setores 1 e 3, em função da proximidade com a Avenida Afrânio Peixoto, o que proporciona acesso a linhas que servem a outros bairros e que têm esta avenida como trajeto. Os moradores do Setor 1 tendem a utilizar o transporte ferroviário por residirem nas imediações da estação de trem, em paralelo aos serviços de ônibus, e os do Setor 3, enfrentam dificuldades por conta da distância em relação à avenida principal do bairro e da pouca oferta de linhas de ônibus, as quais são oriundas do bairro do Rio Sena. A esse respeito, comentaram os jovens moradores: “[...] agora tem duas linhas, Estação Iguatemi, que só faz ir, e Terminal da França, também só faz ir [...]”.

Na categoria educação, a pesquisa de campo nos setores identificou um quadro muito semelhante. Em cada um deles registrou-se a existência de apenas uma escola para atender às demandas locais e muitos estudantes reclamam de carências no setor. Nesta categoria, encontra-se a subcategoria oferta que diz respeito a pouca disponibilidade de escolas e, conseqüentemente de vagas, colocada como uma grande deficiência do bairro, principalmente para Ensino Fundamental I, sendo que os moradores relataram a falta de creches que atendam às crianças para que as mães possam trabalhar. Acerca do Ensino Fundamental II e do Ensino Médio, os moradores alegam que os colégios e as escolas existentes são insuficientes para atender à demanda local. Em razão disso, alguns que não conseguem matrícula no próprio bairro ou quando necessitam de formação além do Ensino Médio (por exemplo, cursos técnicos), são “obrigados” a se deslocarem para outros bairros. Surge, então, a segunda subcategoria, denominada baixa renda para transportes que trata da falta de condições financeiras para os deslocamentos a outros bairros, muitos deles distantes, por vezes, sendo

necessária a utilização de mais de duas linhas de ônibus para ida e/ou volta, ou a baldeação entre ônibus e trem.

Na categoria segurança do bairro, a pesquisa apresenta um quadro negativo. Pois, analisando a subcategoria módulos policiais, verificou-se que não foi encontrado, nos três setores, nenhum módulo policial ou delegacia, quadro que os moradores apontam como uma das suas grandes preocupações. Além disso, foi identificada a subcategoria falta de serviço, como pode ser comprovada através da fala dos jovens no momento do grupo focal: “[...] eu acho que aqui falta policiamento, raramente a gente vê a viaturas passando, muito raro.”; “[...] o problema que tem é que no caminho existe uma grande possibilidade da a gente ser assaltado, como mesmo já aconteceu, eu mesmo já fui parado umas duas vezes, só que nenhuma das vezes estava com coisas.”.

Na categoria saúde, identificou-se a existência de apenas um posto de saúde no Setor 2 para atender à população do bairro que, por vezes, recorre a bairros vizinhos para serem medicados.

Uma categoria que nos leva a perceber o bairro de Itacaranha de forma muito mais profunda do vemos até agora, é o sentimento de pertencimento que os moradores têm pelo local. Na subcategoria ajuda mútua, identifica-se que os laços de solidariedade ainda estão presentes, através de ações em que um está sempre pronto para auxiliar ao outro. Na subcategoria baixa intensidade de ritmos e eventos, Itacaranha apresenta para os jovens moradores um ritmo de vida menos acelerado, menos intenso do que outras áreas da cidade, como eles apresentam em suas falas. Quando afirmam que gostam e se sentem bem no bairro apesar dos reclames: “Eu gosto, me identifico, um ajuda o outro.”; “[...] eu me identifico aqui, acho um lugar calmo, aqui eu acho melhor do que outros locais de fora que ficam falando, Barra, Brotas, mas tem muitas pessoas que moram lá que não são tão felizes, como a gente que mora aqui.”.

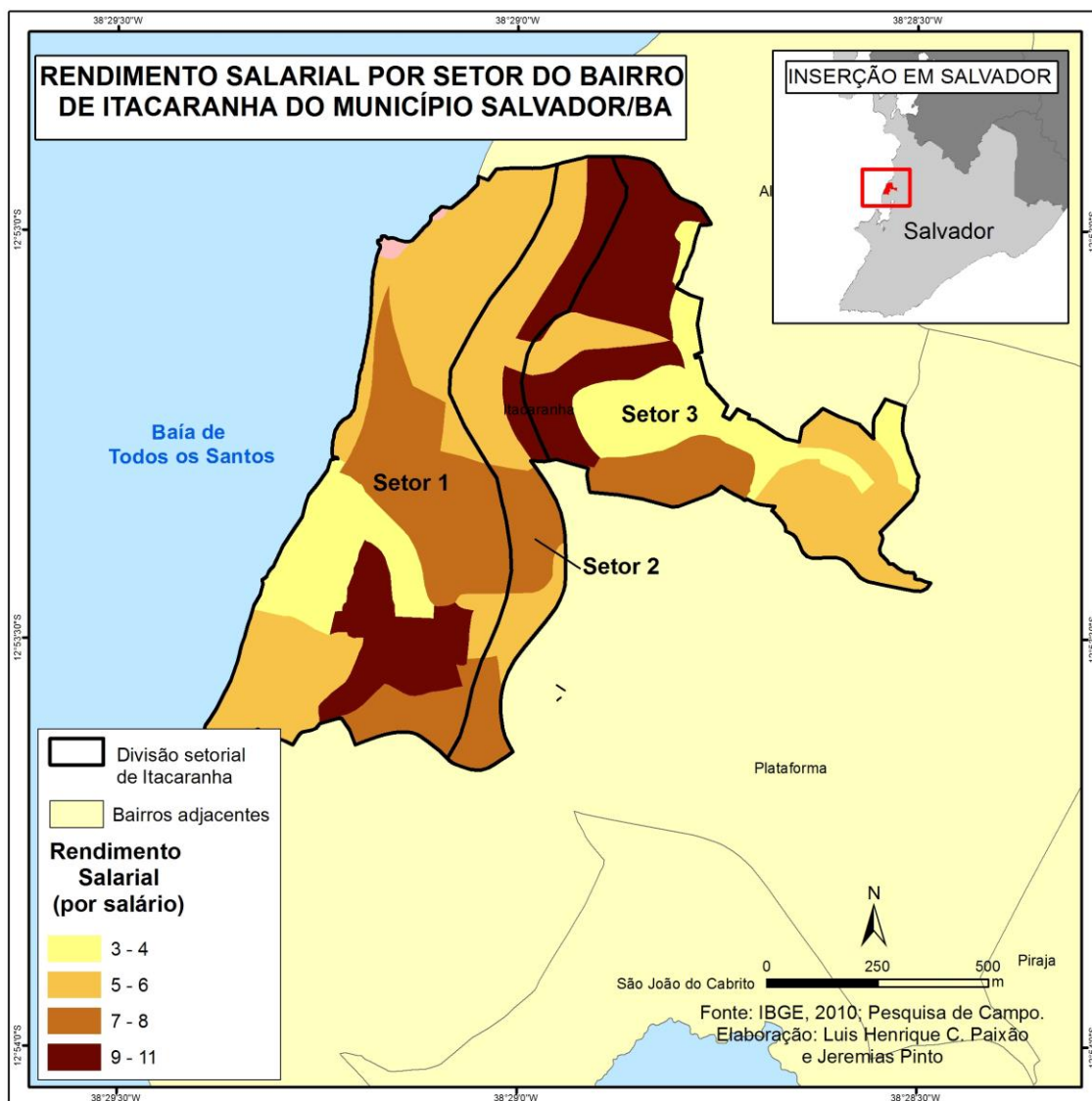
5.3 O BAIRRO DE ITACARANHA: A ATUAL REALIDADE

