

Série **UFBA em Campo** | estudos



Organização
Angelo Serpa

Fala, Periferia!

Uma reflexão sobre a produção
do espaço periférico
metropolitano

FALA, PERIFERIA!

UMA REFLEXÃO SOBRE A PRODUÇÃO
DO ESPAÇO PERIFÉRICO
METROPOLITANO



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA

Reitor
Heonir Rocha

Vice-Reitor
Othon Jambeiro

Pró-Reitor de Extensão
Paulo Costa Lima

Pró-Reitor de Planejamento e Administração
Wilson Araújo Lopes

Pró-Reitor de Graduação
Paulo de Arruda Penteadó

Pró-Reitor de Pós-Graduação
Jailson Bittencourt de Andrade

Superintendente da FAPEX
Maria Liana Maltez Mendonça

Coordenador do Reitor para Extensão
Ana Maria de Carvalho Luz

Assessor do Reitor para Extensão
Maria Clara Barreto de Freitas Melro

Presidente da Câmara de Extensão
Marlene Campo Peso de Aguiar

FALA, PERIFERIA!

UMA REFLEXÃO SOBRE A PRODUÇÃO
DO ESPAÇO PERIFÉRICO
METROPOLITANO

Angelo Serpa
(organizador)

SALVADOR
2001

Fala periferia! Uma reflexão sobre a produção do espaço
periférico metropolitano /
Angelo Serpa, organizador. – Salvador : UFBA, 2001.
318 p. il. – (Série UFBA em campo; Estudos)

ISBN 85-232-0245-5

1. Geografia 2. Planejamento Urbano I. Título II. Série

CDU: 911.375.5

Apresentação

O livro “Fala Periferia! Uma reflexão sobre a produção do espaço periférico metropolitano” é resultado de um esforço de pesquisa de mais de cinco anos. Primeiro, como bolsista recém-doutor do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) junto ao grupo de pesquisa “Paisagem e Ambiente”, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, coordenado pelo Professor Sílvio Soares Macedo, durante todo o ano de 1995. A partir de 1996, como coordenador do Projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação, do Departamento e Mestrado de Geografia, da Universidade Federal da Bahia, onde passei a atuar também, naquele mesmo ano, como professor adjunto com dedicação exclusiva. Nos anos de 1999 e 2000, pude contar novamente com o apoio do mesmo CNPq, que financiara - como já dito - o início dos trabalhos em São Paulo, desta vez através de uma bolsa de produtividade em pesquisa.

Em São Paulo, as pesquisas se concentraram sobretudo na Zona Leste, nos populosos bairros de Itaquera, Guaianazes e São Miguel Paulista. O projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação, desenvolvido em Salvador, integra, desde o início dos trabalhos, estudantes de graduação, pós-graduação e pesquisadores com atuação em áreas de urbanização popular, com o objetivo de produzir subsídios técnicos para o planejamento de áreas carentes e periféricas, disponibilizando sobretudo informações colhidas e sistematizadas junto às comunidades pesquisadas (Bairros de Plataforma, Pirajá, Cajazeiras, São Tomé de Paripe, Ribeira e Curuzu).

O “Espaço Livre” é uma pesquisa que articula diferentes variáveis - transporte público, comércio e serviços, saneamento, espaço livre público e identidade cultural - na escala do bairro. As variáveis foram trabalhadas de modo específico nos diferentes sub-projetos e levantadas em campo com auxílio de entrevistas e aplicação de questionários. Levantamentos cartográficos, fotográficos, bem como o levantamento de informações estatísticas e de dados históricos junto aos órgãos públicos, arquivos e bibliotecas foram também parte integrante da metodologia aplicada para obtenção de dados secundários.

Há, nas páginas que se seguem, um enorme esforço de reflexão sobre a produção do espaço periférico metropolitano, a partir da sistematização dos dados obtidos nos bairros de urbanização popular em São Paulo e Salvador. Acredito que esse esforço de teorização a partir de uma ampla base empírica pode ajudar a entender o funcionamento desse imenso universo invisível das periferias metropolitanas, tão cheias de problemas, mas também tão ricas em soluções criativas. Creio que o livro pode também subsidiar um planejamento urbano descentralizado em direção aos bairros, a partir de demandas locais melhor analisadas e explicitadas. Quero crer também que os estudos aqui apresentados são exemplares no sentido de entender o conflito de classes das metrópoles capitalistas, expresso em uma produção espacial desigual e excludente, comum a outras áreas metropolitanas do país.

Agradeço especialmente aos professores Paulo Costa Lima, Ana Maria de Carvalho Luz, Flávia Garcia Rosa e Bela Serpa, que, de diferentes maneiras, ajudaram na concretização desse projeto.

O livro é dedicado à memória do Professor Milton Santos, cuja obra é e será sempre fonte inesgotável de inspiração.

Salvador, Agosto de 2001

Angelo Serpa

Sumário

Apresentação 5

Fala, Periferia!

Angelo Serpa 11

Morfologia Urbana e Apropriação Social
dos Espaços Livres de Edificação na Periferia

Angelo Serpa 15

A Produção Espacial do Comércio e dos Serviços
nas Periferias Urbanas

Jânio Laurentino de Jesus Santos e Angelo Serpa 31

Transporte Coletivo nas Periferias Metropolitanas

Suely dos Santos Coelho e Angelo Serpa 69

Sustentabilidade

Angelo Serpa 115

Urbanização e Degradação Ambiental

Fábio Angeoletto 119

Turismo na periferia

Angelo Serpa 135

Conjunto de fotos 147

Governança

Angelo Serpa 155

Apropriação Social versus Requalificação de Parques e Praças:
Valor de Uso versus Valor de Troca
Angelo Serpa 157

Arborizando Pirajá
Fábio Angeoletto 181

Coleta Seletiva e Reciclagem de Lixo em Plataforma:
Uma experiência participativa de gerenciamento ambiental integrado
em um bairro periférico de Salvador
Markus Spitzbart 211

Nem Tudo é Rede
Angelo Serpa 235

O Potencial Turístico do Subúrbio Ferroviário de Salvador
sob a Ótica dos Moradores
Angelo Serpa e Antônia Garcia 237

Espaço Livre para o Teatro na Periferia de Salvador
Angelo Serpa e Marcio Lima 247

Influência do Processo de Expansão Urbana na Perda de Áreas Verdes
e no Uso das Plantas Medicinais nos Terreiros do Curuzu, Salvador
Sandro dos Santos Correia e Angelo Serpa 261

Periferias urbanas, espaços de transição histórica?
O caso de Itaquera, São Paulo
Angelo Serpa 271

A árvore da saudade
Angelo Serpa 283

Conjunto de fotos 291

Referências Bibliográficas 299

Sobre os autores 315

parte I
FALA, PERIFERIA!

Fala, Periferia!

Angelo Serpa

Manchete da Folha Ilustrada anuncia: literatura da periferia vê ódio vencer malandragem. Trata-se da opinião do carioca Paulo Lins e do paulistano Ferréz, ambos escritores, que estudaram em escolas públicas e escreveram livros para o “povo da favela”. Em visita ao bairro do Capão Redondo, “domínio” de Ferréz, Paulo Lins (que viveu 20 anos na favela da Cidade de Deus, no Rio) discutiui com o “mano” paulistano a violência da periferia, em encontro registrado pela Folha de São Paulo. Para eles, a situação nas periferias é de alerta máximo: “se o governo não intervir, vai haver um banho de sangue” (FOLHA DE SÃO PAULO, 22/07/2000).

Em tempos de eleições municipais, as “intervensões” pontuais dos governos de plantão preparam a “vitória” dos donos do poder, baseada na velha prática do “toma lá, dá cá”. A periferia é ponto de passagem obrigatório de políticos, repentinamente torna-se o foco principal de promessas e programas. Periferia, periferia, periferia... a palavra ecoa por todos os cantos, por todas as mídias, por todos os programas de governo. Mas, afinal, que significado mágico tem o termo “periferia”?

O termo “periferia” explicita, via de regra, áreas localizadas fora ou nas imediações de algum centro. Todavia, atualmente, muitas áreas afastadas dos centros das cidades não são entendidas como periféricas. O termo absorveu uma conotação sociológica, redefinindo-

se. Dessa forma, “periferia” hoje significa também aquelas áreas com infra-estrutura e equipamentos de serviços deficientes, sendo essencialmente o locus da reprodução sócio-espacial da população de baixa renda.

De acordo com o geógrafo Aldo Paviani, da Universidade de Brasília, as periferias urbanas diferenciam-se do resto da cidade pela precariedade da configuração espacial. Através da consolidação de loteamentos clandestinos, imprime-se, no espaço urbano, um processo social maior, de exclusão. A moradia, por sua tradução na paisagem urbana, é o elemento denunciador das diversas formas de segregação sócio-espacial (PAVIANI, 1994).

É preciso destacar, também, o papel das periferias no espaço urbano, já que estas apresentam uma dinâmica específica, fruto do acúmulo de processos singulares que se desenvolveram a partir de conflitos originados de diferentes sentidos de tempos. “São estas diferenças temporais que caracterizam a produção e reprodução do espaço da/na periferia, já que representam a justaposição de elementos tradicionais e modernos, culminando numa cristalização diferenciada de signos”, conforme Jânio Santos, pesquisador do projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação, da Universidade Federal da Bahia (SANTOS, 1999).

Há, na verdade, duas “periferias”, como nos ensina o professor Roberto Lobato Corrêa, da Universidade Federal do Rio de Janeiro: aquela com urbanização de *status* e aquela com urbanização popular. As periferias nobres, valorizadas por amenidades físicas (mar, sol, verde), ganham infra-estrutura adequada e tornam-se bairros de *status*. Segundo Corrêa, em vista do sentido pejorativo do termo periferia, estes bairros “fisicamente periféricos não são mais percebidos como localizados na periferia urbana, pois afinal de contas os bairros de *status* não são socialmente periféricos!” (CORRÊA, 1993). A progressiva urbanização da favela, no entanto, advém ou da ação dos próprios moradores ou da sua capacidade de pressão sobre as instâncias governamentais, para implementação de alguma infra-estrutura.

Polêmico, o carioca Paulo Lins afirma: “a vida na favela melhorou muito depois do Comando Vermelho. Antes, havia muito estupro e roubo de ônibus. As favelas foram reurbanizadas graças ao Comando Vermelho”. Já Ferréz acha que “a revolução tem de ser feita, pela arte ou pelo terror. É mais fácil o terror, apesar de eu acreditar na arte. O que vier primeiro eu abraço”.

Fala, periferia!

Alguém perplexo na escuta? (Câmbio...)

Artigo publicado originalmente no Jornal Soterópolis, Número 24, Salvador, Setembro de 2000, p. 20.

Morfologia Urbana e Apropriação Social dos Espaços Livres de Edificação na Periferia

Angelo Serpa

As idéias aqui desenvolvidas são resultado da análise de dados empíricos, obtidos ao longo dos últimos quatro anos de pesquisa em bairros periféricos de Salvador e São Paulo. Parte-se dos pressupostos de que a “arquitetura forma a textura da vida cotidiana para pessoas comuns, ao longo de períodos contínuos de tempo” (PEPONIS, 1992) e de que a forma urbana é “reflexo e condicionante social” (CORREIA, 1993).

As periferias das grandes cidades brasileiras são, via de regra, o lugar de residência da população de “baixa renda”. Diferenciam-se do resto da cidade pela precariedade da configuração espacial. Em geral, os bairros periféricos – de “urbanização popular” - são uma miscelânea de parcelas de tecido urbano tradicional, de crescimento espontâneo, com parcelas constituídas de espaços planejados pelo poder público, conjuntos habitacionais caracterizados em sua maioria por um absoluto desprezo pela qualidade do projeto de arquitetura e urbanismo e com clara preferência por soluções uniformizadas (BONDUKI, 1993).

No tocante ao sistema de espaços livres públicos nota-se a concentração dos usuários em determinados (e poucos) espaços mais centrais, em detrimento de (muitos) outros, em geral abandonados. Os estudos de caso mostram bairros segregados, onde há isolamento não só em relação ao exterior, mas também um isolamento de áreas no interior dos bairros. A falta de planejamento e o grande número de

construções irregulares fecham acessos e impedem a circulação, isolando áreas, onde se pode encontrar algumas praças e largos de importância local.

A integração de cada lugar mede o número de outros espaços que intermediam a transição para todas as outras partes do sistema (...) Os espaços que são mais integrados num dado sistema constituem seu núcleo integrador. A distribuição desses núcleos é uma das estruturas subjacentes pelas quais podemos caracterizar sistemas urbanos (PEPONIS, 1992).

De acordo com Milton Santos, o espaço é uma realidade objetiva, um produto social em permanente processo de transformação:

Sempre que a sociedade sofre uma mudança, as formas ou objetos geográficos assumem novas funções; a totalidade da mutação cria uma nova organização espacial. Em qualquer ponto do tempo, o modo de funcionamento da estrutura social atribui determinados valores às formas (SANTOS, 1992).

A urbanização extensiva que marca a sociedade contemporânea se dá dentro da lógica dos diversos agentes formadores do espaço urbano: a captura dos “momentos” destes processos é essencial para se compreender o continuum têmporo-espacial em que a descentralização/periferização urbana ocorrem (PAVIANI, 1994). A apropriação social dos espaços livres das edificações em áreas de “urbanização popular” insere-se neste contexto de descentralização/periferização: o entendimento da dinâmica de formação e consolidação de centralidades no interior dos bairros pode ser a chave para a formulação de um novo ideário em políticas de intervenção urbana. Estas centralidades resultam de um processo lento e cotidiano de “demarcação do território” e se traduzem em formas espaciais com forte identificação com os habitantes dos bairros periféricos. O surgimento do comércio e dos serviços determina,

por outro lado, uma hierarquia de centralidades no interior dos bairros, com a concentração natural de passantes/usuários nestes locais. Surge, também, uma hierarquia dos espaços livres (ruas, praças, largos), uns mais centrais (com uma apropriação mais intensa) que outros (com uma importância local relativa).

Sobre a aplicação do método de sintaxe espacial

Sintaxe espacial é um conjunto de técnicas para a análise de configurações espaciais de todos os tipos, especialmente onde configurações espaciais parecem ser um aspecto significativo de fenômenos sociais, como cidades e edifícios. Em geral, essas técnicas envolvem a utilização de computadores e foram originalmente concebidas por Bill Hillier e seus colegas da Bartlett School (University College London), como ferramenta para ajudar os arquitetos a simular os efeitos prováveis de seus projetos.

O método de sintaxe espacial propõe uma análise bidimensional da estrutura espacial urbana baseada no sistema de espaços abertos (não edificados) existentes em cada fração estudada, bem como a sua integração por eixos de circulação. É a profundidade e a largura de cada unidade de espaço aberto, bem como a disposição destas unidades na fração analisada que definem os critérios básicos para a análise da forma espacial urbana. A medida de “profundidade” é um dos critérios mais importantes no método de sintaxe espacial: *“Entende-se por profundidade a sequência de unidades de espaço aberto interligadas pelos eixos de circulação que se deve percorrer para alcançar um determinado ponto do sistema”* (HILLIER, 1984).

Bill Hillier defende a idéia que o movimento de pessoas no espaço é limitado ou favorecido pela forma espacial. De acordo com o método, cada “ponto” do sistema possui uma dimensão local e uma dimensão global, podendo estar mais ou menos integrado aos demais “pontos” da fração analisada: Cada fração possui, portanto, um grupo de espaços muito bem integrados e um grupo de espaços mais segregados do todo (HILLIER, 1984). Através da comparação

quantitativa das diferentes unidades de espaço aberto existentes na fração urbana analisada é possível determinar uma das características fundamentais da organização espacial de cidades e bairros: sua estrutura de integração.

O método de sintaxe espacial foi apresentado à comunidade científica, com a publicação do já clássico livro “A Lógica do Espaço”, de Bill Hillier e Julienne Hanson. Desde então, vem sendo aplicado no desenvolvimento de pesquisas em diversos lugares do mundo, especialmente na arquitetura e no urbanismo. O Segundo Simpósio Internacional de Sintaxe Espacial, realizado em Brasília-DF, Brasil, de 29 de Março a 2 de Abril de 1999, mostra a diversidade de aplicação das técnicas de sintaxe espacial em campos como morfologia e desenho urbano, história urbana, percepção e cognição, estudos de acessibilidade e planejamento de transportes, arquitetura de interiores, estudos de organização espacial de atividades terciárias, dentre outros. Parte desses trabalhos vão ser publicados em breve em números especiais dos periódicos *Environment and Planning* e *Computers, Environments and Urban Systems*, organizados por Bill Hillier, Mark David Major e Luiz Amorim.

Com a publicação mais recente dos livros de Bill Hillier (1996) – *Space is the Machine* – e de Julienne Hanson (1998) – *Decoding Houses and Homes* – o método de sintaxe espacial ganha análises definitivas e sistemáticas dos inúmeros estudos empíricos desenvolvidos no mundo. No Brasil, apesar da consolidação de alguns grupos de pesquisadores, especialmente nos estados de Pernambuco, Rio Grande do Sul e Distrito Federal, o método de sintaxe espacial ainda não é muito utilizado como ferramenta de pesquisa e praticamente desconhecido dos órgãos de planejamento urbano e regional. A originalidade dos estudos de caso aqui apresentados consiste na utilização do método para relacionar morfologia e formas de apropriação social do espaço livre público em bairros de urbanização popular, em São Paulo e Salvador. Acredita-se que a hierarquização dos espaços livres públicos na escala do bairro pode servir de ponto de partida para a elaboração de programas de intervenção paisagística e

de arborização urbana – desconhece-se a utilização das técnicas de sintaxe espacial para tal fim, pelo menos no Brasil – nas periferias das grandes cidades.

Em São Paulo, foram analisados diferentes conjuntos habitacionais populares e uma fração de “tecido urbano tradicional”, nos bairros de Itaquera, Guaianazes e São Miguel Paulista. Em Salvador, analisou-se frações de tecido urbano tradicional dos bairros de Plataforma e da Ribeira, bem como os conjuntos habitacionais Cajazeiras X e XI, localizados no bairro de mesmo nome. Foram confeccionados mapas com os espaços livres públicos e sua estrutura de integração para cada fração estudada.

O aspecto fundamental desta análise encontra-se na idéia de co-presença entre o “habitante” e o “estranho” (visitante) para cada fração espacial estudada (HILLIER & HANSON, 1984). Assim, as categorias sintáticas, enumeradas a seguir, serviram como ponto de partida para a construção de hipóteses relacionais entre morfologia e sistemas de co-presença (habitante-habitante, habitante-estranho).

As seguintes categorias sintáticas foram utilizadas para caracterizar a morfologia dos sistemas escolhidos para análise:

- Existência de ilhas espaciais (porções contínuas de espaço fechado/edificado);
- Percentagem de espaço livre (aberto) sobre o espaço total;
- Número de portas e passagens (constituições) por unidade de espaço livre (convexo);
- Espaço convexo médio (em metros quadrados);
- Area (em metros quadrados) de espaço livre (convexo) por porta/passagem (constituição);
- Percentagem de espaços cegos (espaços para os quais nada se abre);
- Integração dos espaços livres pelas linhas axiais (mapa de axialidade);
- Conectividade das linhas axiais, regularidade da trama, relativa assimetria real.

Para hierarquização do sistema de espaços públicos, utilizou-se o programa AXIAL3, desenvolvido pelo Professor Frederico de Holanda e sua equipe, na Universidade de Brasília. Alguns princípios de planejamento paisagístico foram elaborados para as frações analisadas em Salvador, a partir de exercícios projetuais com estudantes do curso de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal da Bahia.

Primeiro Estudo de Caso: Itaquera, Zona Leste, São Paulo

A Zona Leste de São Paulo e, nela inserida, o bairro de Itaquera, possui características de cidade-dormitório, sem um pólo de desenvolvimento e produção própria, abrigando mais de um terço dos 9,5 milhões de habitantes da cidade. As estatísticas apontam uma média de apenas 16 empregos para cada 100 habitantes, enquanto a média da cidade é de 50 para 100 e a do centro de 200 para cada 100 moradores. Fornecedora de mão-de-obra para outras regiões da cidade e outros municípios próximos, não vê revertido em melhorias locais o esforço de trabalho da sua população.

Com o objetivo de verificar a apropriação dos espaços livres em tecidos urbanos com características morfológicas distintas, foram analisados o Conjunto Habitacional José Bonifácio e uma fração de tecido urbano tradicional no centro de Itaquera. O conjunto, com mais de 250 mil habitantes, é um exemplo clássico da política habitacional oficial nas últimas décadas. O centro do bairro é um caso típico de “tecido urbano tradicional”, onde a morfologia urbana é gerada pela formação de percursos, quarteirões, praças, largos, etc.

A aplicação do método de sintaxe espacial mostra que na COHAB há uma maior “canalização” de percursos que no centro do bairro, devido à existência de um número maior de barreiras ao movimento. Os espaços abertos no centro do bairro, embora com dimensões bem inferiores aos existentes na COHAB, são melhor “alimentados” pelos habitantes (resultando daí uma maior diversidade de encontros inter-pessoais).

No conjunto, a sensação de caminhar num “labirinto” deve-se à privatização de espaços considerados no projeto original como públicos: os mutuários cercam o lote do prédio depois de quitarem o imóvel (SERPA, 1996a); a situação atual resulta de pressões da própria prefeitura no sentido de legalizar e regularizar as áreas condominiais. No centro do bairro, é também a prefeitura que pressiona os proprietários de terrenos baldios a cercarem seus lotes através das leis municipais de parcelamento do solo. A nova configuração reforça o surgimento de espaços livres “tipo canal” (RIGATTI, 1995).

Tanto no conjunto habitacional, quanto no centro do bairro, os núcleos integradores coincidem com as ruas e avenidas com maior número de estabelecimentos comerciais. No centro do bairro, os espaços livres públicos localizados no núcleo integrador do sistema têm apropriação intensa, como a Praça da Estação, um espaço arborizado que tem seu uso ligado à Estação Ferroviária. Note-se que, mesmo nessas áreas mais centrais, se mantêm “bolsões” de espaços de controle predominantemente local, como a Praça Maxakalis, localizada numa área residencial e de ocupação antiga: a praça é muito utilizada pelos moradores e como lugar de passagem, situando-se na confluência de cinco eixos locais; a situação lembra plantas de “cidades ideais” renascentistas, bastante integradas (HOLANDA & GOBBI, 1988).

**Segundo Estudo de Caso: Conjuntos Pires do Rio,
Vila Mara e Rio das Pedras em Itaquera-Guaianazes
e São Miguel Paulista, São Paulo**

Entre 1989 e 1992, a Prefeitura de São Paulo procurou inverter a lógica derivada da política habitacional oficial. As novas construções foram executadas em “vazios urbanos”, com o objetivo de evitar a expansão horizontal da cidade, aproximando a moradia do local de trabalho e aproveitando melhor as redes de serviços, equipamentos urbanos e linhas de transporte coletivo já instalados. O desenvolvimento dos projetos baseou-se na sua adequação ao entorno, com espaços livres públicos resolvidos não como sobras do espaço construído, mas como elementos articuladores dos edifícios.

Construído em regime de mutirão, o conjunto Pires do Rio dá uso a uma área ociosa situada nas proximidades do centro de Itaquera. No seu desenho urbanístico, destaca-se o papel fundamental do centro comunitário situado logo na entrada do núcleo habitacional. O conjunto é formado por 37 casas térreas geminadas, com jardim e quintal, construídas ao longo de duas ruas paralelas. Ao contrário de negar o entorno, o conjunto integra-se ao tecido tradicional existente, fortemente marcado pela formação de percursos, quarteirões, praças e largos. Seus quintais têm sobretudo caráter funcional, centralizando atividades domésticas; as áreas livres frontais funcionam como espaços de transição entre a rua e a casa, utilizados como garagens e jardins (SERPA, 1997).

Também com boa inserção na malha urbana, os conjuntos Vila Mara e Rio das Pedras são os primeiros conjuntos verticais construídos por mutirão e auto-gestão. Eles ocupam dois quarteirões de 100 metros de lado em São Miguel Paulista, na Zona Leste, e possuem alta densidade populacional (1400 hab/ha). No projeto, foram criadas quatro “vilas” internas aos quarteirões, através da distribuição perimetral das tiras de quatro e cinco andares, com dupla orientação. Aí, as praças centrais (duas por conjunto) são bem “alimentadas” pelos moradores e visitantes, através de aberturas nas esquinas que constituem pequenas praças de passagem e articulam o acesso para pedestres das calçadas com o interior dos quarteirões (SERPA, 1997).

Nos dois conjuntos, o controle local sobre os espaços livres centrais está assegurado pelas passagens que articulam o interior dos complexos com o entorno. Fica clara a importância sociológica da recepção de estranhos no miolo do sistema, como na arquitetura urbana de “povoados orgânicos” ou no urbanismo de favelas (HOLANDA & GOBBI, 1988). Esta prática atribui valor e significado aos espaços urbanos abertos, que deixam de ser pensados como sobras de terreno e projetados como local de encontro e convívio dos futuros moradores (e dos passantes/visitantes).

Terceiro Estudo de Caso: Os bairros de Plataforma, Cajazeiras e Ribeira, em Salvador

Com cerca de 58 mil habitantes, Plataforma é um bairro centenário, de origem operária. Com a decadência do transporte ferroviário e a desativação da linha de barcos que encurtava a travessia da Baía de Todos os Santos para a Ribeira e o centro da cidade, o bairro sofre com o isolamento e o descaso dos órgãos públicos. Erguidos pela URBIS (Habitação e Urbanização da Bahia) na década de 1980, os conjuntos habitacionais populares de Cajazeiras equivalem em dimensão e população ao bairro de Plataforma, mas apresentam características bastante diferentes quanto ao desenho urbano. Em comum, os dois sistemas possuem a topografia acidentada, o isolamento do centro da cidade e a forte descontinuidade entre os diferentes setores. Em Cajazeiras, os conjuntos de prédios, casas e sobrados estão distribuídos como “ilhas”, contornando morros e áreas mais inclinadas. Em Plataforma, as áreas mais densamente povoadas são os fundos de vale e os poucos platôs naturais existentes.

Localizado na Península Itapagipana, o bairro da Ribeira distingue-se das duas situações anteriores, apresentando um relevo pouco acidentado e uma maior proximidade e integração com o centro da cidade, funcionando ainda como uma alternativa de lazer para os moradores dos bairros periféricos, localizados no Subúrbio Ferroviário de Salvador. A orla marítima do bairro, na Baía dos Tainheiros, atrai banhistas de outros bairros da cidade e concentra grande número de escunas, iates e outras embarcações, mostrando o potencial náutico da área. Há também um grande número de bares e restaurantes.