Com base nas informações coletadas nas pesquisas de campo, nas conversas informais, na aplicação dos questionários e nos grupos focais, verificou-se que o bairro não é um espaço homogêneo, embora tenham semelhanças. A divisão do bairro em três setores assim identificados como Setor 1 (antigo), Setor 2 (miolo) e Setor 3 (recente), em comparação com os dados de Renda e Densidade Populacional, vai nos dar uma base mais sólida para

verificar as informações coletadas *in loco* pelo pesquisador e aquelas encontrada nos documentos dos órgãos oficiais, a exemplo do IBGE e da Prefeitura Municipal de Salvador.

Conforme os dados informados por um dos principais órgãos de pesquisa do país, o IBGE, (vide Figura 66), a renda mensal do bairro de Itacaranha varia de 3 a 14 salários mínimos. Na interpretação dos questionários, conforme item 5.2, verificou-se que a maior parcela dos moradores não possuem um renda suficiente para suprir as demandas da família, o que indica um padrão de renda inferior ao levantado pelo IBGE. Essa discrepância pode ser resultado do fato de que no levantamento do órgão as variáveis têm como base a média dos domicílios e de que os dados levantados correspondem ao ano de 2010, período no qual a economia estava em crescimento elevado e renda maior, assim como o número de desempregados era menor do que se encontra atualmente. Além disso, não pode ser desconsiderado que nos setores 1 e 2 foram identificadas as maiores rendas, visto que ali residem funcionários e aposentados de empresas estatais e do Polo Petroquímico de Camaçari, conforme foi identificado nesta pesquisa.

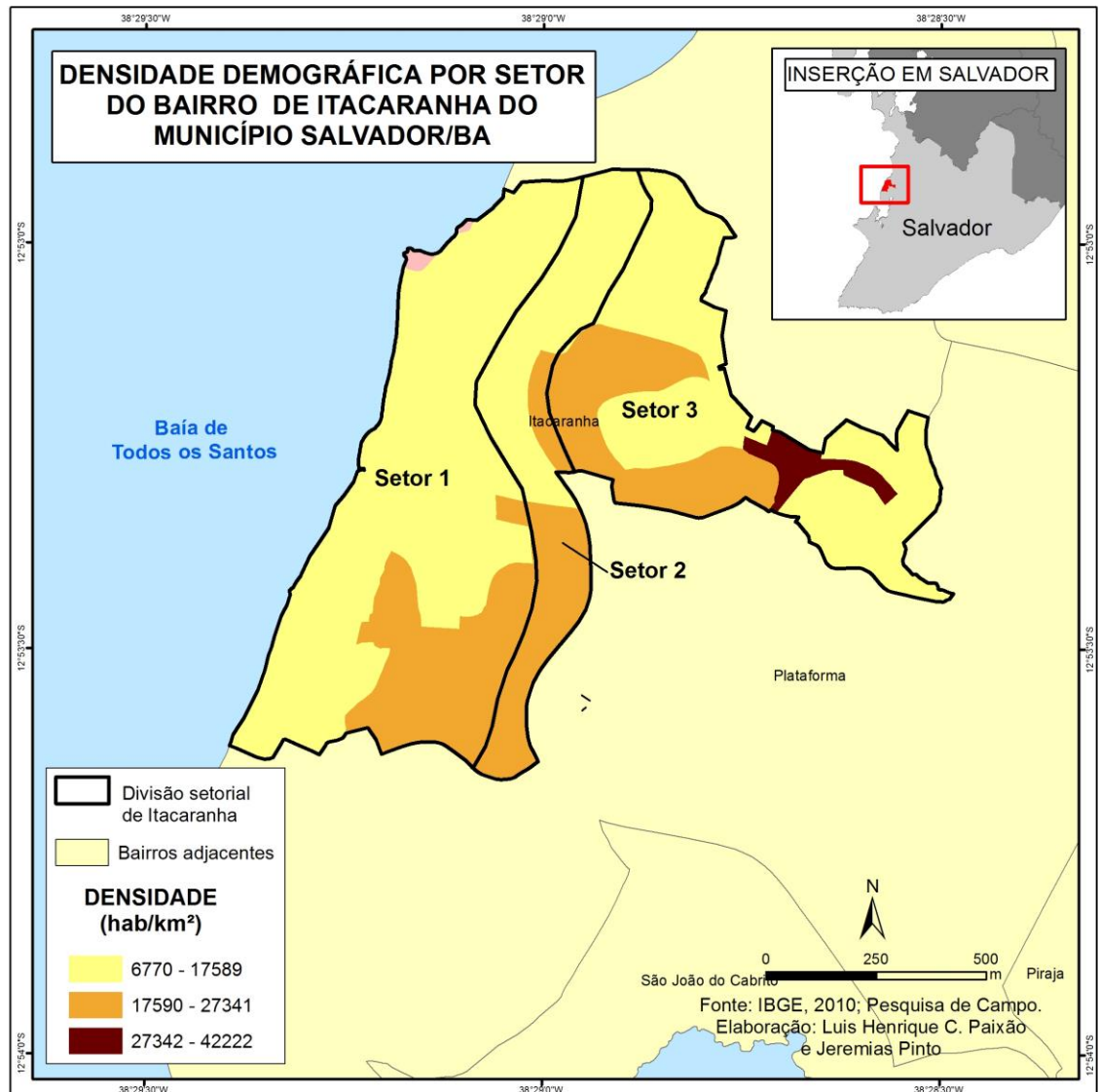
Figura 66 – Rendimento salarial por setor do bairro de Itacaranha