A ocupação inicial do núcleo de Plataforma remonta à implantação da via férrea, cortando longitudinalmente a área, ao longo da qual foram erigidos pequenos agrupamentos de moradias destinados aos funcionários encarregados da manutenção da rede e suas famílias, no final do século XIX. A consolidação e expansão do núcleo adveio, porém, da presença do capital industrial, a partir da implantação da Fábrica de Tecidos São Brás, ocorrida na mesma época. A referida fábrica pertencia à Companhia Progresso e União

Fabril, detentora da propriedade de diversas unidades têxteis em Salvador. A localização privilegiada do sítio, próximo ao atracadouro das embarcações e da estação férrea, propiciava um intercâmbio constante de matérias primas, combustível e mão-de-obra com a Fábrica São João, situada na Enseada dos Tainheiros, na Ribeira (CASTAGNO, 1990). A partir da década de 1950, instalam-se, nos antigos bairros operários, novos habitantes vindos do interior do Estado, com o surgimento de habitações precárias e auto-construídas (SERPA, 1998b).

O principal objetivo do Projeto Cajazeiras era instituir um subcentro regional (de equipamentos, comércio e serviços), que contribuísse de forma a evitar a hipertrofia da área central de Salvador. Neste sentido, pode-se afirmar que seu principal papel era o de abrigar uma numerosa população distribuída em nove bairros, bem como distribuir as atividades de comércio e serviços, como forma de fixar esta mesma população no local.

Os estudos de caso em Plataforma mostram que há isolamento não só em relação ao exterior mas também um isolamento de determinadas áreas no interior do bairro, com a concentração de passantes/usuários nas vias e espaços centrais, bem como nas proximidades dos terminais de ônibus. A falta de planejamento e o grande número de construções irregulares no bairro fecha acessos e impede a circulação dos usuários, isolando a região da orla marítima, onde pode-se encontrar, no entanto, algumas praças e largos de importância local.

Nos conjuntos habitacionais planejados de Cajazeiras os espaços livres públicos são super-dimensionados e, na maior parte dos casos, pouco utilizados (têm vocação de lugar de passagem). Em Cajazeiras XI, uma sucessão de estacionamentos pavimentados, dispostos ao longo das vias centrais, são utilizados como quadras improvisadas de vôlei e futebol de salão e, em alguns casos, transformados em pequenas praças pelos moradores. Os espaços localizados na frente dos prédios podem adquirir feições de pequenas praças de importância local (com plantio de árvores e colocação de

bancos). Em Cajazeiras há uma maior “canalização” de percursos que em Plataforma, com a circulação dos usuários mais concentrada nas vias centrais, ao longo das quais se distribuem perpendicularmente as ruas secundárias, caracterizadas na sua maior parte como becos sem saída.

Note-se que mesmo entre os conjuntos analisados existem diferenças de organização e concepção da massa construída bem como do sistema de espaços abertos. Em Cajazeiras X, há um dimensionamento mais humano dos espaços livres de edificação que em Cajazeiras XI, devido, talvez, à inexistência, no primeiro caso, de prédios mais altos e à predominância de casas e sobrados. Observa-se que, tanto em Plataforma como em Cajazeiras, as áreas mais integradas são aquelas que também concentram a oferta de serviços e estabelecimentos comerciais, onde há maior interação entre os habitantes da fração e os visitantes (passantes).

Na Ribeira, a aplicação do método de sintaxe espacial revela a existência de um “miolo” central bem integrado com a orla marítima, formando um núcleo articulador principal, onde se encontram os espaços livres de edificação mais centrais e mais intensamente apropriados pela população local e pelos habitantes dos bairros próximos (como o Largo do Papagaio e a Praça Cincinato França). Uma especificidade das áreas de lazer existentes na Ribeira – principalmente nos dias de semana – é que elas atendem aos alunos das escolas públicas de segundo grau, em sua maioria moradores dos bairros próximos, carentes destes estabelecimentos de ensino. Há ainda uma área de urbanização mais recente, pouco articulada com o restante do bairro – o Aterro dos Alagados –, onde encontram-se praças de importância local ou terrenos baldios de grandes dimensões¹.

Na organização espacial do bairro de Plataforma, o que se observa com relação à localização dos serviços e estabelecimentos comerciais é a sua concentração nas áreas de maior circulação dos transportes coletivos. Nestas áreas, observa-se uma maior diversidade e quantidade de produtos e serviços oferecidos. Em Plataforma, encontram-se quatro núcleos distintos de concentração (centralidades

detectadas também pela aplicação do método de sintaxe espacial). Dois centros destacam-se pela maior diversidade e especialização dos produtos: o entroncamento na Av. Suburbana e a Praça São Brás, ligados entre si pela Rua Alto do Sertão, com grande concentração de serviços. As ruas com menor circulação praticamente não apresentam pontos comerciais ou de serviços, salvo em alguns casos, com serviços e estabelecimentos comerciais que oferecem artigos de uso imediato. Os serviços públicos são deficientes: apenas um centro público de saúde e uma escola de segundo grau atendem a população local (SANTOS & SERPA, 1998a).

No bairro da Ribeira há uma maior concentração e diversidade dos serviços e dos estabelecimentos comerciais. Há grande concentração de estabelecimentos de ensino, tanto públicos como privados, assim como consultórios médicos de pediatria, odontologia e clínica geral. Os estabelecimentos comerciais caracterizam-se por uma grande variedade de produtos oferecidos, desde aqueles de uso imediato, até os mais sofisticados – encontrados nos dois *shopping centers* do bairro. Quanto à organização espacial, verifica-se a existência de três núcleos centrais - o Miolo Central, a Avenida Beira-Mar e o Aterro dos Alagados, este último com algumas escolas de ensino fundamental e comércio de conveniência. O Miolo Central é o principal eixo de circulação do bairro, área de concentração de terminais de ônibus e de estabelecimentos comerciais com produtos mais diversificados; escolas de primeiro e segundo grau – públicas e privadas – além dos serviços médicos especializados também estão concentrados nesta área (SANTOS & SERPA, 1998a).

Conclusões

Para ROSSI (1998), o “*bairro*” está intimamente ligado à evolução e à natureza da cidade: o bairro é uma unidade morfológica e estrutural, caracterizado por uma certa paisagem urbana, por um certo conteúdo social e por uma função; o bairro é também um fato social “*baseado na segregação de classe ou de raça, nas funções econômicas*”. Estas áreas segregadas tendem a apresentar, segundo CORRÊA (1997), estruturas sociais

que podem ser marcadas pela uniformidade da população em termos de renda, status ocupacional, instrução, etnia, fase do ciclo de vida e migração, podendo-se falar em áreas sociais caracterizadas por bairros operários com residências unifamiliares modestas, por bairros de classe média com apartamentos, de baixa classe média ou pobres, com prédios deteriorados ou favelas (CORRÊA, 1997).

Assim, as áreas uniformes – caracterizadas como “bairros” – são reflexo direto da distribuição de renda da população e determinam o tipo e a localização das residências em termos de acessibilidade e amenidades. Na verdade, a segregação parece constituir-se em *“uma projeção espacial do processo de estruturação de classes, sua reprodução, e a produção de residências na sociedade capitalista”*. CORRÊA (1997) acredita que a diferenciação residencial significa acesso diferenciado a recursos escassos necessários para se adquirir oportunidades para a ascensão social: *“as oportunidades, como educação, podem estar estruturadas de modo que um bairro de classe operária seja ‘reproduzido’ em outro bairro na próxima geração”*. Sob essa ótica, os bairros, lugares de residência, são os locais de reprodução dos diversos grupos sociais.

ROSSI (1998) acha que também na cidade contemporânea – como nas cidades antigas – os bairros se distinguem uns dos outros, com seus centros, monumentos e modos de vida, vendo-os como partes relativamente autônomas do espaço urbano. Para suas afirmações o autor baseia-se nas pesquisas de LYNCH (1988) que indicam a cidade como uma estrutura constituída por partes diferenciadas.

A fragmentação e a articulação do espaço urbano, seu caráter de reflexo e condição social são vivenciados e valorados das mais diferentes maneiras pelas pessoas. O espaço urbano torna-se, assim, um campo simbólico que tem dimensões e significados variáveis segundo as diferentes classes e grupos etário, étnico etc. (...) as áreas residenciais fornecem meios distintos para a interação social, a partir da qual os indivíduos

derivam seus valores, expectativas, hábitos de consumo, capacidade de se fazer valer e estado de consciência (CORRÊA, 1997).

Como o lugar – *par excellence* - de reprodução das relações sociais, o bairro se presta como “recorte espacial” adequado para a análise do sistema de espaços livres de edificação de uso coletivo e as diferentes formas de apropriação social destas áreas. A análise das formas e dos usos na escala do bairro revela ainda que as *“expectativas socialmente colocadas à morfologia urbana são culturais e não universais”* (HOLANDA & GOBBI, 1988). Isso não impede, no entanto, apontar tendências comuns ao sistema de espaços livres de uso coletivo nos bairros analisados, como: - Formação e consolidação de centralidades intra-bairro, que determinam uma hierarquia dos espaços livres de edificação existentes; - Maior diversificação do comércio e dos serviços nas áreas consolidadas como centralidades, onde há também uma apropriação mais intensa e diversificada dos espaços livres de uso coletivo; - Urbanização espontânea crescente dos espaços livres de edificação de uso coletivo, que tendem a desaparecer nas áreas mais segregadas (menos centrais), especialmente locais não consolidados como de uso público; - Carência de áreas livres e de lazer, com a concentração dos usuários nas poucas áreas consolidadas como praças e largos nos centros de bairro.

De acordo com o conceito de apropriação, tal como definido por LEFEBVRE (cit. por HAESBAERT, 1997), um processo efetivo de territorialização deve reunir, ao mesmo tempo, uma dimensão concreta, de caráter predominantemente funcional, e uma dimensão simbólica e afetiva:

A dominação tende a originar territórios puramente utilitários e funcionais, sem que um verdadeiro sentido socialmente compartilhado e/ou uma relação de identidade com o espaço possa ter lugar (HAESBAERT, 1997).

Os estudos de caso relatados anteriormente mostram a possibilidade de se trabalhar esta relação de identidade, a partir da utilização do método de sintaxe espacial como instrumento de planejamento urbano. A identificação de espaços públicos de importância localizada no interior dos bairros periféricos de urbanização popular é fundamental para o resgate da identidade entre o morador e seu espaço de habitação: trabalhando-se com a idéia de sistema de espaços livres públicos, hierarquizados na escala do bairro, pode-se incentivar o surgimento de “quintais coletivos de convivência”, pensados como uma extensão da casa. O envolvimento dos moradores na concepção dos projetos pode, por outro lado, reforçar a apropriação social destes espaços, diversificando a oferta de áreas de lazer nas periferias urbanas.

¹Dados relativos à pesquisa do estudante de Geografia, Gil Carlos Silveira Porto, bolsista do PIBIC/UFBA (*“Mapeamento e avaliação dos espaços livres de edificação nos bairros de São Tomé de Paripe e Ribeira”*).

Trabalho publicado originalmente nos Anais do 6. Simpósio Nacional de Geografia Urbana. Presidente Prudente-SP: UNESP/AGB, 1999, p. 447-452.

A Produção Espacial do Comércio e dos Serviços nas Periferias Urbanas

Jânio Laurentino de Jesus Santos e Angelo Serpa

Dentre todos os processos espaciais, um está associado especificamente às cidades – a formação/consolidação de estruturas comerciais e de serviços. Muitas pesquisas foram desenvolvidas com o propósito de entender a articulação entre estas atividades e os espaços nos quais estão inseridas e influenciam, mas,

com efeito, a geografia humana passou progressivamente dos fatos do habitat para os fatos de relações entre economia agrícola e espaço e em seguida se preocupou com a geografia industrial. Somente pelo viés da geografia urbana é que, tardiamente, se falou em uma geografia das atividades terciárias em função das cidades (ROCHEFORT, 1998).

Ao analisar a organização das atividades terciárias na perspectiva espacial, o trabalho está direcionado ao entendimento de sua lógica funcional. Em virtude de estar relacionado à escala do lugar, vai estar também “preche” de significados vinculados ao sentir, viver, sorrir, ir e vir. Todos estes significados identificam o lugar como a área de impacto da ação.

Que tipos de espaços o surgimento e a consolidação de atividades comerciais e de serviços produzem nas áreas de residência da população de baixa renda? Neste contexto, qual seria a lógica da organização destas atividades e sua influência no cotidiano dos homens?

As Experiências do/no Projeto Espaço Livre

O Projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação¹ tem como objetivo principal a análise da situação do Subúrbio Ferroviário de Salvador, tendo como premissa o planejamento de áreas carentes e periféricas, fornecendo informações coletadas e sistematizadas junto às próprias comunidades aos órgãos responsáveis por projetos de habitação popular e de planejamento urbano.

Nos bairros de Plataforma e da Ribeira, analisados no primeiro ano da pesquisa, foram catalogados e mapeados todos os estabelecimentos comerciais e de serviços localizados na área delimitada para os estudos. Estes bairros foram pesquisados sob a perspectiva de que o surgimento destas atividades na periferia de Salvador era fruto do processo de descentralização das atividades terciárias, em função do aumento da demanda demográfica e, conseqüentemente, da expansão urbana da cidade (SANTOS & SERPA, 1998a e 1998b)

Quanto à Calçada e à Liberdade, bairros analisados no segundo ano da pesquisa, salienta-se que a área investigada esteve limitada aos seus núcleos comerciais e de serviços. Em virtude disso, em determinados momentos a área pesquisada extrapola os “limites”² do bairro e em outros não os abarca totalmente. Nestes espaços, foram desenvolvidas análises sobre a distribuição espacial das atividades comerciais e de serviços e suas estruturas, sob a ótica da Teoria dos Dois Circuitos da Economia Urbana, proposta por Milton Santos (SANTOS, 1979). Foi observada a lógica da localização destes estabelecimentos, suas relações e influências quando adaptados a uma realidade periférica, na qual a maioria da população possui um perfil sócio-econômico de baixa renda (SANTOS & SERPA, 1999).

O bairro de Plataforma: História de Luta

Encravado no seio do Subúrbio Ferroviário de Salvador, localizado em um sítio extremamente acidentado, o bairro de Plataforma consolida-se a partir da instalação da fábrica de tecidos São Brás (fundada em 1875). Detentora de quase tudo o que estava

relacionado à produção e ao emprego, a fábrica era, nos seus tempos áureos, a “alma” do bairro:

O bairro cresceu a partir da fábrica, especialmente o comércio local. É difícil encontrar em Plataforma alguém que não trabalhou ou tem pelo menos um parente na família que era empregado da indústria de tecidos... “Eu trabalhei na fábrica onze anos e meio e fazia tear. O tear era elétrico, de correia... (Zilda dos Anjos Lopes); Tinha feira ali perto da fábrica. Tinha também um armazém grande ali do lado da feira onde o pessoal da fábrica fazia compras (Ailza Lopes Carvalho)” (SERPA, 1998b).

O bairro cresce, portanto, em função da unidade têxtil. Pouco a pouco, pequenos estabelecimentos comerciais e de serviços vão surgindo nas imediações desta fábrica. Seu fechamento foi um grande golpe para a população do bairro, já que oferecia emprego direto e indireto a quase todas as famílias que ali residiam:

Os armazéns de secos e molhados fazem suas compras na zona comercial de Salvador, e as mercadorias são transportadas por via rodoviária. Os maiores armazéns dedicam-se ao ramo de tecidos e perfumaria, suprindo assim a localidade. É interessante observarmos que os armazéns menores abastecem-se nos maiores, sobretudo os gêneros alimentícios de primeira necessidade, excetuando-se as bebidas, café, cujas fábricas possuem suas viaturas próprias e atendem os pedidos dos comerciantes locais (OLIVEIRA, 1965).

Nos dias atuais, Plataforma consolida-se como um bairro residencial, com uma diversificada gama de pequenos comerciantes. Sofre com o velho problema da concentração da terra urbana, explicitada no embate entre os moradores e a família Martins Catharino, que intitula-se dona das terras, explorando os primeiros, através de cobrança de taxa de aluguel da terra.

A Ribeira: do Veraneio à Residência Fixa

Local de veraneio dos antigos moradores do “centro” da cidade de Salvador, o bairro da Ribeira caracteriza-se por um cotidiano que lembra as cidades interioranas e abrigou, nos tempos passados, uma significativa população de classe média.

Com a expansão urbana, ocorrida após a década de 1950, os arredores da Ribeira foram ocupados pelas invasões de Alagados. Este processo não foi acompanhado, muitas vezes, pela ampliação dos serviços de infra-estrutura, tornando o bairro cada vez mais “periférico”. No entanto, junto com as invasões, veio a implantação da rede viária que proporcionou melhores condições de acessibilidade ao bairro.

Nos dias atuais, a Ribeira, inserida no contexto da península Itapagipana, constitui-se como um dos bairros mais populosos de Salvador. Em função dessa forte demanda demográfica, passam a localizar-se neste bairro uma quantidade considerável de estabelecimentos comerciais e de serviços.

Entroncamento e Núcleo Comercial - A Consolidação da Calçada

Marco do povoamento da Cidade Baixa de Salvador, devido ao seu posicionamento estratégico como uma área de entroncamento, a Calçada sempre funcionou como eixo de ligação entre o centro e a periferia da cidade. Sua história é marcada por algumas transformações arquitetônicas e o surgimento de vias mais adequadas ao crescente fluxo de veículos e passantes.

O bairro, ao longo dos anos, foi deixando de ser uma área residencial para transformar-se em uma área provedora de produtos e serviços. A instalação da ferrovia foi o grande fator de expansão das atividades terciárias no bairro. A ferrovia é quem vai fortalecer o seu papel enquanto eixo de circulação/ligação, agora não só entre o centro e a periferia da cidade, mas entre o centro e o interior do Estado da Bahia.

O exemplo da Calçada é a demonstração, em parte, da força atrativa de uma gare, e que reflete no próprio movimento do seu

tráfego, na diversificação das funções que se afeiçoam aos tipos de exigências correspondentes à sua presença e que vão agir como modificadoras da própria paisagem (FREITAS, 1965).

Excetuando-se a função residencial, que vai, paulatinamente, abandonando o bairro, a Calçada não mudou muito seu perfil. Tem fortalecido cada vez mais seu papel de eixo de ligação entre o centro e a periferia de Salvador, além de ser um sub-centro comercial e de serviços. Quase todos os moradores dos bairros imediatos, principalmente do Subúrbio e da Península Itapagipana, utilizam-se de suas atividades, favorecendo à consolidação da área como um dos principais, se não o principal, provedor de produtos e serviços da cidade.

Liberdade, Força Cultural

Desde muitos anos, o bairro com a maior densidade demográfica da Bahia, a Liberdade é conhecida pela sua força enquanto berço cultural da cidade de Salvador. Localizada em um sítio íngreme, seu nome traz consigo lembranças de “glórias”, uma homenagem ao 2 de julho, marco da independência da Bahia.

Glória, no entanto, não é uma característica da história dos moradores do bairro. Pelo menos, com relação ao descaso do poder público. Marcada por sérios problemas sociais, fruto, também, do grande contingente populacional, sua expansão se deu a partir da Lima e Silva (Estrada de Liberdade), principal avenida do bairro³. Sobre a história da sua pobreza, Jorge Amado proseia dizendo:

Se quereis a qualidade deste bairro, destes casarões infames, das moradias desgraçadas, eu vos direi apenas: resistência. Resistência à fome e à enfermidade, ao trabalho mal remunerado, às mortes dos filhos, ao hospital, à desgraça da vida. Resistência. A resistência do povo é além dos limites. Apesar de tudo ele sobrevive. E aos seus bairros imundos esses nomes de esperança que são como “bandeiras” que ele levanta em suas mãos magras, mas ainda assim poderosas. Estrada da Liberdade! (AMADO, 1974).

Na atualidade, apesar dos sérios problemas, muitos, aliás, comuns aos outros bairros estudados, a Liberdade consolida-se como um importante sub-centro da cidade de Salvador. Sua principal artéria, a Av. Lima e Silva, concentra grande quantidade de estabelecimentos comerciais e de serviços. Nela “fervilha” um vaivém incessante de ambulantes, veículos e passantes.

Um Entendimento Sobre “Produzir Espaço”

O primeiro conceito, chave na análise proposta, é o de produção espacial, entendida aqui como um processo essencialmente social e dialético. Pauta-se no fato de que as sociedades refletem e reproduzem no espaço todas as suas características. Este processo implica na cristalização das relações que se desenvolvem entre os homens, e entre eles e o espaço, no lugar. Entretanto, o espaço é compreendido aqui, ao mesmo tempo, como produto e produtor destas relações. Por esta razão, é visto como um fenômeno dialético.

O Periférico Não é Necessariamente Periferia

Outro conceito, muito importante na análise, está relacionado ao espaço onde se investigou o fenômeno – a periferia. Este termo, também apropriado pela geografia, explicita, via de regra, áreas localizadas fora ou nas imediações de algum centro. Todavia, atualmente, muitas áreas afastadas dos centros das cidades não são entendidas como periféricas. O termo absorveu uma conotação sociológica, redefinindo-se. Dessa forma, “periferia” hoje significa também aquelas áreas com infra-estrutura e equipamentos de serviços deficientes, sendo essencialmente o locus da reprodução sócio-espacial da população de baixa renda. Serpa, baseando-se em Paviani, define as “periferias urbanas” como:

O lugar da residência de parcelas da população caracterizada como de “baixa renda”. Diferenciam-se do resto da cidade pela precariedade da configuração espacial. Através da consolidação de loteamentos clandestinos, imprime-se, no

espaço urbano, um processo social maior, de exclusão. A moradia, por sua tradução na paisagem urbana, é o elemento denunciador das diversas formas de segregação sócio-espacial (SERPA, 1998b).

É neste sentido que o termo periferia deve ser entendido na leitura do presente texto: São bairros que apresentam as deficiências citadas, apesar de não estarem tão distantes do centro de Salvador; pelo menos do velho centro. É significativo destacar, também, o papel da periferia no espaço urbano, já que esta apresenta uma dinâmica específica, fruto do acúmulo de processos singulares que se desenvolveram a partir de conflitos originados de diferentes sentidos de tempos (HARVEY, 1992). São estas diferenças temporais que caracterizam a produção e reprodução do espaço da/na periferia, já que representam a justaposição de elementos tradicionais e modernos, culminando numa cristalização diferenciada de signos.

A periferia, como qualquer outra parcela do espaço urbano, é também o local de reprodução da vida humana. Essa reprodução dada ao nível espacial não acontecerá de forma neutra, pois

o espaço não se (re) produz sem conflitos e sem contradições inerentes a uma sociedade de classes. As práticas não se reduzem apenas à produção imediata (dentro de cada estabelecimento); é na vida cotidiana, como um todo, que essas contradições se manifestam mais profundamente; nas diferenciações entre os modos de morar, o tempo de locomoção, o acesso à infra-estrutura, ao lazer, à quantidade de produtos consumidos, etc. (CARLOS, 1994).

Centralidades ou Núcleos de Comércio e Serviços

O conceito de núcleo, aplicado na elaboração deste trabalho, identifica as áreas que apresentam uma concentração relevante de estabelecimentos comerciais e de serviços. Nestas, os estabelecimentos apresentam-se muito concentrados, constituindo

um aglomerado significativamente homogêneo. A Calçada, uma das área pesquisadas, caracteriza muito bem o conceito de núcleo, assim como a Liberdade.

Já o conceito de centralidade, que também está associado à aglomeração das atividades terciárias, incorpora os fatores que favorecem sua formação/consolidação. Portanto, quando se fala em centralidade, fala-se também em áreas de fácil acesso e circulação. Destaca-se, entretanto, que uma área pode apresentar uma centralidade significativa, sem, necessariamente, apresentar uma forte concentração de atividades terciárias.

Eixos de Circulação

Utiliza-se o termo eixo de circulação e/ou ligação para determinar as áreas onde ocorre a possibilidade de um fluxo mais satisfatório de transporte coletivo e particular e de passantes. Aqui, este termo é utilizado para evidenciar as vias de maior circulação nos bairros investigados. Eles atuam como fatores de influência muito importantes, pois estão relacionados à questão da acessibilidade. O seu estado de conservação tem significância para a presente análise, já que as vias degradadas podem impossibilitar a circulação de pessoas, bens e serviços.

Por Que Ocorre a Formação de Centralidades?

O primeiro passo é buscar compreender quais os motivos que favorecem a formação de centralidades de atividades comerciais e de serviços na periferia, já que, em hipótese, estas atividades poderiam se distribuir uniformemente sobre o espaço geográfico, evitando a concorrência por mercado consumidor e a saturação espacial, os quais ocasionariam, hipoteticamente, uma menor margem de lucros para os empresários.

Como se sabe, o processo de formação de centralidades é antigo. Sua gênese está associada ao processo histórico de formação/consolidação de áreas urbanas. A intensificação deste processo dar-se-á com a Revolução Industrial, quando as relações entre as cidades e

o mundo exterior a elas ampliaram-se. Este fato vai ser acompanhado pelo processo de articulação entre as malhas viárias e as áreas de mais fácil escoamento externo, os portos marítimos, já que os mesmos diminuem os custos de transbordo. Dessa forma,

próximo a estes terminais vão localizar-se aquelas atividades voltadas para o mundo exterior à cidade, o comércio atacadista, depósitos, escritórios e as indústrias: a localização junto aos terminais de transportes era essencial, significando a diminuição dos custos (CORRÊA, 1989).

Nesta pesquisa são analisadas aquelas centralidades que se formam nas periferias das grandes metrópoles, processo que vai se fortalecer, no Brasil, a partir da década de 1970, quando se inicia uma forte saturação das áreas centrais. Nestas periferias, as centralidades ocorrem muito mais em função do mercado consumidor, que dos custos locais. Das chamadas externalidades⁴, apenas as questões de acessibilidade e da escala de oferta de produtos são significativas.

Mas não são apenas estes fatores que podem influenciar a formação de centralidades, principalmente na periferia. Também o papel histórico que um determinado espaço desempenha ou desempenhou pode, de certa forma, influenciar no processo de formação de uma centralidade. Assim, por exemplo, o valor histórico de uma praça, como a Praça São Brás, em Plataforma; ou o estabelecimento de uma área de lazer, como a Av. Beira Mar, na Ribeira, pode também ser um fator de influência neste processo.

Quem Consome os Produtos e Serviços na Periferia?

A resposta para esta questão é de suma importância, na medida que possibilita perceber em função de quem as atividades comerciais e de serviços vão localizar-se na periferia e se os perfis de renda influenciam na tipologia destas atividades.