Um ponto que chama atenção nas análises dos questionários é o nível de instrução. Identificou-se que quase a totalidade dos moradores atingiu apenas a formação geral, pela conclusão do Ensino Médio. Nesse quesito, é possível relacionar a variável escolaridade à questão da renda, pois, tanto nas conversas informais quanto no grupo focal, os moradores e os jovens relataram as grandes dificuldades enfrentadas para saírem do bairro a fim de estudar, obter outras formações e cursar o nível superior, já que necessitam prover a sua manutenção e da própria família. Dessa forma, torna-se imperativo desenvolver alguma atividade remunerada, no mercado formal ou informal. Quando essa dificuldade não é o principal empecilho ou barreira, a falta de dinheiro para o deslocamento é colocada como a razão pela qual deixam de fazê-lo.

No tocante à densidade demográfica do espaço, conforme pode ser observado na Figura 67, no Setor 3 estão as maiores concentrações populacionais, existe a possibilidade de que a abertura da Avenida Afrânio Peixoto tenha contribuído para um rápido crescimento da população de forma concentrada em espaços reduzidos e em condições físicas desfavoráveis, já que muitos construíram suas casas em locais íngremes, juntas umas das outras.

Figura 67 – Densidade demográfica por setor do bairro de Itacaranha



Os setores com menor densidade são os 1 e 2. O Setor 1 por ser o primeiro polo de ocupação do bairro, com uma grande concentração populacional apenas nas áreas próximas ao bairro de Plataforma, visto que lá existiu a Fábrica de Tecido São Braz e a via férrea, também pela abertura, na década de 1950, de um grande loteamento, para os padrões da época, com 800 lotes, de ter mantido durante muitos anos as famílias ali pela pouca mobilidade e de um

espaço físico maior. A menor densidade do Setor 2 se justifica por ser ocupado, majoritariamente, por comércio, exceto na parte que está próxima ao local chamado de Bariri, que pertence ao bairro Plataforma, onde existe uma ligação com o Conjunto Senhor do Bonfim e várias residências ocupando locais em declive e casas aglomeradas.

Apesar das condições físicas inadequadas e desfavoráveis no tocante às condições de infraestrutura, o tempo de residência no bairro é superior a 30 anos, alguns até com mais de 40 anos, dando indícios de que o adensamento populacional do bairro é recente, posterior à abertura da principal avenida que corta o bairro.

No tocante a relação dos moradores com o bairro, tanto nas respostas dos questionários, quanto das conversas informais e nos grupos focais, percebe-se que existe uma relação de proximidade e de pertencimento com o bairro, conforme exposto no item 5.2, a maioria optou em não se mudar do local onde moram, apesar das dificuldades que dizem existir, a exemplo da violência e da falta de condições de infraestrutura.

Nas conversas informais, o pesquisador identificou que os moradores se referem ao bairro como um local bom para morar e de belezas. No grupo focal, os jovens estudantes também demonstraram terem essa relação de pertencimento quando dizem existir uma identificação com o bairro, que gostam de lá, que em outros locais os moradores não são tão felizes quanto são em Itacaranha. Afirmam também que existem laços de solidariedade e ajuda mútua entre eles.

Como principais reclamações apontadas pelos moradores nos questionários, conversas informais e grupos focais estão a falta de segurança e de infraestrutura, entre elas a coleta irregular de lixo, a falta do piso asfáltico, a falta de rede de esgoto sanitário, o transporte coletivo, de posto de saúde e escolas que melhor atendessem às necessidades da população superior a 16.000 habitantes. Esses pontos reclamados pelos participantes também foram detectados pelo pesquisador quando das visitas ao bairro, em seus três setores, onde enumerou apenas três escolas, um posto de saúde, nenhuma linha de ônibus para atender ao bairro e o sistema de trem que se restringe ao Setor 1, assim mesmo com composições que seguem para Paripe e Calçada em horários bastante irregulares. Também foi constatada a inexistência de coleta regular de lixo, uma vez que havia montes deles espalhados por todos os locais visitados. Os esgotos sendo lançados sem tratamento na Baía de Todos os Santos, poluindo a praia que serve de diversão nos feriados e fins de semana. Além da destruição dos mananciais e das fontes de água, o aterramento da Lagoa Dourada e a falta de espaços de lazer para que a juventude pudesse se distrair, ajudando-os a estarem livres das drogas e da criminalidade.

As principais transformações percebidas pelos entrevistados, mediante conversas informais e a aplicação de questionários, estão atreladas à abertura da Avenida Afrânio Peixoto, que impactou fortemente no cotidiano do bairro de Itacaranha, tornando-o mais dinâmico.

A visita aos setores 1, 2 e 3 revelou que, de modo geral, as mudanças trazidas pela via foram realmente capazes de alterar o bairro. Primeiro, porque os moradores deixaram de ocupar apenas a faixa mais próxima à linha de trem e ao mar (setor 1) para se distribuir ao longo da principal via de acesso ao bairro, onde se instalaram uma série de comércios e (setor 2), do outro lado, onde a presença do homem foi sentida de modo mais acentuada, contribuindo assim para maior degradação do meio ambiente e do próprio ser humano, uma vez que é neste (setor 3) que se concentram as piores condições de habitabilidade e, conseqüentemente, de vida.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste capítulo, são expostas as considerações finais a respeito das transformações ocorridas no bairro de Itacaranha, tendo como ponto de partida a abertura da Afrânio Peixoto, que, como previsto na principal hipótese deste trabalho, trouxeram significativas mudanças para os 22 bairros no seu entorno em especial para o objeto de estudo neste trabalho, o bairro de Itacaranha.

Desenvolver a pesquisa de um espaço, sobre o qual não se tem muitas informações, foi, sem sombra de dúvida, o grande desafio para a pesquisa e execução deste trabalho. Itacaranha, um bairro cortado ao meio pela Avenida Afrânio Peixoto, criou, desde 2003, neste pesquisador, uma grande curiosidade em conhecer, mais profundamente, a história e a realidade socioespacial do bairro.

Ao longo de quase dois anos de efetivas investigações, recorrendo às mais diversas fontes de pesquisas bibliográficas, as escassas informações que foram encontradas na literatura sobre os bairros de Salvador, sendo que nem mesmo uma divisão oficial destes foi institucionalizada, não se tornaram motivo suficiente para a desistência de quem buscava entender e explicar a dinâmica de uma área dotada de beleza natural, mas que expressava o seu lado mais superficial para os milhares de pessoas que ali criaram ou desenvolveram seus vínculos.

Com o intuito de vencer barreiras, tais como a falta de registros fotográficos e de bibliografia específica sobre o bairro, recorreu-se à pesquisa *in loco*, por percorrer o espaço, observar e registrar em imagens a sua realidade, assim como conversar com os moradores, com os jovens estudantes e amigos, obtendo informações necessárias para o desenvolvimento da pesquisa, identificando mudanças ocorridas após a abertura de uma avenida que cortou o bairro ao meio e o tornou o que é hoje, a Avenida Afrânio Peixoto.

Transpostas as barreiras iniciais, ser alguém que vive quase que cotidianamente a realidade local, por atuar como professor de uma das escolas do bairro, possibilitou aprofundar as visitas e desenvolver melhor o trabalho.

As hipóteses sobre a origem, o processo de ocupação, a utilização e as transformações ocorridas no bairro após a abertura da Avenida Afrânio Peixoto foram confirmadas, uma vez que, até a década de 70, o bairro era apenas um lugarejo ocupado por pescadores e pessoas que iam passar períodos de férias. A chegada do “progresso”, mediante a abertura da referida via, transformou e adensou o bairro, trazendo uma série de questões pertinentes para um local antes “tranquilo” e agora área integrante de uma cidade capitalista, qualificada como subúrbio

e ao mesmo tempo periferia, que carece de questões básicas, tais como infraestrutura (lixo, saneamento, rede de esgoto, transportes públicos, entre outras), ocupado por moradores que foram expulsos das áreas centrais da capital da Bahia.

Em relação à metodologia utilizada para o desenvolvimento do trabalho, é importante destacar que o método qualitativo foi o adotado, já que a imersão na realidade e a técnica de grupos foram utilizadas para uma melhor avaliação dos aspectos sociais. Na mensuração dos dados, o método quantitativo foi bastante útil para que os resultados atendessem aos objetivos estatísticos da pesquisa, na aplicação do questionário.

Três conceitos foram importantes no desenvolvimento do trabalho, dois deles aqui percebidos em contraposição e ao mesmo tempo em justaposição, periferia e subúrbio: enquanto o subúrbio traz consigo a ruralização da cidade, a periferia tem como característica a urbanização patológica, nega o urbano e um modo de habitar e viver urbanos. Também na periferia são negadas as transformações, as emancipações, as civilizações e até as promessas revolucionárias do urbano, do modo de vida urbano e da urbanização. Após analisar o pensamento de Fonseca e Silva (1992a), Martins (2001) e Serpa (2001), sobre subúrbio e periferia, relacionando com o bairro de Itacaranha, inserido no de Subúrbio Ferroviário de Salvador, chega-se à compreensão de que existe uma complexidade tão grande, de modo que são percebidas características dessas duas categorias.

O conceito de bairro, tendo como base para a discussão autores como Soares (1959), Teixeira e Machado (1986), Souza (1989), numa perspectiva contemporânea sobre o bairro, com amplitude maior que apenas o espaço físico. Também se mostrou importante para realização do trabalho enquanto possibilidades de melhor entender esse micro espaço em que os ocupantes vivem o seu cotidiano, mesmo que muitos não se sintam pertencentes. Vale ressaltar que este não é o caso de Itacaranha, já que na pesquisa o sentimento de pertencimento é exteriorizado pelos moradores, indicativo do que se construía anteriormente. Dentro da perspectiva contemporânea sobre o bairro, este é entendido como não sendo apenas um espaço físico, mas onde as vivências e a subjetividade se estão presentes (SOUZA, 1989).