As pesquisas que envolveram as questões de renda foram desenvolvidas apenas em três dos quatro bairros analisados. Elas

foram elaboradas com metodologias diferenciadas, já que envolviam espaços comerciais e de serviços diferenciados.

Em Plataforma, a Associação de Moradores de Plataforma realizou uma pesquisa por amostragem sobre a renda dos moradores do bairro, já que, hipoteticamente, este era o público alvo para o qual o comércio e os serviços estavam direcionados. Na Calçada e na Liberdade, a pesquisa teve como objetivo detectar o perfil de renda, não apenas dos que moravam nos bairros, mas daqueles que consumiam produtos e serviços especificamente nos núcleos comerciais.

Como era previsto, os resultados das pesquisas sobre os perfis sócio-econômicos demonstraram que a maior parte dos consumidores das atividades comerciais e de serviços oferecidas na periferia são de baixa a média-baixa renda (Ver Tabela 1). Também foi percebido que as áreas onde se concentram os núcleos comerciais e de serviços são aquelas onde a renda é relativamente maior (Ver Mapa 1).

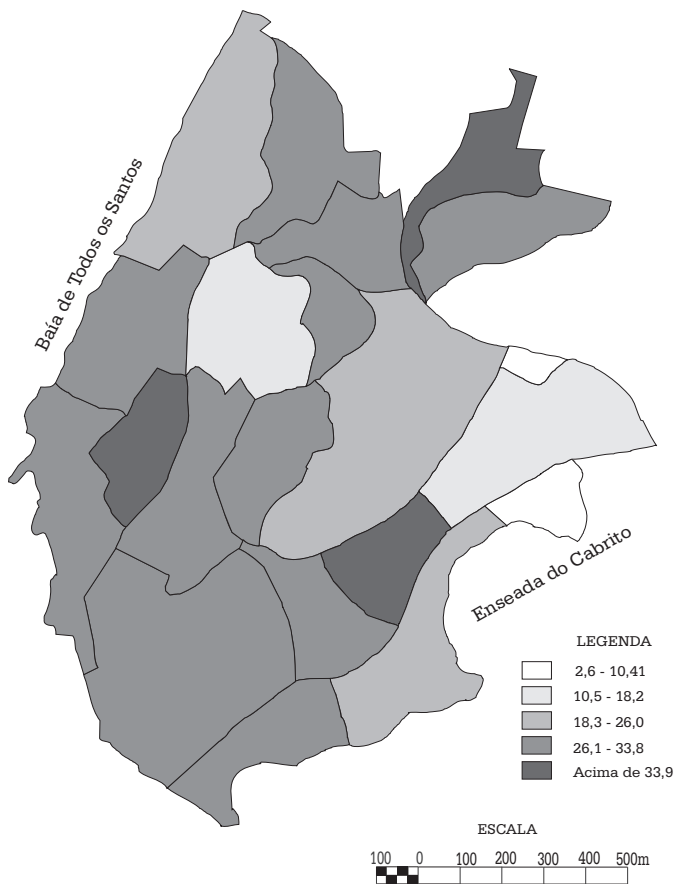
Tabela 1

Percentual da população por classes de salário – Plataforma, Salvador: Bahia, 1998

CLASSES DE SALÁRIO	PERCENTUAL DA POPULAÇÃO
Até 1 Salário Mínimo	27,0
1 Salário	49,5
2 Salários	14,2
Acima de 2 Salários	9,3
Total	100%

Mapa 1, Plataforma – Chefes de domicílios com renda superior a 2 salários

CHEFES DE DOMICÍLIO COM RENDA SUPERIOR A 2 SALÁRIOS-
POR SETORES CENSITÁRIOS (%)
Plataforma: Salvador - BAHIA, 1999



As diferenciações espaciais da renda, na maioria das vezes, podem impossibilitar a formação de núcleos comerciais e de serviços. Áreas onde as rendas são muito baixas não possibilitam a formação de centros. Outro fato é a falta de infra-estrutura urbana, provocada pelo descaso governamental.

As áreas de renda superior oferecem produtos relativamente mais especializados, que necessitam de um público alvo maior. As poucas áreas de renda mais baixa, que possibilitam a formação de centros na periferia, oferecem produtos e serviços sem nenhuma especialização e de consumo imediato.

Na Calçada e na Liberdade, os dados também mostraram que grande parte dos consumidores que utilizam-se dos produtos e serviços oferecidos são de baixa a média-baixa renda (Ver Gráficos 1 e 2). Em ambos os bairros, os dados mostraram que aproximadamente 70% dos consumidores recebem uma renda média mensal inferior a 3 salários mínimos.

Outro dado importante com relação à renda é que nem sempre os tipos de atividades comerciais e de serviços voltadas para um público com uma renda mais alta (butiques, academias, lavanderias, etc.) deixam de localizar-se na periferia. Na maioria das vezes, estas atividades não aparecem adaptadas à realidade destes espaços. Isso se dá com a queda substancial dos preços, diminuição nos investimentos, diferenciações quanto à estética dos estabelecimentos, dentre outros.

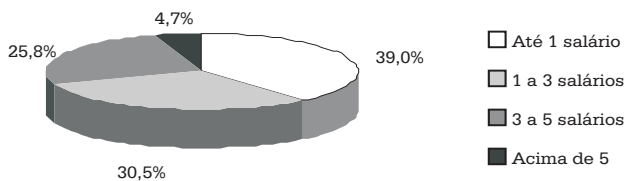
Os Núcleos e a Questão da Acessibilidade

Sabe-se que até o final da Idade Média o principal tipo de transporte era o marítimo. Com a modernização tecnológica, modifica-se esta estrutura. A tecnologia aplicada à rede de transportes possibilitou uma mudança no cotidiano da sociedade. No decorrer do século XX, e principalmente nas últimas décadas, evoluíram bastante os meios de circulação, porém os que mais se disseminaram foram os terrestres, rompendo com a estrutura pretérita. Essa mesma tecnologia, que fez avançar a produção dos transportes, foi paradoxalmente a sua ruína. Ela vai relativizar bastante a sua

Gráficos 1 e 2 – Renda Média dos Consumidores, Calçada e Liberdade, 1999

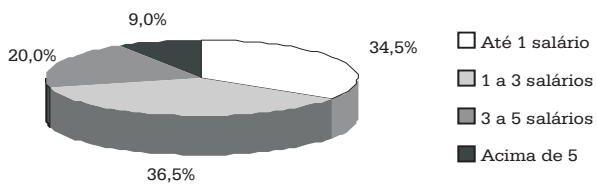
Renda Média dos Consumidores

Calçada, Salvador: Bahia, 1999



Renda Média dos Consumidores

Liberdade, Salvador: Bahia, 1999



influência na reprodução e ampliação dos grandes capitais empresariais, principalmente no que diz respeito às relações entre empresas multinacionais.

Apesar deste processo, o papel dos grandes eixos de circulação/ligação ainda é muito significativo, principalmente no interior do ambiente urbano. Estes eixos vão ser importantes na medida em que influenciam na formação/consolidação de áreas de maior ou menor acessibilidade, seja na periferia das cidades, seja nas suas áreas centrais.

Na periferia, os grandes eixos de circulação têm grande influência na formação/consolidação das centralidades de comércio e serviços. A formação/consolidação de centralidades ou de núcleos comerciais e de serviços está estreitamente relacionada com as áreas de maior acessibilidade, seja de transporte coletivo e particular, seja de passantes.

As pesquisas demonstraram que, independente do nível hierárquico das centralidades da periferia, a maior ou menor acessibilidade é preponderante para o processo. Essa maior ou menor acessibilidade influencia também nas características qualitativas e quantitativas de cada centralidade.

Tanto em Plataforma, quanto na Ribeira, os núcleos que apresentaram maior especialização, comparada no sentido intra-bairro, foram aqueles localizados nas áreas de maior circulação (Ver Mapa 2).

Dessa forma, percebe-se que quanto mais fácil for o acesso e a circulação, maior e mais importante será o núcleo comercial. São também estas diferenças que vão provocar a formação de centralidades hierarquicamente diferentes na periferia. Além da ordem hierárquica, a acessibilidade e a circulação podem determinar quais núcleos têm maior ou menor possibilidade de consolidação.

Muitas vezes, a dificuldade de acesso e circulação inviabiliza a formação de centralidades. Utilizando-se o exemplo do Aterro de Alagados, na Ribeira, percebe-se que neste local, por não haver áreas

de grande circulação, não ocorre, na realidade, a formação de uma centralidade. Há, sim, uma área onde a atividade comercial está dispersamente distribuída por todo o espaço.

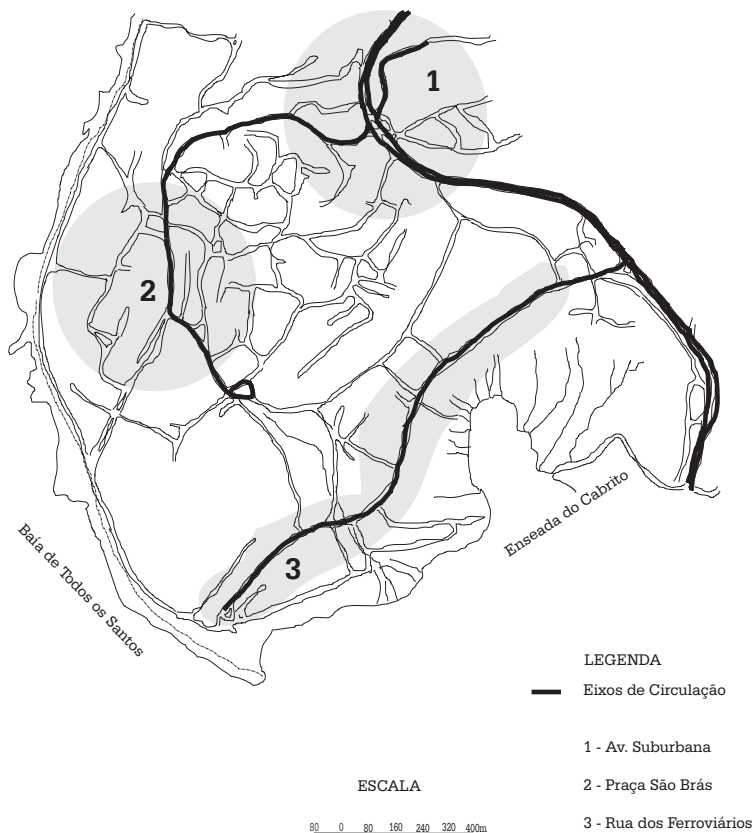
Além de determinar a formação, consolidação e especialização das centralidades na periferia, as facilidades de acesso determinam o poder que o centro possui, mesmo quando comparados dois centros do mesmo nível hierárquico. Comparando, por exemplo, os núcleos comerciais e de serviços da Calçada e da Liberdade, percebe-se que o primeiro é aquele que apresenta maior poder de atração, por estar localizado em uma área de entroncamento, servindo de ligação entre o Subúrbio Ferroviário, Península Itapagipana e bairros do entorno do Largo do Tanque com o Centro antigo da cidade. Este núcleo funciona também como área de transbordo de passageiros. Já o núcleo da Liberdade localiza-se em uma área de difícil acesso e circulação devido a suas ruas estreitas. Dessa forma, mesmo servindo de ligação entre bairros do entorno do Largo do Tanque e o Centro da cidade, as dificuldades de acesso diminuem significativamente seu poder de atração.

Deve-se ressaltar, entretanto, que apesar da relação entre localização de centralidades e facilidades de acesso ser muito expressiva, ela não deve ser tomada, isoladamente, como determinante, pois

os efeitos da localização das vias de transportes na distribuição das atividades (comerciais e de serviços) são significativos, mas não dominantes. A presença de vias de transporte é condição necessária, mas não suficiente para o (processo)... Há relação de interdependência entre transporte e atividade econômica (e de serviços), uma vez que a distribuição das atividades econômicas (e de serviços) também influencia a localização das vias de transportes (BRADFORD & KENT, 1987).

Mapa 2, Plataforma - Eixos de circulação

EIXOS DE CIRCULAÇÃO
Plataforma - Salvador: Bahia, 1999



O Raio de Atração dos Núcleos

Várias pesquisas foram direcionadas para o conhecimento das áreas de influência de determinados espaços em suas áreas circunvizinhas. A teoria de maior expressão foi desenvolvida em 1933, por Walter Christaller, a Teoria das Localidades Centrais; estes postulados teóricos buscavam explicar a influência que os centros urbanos, com uma oferta de produtos e serviços maior, exerciam sobre outros centros menores.

No estudo das periferias urbanas, esta lógica deve ser, no entanto, relativizada, na medida em que os centros nem sempre exercem relação de interdependência, não constituindo necessariamente uma rede hierárquica conforme os postulados de Christaller. As centralidades mais especializadas na periferia nem sempre servem às áreas de menor especialização. Também, o poder de atração das centralidades não vai se dar segundo a proximidade de um núcleo. Um fator importante são as facilidades de acesso que o núcleo comercial ou de serviços oferece ao consumidor.

O raio de atração dos centros por não seguir, necessariamente, a lógica da proximidade, mais sim da acessibilidade, produz uma outra lógica, que surge como um paradoxo - o próximo não é necessariamente o próximo, mais sim aquele que é mais fácil alcançar. As entrevistas evidenciaram que algumas pessoas que moravam muito distantes do núcleo da Calçada, diziam que utilizavam os serviços e comércio devido à proximidade e não à acessibilidade.

As pesquisas evidenciaram que determinadas centralidades na periferia exercem influência apenas sobre os consumidores das suas imediações. Esta influência é determinada pelo grau de especialização de sua estrutura comercial e de serviços. Esta especialização, por sua vez, é fruto, como já exposto, tanto das facilidades de acesso e circulação que um determinado núcleo comercial oferece, quanto do poder de renda dos consumidores que costumam utilizar o comércio e os serviços do local.

Mesmo dentro de um bairro, ocorrem estas diferenciações no raio de influência das centralidades de comércio e de serviços.

Tomando-se o bairro da Ribeira como exemplo, percebe-se que dificilmente um consumidor do núcleo da Av. Beira Mar irá utilizar-se de qualquer serviço ou produto do Aterro de Alagados, pois o último possui um raio de atração que se limita ao seu interior. Porém, os consumidores de ambos os núcleos consomem freqüentemente produtos e serviços no Miolo Central, área de maior especialização. A Av. Beira Mar também influencia os outros núcleos por apresentar um serviço específico: o lazer nos finais de semana.

Porém, não são só as questões de acessibilidade, circulação e renda que influenciam o poder de atração de um centro na periferia. Outros fatores podem influenciar este fenômeno. Dentre os mais importantes coloca-se a proximidade, o fato de ser uma área de ligação, a oferta de emprego de um núcleo e o preço dos produtos e serviços (Ver Tabelas 2 e 3).

Tabela 2

Principais motivos de compra nos sub-centros – Liberdade, Salvador: Bahia,1999

MOTIVOS	PERCENTUAL DOS ENTREVISTADOS
Mora nas imediações	65,0
Local de passagem	22,8
Local de trabalho	10,5
Baixos preços	1,7
Total	100%

Tabela 3

Principais motivos de compra nos sub-centros – Calçada, Salvador: Bahia,1999

MOTIVOS	PERCENTUAL DOS ENTREVISTADOS
Mora nas imediações	41,2
Local de passagem	34,4
Local de trabalho	23,3
Baixos preços	1,1
Total	100%

O fator proximidade é o que prevalece nos centros menos especializados na periferia, pois a diferenciação do valor dos produtos não é tão significativa e a quantidade adquirida pelo consumidor é muito pequena, compensando o preço. Nas áreas de maior especialização, este fator também é muito importante, porém não é determinante.

Quanto às vias de ligação ou de passagem, percebe-se que nas centralidades de bairro não são um fator preponderante. Apenas influencia algumas centralidades que estão localizadas próximas aos terminais de transporte coletivo ou pontos de ônibus importantes. Pode-se exemplificar, respectivamente, com a Praça São Brás e a Av. Suburbana, ambas em Plataforma.

Aqueles núcleos que apresentam maior especialização e funcionam como um eixo de ligação exercem alguma atração, mesmo que nem todos os passantes consumam ali. A Calçada é um exemplo típico, pois funciona como uma área de ligação, como um terminal rodoviário e ferroviário e com pontos de convergência para vários bairros da periferia.

A oferta de emprego no núcleo também influencia o seu poder de atração sobre os consumidores. Muitas pessoas utilizam-se dos produtos e serviços oferecidos num determinado núcleo comercial e de serviços apenas por trabalhar no local. Calçada e Liberdade são dois exemplos importantes. Vale salientar que este fator só vai influenciar os núcleos com uma capacidade de absorção de mão-de-obra relativamente maior. Núcleos de bairro, por seu baixo grau de especialização, oferecem pouquíssimas oportunidades de emprego.

A Teoria dos Dois Circuitos e a Periferia

O progresso técnico atual muda profundamente a composição técnica do capital e reduz rápida e drasticamente a demanda de mão-de-obra, principalmente nos setores mais afetados pela modernização. Se a clássica idéia de um exército industrial de reserva não for modificada, levando em conta novas realidades, perderá o sentido quando aplicada a países subdesenvolvidos.

De qualquer maneira, quem permanecer fora do mundo do emprego permanente não está perdido para a economia como um todo. Assim, a economia urbana deve ser estudada como um sistema único, mas composto de dois sub-sistemas. Nós chamaremos esses dois sub-sistemas de “circuito superior” e “circuito inferior”. A cidade não pode ser mais estudada como um todo maciço (SANTOS, 1979).

Cada circuito apresenta dinâmica particular, apesar de estarem interligados, o circuito inferior dependendo do superior. O que caracteriza e distingue as atividades de cada circuito são as diferenças de capital, tecnologia e organização. O circuito superior apresenta grande investimento de capital, resultando em enorme volume de mercadoria e alta tecnologia; sua organização é caracterizada por monopólios, preços fixos, pequena margem de lucro por produto, publicidade, auxílio governamental, etc. O circuito inferior apresenta, na maioria das vezes, capital próprio e de baixo volume, baixa densidade tecnológica, grande margem de lucro por produto, contato direto com o consumidor, renda voltada essencialmente para a manutenção familiar, etc.

As periferias, se analisadas superficialmente, seriam o *locus par excellence* da instalação e reprodução do circuito inferior, já que este está voltado essencialmente para a população de baixa renda. Milton Santos argumenta que

Os pobres não têm acesso aos produtos modernos e os mais pobres dentre eles só podem se proporcionar consumos correntes por intermédio de um sistema de distribuição particular freqüentemente completado por um aparelho de produção igualmente específico que é uma resposta às condições de pobreza das grandes massas (SANTOS, 1979).

Entretanto, nos dias atuais, percebe-se que cada vez mais produtos e serviços, antes oferecidos apenas às classes mais abastadas, passam a ser consumidos também nas periferias. A ressalva é que eles vão atender a estas demandas populacionais de

baixa renda a um custo inferior de produção e circulação, além da maior facilidade no pagamento. Dessa forma, o que se vê são estabelecimentos que localizam-se na periferia oferecendo produtos e serviços que circulam nas classes de rendas mais altas, com menor preço e maior prazo de pagamento.

Na periferia ocorre a presença dos dois circuitos, que vão apresentar características específicas. A tecnologia não terá papel preponderante, já que o nível tecnológico de ambos os circuitos são similares, excetuando-se as redes bancárias e de supermercados. A diferenciação está relacionada, principalmente, à questão organizacional e financeira.

Os dois circuitos da economia urbana na periferia diferenciam-se essencialmente na estrutura organizacional. O circuito superior apresenta estabelecimentos que têm o seu poder de decisão fora do local onde estão inseridos, a exemplo de bancos, redes de comércio, etc. O circuito inferior, ao contrário, vai ser composto por estabelecimentos sem filiais e que têm o poder de decisão centrado no local onde estão localizados.

No circuito superior da periferia, a margem de lucro por produto é variável, porém menor que no circuito inferior. O capital investido no primeiro é muito maior, assim como o volume negociável de produtos e serviços. Outro ponto importante é a questão do crédito: o circuito superior, mesmo na periferia, apresenta possibilidades de crédito. Os estabelecimentos do circuito inferior são mantidos, na maioria das vezes, pelo capital próprio ou familiar. A publicidade é utilizada apenas no circuito superior da periferia. O inferior não tem possibilidade de utilizar este tipo de estratégia. Quando ocorre, é realizado de forma alternativa, com a “divulgação de boca a boca” ou com a distribuição de panfletos ou a colagem de cartazes em locais acessíveis e de maior “visibilidade”.

Na Calçada, observou-se que apenas 18,3% dos estabelecimentos comerciais e de serviços pertenciam ao circuito superior. Na Liberdade, este percentual é de 23,7%, salientando-se que, pela dificuldade de mensuração, não foi quantificado os estabelecimentos do mercado informal⁵. Na maioria das vezes, uma

parcela do circuito inferior, aquela referente ao mercado informal, disputa espacialmente os consumidores de determinadas áreas com o circuito superior. Vários empecilhos são colocados para este tipo específico de circuito inferior como as proteções nos passeios ou a perseguição da Prefeitura, mas eles resistem “bravamente”. Percebe-se que eles disputam este mercado com o circuito superior pela localização do segundo em áreas privilegiadas e de maior circulação de consumidores. Sua característica básica é vender produtos e serviços similares, como foi percebido nos dois bairros pesquisados com este enfoque – Calçada e Liberdade – a um custo bastante inferior.

Percebe-se que há uma forte relação entre os dois circuitos na periferia. Muitas vezes, o superior é quem controla o inferior. Muitos dos estabelecimentos que compõem o circuito inferior compram produtos em maior quantidade no próprio circuito superior local e revendem a varejo para a população passante. O circuito superior na periferia funciona, muitas vezes, como uma atividade mista, que faz o elo de ligação entre as grandes corporações e a população de baixa renda. Exemplos típicos são as redes bancárias, lojistas/atacadistas.

Vale ressaltar que o circuito superior localiza-se na periferia em áreas onde a demanda populacional, as vias de circulação e as facilidades de acesso são mais favoráveis. Os núcleos de bairros e, principalmente, aqueles menos especializados, não apresentam nenhum (ou poucos) elemento(s) do circuito superior.

O Estágio Atual do Processo

O aumento das necessidades de consumo vai provocar um aumento da oferta de produtos para atender às novas demandas. Vale ressaltar que, muitas vezes, novas necessidades de consumo podem ser induzidas pela mídia. No pensamento de Milton Santos,

a glorificação do consumo se acompanha da diminuição gradativa de outras sensibilidades, como a noção de individualidade que, aliás, constitui um dos alicerces da cidadania. Enquanto constrói e alimenta um individualismo

feroz e sem fronteiras, o consumo contribui ao aniquilamento da personalidade, sem a qual o homem não se conhece como distinto, a partir da igualdade entre todos (SANTOS, 1987).

O Comércio da Vizinhança

Os núcleos menos especializados das periferias das cidades aparecem em áreas onde há dificuldades de acesso e onde a renda é relativamente menor. Nestes núcleos, os estabelecimentos comerciais e de serviços encontram-se distribuídos pelas diversas ruas próximas ou que fazem parte do núcleo propriamente dito. Nestas áreas, as atividades não costumam concentrar-se, formando verdadeiramente um núcleo. Em poucos casos ocorrem pequenos aglomerados, localizados em pequenas praças e largos. A mão-de-obra destes estabelecimentos comerciais e de serviços é, via de regra, familiar, com poucos assalariados.

Estas atividades surgem como uma alternativa de complementação do orçamento familiar, pois, na maioria das vezes, o dono do estabelecimento tem outra atividade profissional. Não há linha de crédito formal para os consumidores. O mais comum são as compras para pagamento posterior, chamadas popularmente de “fiado”. Isto ocorre porque a relação entre o prestador do serviço e/ou comerciante e consumidor é essencialmente de vizinhança, já que a maior parte dos consumidores destes núcleos são moradores das áreas próximas dos estabelecimentos. Outra característica comum aos núcleos de vizinhança é que muitos dos estabelecimentos são também residências, ou seja, o estabelecimento é a própria casa do dono. Este fato faz com que a mobilidade populacional não varie entre o dia e o início da noite (normalmente até as 21:00).

O interessante no perfil destes estabelecimentos é que não há uma especificidade no tipo de produto oferecido. Onde há um bar, pode haver também uma mercearia ou uma lanchonete. Onde há uma sorveteira, pode haver também uma padaria ou uma oficina de corte e costura. Este fato é fundamental para a compreensão do tipo de núcleo que está sendo analisado. Os tipos de estabelecimentos comerciais mais freqüentes são as mercearias, os bares, as padarias e pequenas

lojas de materiais de construção. Entre as atividades de serviços, as mais frequentes são as costureiras, as escolas públicas e privadas do ensino fundamental e as oficinas em geral. A Av. dos Ferroviários, em Plataforma, e o Aterro de Alagados, na Ribeira, são exemplos típicos destes tipos de núcleos (Ver Mapa 1).

Na realidade, o que está se chamando de centro, não funciona como um centro de fato. Há, sim, uma grande distribuição espacial destas atividades que, quando mapeadas, formam uma grande área de comércio e serviços, espacialmente dispersa, que surge em função das necessidades básicas das populações locais.

As Centralidades de Bairro

Diferente das áreas comerciais de vizinhança, em vários bairros da periferia aglomeram-se atividades comerciais em áreas onde há uma circulação mais intensa de transporte coletivo e fácil acessibilidade. Estas áreas vão caracterizar-se pela maior diversidade na oferta de produtos e serviços aos consumidores e por uma especialização maior.

Nestes tipos de centralidades, as atividades comerciais não ficam dispersas; apesar de haver grande distribuição por toda área, elas concentram-se em pontos estratégicos. É muito comum concentrarem-se nas grandes praças dos bairros, próximos a importantes áreas de lazer, em terminais de ônibus, etc. Em Plataforma, pode-se citar a Av. Suburbana e a Praça São Brás. A primeira estabelece-se por ser um importante entroncamento, servindo também como área de transbordo. É um local onde a quantidade de pessoas que circula diariamente é relativamente grande, devido ao intenso fluxo de ônibus; a segunda tem um importante papel histórico para o bairro, além de servir como ponto de transporte coletivo. Percebe-se que as centralidades de bairro apresentam um público alvo que vai geralmente além das suas imediações e vizinhanças. Isto ocorre em função também da maior especialização dos produtos oferecidos nestas áreas. Áreas onde concentram-se atividades comerciais voltadas para o lazer da população apresentam uma atração superior ao bairro inclusive.