O que mais pode ser destacado no trabalho, conforme salientado por Correa (2004) [1989], é a percepção de como o espaço urbano é ao mesmo tempo fragmentado e articulado e de que um determinado fragmento vai influenciar no conjunto do espaço urbano. Assim, nota-se que a abertura da Avenida Afrânio Peixoto interferiu na dinâmica dos bairros, em especial no bairro pesquisado, uma vez que a modificação causada por esta avenida transformou as formas preexistentes e a própria dinâmica cotidiana do bairro e das áreas em seu entorno, segmentado, ocupando locais onde a natureza prevalecia e fazendo com que, para conseguir

sobreviver, os moradores se aglomerem sobre condições não adequadas ou até mesmo inóspitas. Não pode ser esquecido que em uma cidade capitalista, existe a apropriação e transformação imposta pelo capital imobiliário, como se percebe na marcante atuação do capital imobiliário na cidade do Salvador.

Deve-se aqui ser exteriorizado que o Estado age não como mediador das relações entre a sociedade e os agentes econômicos para que haja equilíbrio, mas de forma bastante perceptível como legitimador da produção do espaço, favorecendo ao proprietário fundiário e promotor imobiliário, contribuindo assim para haja grandes desigualdades qualitativas, principalmente pela falta de equipamentos e serviços básicos para a população mais pobres, que são expulsas para locais afastadas das áreas centrais da cidade do Salvador.

No desenvolvimento do trabalho, atentou-se para uma categoria de análise muito discutida em outros países, a exemplo da África do Sul e Estados Unidos da América, que no seu entendimento e não se aplica ao Brasil. No caso da cidade do Salvador, especificamente do bairro de Itacaranha, o autor não percebeu a segregação, uma vez que os moradores são expulsos e não confinados em apenas um espaço e tão pouco impedidos de frequentar outras áreas da cidade. O que lhes faltam são condições financeiras, além da inexistência de algumas condições básicas, como o acesso a transportes públicos, e a distâncias consideráveis enfrentadas ao se deslocarem a outros locais, tanto assim que alguns ex-alunos e ex-moradores do bairro, ao conseguirem uma melhor condição financeira, se mudaram para outros bairros da capital baiana.

A população, que antes da abertura da “grande via” em novembro de 1970, se concentrava nas ruas próximas à linha de trem da antiga Rede Ferroviária Federal, acelerou a ocupação dos lotes vazios, implantados nas décadas de 1950 e 1960, o que favoreceu o surgimento de novos loteamentos populares, entre Plataforma e Paripe, tendo destaque o loteamento Fazenda Coqueiro, em Itacaranha (SEHAM, 2009), se espalhando por outros locais a exemplo da parte direita superior do bairro, sentido Paripe, que era um dos espaços menos habitado do bairro e onde existia uma grande lagoa, denominada Lagoa Dourada, inicialmente pelos moradores e depois pela prefeitura, ao longo da década de 1970, conforme relato dos moradores e em especial pela atual Presidente da Associação de Moradores de Itacaranha a Sr^a Aldeli Reis.

As possibilidades para o futuro estão sendo implementadas, a exemplo de alguns projetos já concluídos, sendo o principal deles a requalificação, em 2016, da Avenida Afrânio Peixoto, do seu início, na Baixa do Fiscal, até o final no bairro de Paripe, abrangendo um total de quinze bairros, o que fez com que a avenida ganhasse áreas de recuo para ônibus, faixas de

pedestres elevadas e obras de drenagem para escoar a água da chuva. Também foi retirado o retorno que ficava no Largo do Luso, em Plataforma, e deslocado para bairro de Itacaranha, excluindo, quase que completamente, a obstrução no trânsito. Assim, a avenida passou a contar também com uma ciclovia, entre outros melhoramentos. A conclusão da obra aconteceu no mês de junho de 2016.

Há um projeto lançado em edital, pela Prefeitura Municipal do Salvador, no dia 14/05/2016, sob a responsabilidade da Fundação Mario Leal Ferreira (FMLF), com obras já iniciadas no mês de novembro de 2016, pela Secretaria Municipal de Infraestrutura e Defesa Civil (Sindec), que podem dar projeção à Itacaranha, no contexto da cidade de Salvador. As principais intervenções deste projeto, que são melhorias na pavimentação, contenção, paisagismo, mobiliário urbano, ciclovia, passeios, áreas de lazer e esporte e construção de uma piscina natural, dentre outros, estão sendo realizadas na Rua Almeida Brandão e, segundo a prefeitura, serão investidos R\$ 11,6 milhões.

Além dos projetos de requalificação, a localização do bairro, no meio da Avenida Afrânio Peixoto, pode contribuir para que Itacaranha ganhe novas possibilidades, que desenvolva, em bem pouco tempo, novas dinâmicas, proporcionando melhores condições de vida para seus moradores.

Como possibilidades futuras e analisando a pesquisa aqui dissertada, têm-se por pretensão aprofundar as investigações sobre Itacaranha, analisando como o Colégio Estadual Clériston Andrade, o maior do bairro, consegue ter uma projeção que extrapola os limites deste, atraindo estudantes que moram em seu entorno e de certa forma de lugares mais distantes, o que por sua vez vai possibilitar uma pesquisa mais extensa e aprofundada sobre a região do Subúrbio Ferroviário da cidade do Salvador.

REFERÊNCIAS

AGECOM - ASSESSORIA GERAL DE COMUNICAÇÃO. **Prefeitura cria duas novas linhas de ônibus para a Av. Suburbana**. Criado em 03 de novembro 2015. Disponível em: <<http://www.comunicacao.salvador.ba.gov.br/index.php/todas-as-noticias/47167-prefeitura-cria-duas-novas-linhas-de-onibus-para-a-av-suburbana>>. Acesso em: 10 dez. 2015.