Normalmente, os estabelecimentos destes núcleos são voltados para um tipo ou um grupo de produtos. Dentre os estabelecimentos comerciais, os principais são as farmácias, restaurantes, grandes e médios mercados, etc. Quanto à prestação de serviços, são as oficinas especializadas, clínicas médicas, escolas públicas e privadas de nível médio, estúdios fotográficos, postos de correios, etc., as atividades mais freqüentes. Os estabelecimentos têm, na sua grande maioria, trabalhadores assalariados. Vão aparecer alguns estabelecimentos com um ou dois empregados e outros com uma quantidade maior, dependendo do seu porte.

Alguns estabelecimentos possuem linha de crédito bancário. Geralmente ocorre o funcionamento de crédito eletrônico (cartão de crédito), não funcionando o sistema comum no comércio de vizinhança – os “fiados”. A quantidade de produtos oferecidos nestas áreas, apesar de ser, muitas vezes, pequena, é bastante superior à do comércio de vizinhança.

Poucos estabelecimentos funcionam como moradia. Este fato faz com que haja, dependendo da área, uma diferença na mobilidade da população entre o dia e a noite, característica comum às áreas essencialmente comerciais. Esta mobilidade será maior, conforme a consolidação do núcleo. Um dado importante é que núcleos comerciais vão aparecer intercalados por áreas residenciais. Apesar de se constituírem como núcleos, apresentam certa dispersão, não estão fortemente consolidados, e seu raio de atração não ultrapassa, geralmente, a escala do bairro, isto dependendo da área em que estejam localizados.

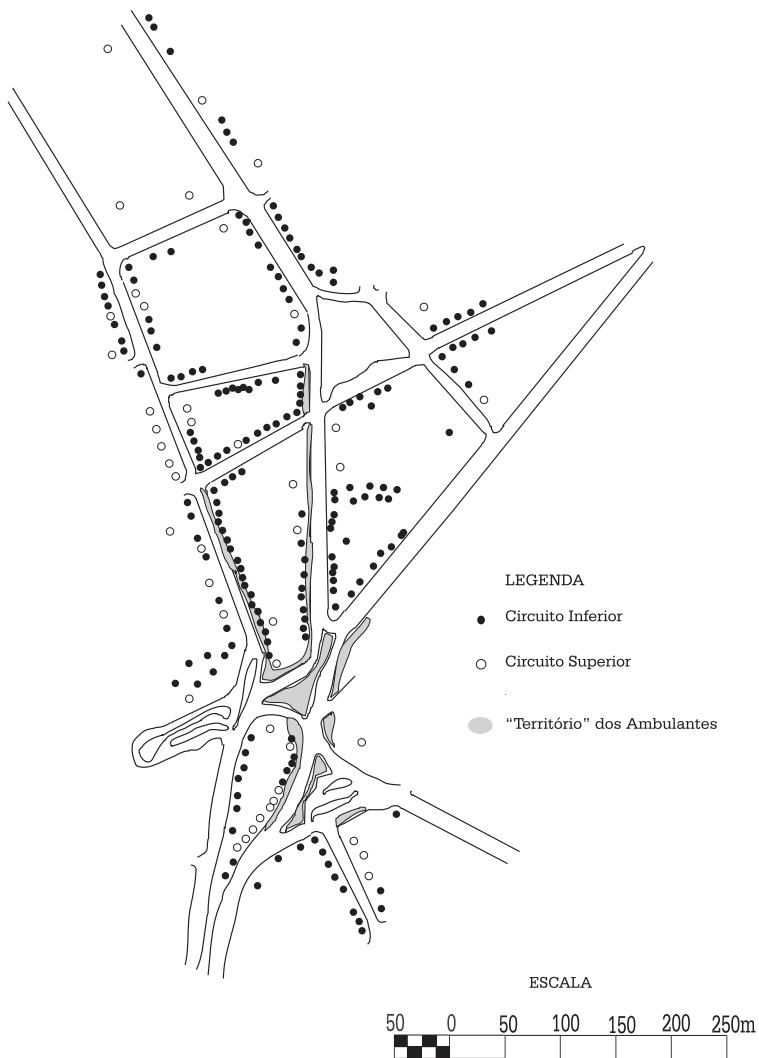
Os Sub-Centros das Cidades

Verdadeiros frutos da descentralização das atividades comerciais e de serviços nos grandes centros urbanos, os sub-centros das cidades são os que apresentam maior especialização dos produtos e serviços oferecidos à população da periferia. Porém, nem todos os sub-centros das cidades (Roberto Lobato Corrêa os chama de núcleos secundários) apresentam esta especialização, principalmente nas áreas periféricas.

Mesmo assim, é, nestas áreas, onde estão concentrados os estabelecimentos mais especializados da periferia. Fatores como acessibilidade, circulação e função da área influenciam bastante sua consolidação. Como exemplos destes centros, tem-se os núcleos comerciais da Calçada e da Liberdade (Ver Mapas 3 e 4). A característica da distribuição espacial das atividades comerciais e de serviços nestes tipos de centralidades é a fraca dispersão dos estabelecimentos, que ocupam todo o espaço do núcleo. Uma especificidade destes núcleos é que eles se constituem como áreas essencialmente comerciais, com pouca ocorrência de áreas residenciais. Dessa forma, a mobilidade populacional, que é intensa durante os horários comerciais nos dias úteis, será bastante modificada durante a noite, domingos e feriados.

Mapa 3 - Circuito Superior e Inferior, Calçada

CIRCUITO SUPERIOR E INFERIOR
Calçada: Salvador - Bahia, 1999



Os estabelecimentos que compõem estes tipos de núcleos apresentam a maior organização interna da periferia. Relações de trabalho, linhas de crédito e oferta de produtos e serviços são bem diferentes dos outros núcleos da periferia, mostrando a diferenciação na especialização dos sub-centros. Porém, deve-se ressaltar que fala-se de uma especialização nas atividades, mas não de uma homogeneidade desta especialização.

Os elementos do circuito superior só irão aparecer na periferia nestes tipos de núcleos comerciais e de serviços. Estes estabelecimentos são constituídos por grandes grupos lojistas. O circuito inferior aparece nestas áreas buscando atrair consumidores de baixa renda, oferecendo produtos com um custo menor. É muito comum estes centros aglomerarem ambulantes em áreas de maior circulação.

A maior parte da mão-de-obra é assalariada, excetuando-se aqueles que trabalham como ambulantes, que são autônomos. Os salários são muito variáveis e dependem essencialmente do padrão do estabelecimento. Dentre os estabelecimentos comerciais, os grupos de mercados e lojas são os que pagam um salário maior; dentre os de serviços, os bancários são os mais valorizados.

A linha de crédito é maior, tanto para as empresas quanto para os consumidores. As empresas de grande porte conseguem crédito bancário, não pelo seu papel na periferia, mas por sua ação na cidade como um todo. Com relação ao crédito aos consumidores percebe-se que todos os estabelecimentos do circuito superior trabalham com pagamentos em cartões e com o parcelamento através das financeiras. Essa prática é comum nestas áreas, para que o consumidor possa adquirir produtos com preços maiores e ter possibilidades de pagá-los. Na realidade, é uma forma de ampliação do consumo.

Devido à maior diversificação de produtos e serviços, estes tipos de centros apresentam um raio de atração superior aos outros tipos de centros da periferia. Isso ocorre porque os mesmos se localizam em áreas de grande fluxo de passantes. Aliás, vale destacar que é em função da acessibilidade que será determinado o maior ou menor raio

de atração destes tipos de centros. A Calçada, por exemplo, apresenta um grande raio de atração, devido à circulação intensa de veículos particulares e coletivos, inclusive maior que a Liberdade, um núcleo com características semelhantes (Ver Mapas 3 e 4).

Os Núcleos Consolidados e os Núcleos “Instáveis”

As diferenciações nas estruturas dos estabelecimentos comerciais e de serviços, localizados na periferia, provocam diferenciações na dinâmica espacial das centralidades que se formam nestas áreas, originando dois tipos de núcleos - os consolidados e os instáveis. Os primeiros são aqueles que apresentam maior organização, além de um raio de atração superior à escala do bairro; os segundos são aqueles que apresentam estruturas organizacionais “fragilizadas” e que têm seu raio de atração limitado à esfera do bairro.

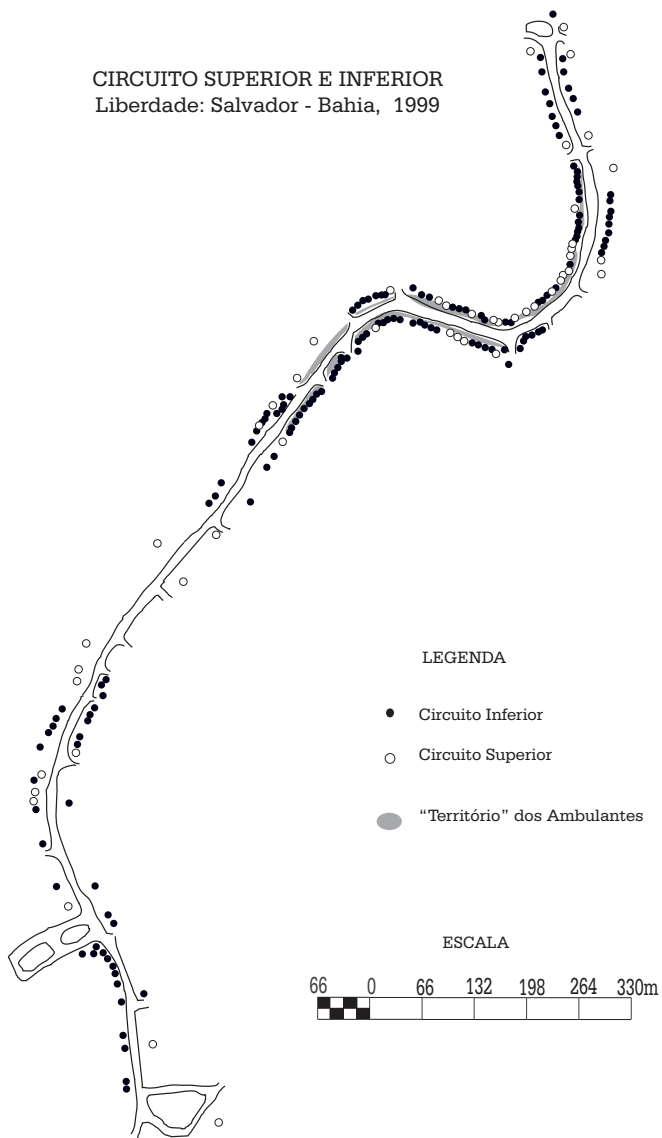
Os Núcleos Consolidados

Estes tipos de núcleos são essencialmente os chamados sub-centros das cidades, analisados anteriormente. Neles estão localizados os poucos elementos do circuito superior, adaptados ao consumo da população de baixa renda. Estas características possibilitam a consolidação destes estabelecimentos nos espaços periféricos da cidade.

Entretanto, vale salientar que não são apenas estes os elementos que possibilitam a formação dos núcleos consolidados. Claro que o processo histórico, de relações que se desenvolvem no cotidiano, também vai favorecer este fortalecimento.

Com relação à consolidação de uma centralidade comercial e/ou de serviços, a partir das relações que se constituem no cotidiano da população residente na periferia, pode-se dizer que a mesma toma corpo com determinados hábitos que a população adquire ao consumir nestes espaços. Um passante fiel que compra um lanche todos os dias, um trabalhador local que costuma utilizar-se dos serviços dos correios, devido à proximidade da empresa que trabalha, tudo isso favorece a formação de uma rede submersa de relações⁶ que são fundamentais para a consolidação de um centro.

Mapa 4 - Circuito Superior e Inferior, Liberdade



Um outro ponto a ser destacado nos núcleos consolidados da periferia é a sua estrutura organizacional interna. Uma maior organização favorece uma relação de “confiança” mais sólida entre o prestador de serviços e/ou comerciante e consumidor. O papel do *marketing* das empresas do circuito superior não deve ser menosprezado, mas o circuito inferior é também atraente.

A centralidade de comércio e de serviços da Calçada é um importante exemplo deste tipo de núcleo consolidado. Tanto o papel que desempenha como eixo de ligação entre a periferia e o velho centro de Salvador, quanto a estrutura organizacional do seu circuito superior e a grande quantidade de elementos do circuito inferior, promovem o fortalecimento das relações entre o núcleo e o seu público alvo. É importante salientar que mesmo em um núcleo consolidado, como a Calçada, nem todos os estabelecimentos vão apresentar uma boa estrutura organizacional interna, apenas aqueles que constituem o circuito superior. O circuito inferior vai aparecer normalmente sem esta organização, porém em uma quantidade muito maior que em qualquer outro tipo de centralidade da periferia.

Destaca-se ainda que um núcleo consolidado não o será necessariamente para a “eternidade”. Apesar destes tipos de núcleos apresentarem um grande fortalecimento nas suas relações internas e externas, um determinado processo que se desenvolva no ambiente urbano pode provocar o enfraquecimento do núcleo, podendo até ocasionar sua estagnação.

Os Núcleos Instáveis

Os núcleos instáveis de comércio e serviços da periferia são aqueles que não apresentam uma forte estrutura organizacional interna, além de se localizarem, na maioria das vezes, em áreas da chamada “periferia da periferia”, onde a circulação e o acesso representam dificuldades para os consumidores. São caracterizados pelas centralidades de bairro e pelo comércio de vizinhança.

Na realidade, o processo de formação de centralidades comerciais e de serviços sempre se inicia com a formação de um núcleo instável. É o fortalecimento destas relações que favorecerá a consolidação ou não destes núcleos. Aqueles núcleos que apresentarem as características mais favoráveis (acessibilidade, facilidade de circulação e articulação, aparecimento de elementos mais articulados com o circuito superior, etc.) terão maiores possibilidades de consolidação. Os outros núcleos permanecerão instáveis, podendo desaparecer ou estagnar.

Muitas atividades comerciais e de serviços surgem na periferia para atender a especificidade da população de baixa renda. Porém, isso nem sempre acontece. Muitas vezes, os produtos são oferecidos a um custo até mesmo superior ao das áreas mais centrais, devido ao baixo estoque de produtos, a dificuldade de crédito, etc. Estes estabelecimentos, por não apresentarem um boa demanda de consumidores, entram em processo de decadência e podem desaparecer, alterando o espaço no qual estão inseridos.

Um outro fator que determina a fragilidade destas centralidades de bairros é a crescente disseminação de uma ideologia americana - o vício do *shopping center*. Muitas vezes, os consumidores deixam de adquirir produtos e serviços nas áreas do seu entorno para ir ao *shopping* do centro da cidade, pagar um preço maior, utilizando a atividade como lazer.

Porém, não são apenas estes fatores que provocam a instabilidade de um núcleo. Algumas centralidades de bairro podem desempenhar papel relevante para o espaço no qual estão inseridas e, por algum outro fator, entrar em declínio. No bairro de Plataforma, por exemplo, a área ao redor da antiga fábrica de tecidos apresenta todas as características de que ali havia um importante centro para o bairro. Com a decadência da sua produção, este comércio local estagnou-se, fazendo com que estagnasse também o núcleo.

Percebe-se que, mesmo instáveis, estes núcleos comerciais desempenham importante papel para a periferia. Dependendo do objeto de consumo da população, nestes tipos de núcleos pode haver

uma fidelidade que é construída através das relações de vizinhança. Encontrar algum conhecido, saber novidades, tudo isso pode acontecer num simples ir e vir às/das compras. E, com certeza, são também relações como estas que fortalecem estes tipos de centralidades na periferia.

O Problema das Variações Entre as Centralidades

Certamente, o mais complicado ao tentar propor generalizações sobre as centralidades comerciais e de serviços, seja na periferia ou nas áreas centrais, está na inserção deste ou daquele centro nesta ou naquela tipologia. Entretanto, o mais importante é perceber e qualificar estes centros a partir dos seguintes pontos:

- O público alvo do centro;
- a forma de articulação dos seus eixos de circulação. Conseqüentemente, estará se analisando a questão da acessibilidade - se favorável ou não à consolidação do centro;
- a estrutura organizacional interna dos estabelecimentos localizados no centro;
- as formas de articulação entre estes estabelecimentos na escala intra-bairro, numa mesma centralidade e/ou com outras centralidades de bairro;
- o perfil dos estabelecimentos que compõem o centro;
- o papel que a centralidade desempenha no espaço no qual está inserida.

São estes fatores que vão nortear qualquer análise sobre a formação de centralidades de comércio e serviços na periferia e que possibilitarão a caracterização de cada uma delas, o que resultará na sua inserção nesta ou naquela categoria de núcleo consolidado ou instável acima referenciados.

O Cotidiano e as Áreas Comerciais e de Serviços

O surgimento e o crescimento das atividades comerciais e de serviços na periferia, como um produto das ações do homem sobre o

espaço, não tem como impacto exclusivamente a formação de centralidades, segundo a lógica da produção capitalista. Este processo também vai provocar alterações na dinâmica sócio-espacial da área, causando uma redefinição das relações que se desenvolvem no cotidiano.

Como a implantação de atividades comerciais e de serviços na periferia estabelece-se sobre estruturas já construídas, a alteração inicial da aglomeração destas atividades representa, paulatinamente, a modificação funcional do espaço, adaptando as estruturas preexistentes, geralmente áreas residenciais, em áreas comerciais e de serviços. Assim, o espaço, pouco a pouco, vai deixando de ser uma área residencial para se tornar uma área comercial. Isto implica na alteração da dinâmica de um espaço de relações solidificadas, com fortes vínculos de vizinhança e com uma mobilidade populacional menor, para um espaço de relações artificiais, caracterizado pela alta mobilidade populacional e um vínculo diferenciado entre consumidor e espaço. Salienta-se, antecipadamente, que o termo mobilidade populacional está relacionado estritamente ao deslocamento das pessoas no espaço.

Os Espaços das Relações Solidificadas

As áreas residenciais são marcadas essencialmente por um vínculo estreito entre as pessoas e “seu” espaço. Este tipo de relação é uma característica bastante evidente das periferias urbanas: A população constrói um cotidiano marcado pelas relações pessoais. São estes vínculos entre moradores e entre eles e o espaço, que constituem o que se chama de espaço de relações solidificadas. Surgem sentimentos como a solidariedade, o bairrismo e a defesa do bairro, enquanto lugar.

Nestes espaços, a mobilidade populacional é relativamente menor, já que, continuamente, são os mesmo homens que sobrepõem, sucessivamente, suas ações ao longo do tempo. Uma menor mobilidade populacional vai possibilitar a construção de um vínculo mais estreito entre o homem e o lugar, pois implica em uma contínua

repetição de ações familiares pretéritas (uma ida a praça, ao mercado, ao bar, etc.). São estas relações mais profundas que constituem as chamadas redes submersas.

Os Espaços das Relações Artificiais

Nestes espaços, onde a atividade comercial e de serviços são mais consolidadas, as relações são também mais “artificiais”. Também a mobilidade populacional é maior, em função do seu maior raio de influência. Há, então, um fluxo muito grande de pessoas e, conseqüentemente, uma constante mudança dos atores sociais que atuam sobre a paisagem. Essa mobilidade é também diferenciada entre a paisagem diurna e noturna.

Todavia, nem todas as relações desenvolvidas nos núcleos consolidados de comércio e de serviços são artificiais. Os trabalhadores, sejam comerciários, prestadores de serviços etc., constroem uma gama de relações específicas, estabelecendo um vínculo diferenciado, relativamente forte com o lugar⁷.

Descentralização e Formação de Centralidades na Periferia

O processo de formação/ consolidação das atividades comerciais e de serviços na periferia não tem como força propulsora apenas os fatores discutidos anteriormente (acessibilidade, circulação, etc.). Também o fenômeno da descentralização das atividades comerciais e de serviços atua indiretamente, impulsionando o processo. Esta descentralização, que tem como causas o crescente aumento populacional e o estágio de saturação do comércio e dos serviços nas áreas centrais, é uma alternativa para determinadas atividades, que podem ganhar, com isso, novas demandas em função da impossibilidade de localização nas áreas mais centrais, devido aos custos de implantação, à forte concorrência, ao valor imobiliário, etc.

Portanto, falar em produção espacial do comércio e dos serviços fora das áreas centrais é também entender o processo de descentralização pelo qual passam as grandes áreas metropolitanas

brasileiras, a partir da década de 1970. Seria esta crescente busca por consumidores nas áreas de baixa renda uma especificidade do processo de descentralização ou isto representaria apenas o surgimento natural destas atividades nas áreas periféricas, em função do aumento da demanda demográfica e da crescente expansão urbana?

Indiscutivelmente, analisar a descentralização comercial e de serviços é também abordar a questão do crescimento populacional. Então, independente do espaço para onde estejam deslocando-se as atividades comerciais e de serviços, sejam de alta, média ou baixa renda, o crescimento da população atua como um fator importante, já que indica a possibilidade de retorno favorável do investimento. Determinadas atividades têm se deslocado para a periferia, mesmo com a predominância de um público essencialmente de baixa renda. São filiais de importantes cadeias de lojas de móveis e eletrodomésticos, farmácias, supermercados, bancos, serviços médicos, odontológicos, laboratoriais, etc.

Núcleos comerciais e de serviços como os da Calçada e da Liberdade são exemplos deste processo. Sua oferta de produtos e de serviços transformou estes espaços em sub-centros da cidade de Salvador (núcleos consolidados), com uma influência muito ampla. Até mesmo áreas com núcleos instáveis, cuja característica é uma menor especialização dos produtos, com um público alvo mais limitado, passam por este processo de crescente surgimento de novos estabelecimentos, sejam no interior de pequenos *shoppings centers* de bairros, sejam em áreas de grande circulação. A implantação destas atividades vai fazer com que as pessoas residentes nas proximidades não necessitem deslocar-se para outros centros para adquirir determinados produtos ou serviços, já que os encontram muito mais próximos.

Entretanto, não se pode perder de vista um fato: fala-se aqui em deslocamento e ou surgimento das atividades comerciais e de serviços na periferia, mas não do deslocamento das tomadas de decisões. Sabe-se que as importantes decisões, principalmente das

filiais dos grandes grupos comerciais e de serviços bancários, por exemplo, não são definidas na periferia. A dificuldade de comprovação deste tipo de informação é salientada por MORRIS:

Conquanto os dados sobre a localização das tomadas de decisões sejam menos acessíveis, a tendência no sentido do domínio por um escasso número de empresas, assim como a tendência para confinar os escritórios e os estabelecimentos financeiros em pequenas áreas, nas grandes cidades, necessitam de pouca documentação (MORRIS, 1972).

O percebido é que a periferia, local de concentração de um público essencialmente de baixa renda, constitui-se, nos dias atuais, como um atrativo para os estabelecimentos comerciais e de serviços. Isto vai redefinir o conceito de descentralização das atividades comerciais e de serviços, que procuram atender a estas demandas específicas. Este processo vai determinar, indiretamente, mudanças nos espaços periféricos, por promover alterações locais que impactam tanto o espaço, quanto a mobilidade e dinâmica da população, portanto, seu cotidiano.

¹ Projeto Interdisciplinar, composto por Prof. Angelo Serpa (Coordenador do Projeto, Doutor em Planejamento Paisagístico e Ambiental pela Universidade de Agronomia de Viena); Adma Elbachá (Engenheira Civil e Sanitarista, Mestre em Geotecnia pela PUC-Rio); Antônia Garcia (Socióloga, Mestre em Geografia/UFBA, ex-bolsista da CAPES); Fábio Angeoletto (Biólogo, Mestre em Arquitetura e Urbanismo/UFBA, ex-bolsista do CNPq); Márcia de Freitas Cordeiro e Suely Coelho (Estudantes de Graduação/UFBA, bolsistas do PIBIC/CNPq); Marcio Lima (Ator, bolsista da DKA-AUSTRIA); Markus Spitzbart (Engenheiro Ambiental, pesquisador do Horizonte 3000, antigo Serviço Austríaco de Cooperação para o Desenvolvimento); Jânio Laurentino de Jesus Santos (Licenciado e Bacharel em Geografia /UFBA, ex-bolsista do CNPq); Gil Carlos Porto e Sandro Corrêa (Licenciados e Bacharéis em Geografia/UFBA).

² Na prática, não há limites oficiais nos bairros de Salvador. Eles foram determinados segundo os objetivos da pesquisa.

³ Pressupõe-se que cerca de 80% da população do bairro é de origem negro-africana, embora a maioria dos moradores se classifiquem como “mestiços” (Ver: Batista, M. S. *Perfil sócio-econômico espacial do bairro da Liberdade: Uma análise comparativa das Avenidas Peixe e Lima e Silva*. Monografia de Bacharelado. Salvador: Departamento de Geografia (UFBA), 1999).

⁴ Efeitos econômicos sobre as empresas e atividades decorrentes da ação de elementos externos a elas. A localização junto a um nó de tráfego confere maior acessibilidade. A co-presença de outras empresas em um mesmo local cria uma escala que uma única empresa não teria (CORRÊA, 1989).

⁵ Estudar o mercado informal não foi objetivo específico desta pesquisa. Sobre o assunto, consultar a excelente revisão de Pedro de Almeida Vasconcelos (Le Travail Informel Urbain: Une Évaluation de la Littérature. In: *Revue Canadienne d'Études du Développement*. Ottawa: Éditions de L'Université d'Ottawa, 1985, vol VI, n. 1, p. 87-124).

⁶ O sociólogo espanhol Tomás Vilassante utiliza-se do termo para definir redes informais de relações, consolidadas no cotidiano das comunidades (compare: Vilassante, T. Metodologia dos Conjuntos de Ação. In: *Anais do VI Colóquio sobre Poder Local*. NPGA-UFBA: Salvador, 1996).

⁷ “Acrescentemos que existe evidentemente o não-lugar como o lugar: ele nunca existe como uma forma pura; lugares se recompõem nele; relações se reconstituem nele (...) O lugar e o não-lugar são, antes, polaridades fugídias: o primeiro nunca é completamente apagado e o segundo nunca se realiza totalmente” (AUGÉ, 1994).

Artigo publicado originalmente na Revista GEOUSP – Revista da Pós-Graduação em Geografia. São Paulo: HUMANITAS/FFLCH-USP, Número 8, p. 45-65, 2000.

Transporte Coletivo nas Periferias Metropolitanas

Suely dos Santos Coelho e Angelo Serpa

Uma breve introdução

Quando surgiram em Londres, no século dezessete, os carros de aluguel puxados a cavalos não eram muito populares entre os comerciantes, porque atrapalhavam a venda e produziam muito barulho nas ruas calçadas com seixos. Mas, foi só no início do século vinte que o andar a pé começou a ser substituído pelo trânsito sobre rodas como forma predominante de locomoção (TUAN, 1980). O aspecto das cidades modificou-se então de modo radical.

Com residências mais espalhadas e comércio muito mais descentralizado que outras cidades do seu porte, Los Angeles é um exemplo típico de *cidade do automóvel*. Com seu sistema de vias expressas e suas ruas comerciais retas e compridas, a cidade despreza os pedestres: algumas ruas não têm calçadas, outras são excessivamente barulhentas, outras, extensas artérias adequadas apenas à velocidade dos carros.

BARBOSA (1980) vê, no início do pós-guerra, com a expansão da indústria automobilística no Brasil, uma acentuada redução da participação do transporte público de massa no total de viagens geradas nos grandes centros urbanos do país:

As facilidades de crédito na compra de automóvel particular (crédito direto ao consumidor), a propaganda maciça por parte

dos fabricantes de automóveis, colocando-o como símbolo de uma condição social elevada e característica de um indivíduo bem sucedido, as facilidades de estacionamento (...) e um código de obras e edificações inadequado, induziram a que a política de investimentos em transportes públicos se consubstanciasse na implantação de vias elevadas, vias expressas, túneis, anéis rodoviários e tudo mais que pudesse expandir o consumo dos milhares de automóveis colocados anualmente no mercado. Investimento esse realizado em detrimento de uma política de transporte de massas voltada para a articulação das etapas de viagens (BARBOSA, 1980).

Os congestionamentos e a poluição provocados pelos automóveis atingem tanto o motorista quanto o passageiro que viaja em pé no ônibus lotado. O carro particular representa mau uso das vias públicas porque sub-utiliza o espaço urbano. No lugar de um veículo particular (que em São Paulo circula com 1,5 passageiros por dia) cabem oito passageiros de ônibus. Um automóvel produz 25 gramas de monóxido de carbono por quilômetro - perto de 18 gramas por pessoa: isso é 28 vezes a emissão per capita de um passageiro de ônibus, cuja média é de 0,6 grama (FOLHA DE SÃO PAULO, 13/04/1997). Conclusão: Quem usa carro polui o ar de quem não usa e tira tempo de quem está no ônibus.

Uma política de transportes adequada deveria buscar criar complementaridades e não acentuar a competição entre as diferentes modalidades, pois, ao se criar complementaridades, estaríamos explorando suas vantagens comparativas. Para isso, faz-se necessário uma coordenação satisfatória dos fatores de ocupação do solo (meios de transporte) e a dimensão física (estrutura viária), que, juntos, vão gerar as correntes de tráfego nas cidades (BARBOSA, 1980).

As relações de causa e efeito dos agentes integrantes do sistema de transportes (poder público, empresa e usuário) geram diferentes atribuições, a saber:

Para o poder público, podem ser definidas como sendo o ato de estabelecer as diretrizes, autorizar e fiscalizar a operação dos

serviços no que tange às empresas e promover a constante reavaliação das reais necessidades no que se refere aos usuários. Para o setor empresarial destacam-se junto ao poder público as solicitações de tarifas adequadas e de uma estrutura viária em constante processo de conservação e reformulação e em relação aos usuários a cobrança apenas das tarifas determinadas pelo poder concedente e a manutenção de um nível de serviços constante ao longo dos anos. Ao usuário, (...) cabe exigir o atendimento estabelecido pelo poder concedente, efetuar o pagamento das tarifas autorizadas e fazer reivindicações junto ao poder público no que diz respeito à fiscalização dos serviços (BARBOSA, 1980).

Evidentemente concorda-se aqui com os pressupostos de HICKS JÚNIOR & SEELENBERGER (1981), que defendem o planejamento e a avaliação do transporte metropolitano a partir de dois objetivos principais: eficiência econômica, entendida como a maximização dos benefícios líquidos provenientes da acessibilidade da população às oportunidades metropolitanas, e justiça social ou equidade, visando, principalmente, àquela parte da população mais dependente do sistema metropolitano de transporte, basicamente o transporte coletivo.

Mas, ao contrário dos autores citados anteriormente, não se pretende aqui apenas *“fornecer subsídios metodológicos para identificar diretrizes da política pública, visando a melhorias de acessibilidade, principalmente a da população mais carente de serviços de transporte, às oportunidades econômico-sociais que a região metropolitana fornece”* (HICKIS JÚNIOR & SEELENBERGER, 1981), mas, sobretudo, refletir sobre o tratamento desigual dado às periferias metropolitanas com relação aos investimentos públicos nos equipamentos de uso coletivo, a partir de alguns estudos de caso em bairros de urbanização popular na Região Metropolitana de Salvador.

Acreditamos, entretanto, que as pesquisas podem também subsidiar um planejamento de transportes descentralizado em direção aos bairros, a partir de demandas locais melhor analisadas e explicitadas. Queremos crer também que os estudos de caso aqui

apresentados são exemplares no sentido de entender o conflito de classes das metrópoles capitalistas, expresso em um transporte coletivo desigual e excludente, comum a outras áreas metropolitanas do país.

Pois, como afirma BRAGA (1994),

Muito cedo o trabalhador aprende que a cidade é um todo articulado e que, para sobreviver nela, é preciso interligar áreas distantes em curto espaço de tempo. É preciso saber e poder ir e vir, é preciso descobrir, no emaranhado de fluxos e fixos da cidade, as estratégias de sobrevivência, como os locais onde existe oferta ou possibilidade de trabalho, onde são encontrados os produtos mais baratos, onde existe a possibilidade de lazer mais acessível, onde estão os postos de atendimento médico, os postos policiais, as repartições públicas, os terreiros, as igrejas, etc. (BRAGA, 1994).

Caros e ruins, ruins e demorados: é assim que Milton Santos (1987) vê o transporte coletivo nas periferias metropolitanas. Em sua obra “O Espaço do Cidadão”, SANTOS questiona como o trabalhador pode conciliar o direito à vida e as viagens cotidianas entre a casa e o trabalho, que tomam horas e horas do seu tempo:

A mobilidade das pessoas é, afinal, um direito ou um prêmio, uma prerrogativa permanente ou uma benesse ocasional? Como há linhas de ônibus rentáveis e outras não, a própria existência dos transportes coletivos depende de arranjos nem sempre bem-sucedidos e nem sempre claros entre o poder público e as concessionárias. Aliás, com o estímulo aos meios de transporte individuais, as políticas públicas praticamente determinam a instalação de um sistema que impede o florescimento dos transportes coletivos (SANTOS, 1987).

O Contexto

O Subúrbio Ferroviário de Salvador é uma área de aproximadamente 4.145ha; inicialmente sua ocupação ocorreu de

forma pontual nos núcleos de Plataforma, Paripe e Periperi, com os engenhos de cana de açúcar, e, mais tarde, com as paradas de trem da rede ferroviária¹, que contribuiram para a fixação de funcionários das empresas da região nas suas imediações (Ver Mapa 5). A partir da década de 1950, os loteamentos promovidos pela iniciativa privada aceleraram o processo de adensamento e consolidação destes núcleos. Atualmente, o Subúrbio Ferroviário concentra uma população de baixa renda, que, sob precárias condições de vida, enfrenta graves problemas de infra-estrutura e o descaso do poder público.

Encontram-se em andamento algumas obras de grande porte na região, que certamente influirão na atual organização espacial, promovendo em primeiro lugar, uma alteração de valor de propriedades de bens imóveis, o que incidirá decisivamente no perfil e tipologia de ocupação e edificação. As intervenções são: de obras de saneamento do projeto Bahia Azul, que atravessará grande parte da RA; a construção de uma via rodoviária que cortará transversalmente a cidade; e uma outra intervenção que abre uma série de precedentes, que é a de uma marina que se localizará em Paripe (PEDRÃO,1998).

Tais intervenções irão contribuir para que o Subúrbio Ferroviário, localizado na costa oeste de Salvador, nas margens da Baía de Todos os Santos, seja alvo de novos empreendimentos com um grande potencial de transformação da situação atual. O Projeto Ribeira Azul, o Projeto Via Náutica e a construção de uma marina em Paripe possuem um objetivo em comum: a recreação náutica e o turismo costeiro na Baía de Todos os Santos, privilegiando turistas e a população residente/não residente de maior poder aquisitivo. A Via Náutica pretende oferecer transporte regular através de catamarãs² com capacidade de 70 a 80 passageiros para outros destinos turísticos nas ilhas da Baía e deverá estar totalmente implantada até o final de 2002.

A hidrovía terá um percurso de 15 quilômetros de extensão com 6 pontos de parada, abrangendo o trecho do Porto da Barra à Ribeira, em sua primeira etapa (Ver Mapa 5). Em cada porto de atracação pretende-se recuperar a área do entorno, capacitando-a com infra-estrutura de apoio à recreação náutica, seja através da construção de um *shopping* temático para comercialização de equipamentos e serviços; da implantação de uma vila gastronômica e uma praça de equipamentos de recreação ou mesmo da recomposição do sítio e da restauração da Igreja do Monte Serrat, tombados pelo Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Certamente a valorização imobiliária trará para o Subúrbio Ferroviário a necessidade de legalização de muitos dos imóveis irregulares localizados na orla marítima: *“Empreendimentos, como por exemplo de marinas, não podem ignorar a realidade local. E sobretudo, não devem permitir situações de total isolamento em relação a área em que se insere”* (PEDRÃO, 1998). Mas, é questionável que tais iniciativas possam efetivamente melhorar a qualidade de vida dos moradores do Subúrbio Ferroviário, através, por exemplo, de sua inserção nos novos empregos a serem gerados, contribuindo para a diminuição/superação do isolamento, vivenciado desde a desativação de ancoradouros na orla, ou mesmo facilitando o acesso dos moradores a outras áreas da cidade.

A integração efetiva do Subúrbio Ferroviário no tecido urbano, há muito tempo dificultada pelos longos deslocamentos diários, parece se reverter com a implantação da Avenida 29 de Março (antiga Via Jaguaribe, com uma extensão de 11 quilômetros a partir da Avenida Orlando Gomes até a Base Naval), que fará a ligação entre a BR-324 e a Avenida Paralela, possibilitando uma ligação direta entre o Subúrbio Ferroviário e a Orla Marítima³, ampliando as alternativas de deslocamento da população, encurtando as distâncias e o tempo das viagens (Ver Mapa 5). Mas cabe aqui se perguntar para quem, por quais razões e com que objetivos se pretende melhorar a acessibilidade via terrestre ou marítima para uma área que concentra efetivamente o maior contingente populacional de baixa renda da Região Metropolitana de Salvador.

Em 1995, a Secretaria Municipal de Transportes realizou uma pesquisa domiciliar de origem e destino de transportes em Salvador que indica a ocorrência de 3.691.889 viagens diárias, por todos os modos e motivos. O deslocamento a pé é o segundo modo de transporte, com um volume de 1.070.191 viagens, que correspondem a um percentual de 28,3% do total de percursos realizados na cidade diariamente. O modo a pé é suplantado apenas pelo modo ônibus, que atingiu um percentual de 54,5% do total de viagens diárias (ROCHA, 1998)⁴.

A mesma pesquisa indica um percentual de 13,8% do total de viagens feitas através de veículo particular. Os motoristas de automóveis, vítimas dos engarrafamentos cotidianos, acham que o problema não pode ser atribuído apenas à saturação dos grandes corredores de tráfego. A falta de retorno em algumas vias, por exemplo, pode ajudar a agravar os engarrafamentos, além de provocar maior consumo de combustível. A situação em certas áreas é caótica, como na extensa Avenida Mário Leal Ferreira, conhecida como Bonocô, onde só existe retorno para um sentido (Ver Mapa 5).

Problemas relacionados com a engenharia de tráfego são comuns na metrópole soteropolitana. Um exemplo é a falta de sincronia entre as sinaleiras, que muitas vezes atrapalha o fluxo de veículos. O bloqueio deliberado de ruas pelos moradores, fato comum na Pituba (bairro de classe média alta), é outro problema, já que colocar guarita em rua só é permitido legalmente quando a via é um beco sem saída e todos os moradores apóiam a medida. Com relação aos retornos, o superintendente de engenharia de tráfego se defende, dizendo que em alguns trechos da cidade eles não são aconselháveis, principalmente nas avenidas de vale, pensadas para facilitar o escoamento.

Sofrem também os usuários de ônibus, com os terminais superlotados, a falta de sincronia entre as linhas e o preço elevado das passagens. A Estação Pirajá (Ver Mapa 5), por exemplo, tem uma circulação diária de cerca de 1600 ônibus e 100 mil usuários; os maiores problemas parecem estar relacionados não tanto com a falta de ônibus, mas à grande quantidade de passageiros nos horários de

pico. Muitas vezes, o intervalo entre o ônibus e outro é inferior a cinco minutos, mas os veículos não podem encostar na estação por falta de espaço.

À espera de um transporte de massa eficiente (metrô), a população de Salvador sofre ainda com o sistema de transporte ferroviário, privatizado desde 1998, que não consegue atender a demanda reprimida de cerca de 80 mil passageiros/dia entre a área central e o subúrbio de Paripe. A Companhia de Trens Urbanos – CBTU conta somente com cinco trens, transportando cerca de 12 mil pessoas por dia no trecho Calçada/Paripe.

Com 13,5 quilômetros de extensão, a malha da Superintendência de Trens Urbanos de Salvador opera com 03 trens, com capacidade de 612 passageiros/viagem, perfazendo uma média de 89 viagens/dia, entre as estações de Calçada a Paripe. As estações, em número de 09, localizam-se a partir da Calçada, respectivamente, em Santa Luzia, Lobato, Plataforma, Itacaranha, Praia Grande, Periperi, Coutos e Paripe (Ver Mapa 5). A falta de segurança, de uma maneira geral, tem causado grandes transtornos aos usuários dos trens. Os assaltos são constantes dentro dos vagões, como também nas imediações da estação, onde a falta de policiamento facilita a ação de delinqüentes e a depredação das instalações.

Se o transporte público e o uso do veículo particular são sinônimos de sofrimento para os soteropolitanos, nada se compara à situação daqueles que sequer podem utilizar um ônibus ou um trem. Andar a pé é o segundo meio de transporte para os habitantes de Salvador! As causas são, além da dificuldade financeira, as necessidades de deslocamentos curtos e a deficiência do sistema de transportes. Apenas 21% dos domicílios pesquisados têm um carro estacionado na garagem.

BRAGA (1994) estabelece quatro categorias de transportes na cidade do Salvador, numa tentativa de sistematização do sistema existente na cidade:

- a) um transporte de massa de má qualidade (principalmente rodoviário, mas também ferroviário), com pequena frequência de horários e carros estragados. As linhas

- apresentam, em relação à demanda, poucos horários, além de os mesmos não serem regulares. Destina-se à população trabalhadora de baixa renda;
- b) um sistema de transporte para os trabalhadores qualificados das empresas do Pólo Petroquímico de Camaçari e do Centro Industrial de Aratu, que, no início das manhãs e nos finais de tarde, levam e trazem os trabalhadores em ônibus relativamente confortáveis;
- c) um sistema de transporte coletivo de massa que serve aos bairros onde residem as elites e classes médias de Salvador. Esses ônibus, circulando a maioria pelo centro, de onde foram afastados os terminais das linhas dos bairros populares, são de melhor qualidade, pelo menos mais novos e menos danificados. Os horários são mais frequentes e regulares;
- d) um sistema alternativo para as camadas de maior poder aquisitivo, oferecendo qualidade, segurança e seletividade (garantida através dos preços): os ônibus executivos, os “Frescões”, como são popularmente chamados.

Procedimentos metodológicos

A pesquisa estabeleceu como método de análise o indutivo, visto tratar-se de estudos de caso em bairros de urbanização popular da Região Metropolitana de Salvador. Utilizou-se também dos métodos histórico, para análise da origem e evolução espacial e social das áreas de estudo, do descritivo, na caracterização dos equipamentos coletivos de transporte, e do estatístico, nos modos de investigação quantitativa dos objetos no espaço.

Os modos de investigação utilizados no presente trabalho constam de levantamentos bibliográfico, histórico e cartográfico nos órgãos competentes (CONDER – Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador, IBGE, Superintendência de Transporte Público, Companhia Brasileira de Trens Urbanos, Arquivo Público, Instituto Histórico e Geográfico da Bahia e Empresas de

Transporte Público); aplicação de questionários nas comunidades pesquisadas, com o objetivo de traçar o perfil da estrutura organizacional dos bairros, condições de funcionamento dos terminais de linha, entre outros aspectos; aplicação de questionários junto às empresas de transporte coletivo, prestadoras de serviços nos bairros pesquisados; e observação em campo, com o propósito de averiguar a veracidade dos dados secundários.

No decorrer da pesquisa, existiu a preocupação de se obter dados mais precisos sobre a população nos bairros pesquisados. Para tanto, buscou-se, junto à CONDER, tais informações, através dos dados censitários do IBGE, nos anos de 1980 e 1991, com o propósito de comparar os dados levantados nestes dois períodos. Os dados censitários foram agregados em módulos espaciais informacionais (ZI), de acordo com certos padrões homogêneos espaciais e sócio-econômicos. As ZIs (Zonas de Informação) foram delimitadas a partir de elementos físicos, geográficos, urbanísticos, administrativos e de planejamento.

Após a demarcação da área pesquisada em cada bairro, calculou-se, através da soma, os setores censitários das respectivas zonas de informação para se obter a população residente por bairro. Em Plataforma, os setores censitários referem-se à ZI 0062, na Ribeira correspondem às ZIs 0047 e 0048, em São Tomé de Paripe à ZI 0073 e, em Pirajá, à ZI 0063⁵. Estes dados foram importantes também para o cálculo do número de questionários a serem aplicados junto aos usuários do transporte coletivo rodoviário e ferroviário nos bairros de Plataforma, Ribeira, São Tomé de Paripe e Pirajá (Ver Mapa 5).

Estes questionários foram aplicados nas áreas de maior fluxo/concentração de passageiros/usuários do transporte público (rodoviário e ferroviário) - Estação Almeida Brandão, Praça São Brás e Avenida Suburbana, em Plataforma (Ver Mapa 6); Largo do Papagaio, Largo da Madragoa, orla marítima e terminal de linha, na Ribeira (Ver Mapa 7); orla marítima, terminal de linha e Nova Brasília, em São Tomé de Paripe (Ver Mapa 8); Praça General Labatut, Conjunto Pirajá I, Terminal da Rua Nova de Pirajá e Terminal da Rua 24 de Agosto

(conhecida como Rua Velha), em Pirajá (Ver Mapa 9) - buscando alcançar o perfil do usuário, levantar as principais deficiências e coletar algumas sugestões para melhoria do sistema de transporte. Para definição do universo de entrevistados em cada bairro pesquisado foram levados em consideração fatores como sexo, faixa etária e local de residência. Nos bairros de Plataforma, Ribeira e Pirajá, o número de questionários aplicados (80 em Plataforma, 80 na Ribeira e 60 em Pirajá), correspondeu a aproximadamente 0,25% da população total dos bairros. Em São Tomé de Paripe, bairro menos povoado que os demais (5.351 habitantes, contra 21.516 habitantes em Pirajá, por exemplo), foram aplicados 40 questionários (0,75% da população do bairro).

Os questionários, aplicados junto aos usuários, consistiram das seguintes questões fechadas, com opções de resposta formuladas previamente pelos pesquisadores (optou-se por um modelo de questionário de fácil preenchimento, devido ao caráter piloto da pesquisa, bem como para atender a pouca disponibilidade de tempo dos entrevistados – à espera de um ônibus ou trem, nos pontos e estações):

- Idade:
- Sexo:
- Local de Residência:
- Qual a renda média mensal de sua família?
- A qualidade do serviço de transporte coletivo no seu bairro é:
- Quais são os modos de transporte existentes no seu bairro?
- Destes qual ou quais são os que você utiliza?
- Existe deficiência no sistema de transporte coletivo?
- Caso a resposta seja sim, quais as principais deficiências?
- O que seria necessário para melhorar o transporte coletivo no seu bairro?
- A sua movimentação como morador dentro do bairro ocorre:
- Com que frequência você utiliza o trem?
- Com que frequência você utiliza o ônibus?

- Você utiliza o trem para:
- Você utiliza o ônibus para:

Foram aplicados também questionários junto a 6 (de um total de 15) empresas de ônibus prestadoras de serviços nos bairros pesquisados, que consistiram das seguintes questões fechadas, com opções de resposta também formuladas previamente pelos pesquisadores:

- Empresa:
- Bairros atendidos:
- Quais os critérios para a criação de uma nova linha em um determinado bairro?
- Quais as exigências para concessão de uma linha de transporte urbano a uma empresa?
- O que desperta o interesse de uma empresa na exploração de uma determinada linha?
- Há planos de criação de novas linhas nos bairros de Plataforma, Ribeira, São Tomé de Paripe ou Pirajá?
- Haverá a médio e/ou longo prazo algum plano de integração desta empresa com o metrô?
- Caso a resposta seja sim, de que maneira ocorrerá essa integração?

As empresas foram selecionadas para aplicação dos questionários de acordo com os seguintes critérios:

- Axé Transportes Urbanos Ltda.: predomina no bairro de Pirajá;
- Coletivos São Cristóvão: a garagem da empresa localiza-se em Pirajá;
- Viação São Pedro: a garagem da empresa localiza-se em Pirajá;
- Praia Grande Transporte Ltda.: predomina no bairro de Plataforma e a garagem está localizada próxima ao bairro, na Avenida Suburbana;

- Mont Serrat Transportes Ltda.: predomina no bairro da Ribeira e a garagem está localizada próxima ao bairro, em Massaranduba;
- Boa Viagem Transportes Ltda.: predomina no bairro de São Tomé de Paripe e a garagem está localizada próxima ao bairro, em Paripe.

Também foram levantadas informações sobre o sistema de transporte ferroviário junto ao Departamento de Relações Públicas da Companhia de Trens Urbanos (CBTU). Os dados foram checados posteriormente junto à STP (Superintendência de Transportes Públicos) da Secretaria Municipal de Transportes.

Foram também levantados e catalogados os estabelecimentos de comércio e de serviços em São Tomé de Paripe e Pirajá, conforme relatado no capítulo anterior.

Discussão dos Resultados

Plataforma

O bairro de Plataforma localiza-se no Subúrbio Ferroviário de Salvador, ao norte da Enseada do Cabrito (Ver Mapa 5). A implantação da via férrea, que atravessa longitudinalmente o bairro, e a instalação da Fábrica de Tecidos São Brás foram decisivos para a ocupação inicial do núcleo de Plataforma assim como sua consolidação e expansão. O acesso ao bairro é realizado através da Avenida Afrânio Peixoto, conhecida como Suburbana, sendo a Rua Alto do Sertão a principal via de penetração local (Ver Mapa 6).

Analisando os dados coletados através da aplicação dos questionários, constata-se que o perfil sócio econômico da população de Plataforma é de baixa renda, predominando famílias com renda média mensal de até 03 salários mínimos (Ver Tabela 4).

Renda Média Familiar	Plataforma	Ribeira	São Tomé de Paripe	Pirajá
Sem rendimentos	3,8%	-	-	21,7%
Menos de 1 salário mínimo	11,2%	12,5%	40,0%	30,0%
1 a 2 salários	32,5%	30,0%	47,5%	20,0%
2 a 3 salários	27,5%	15,0%	10,0%	18,3%
3 a 5 salários	16,2%	27,5%	-	10,0%
Acima de 5 salários	8,8%	15,0%	2,5%	-
Total	100%	100%	100%	100%

Tabela 4: Renda média familiar (Fonte: Trabalho de campo)

A qualidade do serviço de transporte coletivo no bairro de Plataforma é avaliada por 52,5% dos usuários como “regular”, sendo sua principal deficiência o alto índice de assaltos que ocorrem dentro dos ônibus (Ver Tabelas 5 e 7).

Qualidade do Serviço	Plataforma	Ribeira	São Tomé de Paripe	Pirajá
Excelente	2,5%	12,5%	-	10,0%
Bom	17,5%	55,0%	5,0%	36,6%
Regular	52,5%	22,5%	75,0%	25,0%
Ruim	16,3%	5,0%	7,5%	15,0%
Péssimo	11,2%	5,0%	12,5%	13,4%
Total	100%	100%	100%	100%

Tabela 5: Qualidade do serviço do transporte coletivo (Fonte: Trabalho de Campo)

Atualmente, em Plataforma, 04 empresas de ônibus prestam seus serviços ao bairro: Boa Viagem Transportes Ltda., Ilha Tropical Ltda., Praia Grande Transportes Ltda. e a Transportes Coletivos Lapa Ltda.; com uma frota total de 33 veículos com destino a Lapa, Pituba, Ribeira, Pirajá e Base Naval (Ver Tabela 6).

É importante destacar que existem 02 terminais de linha no bairro, o Terminal de Plataforma, localizado na Rua Volta do Tanque, e o Terminal de São João do Cabrito, localizado na Rua dos Ferroviários. As 08 linhas que servem a Plataforma possuem itinerários e finais de

linha diferentes no bairro. Sendo assim, no Terminal de Plataforma, os usuários têm acesso às linhas para Pirajá, Pituba e Lapa, e, no Terminal de São João do Cabrito, linhas com destino à Lapa, Pituba, Ribeira, Barra e Base Naval. Este reduzido número de linhas restringe o acesso dos moradores, em sua maioria dependentes do transporte público, a outros bairros do subúrbio ou mesmo do centro da cidade. O número reduzido de veículos implica em maiores espaçamentos entre os horários dos ônibus e, portanto, um maior tempo de espera dos usuários nas paradas.

Os usuários reclamam da insuficiência de ônibus, sugerindo um aumento no número de veículos existentes, como também a implantação de novas linhas que atendam às necessidades do bairro, de modo que não haja o custo de duas passagens ou o deslocamento para a Avenida Suburbana, onde é possível uma maior facilidade de transporte, dada a diversidade de linhas existentes (Ver Tabelas 8 e 11 e Mapa 6).

Empresas de Transporte Urbano	Plataforma	Ribeira	São Tomé de Paripe	Pirajá	Estação Pirajá
1 Axé Transportes Urbanos Ltda.	-	01	-	10	03
2 Boa Viagem Transportes Ltda.	02	03	05	-	-
3 BTU Bahia Transportes Urbanos Ltda.	-	-	-	-	01
4 Central de Salvador Transportes Urbanos Ltda.	-	02	-	-	-
5 Coletivos São Cristóvão Ltda.	-	03	-	-	03
6 ITT - Ilha Tropical Ltda.	02	03	-	-	-
7 Mont Serrat Transportes Ltda.	-	10	-	-	-
8 Praia Grande Transportes Ltda.	03	03	-	01	-
9 Transportes Coletivos Lapa Ltda.	01	-	-	-	01
10 Transportes Ondina Ltda.	-	02	-	-	01
11 Transportes VerdeMar Ltda.	-	01	-	-	01
12 Transol – Transportes Sol S/A	-	-	-	-	02
13 Viação Barramar	-	-	-	-	06
14 Viação Farol da Barra Ltda.	-	01	-	-	03
15 Viação São Pedro Ltda.	-	01	-	02	08
* TOTAL DE LINHAS	08	30	05	13	29

Tabela 6: Quantidade de Linhas por Empresa de Transporte/Bairro
(Fonte: Superintendência de Transporte Público - Junho/2000).