ALMEIDA, Paulo Henrique de. A economia de Salvador e a formação de sua Região Metropolitana. In: CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso (org.). **Como anda Salvador e sua Região Metropolitana**. 2 ed. Revista e ampliada. Salvador: EDUFBA, 2008. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/ri/bitstream/ri/1724/1/Como%20anda%20Salvador_RI.pdf>. Acesso em: 10 set. 2015.

ARATU ONLINE. **Orla do Subúrbio: Obras em Plataforma deverão começar em três meses, anuncia prefeitura**. Atualizado em 13/05/2016. Disponível em: <<http://www.aratuonline.com.br/noticias/orla-do-suburbio-obras-em-plataforma-e-itacaranha-deverao-comecar-em-tres-meses-anuncia-prefeitura/>>. Acesso em: 16 out. 2015.

A TARDE. **Arena Fonte Nova**. 2015. Disponível em: <<http://atarde.uol.com.br/economia/noticias/1670858-oas-poe-a-venda-participacao-na-arena-fonte-nova-e-estaleiro>>. Acesso em: 16 out. 2016.

A TARDE. **Terceira metrópole do país tem cena urbana de contrastes**. 2014. Disponível em: <<http://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/terceira-metropole-do-pais-tem-cena-urbana-de-contrastes-1579819>>. Acesso em: 17 set. 2015.

ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO. **Salvador - BA**. Disponível em: <http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/salvador_ba#trabalho>. Acesso em: 16 set. 2015.

BAHIA 247. **Prefeitura inicia reforma da Avenida Suburbana**. Disponível em: <http://www.brasil247.com/pt/247/bahia247/182466/Prefeitura-inicia-reforma-da-Avenida-Suburbana.htm>>. Acesso em: 10 out. 2016.

BENÉVOLO, Leonardo. **História da cidade**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1997.

BRASIL. **Medida Provisória Nº 353, de 22 de janeiro de 2007**. Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. RFFSA, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Disponível em: http://www.rffsa.gov.br/principal/MP353_extincao.htm. Acesso em: 18 out. 2016.

BRITO, Ramon. **Bar da Neinha** - O Point do Camarão. 2014. Disponível em: <<http://www.mastigandoemsalvador.com.br/2014/07/bar-da-neinha-o-point-do-camarao-rb.html>>. Acesso em: 26 ago. 2016.

CARMO, René Becker Almeida. **A Urbanização e os assentamentos subnormais de Feira de Santana**. 360 f. 2009. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – PUC, São Paulo, 2009.

CAPEL, Horacio. Continuar y superar a Milton Santos. **Scripta Nova** - Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, Universidad de Barcelona, v. 6, n. 124, 30 de septiembre de 2002. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-124.htm>>. Acesso em: 15 jan. 2017.

CCR Metrô Bahia. **Estação do Metrô Campo da Pólvora**. Disponível em: <<http://www.ccrmetrobahia.com.br/>>. Acesso em 15 out. 2016.

CAPES – PORTAL DE PERIÓDICOS. Disponível em: <<http://www.periodicos.capes.gov.br/mobile/#home>>. Acesso em: 29 jul. 2015.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano**: Novos Escritos sobre a Cidade. São Paulo: FFLCH, 2007.

CASTAGNO, Mara Rosana. **Produção e gestão do espaço construído em áreas de ocupação popular**: Plataforma, um estudo de caso. 179 f. 1990. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1990.

CARVALHO, Claudio; RODRIGUES, Raoni. **O direito à cidade**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2016.

CASTELLS, Manoel. **A questão urbana**. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1968.

CASTORE, Maria Elena. **A Fábrica e o bairro**: um estudo sobre a paisagem industrial no bairro de Plataforma em Salvador. 322 f. 2013. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura, Salvador, 2013.

CERVO, Amado Luiz; BERVIAN, Pedro Alcino. **Metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Prentice Hall, 2002.

COFIC - Comitê de Fomento Industrial de Camaçari. **Complexo Petroquímico de Camaçari**. 2012. Disponível em; <<http://www.coficpolo.com.br/2012/imagens/fotos1.jpg>>. Acesso em: 22 out. 2016.

CONDER - Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia. Disponível em: <http://www.conder.ba.gov.br/>>. Acesso em: 13 out. 2015.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 2004 [1989].

DETRAN - DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DA BAHIA. 2013. Disponível em: <<http://www.bocaonews.com.br/>>. Acesso em: 11 out. 2016.

DIAS, Cláudia Augusto. **Grupo Focal**: técnica de coleta de dados em pesquisas qualitativas. *Informação & Sociedade: Estudos, Paraíba*, v. 10 n. 2, p. 1-12, 2000. Disponível em: <<http://periodicos.ufpb.br/ojs/index.php/ies/article/view/330>>. Acesso em: 24 out. 2015.

DOMÍNIO PÚBLICO. Disponível em: <<http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/PesquisaObraForm.jsp>>. Acesso em: 16 out. 2015.

DÓREA, Luiz Eduardo. **Histórias de Salvador nos nomes das suas ruas**. Salvador: EDUFBA, 2006.

DUARTE, Marise Costa de Souza. **Meio ambiente sadio**: direito fundamental em crise. Curitiba: Juruá, 2003.

FERNANDES, Nelson da Nobrega. Capitalismo e morfologia urbana na longa duração. Rio de Janeiro: séc. (XVIII-XXI). **Scripta Nova** - Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, Universidad de Barcelona,, v. 12, n. 270, p. 1-18, 2008. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-56.htm>>. Acesso em 15 jan. 2017.