O bairro é constituído em sua maioria por vias estreitas, onde ocorre simultaneamente o tráfego de veículos, a passagem de pedestres e operações de carga/descarga de mercadorias. A ausência de placas de sinalização, redutores de velocidade, pavimentação em algumas ruas e o tipo de revestimento utilizado nas ações emergenciais de tapaburacos nas vias de circulação, dificultam o trânsito de veículos e de pessoas no interior do bairro. Assim, com a finalidade de evitar danos aos veículos ou pela impossibilidade de trafegar por algumas vias, são realizadas alterações nos itinerários dos ônibus, que dificultam a vida dos moradores. A exemplo da Rua Volta do Tanque, acesso ao terminal de linha, interdita para o trânsito de veículos durante o período das obras de recuperação desta via, implicando na mudança temporária do local de desembarque dos passageiros (Ver Mapa 6).

Principais Deficiências	Plataforma	Ribeira	São Tomé de Paripe	Pirajá
Trânsito congestionado	15,8%	-	4,0%	6,2%
Preço da passagem	17,8%	19,4%	27,0%	31,2%
Ônibus velhos	18,3%	-	16,3%	12,5%
Assalto nos ônibus	23,8%	2,7%	28,3%	30,0%
Excesso de velocidade	8,4%	8,4%	4,0%	7,5%
Outros	15,9%	69,5%	20,4%	12,5%
Total	100%	100%	100%	100%

Tabela 7: Principais deficiências do sistema de transporte coletivo
(Fonte: Trabalho de Campo)

Horários irregulares	24,0%
Insuficiência de ônibus	21,4%
Demora na espera do ônibus	19,0%
Impaciência do motorista	14,2%
Falta de opção de linhas dentro do bairro	7,1%
Itinerário insuficiente dentro do bairro	4,7%
Desrespeito às normas internas dentro do ônibus	2,4%
Excesso de passageiros no interior dos veículos	2,4%
Sujeira dentro dos veículos	2,4%
Má conservação das vias de circulação	2,4%
Total	100%

Tabela 8: Outras deficiências do transporte coletivo – Plataforma
(Fonte: Trabalho de Campo)

O embarque e desembarque de passageiros ocorre nas 24 paradas de ônibus, distribuídas pelas principais vias de circulação de veículos no bairro, das quais apenas 03 possuem abrigo, sendo que 02 estão na Avenida Suburbana e 01 no interior do bairro, em frente à Unidade de Emergência de Plataforma; as demais 21 paradas de ônibus não possuem abrigo. Os pontos de ônibus são, na sua maioria, instalados na própria pista, devido à ausência de espaço para construção do recuo. Constata-se, na Rua dos Ferroviários, uma maior capacidade de fluidez do trânsito, dada a ausência de declividades e curvas, e sua maior largura e extensão em comparação com as demais vias do bairro, como também

uma maior quantidade de paradas de ônibus, no total de 10, embora todas estas sem abrigo e muitas destas sem placa de sinalização. A ausência do abrigo expõe o usuário ao sol e a chuva, obrigando-o a esperar o transporte em pé (Ver Tabela 9 e Mapa 6).

Bairros	Com Placa	S/ Placa	Com Abrigo	Sem Abrigo	Sem Abrigo/Sem Placa	Total
Ribeira	21	14	10	25	08	35
Plataforma	07	17	03	21	15	24
S. Tomé	04	04	04	04	1	08
Pirajá	13	20	12	21	10	33

Tabela 9: Situação das Paradas de Ônibus por Bairro (Fonte: Trabalho de Campo)

A presença de calçamento nesta via protege o morador/usuário que se desloca a pé. É importante destacar que o deslocamento dos moradores em Plataforma é feito em sua maioria a pé, pois a situação financeira inviabiliza o deslocamento através do ônibus dentro do bairro (Ver Tabela 10). A praticidade e agilidade de transitar em caminhos não percorridos pelo ônibus facilitam os percursos a pé. No entanto, devido às más condições das vias em geral, nas quais é verificada a ausência de calçamento e a presença de buracos, lama, vegetação e lixo, o usuário não tem outra alternativa a não ser transitar pela via de forma insegura e desconfortável. A ocupação das calçadas e passeios, seja pelo estacionamento de veículos ou por barracas do comércio informal, dificultam e/ou impedem a circulação de pedestres, contribuindo para os riscos de atropelamentos.

Movimentação no bairro	Plataforma	Ribeira	São Tomé de Paripe	Pirajá
A pé	94,0%	77,5%	95,0%	68,4%
De ônibus	1,2%	15,0%	-	31,6%
De bicicleta	2,4%	5,0%	5,0%	-
Outros	2,4%	2,5%	-	-
Total	100%	100%	100%	100%

Tabela 10: Movimentação do morador no interior do bairro (Fonte: Trabalho de Campo)

Para os moradores, a melhoria das vias e calçadas no bairro facilitará a circulação de veículos e pedestres, contribuindo para uma maior fluidez do trânsito. Outra sugestão é a reativação da linha hidroviária Ribeira-Plataforma, cuja travessia, realizada em aproximadamente 15 minutos, representava uma economia de tempo e custo para os moradores do bairro (Ver Tabela 12 e Mapa 5).

Sugestões para melhoria	Plataforma	Ribeira	São Tomé de Paripe	Pirajá
Outras empresas	20,8%	14,7%	14,5%	21,7%
Maior quantidade de veículos	29,6%	38,2%	37,0%	30,2%
Restauração dos veículos	15,5%	4,5%	6,7%	17,0%
Criação de novas linhas	28,8%	30,9%	36,0%	27,1%
Outros	5,3%	11,7%	5,8%	4,0%
Total	100%	100%	100%	100%

Tabela 11: Sugestões para melhoria do transporte coletivo

(Fonte: Trabalho de Campo)

Melhorar as vias de circulação	50,0%
Fiscalização dos horários de saída/chegada dos ônibus nos terminais	28,7%
Mudança do itinerário dos ônibus dentro do bairro	7,1%
Campanhas de educação para motoristas e usuários	7,1%
Retorno do transporte marítimo	7,1%
Total	100 %

Tabela 12: Outras sugestões para a melhoria do transporte coletivo – Plataforma

(Fonte: Trabalho de Campo)

Uma linha de ônibus ligando a Ribeira com Plataforma, via Calçada/Suburbana, promoveu a desativação completa das embarcações que periodicamente faziam a travessia da Enseada dos Tainheiros. O percurso durava cerca de 15 minutos e a passagem custava R\$ 0,25. Agora, ao custo de uma passagem normal de ônibus, o tempo gasto é de quase 40 minutos (SERPA, 1998b).

A utilização do trem pela população de Plataforma é dificultada pela própria localização da Estação Almeida Brandão, próxima às ruínas da antiga Fábrica de Tecidos São Brás. O usuário

precisa enfrentar, além da declividade da Rua Úrsula Catharino, a distância e a via de acesso para a estação margeada por lama, buracos e uma vegetação que cresce livremente (Ver Mapa 6). A falta de manutenção na estação, a ausência de policiamento e a precariedade dos equipamentos são fatores que contribuem para a imagem negativa dos serviços prestados à comunidade pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos.

O acesso clandestino à estação, através da linha do trem e de outros acessos, é uma alternativa ilegal de deslocamento por aqueles que vivem sem rendimento ou com baixos salários. Muitos destes, ao entrarem clandestinamente nos trens, aproveitam a oportunidade para descer na Estação de Santa Luzia, a qual não possui cobrança de tarifa, a ter que pagar os R\$ 0,36 (valor da tarifa) no desembarque dos passageiros na Estação da Calçada. O expressivo número de passageiros não-pagantes é responsável por 50% da evasão de receita. Observa-se que ocorre próximo ao final de cada mês um maior fluxo de passageiros na estação de trem, o que se explica por Plataforma ser um bairro de baixa renda e em tal período o restante do salário mensal ter outras prioridades (o trem é bem mais barato que o ônibus). Os usuários reclamam também da segurança oferecida pela Ponte São João, com 450 metros de extensão, que liga os bairros de Plataforma e Lobato, a qual, devido à falta de manutenção preventiva, apresenta alto índice de corrosão, comprometendo sua estrutura.

O transporte rodoviário é utilizado com maior frequência que o transporte ferroviário em Plataforma, no deslocamento diário para diversos fins, devido à facilidade de utilização do sistema, evidenciado no número de paradas de ônibus distribuídas pelo bairro, melhor estado de conservação/manutenção dos veículos e nas opções de linhas de trajeto. Entretanto, o sistema ferroviário apresenta algumas vantagens em relação ao sistema rodoviário, a exemplo da maior precisão nos horários, dada a ausência de congestionamentos.

As obras do programa de saneamento Bahia Azul, que se estendem pela Avenida Suburbana, vêm provocando congestionamentos devido aos estreitamentos da pista para obras de drenagem, nova pavimentação, substituição do meio-fio e passeio,

tornando o trânsito lento. Não sendo essa a única causa nos atrasos dos itinerários dos ônibus, os quais, para chegarem a seus destinos, transitam por outras áreas congestionadas.

Ribeira

O bairro da Ribeira está localizado na Península Itapagipana. Sua localização geográfica é a noroeste do município. Ao leste limita-se com a Enseada dos Tainheiros, a oeste com a Baía de Todos os Santos e a sul com os bairros do Bonfim e Massaranduba (Ver Mapa 5). A população do bairro é constituída, em sua maioria, por famílias de baixa renda, com renda mensal de até 03 salários mínimos (Ver Tabela 4).

O mar tem lugar de destaque na relação entre os moradores e o bairro, marcando sua vida cultural, como nas disputadas regatas, nas atividades pesqueiras, nos festejos e nas lavagens que aliam à festa popular a religiosidade para católicos e adeptos dos cultos afro-brasileiros. Na Ribeira, é notável a presença de alguns casarões que resistem ao tempo, são vestígios de uma época em que o bairro era área nobre de veraneio da burguesia baiana do final do século XIX. A Ribeira ainda guarda traços desse passado, a exemplo do Solar Amado Bahia, cuja riqueza arquitetônica se destaca na Avenida Porto dos Tainheiros, na orla marítima (Ver Mapa 7). O bairro caracterizou-se como industrial, a partir da implantação de diversas fábricas. Após o fechamento dessas, intensificaram-se, no bairro, as funções residenciais e comerciais.

Os usuários do transporte coletivo avaliam o serviço prestado pelas empresas como de “boa” qualidade (Ver Tabela 5). É importante destacar que a Ribeira, em comparação com os demais bairros pesquisados, apresenta maior diversidade de linhas, assim como uma frota equivalente à frota total da Estação Pirajá, uma estação de transbordo que serve de elo entre os bairros do Subúrbio e os demais bairros da cidade (Ver Tabela 6). Atualmente, 11 empresas de transporte público, a exemplo da Mont Serrat Transportes Ltda., Praia Grande Transportes Ltda., Coletivos São Cristóvão Ltda., dentre outras, oferecem seus serviços ao bairro, através de 30 linhas de ônibus, com

uma frota de 169 veículos (Ver Tabela 6).

O crescimento da atividade comercial no bairro vem provocando mudanças no seu arranjo estrutural, alterando principalmente o padrão de habitação, trazendo mais bares e barracas de praia para a orla, como também a consolidação de dois novos *shoppings centers*. Após a reurbanização da orla marítima da Ribeira, com a instalação e recuperação de equipamentos de lazer e utilidade pública, houve um aumento do fluxo de banhistas vindos, em sua maioria, dos bairros localizados no Subúrbio Ferroviário de Salvador, atraídos pelas praias, pelos bares e restaurantes.

No entanto, é exatamente nos finais de semana, quando ocorre uma maior concentração de visitantes no bairro, que há redução da frota de veículos e, conseqüentemente, um excesso de passageiros que se deslocam para a orla marítima da Ribeira. A redução dos veículos nos finais de semana também não considera o fato de que muitos usuários dependem do transporte público para se deslocarem até seus locais de trabalho, por trabalharem no comércio ou afins. Sugere-se assim um aumento na frota de veículos ou que seja legalizado o transporte alternativo no bairro, não somente nos finais de semana, como também nos feriados (Ver Tabelas 13 e 14).

É importante destacar que a freqüência de viagens, como também o número de veículos são diferenciados para dias úteis, sábados e domingos ou feriados, de acordo com a determinação da STP (Superintendência de Transportes Públicos), a qual caracteriza para cada linha os pontos terminais e os itinerários de ida e volta, definidos nas Ordens de Serviço de Operação - OSO's.

Horários irregulares	40,9%
Horários pela manhã/noite são deficientes	22,9%
Ausência de fiscalização	13,6%
Demora na espera dos ônibus	13,6%
Frota reduzida nos finais de semana/feriados	4,5%
Insuficiência de veículos por linha	4,5%
Total	100%

Tabela 13: Outras deficiências do transporte coletivo – Ribeira (Fonte: Trabalho de Campo)

Maior frota de veículos por linha	41,6%
Fiscalização dos horários de saída/chegada dos ônibus nos terminais	25,0%
Policiais e iluminação próximos às paradas de ônibus	25,0%
Legalizar o transporte alternativo	8,4%
Total	100%

Tabela 14: Outras sugestões para a melhoria do transporte coletivo – Ribeira
(Fonte: Trabalho de Campo)

O bairro possui 34 paradas de ônibus distribuídas na área de estudo, das quais 08 não possuem abrigo e nem tampouco placas de sinalização indicando o local do ponto de ônibus. Em muitas paradas a presença do abrigo já é suficiente para localização do ponto, substituindo assim a presença da placa. No entanto, a ausência tanto da placa, quanto do abrigo, dificulta a localização das paradas de ônibus pelos moradores e visitantes (Ver Tabela 9 e Mapa 7). A ausência da calçada ou quando esta é utilizada como ponto de ônibus contribui para que em determinados horários haja aglomeração de usuários nos passeios, avançando pela via de circulação, dificultando a locomoção dos passantes ou mesmo contribuindo para riscos de atropelamento.

Na Ribeira, as vias de circulação de um modo geral se apresentam em melhor estado de conservação do que nos demais bairros pesquisados, embora as ruas transversais às principais avenidas estejam com buracos ou sem acostamento. São vias largas, sinalizadas, com semáforos e faixa de travessia para pedestres; o que não é verificado nas principais vias de Plataforma, Pirajá ou São Tomé de Paripe. Na Avenida Caminho de Areia, verifica-se melhor infraestrutura, dada a presença de abrigos em muitas das paradas de ônibus, telefones públicos e placas de sinalização, diferente das paradas de ônibus localizadas na Rua Visconde de Caravelas e na Rua Lélis Piedade, vias de circulação do transporte público (Ver Mapa 7).

Interrogados sobre as principais deficiências do serviço de transporte público no bairro, os usuários denunciaram que alguns motoristas não cumprem o itinerário e há irregularidade nos horários de algumas linhas (Ver Tabela 13). Sugere-se uma fiscalização mais

rigorosa nos horários de chegada/saída dos veículos, não somente nos terminais como também nas paradas de ônibus (Ver Tabela 14).

As denúncias de mudanças de itinerários e a assistemática dos horários revelam que os trabalhadores conhecem a importância da articulação entre as várias áreas da cidade, e que o tempo e o custo são elementos decisivos da viabilização de relações inseridas em suas estratégias de sobrevivência (BRAGA, 1994).

De acordo com o Regulamento do Serviço de Transporte Coletivo no Município de Salvador, o não cumprimento, por parte do motorista, dos horários e itinerários fixados pela STP (Superintendência de Transportes Públicos), é uma infração, a qual implica em multa de valor equivalente a 100 km tendo-se por base o custo/km total médio do sistema calculado de acordo com a planilha de custos elaborada pela STP.

Existe também uma deficiência na circulação de veículos nas primeiras horas da manhã e durante a noite: quem trabalha antes das 06:00 horas, tem dificuldade em se deslocar de ônibus, porque determinadas linhas só circulam depois deste horário. Consultados sobre melhorias necessárias ao transporte urbano, os usuários se pronunciaram reivindicando, principalmente, uma maior quantidade de veículos por linha e um maior rigor no cumprimento dos horários (Ver Tabelas 11 e 14).

São Tomé de Paripe

O bairro de São Tomé de Paripe ainda mantém seu *status* de zona de veraneio. Muitos banhistas e pescadores se deslocam para a orla do bairro ou se dirigem ao porto das embarcações, que fazem a travessia para as diversas ilhas da Baía de Todos os Santos, atraídos pela beleza natural das águas calmas do mar ou pela fartura de peixes e mariscos. No entanto, o ar bucólico do bairro esconde os muitos problemas enfrentados pelos moradores no seu dia-a-dia.

Apesar das obras de urbanização realizadas pela Prefeitura em parceria com a CONDER em toda a orla de São Tomé de Paripe, ainda é evidente a ausência de equipamentos públicos, a exemplo do

único telefone público em funcionamento na Praça Marcos Medrado (Ver Mapa 8) e da ausência de chuveiros e banheiros públicos na orla. Os moradores reclamam da carência de tais equipamentos, de infraestrutura e de serviços públicos no bairro. No entanto, é inegável que a obra de iluminação em toda a orla incentivou o comércio nos bares e o lazer, como também contribuiu para a segurança dos moradores e dos visitantes.

O perfil sócio econômico da população de São Tomé de Paripe é de baixa renda, predominando famílias com renda mensal de até 03 salários mínimos (Ver Tabela 4).

O desinteresse do poder público por determinadas áreas do bairro, como a “Nova Brasília” (Ver Mapa 8), é verificado no estado de pavimentação de algumas vias que funcionam como acesso para as casas dos moradores. Em algumas já foi possível o deslocamento através de carro, mas, atualmente, a presença de enormes buracos impossibilitam e/ou dificultam o tráfego de veículos e pessoas em dias chuvosos.

A qualidade do serviço de transporte coletivo prestado no bairro é avaliada pelos usuários como “regular” (Ver Tabela 5), apresentando, como principais deficiências, as ocorrências de assaltos dentro dos veículos e o preço da passagem, inacessível para 97,5% dos moradores que possuem renda familiar mensal de até 3 salários mínimos (Ver Tabela 7). Algumas medidas foram tomadas pela empresa Boa Viagem Transportes Ltda., visando reduzir os assaltos, a exemplo da instalação de câmaras de vídeo dentro dos veículos, o que produziu resultados positivos, segundo depoimentos de motoristas da empresa⁶.

A frota reduzida nos finais de semana, como também nos feriados, tem sido motivo de insatisfação por parte dos usuários, muitos deles banhistas que se deslocam de suas residências em vários bairros da Cidade Baixa, como Massaranduba, Jardim Cruzeiro, Uruguai e também de bairros do Subúrbio Ferroviário, como Paripe e Periperi (Ver Mapa 5), para usufruir do banho de mar, do futebol, das rodas de samba e pagode na Praia de São Tomé de Paripe (Ver Tabela 15).

Frota reduzida nos finais de semana/feriados	28,5%
Insuficiência de ônibus à noite	28,5%
Longo período entre os horários dos veículos	24,0%
Demora na espera dos ônibus	19,0%
Total	100 %

Tabela 15: Outras deficiências do transporte coletivo – São Tomé de Paripe
(Fonte: Trabalho de Campo)

Apesar de haver uma fiscalização quanto aos horários de chegada/saída dos ônibus no terminal, o intervalo entre os horários dos veículos não tem sido suficiente para atender a demanda de passageiros, causando longos períodos de espera nos pontos de ônibus, o que se agrava nos finais de semana, feriados e durante a noite. Questiona-se o cumprimento do Art. 90 do capítulo IX do Regulamento do Serviço de Transporte Coletivo por ônibus no Município de Salvador, que afirma o direito do usuário a usufruir do transporte coletivo com regularidade de itinerários, frequência de viagens, horários e pontos de parada, compatíveis com a demanda do serviço.

Os moradores de São Tomé de Paripe são obrigados a se deslocar geralmente para o bairro de Paripe, por ser este mais próximo, afim de suprir pequenas necessidades, a exemplo da compra de gêneros alimentícios, material escolar ou medicamentos, já que em São Tomé de Paripe não há farmácia ou papelaria (Ver Mapa 5). A ausência de um comércio significativo tem sido motivo de transtorno para os moradores do bairro (Ver Tabela 16). Em comparação com dois dos demais bairros analisados, onde a presença de estabelecimentos de comércio e serviços é mais significativa – inclusive com filiais de grandes redes de supermercados-, há aqui diferenças que se refletem nos motivos da população para utilização do ônibus. Na Ribeira e em Plataforma, os motivos “ir ao trabalho” e “ir ao colégio” – quando somados os percentuais – prevalecem sempre sobre a necessidade de “fazer compras”⁷, mostrando, por outro lado, a carência de empregos e de estabelecimentos escolares⁸ nos bairros periféricos de urbanização popular.

Finalidade da utilização	Plataforma	Ribeira	São Tomé de Paripe	Pirajá
Ir ao trabalho	36,0%	27,1%	23,0%	24,2%
Ir ao colégio	12,6%	11,5%	4,6%	15,1%
Ir à igreja	9,7%	10,0%	3,5%	7,0%
Fazer compras	22,3%	8,6%	33,3%	36,3%
Outros	19,4%	42,8%	35,6%	17,4%
Total	100%	100%	100%	100%

Tabela 16: Finalidade da utilização do modo ônibus (Fonte: Trabalho de Campo)

Tais moradores, usuários cativos do transporte público, se vêem isolados dos demais bairros da cidade pela dificuldade de acesso direto aos mesmos, dado que há apenas 05 linhas em operação com destino final nos bairros da Pituba, Lapa, Campo Grande, Ribeira e Plataforma, operadas pela empresa Boa Viagem Transportes Ltda., com uma frota total de 21 veículos (Ver Tabela 6). É importante destacar que tais linhas significam um progresso em relação à situação de há alguns anos atrás, quando só era possível se deslocar do bairro de ônibus até a Estação de Transbordo da Lapa. Entretanto, os usuários continuam reivindicando a criação de novas linhas que venham suprir as necessidades do bairro (Ver Tabela 17). O embarque e desembarque de passageiros ocorre nas 08 paradas de ônibus, das quais apenas 04 possuem abrigo e/ou placa de sinalização (Ver Tabela 9).

Criação de novas linhas	66,7%
Mudança do local do final de linha	22,2%
Prolongar o itinerário dos ônibus dentro do bairro	11,1%
Total	100 %

Tabela 17: Outras sugestões para a melhoria do transporte coletivo – São Tomé de Paripe (Fonte: Trabalho de Campo)

O Subsistema de Transporte Especial Complementar - STEC atende ao bairro com uma frota total de 22 veículos, com 04 linhas de destino final na Brasilgás ou na Baixa do Fiscal, no bairro de Pirajá. Entretanto, estas linhas não suprem a necessidade de deslocamento dos usuários do bairro para outras áreas centrais da Cidade, a exemplo

da Pituba, Campo Grande ou Lapa. Para tanto, o usuário precisa pagar outra passagem para conseguir, através do deslocamento do ônibus, chegar ao seu destino final.

Pirajá

O Bairro de Pirajá está localizado próximo à área do Parque São Bartolomeu, da Represa do Cobre e da BR-324. Como sítio histórico, foi palco da batalha que consolidou a independência da Bahia. O Pantheon erigido na Praça General Labatut guarda os restos mortais do General Labatut (1849), que comandou as forças armadas nacionais na Bahia e derrotou os portugueses em Pirajá, em novembro de 1822. O local é anualmente incluído nos festejos do 2 de julho.

O perfil sócio econômico da população de Pirajá é de baixa renda, predominando famílias com renda mensal de até 03 salários mínimos (Ver Tabela 4).

Atualmente, três empresas de transporte operam seus serviços no bairro: Praia Grande Transportes Ltda., Axé Transportes Urbanos Ltda. e a Viação São Pedro Ltda.; as duas últimas possuem suas garagens no próprio bairro, facilitando o cumprimento dos horários de saída dos veículos. Dos usuários do serviço, 45,0% o avaliaram como de “boa” qualidade. (Ver Tabela 5)

As principais vias de circulação do bairro são a Estrada Campinas de Pirajá, Rua 08 de Novembro, Rua Nova de Pirajá e a Estrada Velha Salvador-Feira. Nestas vias estão distribuídas 33 paradas de ônibus, das quais, 10 não possuem abrigo e nem placa de sinalização, a exemplo dos 02 pontos de ônibus localizados nas proximidades da garagem da empresa de transporte público São Pedro, na Estrada Velha Salvador-Feira (Ver Tabela 9 e Mapa 9).

Há em circulação no bairro aproximadamente 69 veículos, distribuídos em 13 linhas de ônibus, as quais alternam o término de seus itinerários em três finais de linha: na Rua Velha, na Rua Nova e no Conjunto Pirajá I (Ver Tabela 6). Os itinerários destas linhas dentro do bairro são determinados pela STP; sendo diferenciados, ocasionam longos deslocamentos a pé por parte de alguns moradores por vias sem

acostamento, mal iluminadas e sem segurança ou o pagamento de duas passagens (Ver Tabelas 7 e 18). Para melhoria do sistema de transportes no bairro, os usuários sugerem uma maior frota de veículos por linha, mais policiais e iluminação nas vias e paradas de ônibus, bem como a mudança do itinerário de algumas linhas de ônibus dentro do bairro (Ver Tabelas 11 e 19).

Insatisfação quanto aos itinerários das linhas de ônibus no bairro	40,0%
Frota reduzida nos finais de semana/feriados	35,0%
Longo período de espera de algumas linhas	25,0%
Total	100 %

Tabela 18: Outras deficiências do transporte coletivo – Pirajá (Fonte: Trabalho de Campo)

Policiais e iluminação próximos às paradas de ônibus	61,5%
Mudança do itinerário dos ônibus dentro do bairro	28,5%
Maior frota de veículos por linha	10,0%
Total	100%

Tabela 19: Outras sugestões para a melhoria do transporte coletivo – Pirajá (Fonte: Trabalho de Campo)

Os moradores de Pirajá obtiveram uma recente conquista, a criação da linha “Conjunto Pirajá-Estação Pirajá”, operada pela empresa Axé Transportes Urbanos Ltda., o que facilitou o deslocamento para a estação de transbordo, onde é possível obter uma maior variedade de linhas de ônibus.

A Estação Pirajá, localizada nas proximidades do bairro (Ver Mapa 5), foi alvo de intensos trabalhos de recuperação, que visaram melhores acomodações para as milhares de pessoas que por ali transitam diariamente, utilizando-se das 29 linhas de ônibus, operadas por 10 empresas, num total de 169 veículos, que nos dias úteis circulam em quase todos os pontos da cidade fazendo a ligação inter-bairros e outros terminais, sem o ônus de mais uma passagem.

Comparação dos Resultados

Os bairros de Plataforma, Ribeira, São Tomé de Paripe e Pirajá assemelham-se por apresentarem características similares de deficiências de infra-estrutura, carência de equipamentos urbanos e, principalmente, por serem constituídos – majoritariamente – por uma população de baixa renda. Além de outras dificuldades, moradores enfrentam problemas fundiários, tanto em Plataforma quanto em Pirajá, com a Companhia Progresso União Fabril, que reivindica a posse de terras nestes bairros.

Constata-se uma crescente demanda por transporte público nestes bairros, dado os mesmos serem constituídos em sua maioria por famílias de baixa renda, com rendimentos mensais de até 03 salários mínimos. No entanto, a formação da infra-estrutura de transportes, como a pavimentação de vias, a construção de abrigos ou o aumento da frota destinada a estes bairros, não acompanhou o crescimento da demanda, sendo comuns os longos períodos de espera nas paradas de ônibus e veículos com superlotação de passageiros, principalmente nos horários de “rush”.

No decorrer da pesquisa, verificou-se que, embora exista uma semelhança quanto à população residente nos bairros da Ribeira (32.203hab.) e de Plataforma (35.529hab.), estes bairros são assistidos de forma diferenciada; enquanto a Ribeira possui 30 linhas em operação, Plataforma possui apenas 08 linhas de ônibus, atendendo a uma população praticamente 6 vezes maior que a de São Tomé de Paripe, com 5.351 hab., servida por 05 linhas⁹.

Atualmente, 19 empresas privadas operam o Sistema de Transporte por ônibus de Salvador – STCO; destas, 15 operam seus serviços nos bairros pesquisados sob o regime de permissão. Observa-se que apenas 05 destas 15 empresas são comuns aos quatro bairros (Ver Tabela 6).

A rede de transportes públicos de Salvador é constituída por um total de 426 linhas de ônibus, operadas por uma frota superior a 2.200 veículos. Nos bairros pesquisados, a frota total é de 461 veículos, distribuídos em 85 linhas, incluindo a frota e o número de linhas da

Estação Pirajá, devido a sua proximidade ao bairro de Pirajá, servindo a uma população total de 94.599 hab.

Atualmente, a questão dos transportes públicos está relacionada com os principais problemas urbanos; congestionamentos, frota reduzida de veículos, superlotação de passageiros e preço da passagem fazem parte de um conjunto de condições adversas que contribuem para que o transporte coletivo tenha uma imagem negativa, de “caos”, entre a maioria das pessoas.

Os gestionamentos do trânsito na cidade são agravados pelo contínuo aumento do número de veículos particulares, provocando soluções de tráfego que desfavorecem o transporte público. A conseqüência, como se constata atualmente, é a decadência dos níveis de serviço do transporte de massa e a redução de mobilidade para os veículos que trafegam nas vias urbanas, com prejuízo do ônibus como peça fundamental para alimentação do tráfego de massa.

As deficiências nos serviços de transporte público, por sua vez, tais como o número reduzido de linhas, a superlotação dos veículos, os assaltos e os longos períodos de espera nos pontos de ônibus, passaram a estimular o uso do transporte individual pelas classes médias. Certamente, o uso de automóveis individuais apresenta enormes vantagens para movimentações de lazer, compras e usos profissionais específicos, em virtude das combinações muito mais numerosas de origens e destinos que estes veículos proporcionam. Todavia, a sua utilização em movimentações pendulares é inadequada, já que a obstrução das vias pelo excesso de veículos, nos períodos e eixos congestionados, determina uma diminuição subsequente da capacidade do transporte público graças à redução da velocidade do ônibus e de outros veículos de transporte coletivo.

De um modo amplo, não parece exagerado caracterizar o estado de freqüente engarrafamento da malha viária nas grandes cidades como o resultado do uso e do abuso do automóvel como forma de locomoção. Tal quadro impõe-se com ainda maior nitidez nas horas de pico, momento em que a capacidade de vazão das artérias urbanas é solicitada ao máximo (...) Nessas

condições, constata-se que o congestionamento viário também influencia de modo direto o transporte público, em razão dos atrasos que provoca no seu funcionamento normal e dos acréscimos resultantes na estrutura de custos operacionais dos sistemas. Por seu turno, isso contribui para restringir os atrativos do modo público, desencorajando muitos passageiros que, em outras circunstâncias, poderiam depender menos intensamente do automóvel (BRINCO, 1985).

A “*socialização do automóvel*” (SERPA, 1998b), com a finalidade de elevar a taxa média de ocupação dos veículos privados e o rodízio de carros são exemplos de medidas de limitação e/ou racionalização do uso do transporte individual nas movimentações pendulares, que contribuem para desafogar o trânsito em períodos e áreas propícias aos congestionamentos.

É também buscando soluções para esses problemas que o projeto do metrô de Salvador, desenvolvido pela Prefeitura Municipal, através da Secretaria da Promoção de Investimentos e Projetos Especiais (SEMPI), em parceria com o Governo do Estado, Governo Federal e iniciativa privada, propõe a ampliação do transporte de massa através da modernização e expansão da oferta de transportes, empregando veículos de maior capacidade e tecnologicamente mais avançados, além de promover reformulação na operação do sistema de tráfego.

As novas propostas para o transporte coletivo e seu sistema de tráfego na cidade do Salvador constituem-se da ampliação do sistema estrutural já existente, através da implantação do Sistema Integrado de Transporte por Ônibus (com integração físico-operacional e tarifária, envolvendo os modos rodoviário, ferroviário e hidroviário), além de investimentos na infra-estrutura viária, através da implantação de novas vias, e a ampliação da capacidade das vias existentes.

Está previsto para a primeira etapa do Sistema Integrado Multimodal de Transportes, a implantação do metrô no trecho Estação da Lapa ao bairro de Pirajá, como também a restauração do trecho ferroviário Calçada-Paripe e sua articulação com o metrô, a princípio

através de ônibus alimentadores e, posteriormente, pela nova linha de metrô no trecho Calçada-Rodoviária.

Na verdade, o projeto de implantação do metrô não vem sendo discutido de forma transparente e democrática com os diversos segmentos da sociedade soteropolitana, como era de se esperar, em vista do enorme impacto que vai gerar no espaço metropolitano. A prefeitura cancelou o projeto de Veículo Leve sobre Trilhos¹⁰, apesar de já estarem assegurados os recursos financeiros para sua implantação, substituindo-o pelo do metrô, alegando a necessidade de um transporte de massa mais eficiente, capaz de atender melhor a terceira cidade mais populosa do país.

Considerando a importância do transporte público nos bairros periféricos pesquisados, verifica-se que as condições de acesso além de estarem vinculadas às vias de circulação, relacionam-se também com as opções de linhas de trajeto, a quantidade de veículos e, principalmente, com a localização das paradas de ônibus, já que as mesmas implicam em maiores ou menores distâncias a serem percorridas a pé pelos usuários do sistema até seu local de destino.

Constata-se uma estreita relação entre a acessibilidade, evidenciada nas condições das vias de circulação, e o surgimento/estabelecimento de atividades comerciais e de serviços. As condições de acesso se tornam vitais para consolidação de um núcleo comercial em um bairro; vias em má conservação podem inviabilizar a formação de centralidades, devido à dificuldade de circulação tanto de veículos quanto de pedestres. SANTOS (1999), sobre a questão da acessibilidade, afirma que núcleos comerciais localizados em áreas de maior circulação apresentam-se mais especializados, com características qualitativas e quantitativas diferenciadas de áreas onde há dificuldades de acesso.

As facilidades de deslocamento, refletidas nas condições de atendimento e locomoção, irão contribuir para uma modificação no valor do solo, valorizando-o. Portanto, segundo ROCHA (1988), *“o transporte urbano interfere no uso do solo e dele recebe influências diretas”*, ao se constatar tal relação, *“pode-se dimensionar os impactos*

negativos da falta de planejamento e do descontrole do uso do solo urbano no equacionamento do problema do transporte urbano”.

Raciocinando nessa direção, BRAGA (1994) observa que:

Ao tempo que são rapidamente geografizados os interesses do capital nos equipamentos de circulação, custando ao poder público vultosos investimentos, retirados, naturalmente, do capital social, os equipamentos de circulação que interessam de forma específica aos trabalhadores não despertam a atenção do poder público. As vias de ligação inter e infra bairros de residência de trabalhadores, os equipamentos de segurança no trânsito, só são conquistados após longo processo de mobilização, denúncias, reivindicação, e apresentam, quando construídos, qualidades técnicas inferiores, o que evidencia economia de custos. As mobilizações dos moradores demonstram que os investimentos nos equipamentos coletivos de circulação se fazem de forma seletiva, segundo interesses de classe, e revelam, também, que alguns desses equipamentos representam interesses específicos dos trabalhadores (BRAGA, 1994).

As pesquisas aqui apresentadas mostram, no entanto, que mesmo entre os bairros de urbanização popular há diferenças significativas no atendimento das necessidades de transporte da população. Bairros próximos a grandes estações de transbordo ou que apresentam algum interesse para a atividade turística são melhor atendidos pelas empresas de ônibus. Há, em alguns casos, diferenças no interior dos bairros quanto à distribuição das paradas e da frota existente, com os trajetos dos ônibus priorizando as áreas de interesse turístico (localizadas na orla marítima) em detrimento das áreas mais interiores e menos valorizadas.

Geralmente a localização da infra-estrutura – paradas, pontos com cobertura, vias asfaltadas – também é diferenciada, privilegiando as áreas citadas anteriormente, que coincidem muitas vezes com os núcleos históricos dos bairros, mais consolidados e que concentram população com maior poder aquisitivo. O problema do relevo

acidentado e da ocupação desordenada e sem planejamento é uma dificuldade adicional, inviabilizando, muitas vezes, o acesso dos ônibus. Há de se ter criatividade para introduzir meios alternativos, como micro-ônibus e caminhonetes, que poderiam complementar o transporte ferroviário e rodoviário convencional, atingindo os “grotões” mais distantes e de difícil acesso e criando novas complementaridades no interior dos bairros.

Um planejamento de transportes mais racional, que privilegie o transporte coletivo em relação ao transporte individual, deve priorizar o atendimento aos bairros populares nas áreas metropolitanas¹¹, detendo-se nas necessidades de trajetos das populações usuárias. Uma análise detalhada dos percursos, trajetos e modos de deslocamento no interior dos bairros, com a confecção de “cartas de percursos” para cada bairro, é de fundamental importância para o planejamento dos meios de transporte no interior destas áreas. Pretende-se dar continuidade às pesquisas nos próximos dois anos, comparando-se as “cartas de percursos” com os mapas originados da pesquisa anteriormente realizada, onde constam os trajetos, no interior dos bairros, das diferentes linhas de ônibus e trens, bem como seus pontos de parada e estações.

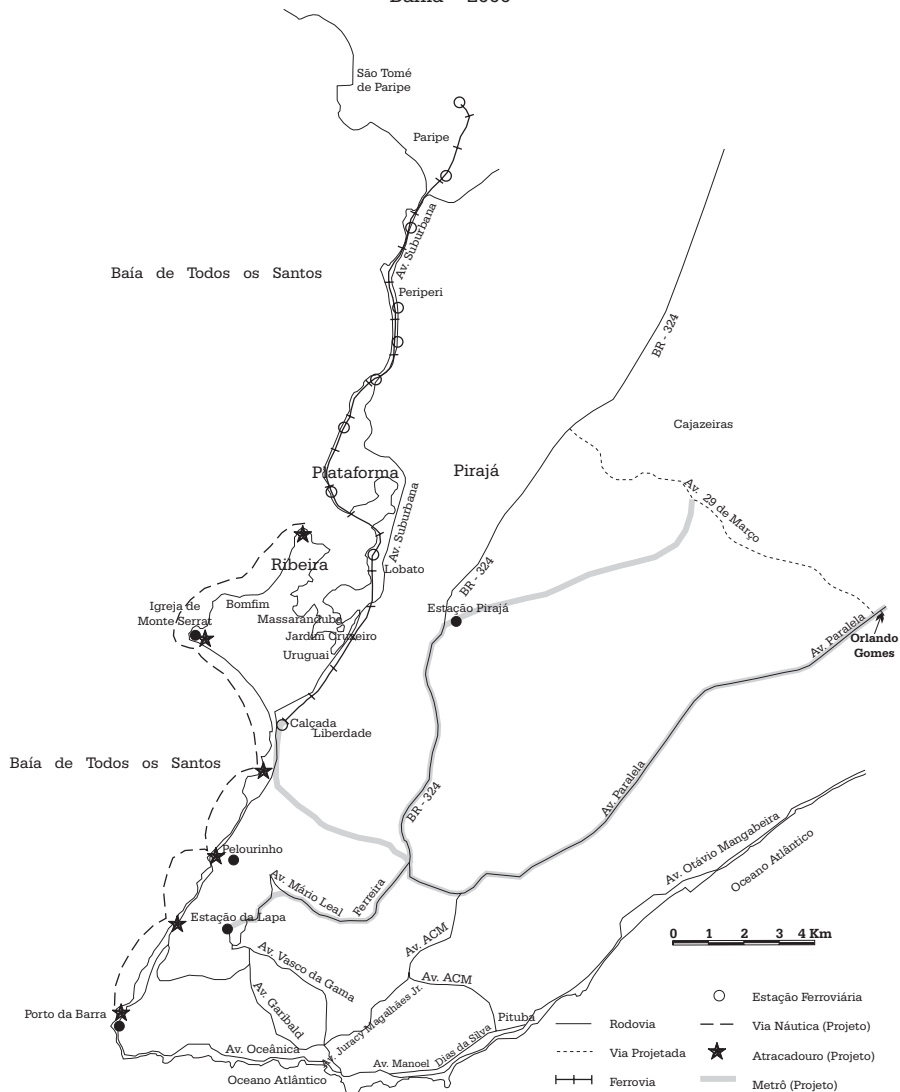
Como em outras regiões metropolitanas do país, a principal limitação a ser enfrentada pelas administrações dos diferentes municípios da RMS, no tocante ao sistema de gerenciamento do transporte coletivo, é a capacidade do poder público e da população usuária de pagamento dos custos gerados por um sistema de qualidade¹². Em Santo André, no Estado de São Paulo, por exemplo, o avanço no barateamento da tarifa não foi realizado por impedimentos políticos e legais para implementação de uma taxa de transporte a ser paga pelos beneficiários indiretos do sistema de transporte coletivo (AFFONSO & CARVALHO, 1996).

Por outro lado, a implantação do metrô exige uma articulação mais eficiente – inclusive tarifária – entre os diferentes modos. Torna-se de fundamental importância a incorporação das demandas existentes no interior de cada bairro ao planejamento dos transportes urbanos, para atender às populações residentes em pontos mais afastados das

estações de metrô, com um transporte rodoviário mais localizado e articulado. As experiências de implantação do metrô em outras cidades brasileiras, como Rio de Janeiro e São Paulo, mostram que sem a criação de complementaridades entre os diferentes modos de transporte não há possibilidade de resolução eficiente dos problemas decorrentes da desigual distribuição espacial dessa infra-estrutura, como constatado nessa pesquisa.

Mapa 5

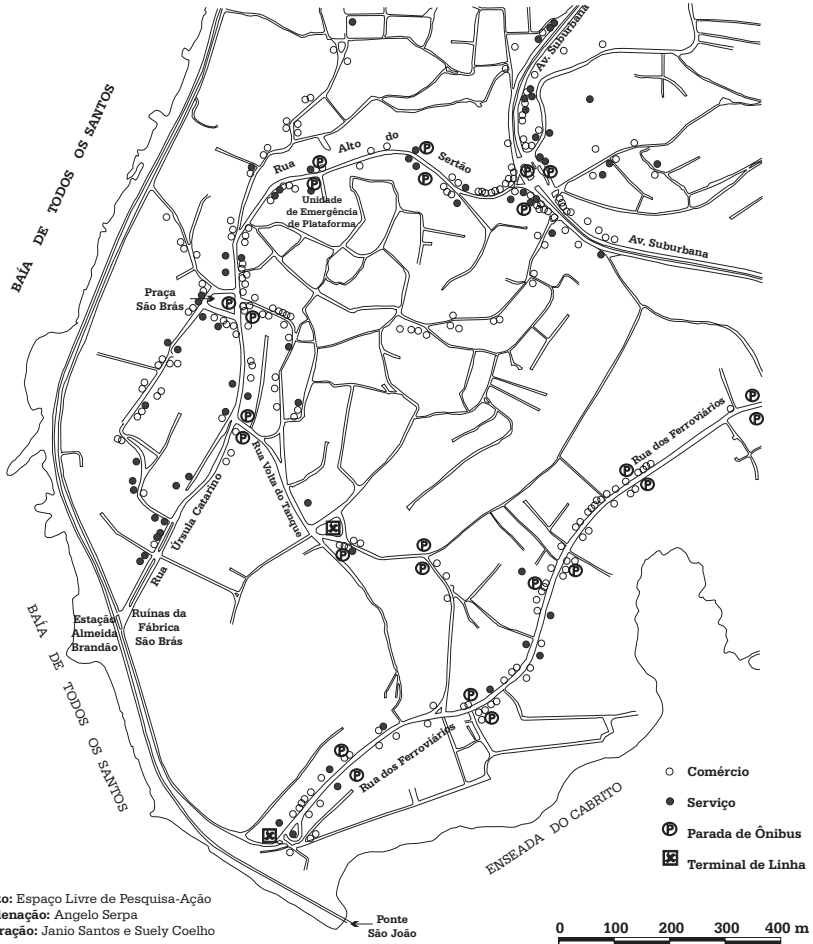
SALVADOR
Bahia - 2000



Projeto: Espaço Livre de Pesquisa-Ação
 Coordenação: Angelo Serpa
 Elaboração: Janio Santos

Mapa 6

PLATAFORMA, SALVADOR - BAHIA, 2000



Projeto: Espaço Livre de Pesquisa-Ação
 Coordenação: Angelo Serpa
 Elaboração: Janio Santos e Suelly Coelho

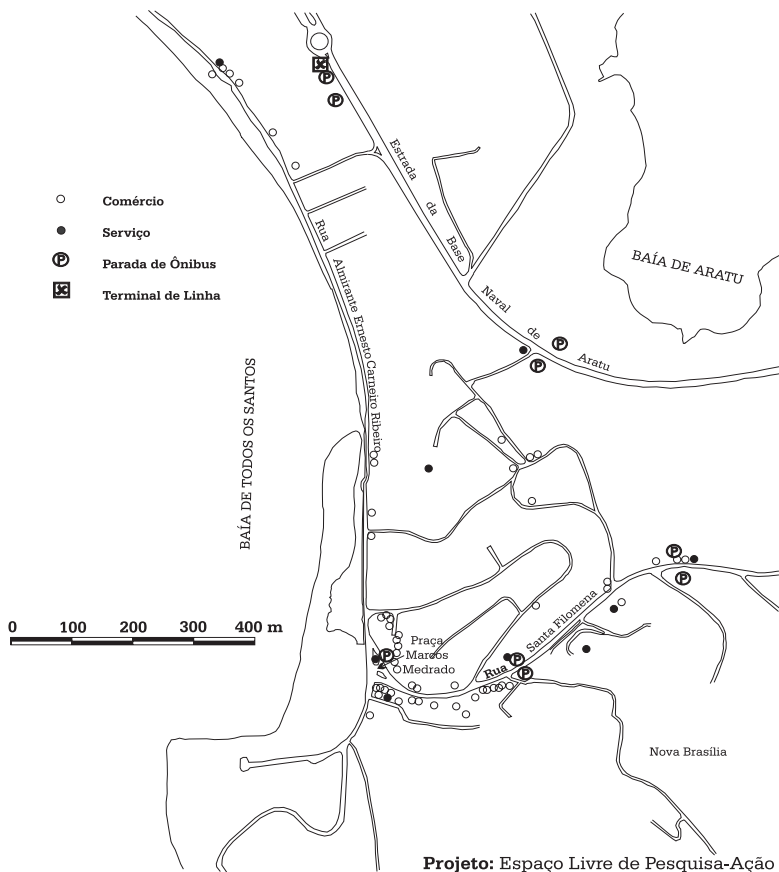
Mapa 7

RIBEIRA, SALVADOR - BAHIA, 2000



Mapa 8

SÃO TOMÉ DE PARIPE, SALVADOR - BAHIA, 2000



Projeto: Espaço Livre de Pesquisa-Ação
Coordenação: Angelo Serpa
Elaboração: Janio Santos e Suely Coelho



¹ *“A construção da rede ferroviária no século XIX deu-se, quase que na totalidade do seu percurso, exatamente na borda litorânea, sendo acrescida uma faixa de segurança de aproximadamente 25 metros, que isola uma extensa área contínua de vivência urbana da região, e que não só dificulta o acesso, como impede uma relação visual dos moradores com o mar”* (PEDRÃO, 1998).

² Embarcação de esporte ou de recreio, constituída de dois cascos esguios presos lado a lado por fortes travessões sobre os quais monta-se uma plataforma com camarim.

³ Na verdade, são duas as “orlas” de Salvador. A cidade, que cresceu de sul para norte, se desenvolveu inicialmente a partir da entrada da Baía de Todos os Santos ao longo de sua borda leste. A dinâmica da expansão urbana permite individualizar dois vetores principais de crescimento. Um primeiro vetor, ao longo da BR-324, engloba uma mancha urbana de baixa renda, que pressiona os ambientes estuarinos da Baía de Todos os Santos. O segundo vetor se desenvolve ao longo da Av. Paralela, englobando uma mancha urbana de renda média alta, compreendida entre esta via e a orla atlântica. Enquanto na orla atlântica investimentos em infra-estrutura estão na ordem do dia, nas praias da Baía a situação é de abandono e degradação.

⁴ Segundo ROCHA (1998), *“a maioria das pessoas que se utilizam de veículos do transporte público ou particular ao longo do dia, necessitam complementar suas viagens motorizadas através de deslocamentos a pé”*. Esta é uma das razões porque se faz necessária *“a formulação de uma política de circulação do pedestre com a garantia de um deslocamento a pé seguro, confortável, integrado e complementar aos modos de transporte motorizados”* (ROCHA, 1998).

⁵ Em Salvador, os dados de população não estão agregados por bairros, o que dificulta a sistematização de dados secundários nessa escala de análise, obrigando o pesquisador a reagrupar os dados censitários de acordo com os limites impostos pela pesquisa.

⁶ As câmaras de vídeo foram, no entanto, retiradas dos veículos, após os resultados positivos alcançados.

⁷ Em Pirajá, apesar de existir um comércio mais diversificado que em São Tomé de Paripe, a ausência de filiais das grandes redes de supermercados eleva também, como em São Tomé de Paripe, o percentual do motivo “fazer compras” para 36,3% (Ver Tabela 16).

⁸ *“Sendo a população do Subúrbio predominantemente jovem, com 51,79% de pessoas com até 19 anos, e, neste universo, mais de 70.000 pessoas têm idade de pré escolar e primeiro grau, e mais de 23.000 têm idade escolar de segundo grau; existe uma demanda real por escolas, que é satisfeita em muito menos de 50%. Desse modo, os alunos precisam se deslocar para outros pontos da cidade para freqüentar a escola. Considerando o nível de renda da maior parte da população da região, é imediato inferir o peso dos gastos em transporte na renda familiar desse tipo de população. Dessa forma, se torna geralmente inviável para as famílias custearem os gastos com transporte dos jovens para as escolas”* (PEDRÃO, 1998).

⁹ O bairro da Ribeira, embora apresente como os demais bairros pesquisados uma população majoritária de baixa renda (57,5% das famílias com renda média mensal de 0 a 3 salários mínimos), possui o maior percentual de famílias com renda média mensal acima de 3 salários (Ver Tabela 4). Isso pode ajudar a explicar, também, o maior número de linhas frente aos demais bairros pesquisados.

¹⁰ Sobre as vantagens do sistema de Veículo Leve sobre Trilhos, consultar os trabalhos de LANGENBUCH (1996, 1997), que analisou a articulação entre os sistemas de transporte urbano contando apenas com meios leves e linhas alimentadoras de ônibus em três cidades brasileiras, bem como em países como Estados Unidos, Canadá e França.

¹¹ É preciso sobretudo embasar cientificamente um planejamento urbano baseado nos mecanismos de autogestão e participação, entendendo os "bairros" como espaços de vivência e áreas prioritárias de intervenção: *"A fragmentação e a articulação do espaço urbano, seu caráter de reflexo e condição social são vivenciados e valorados das mais diferentes maneiras pelas pessoas. O espaço urbano torna-se, assim, um campo simbólico que tem dimensões e significados variáveis segundo as diferentes classes e grupos etário, étnico etc. (...) as áreas residenciais fornecem meios distintos para a interação social, a partir da qual os indivíduos derivam seus valores, expectativas, hábitos de consumo, capacidade de se fazer valer e estado de consciência"*(CORRÊA, 1997).

¹² Com o aumento de janeiro de 2001, a tarifa de ônibus em Salvador passa a ser mais cara do que a de Porto Alegre e Santa Catarina, cidades onde a qualidade do transporte é bem melhor do que na capital baiana. E fica um pouco abaixo (R\$ 0,10) do Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Curitiba. Nem de longe, porém, se pode comparar o serviço de transporte dessas cidades com o de Salvador. De acordo com dados do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros (Setps), a capital baiana passa a ter uma das tarifas mais caras do Nordeste. É o terceiro reajuste em 41 meses (média de um aumento para cada 13,5 meses), sendo que nesse período a tarifa pulou de R\$ 0,60 para o valor de R\$ 0,90, o que representa 50% de aumento. No mesmo período, a inflação foi de apenas 17,82%, de acordo com o Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC). Jornal A Tarde, 04/01/2001.