FONSECA, Antonio Ângelo Martins da; SILVA, Silvio C. Bandeira de Mello. **A Produção do Subúrbio Ferroviário de Salvador**: os exemplos de Paripe e Periperi. [1992?b]. Disponível em: <<http://www.portalmodulo.com.br/wp-content/uploads/2016/05/PERIFERIA-SUB%C3%9ARBIO-FERROVI%C3%81RIO.pdf>>. Acesso em: 20 ago. 2016.

FONSECA, Antonio Ângelo Martins da; SILVA, Silvio C. Bandeira de Mello. Periferia, a produção do Subúrbio Ferroviário de Salvador: os exemplos de Paripe e Periperi. *Veracidade - Revista do Centro do Planejamento Municipal*, Salvador, Bahia, ano 2, n. 4, p. 67-80, dez., 1992a.

GEORGE, Pierre. **Geografia Urbana**. São Paulo: Difel, 1983 [1961].

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2002.

GOOGLE EARTH. **Itacaranha**. 2016. Disponível em:
<www.google.com.br/earth/media/licensing.html>. Acesso em: 20 ju. 2016.

HARVEY, David. O direito à cidade. **Lutas Sociais**, n. 29, São Paulo, jul./dez. 2012. Disponível em: <<http://www4.pucsp.br/neils/downloads/neils-revista-29-port/david-harvey.pdf>>. Acesso em 18 dez. 2016.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2010**. Cidades-Salvador. Disponível em:
<<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=292740>>. Acesso em 03 jun. 2015.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo demográfico 1940-2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em:
<<http://serieestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=POP122>>. Acesso em: 12 jan. 2017.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades-Salvador**. 2016a. Disponível em:
<<http://cidades.ibge.gov.br/v3/cidades/municipio/2927408>>. Acesso em 17 jan. 2017.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades-Brasília**. 2016b. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/v3/cidades/municipio/5300108>>. Acesso em 17 jan. 2017.

IVO, Anete B. L. A periferia em debate: questões teóricas e de pesquisa. **Cad. CRH** v. 23, n. 58, Salvador, abr. 2010. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0103-49792010000100001>>. Acesso em: 12 jan. 2017.

JORNAL DA BAHIA. **Governador inaugura, com aplausos, a Avenida Suburbana**. Salvador, 08/09 nov. 1970, p. 5.

LEFÈBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2006 [1968].

LEFÈBVRE, Henri. **O Pensamento Marxista e a Cidade**. Tradução de Maria Idalina Furtado. Lisboa: Ulisseia, 1972.

MARICATO, Hermínia. **A MetrÓpole na periferia do Capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violênci**a. 1995. Disponível em:
<http://fau.usp.br/depprojeto/labhab/biblioteca/textos/maricato_metrperif.pdf>. Acesso em: 30 jan. 2016.

MARICATO, Ermínia. Direito à terra ou direito à cidade ? **Revista Vozes**, Petrópolis, Vozes, v. 19, n. 6, p. 405-410, 1985.

MARTINS, José de Souza. **Subúrbio** – vida cotidiana e história no subúrbio da cidade de São Paulo: São Caetano, do fim do império ao fim da república velha. São Paulo: Hucitec, 1992.

MATTOSO, Katia Mytilineou de Queirós. **Bahia, século XIX**: uma província no império. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. 4 ed. Tradução de Neil R. da Silva. São Paulo: Martins Fontes, 1998 [1961].

PACHECO, João Batista. Conceito geográfico de bairro: uma aplicação à questão do Sítio Campinas/Basa e da Ilhinha. **Revista de Políticas Públicas**, v. 5, n. 1, p. 90-104, jan./dez. 2001. Disponível em: <http://www.revistapoliticaspUBLICAS.ufma.br/site/capas_detalhes.php?id=9>. Acesso em: 23 out. 2015.

PARAÍSO, Maria Hilda Baqueiro. Aldeamentos de Salvador no Século XVI - um primeiro esboço. **Revista da Bahia**, Salvador, v. 18, p. 39-48, 1990.

PARK, Robert Ezra. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, Otávio Guilherme (org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Guanabara, 1979 [1916].

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR. Disponível em: <<http://www.salvador.ba.gov.br/>>. Acesso em: 10 jun. 2015.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR. **Urbanização integrada no Subúrbio Ferroviário**: Barri e Itacaranha. Salvador: FAEC, 1987.

REGIS, Imaira Santa Rita. **Lobato e Paripe no contexto da avenida Suburbana**: uma análise socioespacial. 141 f. 2007. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Geociências da Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007.

RFFSA - REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA. **Histórico da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima**. 2016. Disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm>>. Acesso em 11 nov. 2016.

REPOSITÓRIO INSTITUCIONAL DA UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA (RI UFBA). Disponível em: <<https://repositorio.ufba.br/ri/>>. Acesso em: 10 jun. 2015.

SINART. **Terminal Rodoviário de Salvador**. Disponível em: <<http://www.rodoviariadesalvador.com.br/sobre-terminal-rodoviario.html> >. Acesso em: 16 nov. 2016.

SAMPAIO, Theodoro. Planta da Cidade do Salvador, com indicação dos muros e circunvalação primitivos da fundação de Thomé de Sousa, em 1549. In: _____. **História da Fundação da Cidade do Salvador**. Salvador: Tipografia Beneditina, 1949. Disponível em: <<http://www.cidade-salvador.com/seculo16/salvador-1549.htm>>. Acesso em: 25 out. 2016.

SANTOS et al. (org.). **O Caminho das Águas em Salvador: Bacias Hidrográficas, Bairros**. Salvador: CIAGS/UFBA; SEMA, 2010.

SANTOS, Janio Laurentino de Jesus. **A cidade poli(multi)nucleada**. Salvador: EDUFBA, 2013

SANTOS, Milton. **Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica**. São Paulo: HUCITEC, 1990.

SANTOS, Milton. **A urbanização Brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SEDHAM, Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, Habitação e Meio Ambiente; COPI, Coordenadoria Central de Produção de Indicadores Urbano Ambientais. **Cadernos da Cidade**, ano 1. Salvador, 2009.

SEI - SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA **DESEMPREGO EM SALVADOR. Taxa de desemprego relativamente estável na RMS em outubro**. Disponível em: <http://www.sei.ba.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=2513:taxa-de-desemprego-relativamente-estavel-na-rms-em-outubro&catid=1:latest-news&Itemid=243>. Disponível em: 20 set. 2016.

SEMOB - SECRETARIA DE MOBILIDADE. **Nova Avenida Suburbana é entregue com festa pela Prefeitura**. Data de publicação: 22/06/2016. Disponível em: <<http://www.mobilidade.salvador.ba.gov.br/index.php/noticias/278-nova-avenida-suburbana-e-entregue-com-festa-pela-prefeitura>>. Acesso em: 20 out. 2016.

SERPA, Ângelo. (org.). **Fala Periferia! Uma reflexão sobre a produção do espaço periférico soteropolitano**. Salvador: PROEX/EDUFBA, 2001.

SOARES, Antonio Mateus de Carvalho. Violência, Crimes e Jovens Empobrecidos. In: ESPINHEIRA, Gey. (org.). **Sociabilidade e Violência: criminalidade no cotidiano de vida dos moradores do Subúrbio Ferroviário de Salvador**: Ministério Público da Bahia, Universidade Federal da Bahia, 2004. p. 124-139.

SOARES, M. Terezinha de Segadas. O conceito geográfico de bairro e sua exemplificação na cidade do Rio de Janeiro. **Boletim Carioca de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 11, n. 3-4, 1959.

SOTO, William Héctor Gómez. Subúrbio, periferia e vida cotidiana. **Estudos Sociedade e Agricultura**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 1, p. 109-131, 2008.

SOUZA, Angela Gordilho. Metrópole e Gestão Urbana Corporativa – O que muda na produção recente das cidades Brasileiras? Impactos e tensões na região Metropolitana de Salvador. In: SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e; CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso. (org.). **Transformações metropolitanas do século XXI: Brasil, Bahia e América Latina**. Salvador: Edufba, 2008. p.233 a 280.

SPOSITO, Maria Encarnação B. **Capitalismo e urbanização**. São Paulo: Contexto, 1997.

SOUZA, Marcelo José Lopes de. O bairro contemporâneo: ensaio de abordagem política. **Revista Brasileira de Geografia**, IBGE, Rio de Janeiro, v. 51, n. 2, p. 139-172, abr./jun., 1989. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1989_v51_n2.pdf>. Acesso em: 18 out. 2016.

SUCOM - SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO. **Plano Urbanístico da Orla do Subúrbio Ferroviário de Salvador**. Disponível em: <http://www.sucom.ba.gov.br/wp-content/uploads/2015/09/Plataforma-Itacaranha-Projeto.FMLF_.compressed.pdf>. Acesso em: 16 out. 2015.

SUDIC - Superintendência de Desenvolvimento Industrial e Comercial. **CIA - Centro Industrial de Aratu**. 2016. Disponível em: <<http://www.sudic.ba.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=25>>. Acesso em: 10 jan. 2017.

TEIXEIRA, P. V. Marlene; MACHADO, Rosa Maria. Conceito de bairro: unidade popular ou técnica? **Anuário do Instituto de Geociências**, UFRJ, Rio de Janeiro, p.66-71, 1986.

TRANSALVADOR - SUPERINTENDÊNCIA DE TRÂNSITO DE SALVADOR. **Linhas de ônibus**. Disponível em: <<http://www.transalvador.salvador.ba.gov.br/?pagina=onibus/onibus>>. Acesso em: 16 out. 2016.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **Salvador**: transformações e permanências (1549-1999). Ilhéus: Editus, 2002.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria. **A cidade contemporânea**: segregação espacial. São Paulo: Contexto, 2013.

VEIGA, Elba Guimarães et al. O Processo de Delimitação dos Bairros de Salvador: Relato de uma Experiência. **Revista Interdisciplinar de Gestão Social**, v.1 n.1 p. 131-147, jan./abr. 2012. Disponível em: <http://www.rigs.ufba.br/pdfs/RIGS_v1n1_art7.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2016.

VFFLB - VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO. **Linha Tronco**: Salvador - São Francisco. Estações ferroviárias em 1960. 2016. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/estacoes-ferroviarias/1960-Bahia/estacoes-ferroviarias-VFFLB-Linha-Tronco.shtml>. Acesso em: 19 out. 2016.

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO

Objetivo: coletar dados sobre a origem dos moradores, tempo de residência no bairro de Itacaranha

Data da entrevista: _____

Nome: _____

Idade: _____ Sexo M () F ()

Grau de escolaridade: Superior completo () Superior incompleto ()

Ensino médio completo () Ensino médio incompleto ()

Fundamental I incompleto () Fundamental I completo ()

Fundamental II incompleto () Fundamental II completo () Sem escolaridade ()

1. Possui filhos? Sim () Não (). Quantos? _____

2. Trabalha atualmente? Sim () Não (). Profissão _____

3. Outras pessoas ajudam no sustento da família? Sim () Não () Quantas? _____

4. Há quanto tempo o Sr. reside em Itacaranha? 10 anos () 10 a 20 anos () 20 a 30 anos () 30 a 40 () 40 a 50 anos () acima de 50 anos

5. Por que escolheu o bairro para residir/morar?

6. O que mais te agrada no local?

7. O que menos te agrada no local?

8. Você se sente integrado ao bairro ? Sim () Não () Por que?

9. Você se pudesse se mudaria do bairro? Sim () Não () Por que?

10. Quais as transformações que o local vem passando nos últimos anos que mais tem chamado atenção?