Artigo publicado originalmente na Revista Geografia. Rio Claro-SP: Associação de Geografia Teorética, Volume 26, Número 2, Agosto de 2001.

parte II
SUSTENTABILIDADE

Sustentabilidade

Angelo Serpa

O II Congresso Nacional de Meio Ambiente, realizado em Salvador em dezembro de 2000, trouxe para o centro das discussões dos mais de 500 participantes o conceito de sustentabilidade ambiental. Palco privilegiado da vida humana, a cidade foi também objeto de análise e atenção dos especialistas, que buscaram o aprofundamento das questões relativas à sustentabilidade sócio-ambiental no meio ambiente urbano. Mas, afinal, como e quando surge o conceito de sustentabilidade?

É sabido que os movimentos ecológicos têm sua origem vinculada às conferências internacionais de comunidades científicas. Inicialmente se posicionavam em relação à preservação de nichos da paisagem natural, à manutenção do “equilíbrio ecológico”. Um marco histórico foi a Conferência de Estocolmo, em 1972, que promoveu um acirrado debate em torno dos riscos da degradação ambiental e das necessidades de desenvolvimento de algumas nações.

Como resultados concretos da reunião de Estocolmo, pode-se citar a emergência de um terceiro sujeito (além da iniciativa privada e do Estado) - as organizações não-governamentais -, a elaboração de políticas de zoneamento industrial, a criação de órgãos de competência preservacionista e a institucionalização de unidades de conservação, áreas de preservação ambiental e de instrumentos de mensuração da qualidade ambiental.

Mas é somente nos anos 80, como nos lembra a arquiteta Eline Viana Menezes em sua dissertação de mestrado (MENEZES, 1999), que surge a noção de sustentabilidade ecológica e o conceito de desenvolvimento sustentável. Substitui-se a ênfase na preservação (intocabilidade dos recursos naturais) por uma atitude “conservacionista” (combinação dinâmica entre as características inovadoras e preexistentes). A ECO 92 vai refletir essa mudança de postura, debatendo e priorizando questões como qualidade ambiental, participação social e cidadania, densidades urbanas, emprego urbano, direito ao *habitat* e divulgação das boas práticas urbanas.

No dia-a-dia de algumas cidades parece ainda distante a aplicação do conceito de sustentabilidade nas práticas de gestão municipal e metropolitana. Na Região Metropolitana de Salvador, por exemplo, o aterro sanitário foi adotado como a “solução mais adequada” para a disposição dos resíduos sólidos. A principal razão alegada pela CONDER para adoção deste modelo é a tecnologia que conjuga baixos custos, eficiência e facilidade operacional e que contempla o aspecto da preservação ambiental. São quatro os aterros sanitários implantados pela CONDER, compartilhados entre dez municípios. O maior é o Aterro Centro, projetado para receber 2400 toneladas de resíduos sólidos por dia.

Porém, a terceirização dos serviços de coleta e do gerenciamento dos aterros – o Aterro Centro é explorado pelo grupo belga-frances Suez Lyonaisse des Eaux – pode tornar-se um obstáculo para a adoção de práticas inovadoras na esfera municipal, como a coleta seletiva e a reciclagem de lixo, já que a lógica do lucro valoriza apenas a quantidade de lixo coletado. Alega-se, por exemplo, que a coleta seletiva é 15 vezes mais cara que a coleta convencional. Um convênio entre a Associação de Moradores de Plataforma, o Serviço Austríaco de Cooperação para o Desenvolvimento e a Universidade Federal da Bahia (Projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação), mostra, no entanto, que a coleta seletiva e a reciclagem de lixo, além dos possíveis lucros para a comunidade, geram também ganhos qualitativos no tocante à auto-estima e à auto-organização dos moradores, no

gerenciamento dos problemas ambientais cotidianos. A implantação de uma usina comunitária de compostagem e de pontos de coleta seletiva de lixo em algumas ruas de Plataforma vem funcionando como um estímulo para os moradores pensarem, inclusive, na possibilidade de criação de uma cooperativa e de uma escola ambiental para os jovens do Subúrbio Ferroviário de Salvador.

Um estudo realizado por estudantes da Universidade Federal da Bahia, no âmbito das atividades do projeto “Seu Lixo não é Lixo” (Ufba em Campo II), atesta que, se os 45.000 moradores do bairro separassem o lixo, a comunidade ganharia – somente com a comercialização do lixo inorgânico – entre R\$ 10.000 e R\$ 30.000/mês! Não é pouco para um bairro periférico, onde a renda familiar média é de 1 a 3 salários mínimos/mês (ESPÍRITO SANTO et alli, 2000). Isso mostra que falta sobretudo sustentabilidade política – que requer a adoção de inovações político-administrativas – para gerar mecanismos de participação cidadã e cooperação social no gerenciamento dos problemas ambientais urbanos.

Artigo publicado originalmente no Jornal Soterópolis, Número 28, Salvador, Janeiro de 2001, p. 16.

Urbanização e Degradação Ambiental

Fábio Angeoletto

Cidades são conjuntos de ecossistemas onde não apenas influem dinâmicas naturais, mas sobretudo dinâmicas sociais. Essas dinâmicas ou forças são determinantes para a existência de inúmeros problemas ambientais que se manifestam por toda a biosfera. Mas as forças sócio-econômicas que promovem a urbanização também são responsáveis por problemas ambientais inerentes ao âmbito urbano.

Para Patrícia BORJA (1997) as cidades têm crescido segundo duas lógicas distintas: a social e a econômica. A primeira - e mais representativa - produz as cidades dos excluídos, a cidade informal, produto do processo de apropriação do espaço por um extrato populacional que não tem acesso à terra, moradia, emprego e renda, através da ocupação de áreas geralmente pobres e insalubres. A segunda está a mercê dos interesses do capital imobiliário.

A classificação de Patrícia Borja, que divide as forças de urbanização em sociais e econômicas, não é totalmente adequada. A urbanização realizada pela pobreza também tem uma importância econômica relevante, pois permite a manutenção, nas cidades, dos trabalhadores, que, obviamente, são as peças fundamentais de qualquer sistema produtivo.

A Urbanização da Pobreza

A urbanista Erminia MARICATTO (1996) observa que nas

idades brasileiras a ocupação ilegal de terras é informalmente consentida, e mesmo incentivada pelo Estado, que no entanto não admite o acesso formal à terra e à cidade. Isso se dá por conta da articulação entre legislação, mercado e renda imobiliária. Permite-se a ocupação em áreas de proteção ambiental, de modo oficioso, ao não exercerem-se represálias¹ (KOWARICK, 1979). Isto raramente ocorre em áreas valorizadas pelo mercado imobiliário baseado em relações capitalistas. Quer dizer: setores mais pauperizados da população habitam áreas mais sujeitas aos agravos ambientais (JACOBI, 1996).

MARICATTO (1996) conclui que enquanto os imóveis não têm valor como mercadoria, ou têm valor irrisório, a ocupação ocorre sem intervenção do Estado. Este só interfere, através da legislação e do direito oficial, quando as áreas adquirem valor de mercado, isto é, as leis do mercado são mais efetivas que as normas legais. É comum a remoção de bairros sub-normais² pelo poder público, quando seus terrenos adquirem valor de mercado ou causem algum tipo de constrangimento a bairros abastados que se situem nas proximidades (KOWARICK, 1979).

É exatamente o que tem ocorrido no Alto de São João, um bairro sub-normal, que está literalmente encravado dentro de uma área de Mata Atlântica - o Parque de Pituvaçu. O Parque situa-se próximo à orla atlântica de Salvador e faz divisa com diversos bairros de classe média. Moradores do bairro denunciam pressões da prefeitura para que desocupem a área, usando inclusive expedientes ilegais, como a demolição de barracos, à noite, por pessoas não identificadas. A prefeitura argumenta que se trata de uma área pública e de proteção ambiental³.

Se esta é realmente a razão, pergunta-se: por que as sucessivas administrações municipais não têm dado a mesma atenção à imensa área de Mata Atlântica que é um Parque Metropolitano desde 1978? Esta área, o Parque Metropolitano de Pirajá, está completamente cercada por mais de 36 bairros e ocupações, onde impera a pobreza e, em alguns casos, a pobreza crítica. Houve inclusive uma proposta, idealizada pelo prefeito Renan

Baleeiro, de derrubada da mata (sic) para a construção de bairros populares (ANGEOLETTO, 1999). Em tempo: não se defende aqui a retirada de moradores, mas a negociação. Os dois Parques têm populações consolidadas, que têm ou deveriam ter direitos sobre o solo que ocupam. De outro ângulo, não é possível que os Parques simplesmente desapareçam.

O assentamento de moradores em terras impróprias (encostas, manguezais, matas) é uma característica das grandes cidades. Esses assentamentos são gerados pelos altos preços da terra urbana, que obrigam os pobres a estabelecerem-se em áreas marginais, que via de regra são importantíssimas do ponto de vista ambiental. Há, portanto, uma conexão evidente entre problemas ambientais e sociais das cidades. As classes populares buscam moradia mais barata, avançando sobre áreas frágeis, enquanto na cidade há infra-estrutura já instalada, mas inacessível a elas, porque as cidades crescem excluindo as classes populares (TAGNIN, 1999, in LOPEZ, 1999).

Para se ter uma idéia dessa inacessibilidade, dados da cidade de São Paulo são bastante esclarecedores. Na capital paulista, de 1994 a 1999, foram lançados cerca de 61 mil apartamentos de médio e alto padrão (mais de R\$ 75 mil/unidade), contra 47,5 mil unidades para pessoas de “baixa renda” (até R\$ 75 mil/unidade), segundo a Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônio. Enquanto isso, o número de favelados subiu de 1,07 milhão (11% da população em 1991) para 1,9 milhão (19% da população em 1993) (FLORESTA, 1999).

Os que não participam das condições adequadas de qualidade de vida são aqueles que partilham dos “resíduos” do processo de urbanização brasileira: habitam em situação precária, muitas vezes em bairros que não contam com fornecimento adequado de água, luz e esgotamento sanitário (RODRIGUES, 1998; FERNANDÉZ, 1998; EHRLICH, 1974; JACOBI, 1996). Outros equipamentos imprescindíveis, como praças, áreas verdes e ruas arborizadas são raros ou inexistentes. É o que ocorre nas cidades indianas (CENTRE FOR SCIENCE AND ENVIRONMENT, 1989),

como em Bangkok (PHANTUMVANIT & LIENGCHARERNSIT, 1989), Accra (capital de Ghana), São Paulo (STEPHENS & AKERMAN, 1997), Bogotá (CASTAÑEDA, 1989), bem como na esmagadora maioria dos centros urbanos dos países em “desenvolvimento” e, em menor proporção, nas cidades do primeiro mundo.

Se fossem confeccionados mapas das cidades do Terceiro Mundo mostrando os índices de perigos para a saúde ocasionados por variáveis ambientais, certamente, na maioria das cidades, as áreas de maior risco seriam aquelas ocupadas pelas populações de menor renda (SATTERTHWAITE, 1993).

Segundo PEDRÃO (1998), as grandes cidades sofrem com o agravamento da tensão ambiental, causada pela concentração industrial e pela urbanização da pobreza. Evidentemente há um preço a pagar pelas calamidades desse tipo de urbanização, um preço que é maior para os pobres urbanos, que às vezes o pagam com as próprias vidas, seja quando toneladas de terra de uma encosta desabam sobre suas cabeças, ou quando a proximidade com fontes de poluição vai aos poucos minando sua saúde.

Porém, as demais classes sociais também pagam um preço. A depredação ecológica e urbana refletem-se negativamente no processo de expansão do capital, pois implicam na canalização de recursos que poderiam ser dirigidos para investimentos produtivos e sociais (KOWARICK, 1979).

A urbanização da riqueza

A relação entre moradia pobre e degradação ambiental é evidente, o que não significa que a produção do ambiente construído pela iniciativa privada ou pelo Estado não provoque danos. A construção do Conjunto Habitacional José Bonifácio, em São Paulo, com mais de 250 mil habitantes, é um excelente exemplo da insipiência estatal no que tange ao ambiente urbano: para seu assentamento, o relevo foi arrasado, resultando em gigantescos movimentos de terra (MACEDO, in SERPA, 1996a).

Na esfera privada são comuns os aterramentos de mangues para a construção de condomínios de luxo (MARICATTO, 1996), já que

a especulação imobiliária ignora os impactos ambientais e sócio-econômicos do crescimento urbano que ela promove (CELECIA, 1994; CELECIA, 1997).

Arembepe, no litoral norte baiano, é um exemplo de práticas de especulação imobiliária que resultam em empobrecimento dos ecossistemas e paisagens locais. O balneário, bem como outros pontos do litoral norte, vem experimentando uma urbanização qualificada pela arquiteta Eline MENEZES (1999) como convenientemente mal ordenada, ou, em termos ainda mais explícitos, *ordenada para o lucro*, onde o aterramento de lagoas de água doce próximas às praias para fins de construção é uma constante.

Uma prática comum dos especuladores é a retenção de terrenos, o que contribui para um processo de produção de espaços urbanos segregados. Os vazios (lotes) são um dos principais fatores de crescimento desordenado das cidades, pois criam periferias cada vez mais distantes. E a valorização desses vazios está associada à implementação de melhorias promovidas pelo poder público, que desempenha um papel fundamental na dinâmica de especulação imobiliária. (KOWARICK, 1979).

A construção do *Shopping Center* Iguatemi, em Fortaleza, é um exemplo extremamente representativo da urbanização promovida pela riqueza. E mais do que isso, descreve com perfeição a subordinação completa do poder público à esfera privada e, ainda, a linha cada vez mais tênue que separa o público e o privado, quando interesses particulares prevalecem sobre a esfera pública.

O *Shopping* foi construído no manguezal banhado pelo Rio Cócó, numa zona de expansão de classe média. É de propriedade do então governador Tasso Jereissati. Após o término das obras, Jereissati conseguiu aprovar uma lei estadual impedindo que qualquer outra edificação se instalasse naquela imediação, usando a argumentação de “proteção ambiental”. Depois de promulgada a lei, o próprio governador infringiu-a, ao construir a via Sebastião de Abreu, que liga o *Shopping* aos bairros de Papicu e Dunas, onde localizam-se residências de classe média alta e mansões. Enquanto isso, em um

imenso manguezal banhado pelo Rio Ceará, numa zona de expansão da pobreza, centenas de pessoas estão continuamente instalando-se sobre o mangue, sem que haja uma lei de proteção ou qualquer ação do poder público nesse sentido (José Clewton Nascimento, comunicação pessoal, 1999).

A Urbanização Extensiva

A urbanização promovida por ricos especuladores ou por aqueles que muitas vezes vivem abaixo da linha da pobreza é hoje um fenômeno planetário (BORJA, 1997). Segundo MONTE-MÓR (1994), vivemos, atualmente, uma urbanização extensiva dos territórios, definida pelo professor mineiro como a

urbanização que estende-se para além das cidades em redes que penetram virtualmente todos os espaços, integrando-os em malhas mundiais, o que representa a forma sócio-espacial dominante que marca a sociedade de Estado contemporânea (...).

Em outra oportunidade, este autor aprimora esse conceito, ao afirmar que

(...) formas contemporâneas de produção do espaço (...) têm gerado um processo de extensão das condições gerais de produção para além dos limites das cidades e áreas urbanas. Tal extensão pode dar-se de modo contíguo às áreas urbanizadas, por crescimento extensivo do tecido urbano, ou por fragmentos concentrados no território regional, urbano e rural. Há uma ubiqüidade de serviços e práticas, antes restritas à vida urbana, o que faz com que diversas características do consumo coletivo humano existam quase indiscriminadamente tanto nas áreas rurais como urbanas (MONTE-MOR & COSTA, in PAULA, 1997).

Para Milton SANTOS,

designações como “região urbana” ou “zona rural” ganham um novo conteúdo. Numa área onde a composição orgânica do capital é elevada, onde quantidade e qualidade das estradas favorece a circulação e as trocas, onde a proximidade de uma grande cidade e a especialização produtiva e espacial conduz a complementariedades, o campo se industrializa, torna-se objeto de relações capitalistas avançadas (...) (SANTOS, 1992).

O arquiteto e político italiano Giulio Carlo Argan conseguiu, de maneira sucinta e poética, explicitar como as cidades, com a globalização, espalham suas ramificações por sobre toda a biosfera ao afirmar que

a natureza não esta mais além dos muros da cidade; as cidades não têm mais muros, mas estendem-se em desesperadores labirintos de cimento, desfiam-se nas sórdidas periferias de barracos e, para lá da cidade, ainda é cidade, a cidade das auto estradas e dos campos cultivados industrialmente (ARGAN, 1993).

Outrossim, não é mais possível sustentar a distinção entre meio ambiente natural e construído, uma vez que as paisagens ecológicas tendem a ser ilhadas pelas redes de urbanização extensiva (ANGEOLETTO & SERPA, 1997).

Alguns dados reveladores

O crescimento em número e extensão das cidades, sem que seus benefícios sejam estendidos a todos os urbanitas, e com um aumento espantoso da exclusão social e espacial - uma característica marcante da urbanização extensiva - pode ser melhor visualizado nos dados compilados nos parágrafos que se seguem.

A partir da fundação de Jericó, a população urbana demorou cerca de 9 mil anos para chegar a 38% do total mundial, em 1975.

Desde então, já saltou para 47% e, segundo projeções das Nações Unidas, chegará a 55% em 2015 e a 61% em 2025, sendo que na América Latina essa proporção será de 77% (ONU, 1991). Ou seja: em apenas 50 anos, os moradores das cidades terão sido multiplicados de 1,5 bilhão para 5 bilhões de pessoas - o equivalente a 500 mil cidades de São Paulo. Em 2006, pela primeira vez na história da humanidade, a quantidade de pessoas morando em cidades será maior do que a população rural do planeta. (TOLEDO, 1999). As cidades estão crescendo em número e tamanho.

A tendência à urbanização, que hoje presenciamos, vem acompanhada de uma outra, manifestada principalmente no terceiro mundo⁴, onde vivem 75% da população mundial: a marginalização social e cultural de uma significativa parcela dos habitantes dos centros urbanos (DIAS, 1994; VERAS, 1996).

Um bilhão de pessoas vão morar em barracos de madeira, amontoadas em cortiços ou em instalações sem as mínimas condições de higiene. Esse é o prognóstico urbano menos pessimista para o século que se inicia, segundo a ONU e a WATER-AID (organização inglesa de desenvolvimento sanitário). Esse cenário deve predominar em países em desenvolvimento, onde estima-se que 50% da população urbana passe a viver em sub-habitações (FLORESTA, 1999). Há 800 milhões de famintos no mundo e, a cada ano, a população famélica aumenta em 25 milhões (TOGNOLLI, 1999).

Dados do relatório do Banco Mundial, intitulado "Política Urbana e Desenvolvimento Econômico - Uma Agenda para os Anos 90", indicavam que: 1) até o ano 2000, 20 dos 25 maiores núcleos urbanos mundiais se encontrariam no Terceiro Mundo; 2) a OMS calculava que nos anos 1990 cerca de 30 milhões de crianças teriam morrido de diarreia e pneumonia, provavelmente a maior parte nas grandes cidades (SERVA, 1993, in SILVA, 1996)⁵.

No Brasil, em pouco mais de 50 anos, a população urbana praticamente triplica, saltando de 26,35% para os atuais 75% (SANTOS, 1994). No ano 2000, confirmam-se as estimativas de que 80% da população viveriam em centros urbanos. Esse percentual deve

chegar a 88% em 2025 - segundo projeções nas Nações Unidas (FOLHA de SÃO PAULO, 1999-b).

Em 1996, 66% dos urbanitas brasileiros (cerca de 75 milhões) não dispunham de esgoto sanitário, 18% não contavam com água encanada e 47% não dispunham de coleta de lixo. Somente 3% do lixo coletado tinham disposição final adequada, enquanto outros 63% eram lançados em cursos d'água e 34% a céu aberto (SILVA, 1996). Atualmente, 70,8% dos pobres e 57,6% dos indigentes brasileiros concentram-se nas cidades e metrópoles (RODRIGUES, 1998).

A urbanização extensiva e a globalização econômica

A sustentabilidade ecológica das metrópoles é dificultada pela aceitação cega das regras do mercado internacional, que militam contra os interesses da maioria das populações dos ecossistemas urbanos (ALVA, 1995). SANTOS (1994) afirma com precisão que o planejamento urbano, obediente aos parâmetros das cidades internacionais, comandantes da economia globalizada, termina por estabelecer as condições para uma modernização que negligencia a maior parte das cidades e de suas populações.

O Estado, com a globalização econômica, redefine-se para a satisfação das exigências do sistema econômico mundial, mostrando-se

(...) em conseqüência, ineficiente para a satisfação das demandas que tradicionalmente a sociedade dele espera (FIGHERA, 1994).

Nesses espaços de racionalidade, o mercado é tomado tirânico e o Estado tende a ser impotente. Tudo é disposto para que os fluxos hegemônicos corram livremente, destruindo e subordinando os demais fluxos. Por isso, também, o Estado deve ser enfraquecido, para deixar campo livre à ação soberana do mercado (SANTOS, 1994).

No mundo globalizado, as metrópoles subdesenvolvidas concentrarão não apenas população, mas também miséria. Crescendo

num ritmo veloz, terão muitas dificuldades para administrar as necessidades básicas de tanta gente, multiplicando as carências de habitação, transportes e saneamento básico. Mas não serão as únicas a enfrentar esses dilemas. Mesmo metrópoles do topo da hierarquia da rede global de cidades, como Nova Iorque, também sofrem com congestionamentos, poluição e violência (FOLHA de SÃO PAULO, 1999a).

Urbanização *versus* superpopulação

Dezenas de autores, dos mais ilustres àqueles que opinam sem qualquer base científica, em diversas publicações, que abarcam desde livros, artigos em periódicos até publicações em revistas e jornais, têm expressado sua preocupação com o aumento contínuo da população, o que ocasionará um aumento quantitativo e qualitativo dos impactos ambientais, sobretudo num período no qual a humanidade experimenta uma urbanização nunca antes vivida. De fato, a partir dos anos 1990, os seres humanos têm gasto apenas 11 anos para dobrar sua população⁶ (SUPERINTERESSANTE, 1993).

Entretanto, essa discussão está fora de foco. Quase sempre quando o tema superpopulação vem à tona, há uma mensagem subliminar (às vezes explícita) que diz: *interrompa-se o crescimento da população humana*. Ora, o crescimento vegetativo da humanidade *per se* não é o problema, e é risível atribuir à natureza (isto é, à capacidade reprodutiva do *Homo sapiens sapiens*) a culpa pelos inúmeros desastres sócio-ambientais que temos continuamente produzido e reproduzido⁷.

E este é precisamente o foco: estamos crescendo num sistema que prima pelo desperdício e pela desigual distribuição de recursos, onde cada recém-nascido é ou um novo perdulário ou um novo miserável e, ambos, cada qual a seu modo, irão contribuir para a destruição daquilo que LOVELOCK (1997) afirma serem nossos órgãos externos, tão importantes quanto os internos: os sistemas ecológicos.

Felizmente a idéia do crescimento populacional como o maior fator de pobreza e degradação ambiental aos poucos vem sendo substituída por uma visão que incorpora a tecnologia e a distribuição de recursos. Se 25% da população mundial consome 75% da energia e 89% da produção de madeira do planeta, a relação população/ambiente deve ser vista de uma perspectiva mais complexa (HOGAN, 1993, in RODRIGUES, 1998).

As cidades do hemisfério Norte são responsáveis pela utilização de grande parcela dos recursos, consumo de energia e poluição ambiental, enquanto que no hemisfério Sul as cidades sofrem com a pobreza (MMA, 1988 in BORJA, 1997). No terceiro mundo, a acelerada urbanização e o aumento da pobreza propiciam demandas que dificilmente são resolvidas pelo Poder Público. Tanto os padrões de consumo no Norte como a pobreza gritante do Sul são comprovadamente insustentáveis do ponto de vista ecológico (ALBERTI, 1997).

Não por acaso, pesquisa do historiador Arnold TOYNBEE (1971, in SAHTOURIS, 1996; SAHTOURIS, 1998) demonstrou que o declínio de 27 civilizações teve em comum a inflexibilidade frente a situações de estresse social, ambiental, econômico e a *concentração de recursos*.

É evidente que as cidades globais⁸, aquelas que concentram poderio econômico, tentarão impedir, inclusive pelo uso da força, que o resto do mundo alcance o mesmo padrão de consumo, o que aliás seria impossível, pois viveríamos um colapso de recursos e energia. Muito tem se alardeado que o consumo per capita de energia mundial permaneceu quase estável na última década do século XX, querendo-se indicar com isso que o sistema global estaria começando a corrigir suas disfunções.

Mas, sem dúvida, como assinalou ESTEVAN (1998, in ESPÍ, 1998), uma análise mais meticulosa dos dados disponíveis demonstra que o consumo per capita de energia cresceu nos países “desenvolvidos” cerca de 10%, enquanto que os países pobres foram obrigados a reduzi-lo em 7% (ESPÍ, 1998). As afirmações de Mariano

Vásquez Espí traduzem-se em uma equação muito simples: menos recursos e energia para os países em desenvolvimento, menores possibilidades de resolução de seus problemas urbanos.

Algumas conclusões

Os problemas ecológicos parecem se referir apenas aos homens e às suas relações com a natureza, e não às relações dos homens entre si (RODRIGUES 1998). O fato é que os problemas ambientais não estão circunscritos nem geográfica, nem socialmente. Diferentes em escala, em conseqüências, em poder de difusão, há problemas ambientais gerados pela opulência e pela miséria (PAULA & BRITO, 1997).

Os agressores do ambiente urbano podem ser tanto uma determinada indústria, quanto o conjunto de proprietários de veículos de um município (PACHECO & LOUREIRO, 1992), ou ainda famílias miseráveis que ocupam terras do Parque Metropolitano de Pirajá, em Salvador. Não há maniqueísmos na questão ambiental: atores e interesses interpenetram-se numa teia ambígua.

Também há uma ambigüidade quase surreal, no que concerne à atribuição de responsabilidades pelos problemas ambientais urbanos. Geralmente o cidadão é responsabilizado e punido (RODRIGUES, 1998), quando na verdade grande parte da culpa pertence ao poder público e ao capital.

Um exemplo bastante ilustrativo desse desvio de responsabilidades pode ser obtido numa rápida análise dos freqüentes desmoraamentos de encostas em Salvador. São comuns declarações de técnicos de nível superior da prefeitura, que se dizem perplexos *com a insistência dessas pessoas em construir seus barracos nas encostas* (sic)⁹. Quando, em maio de 1999, seis dias consecutivos de chuva provocaram a morte de 12 pessoas na Região Metropolitana de Salvador, os prefeitos da região culpavam a intensidade das chuvas (o dobro da média de maio) e as invasões pelos deslizamentos que provocaram as mortes (sic) (REVISTA ÉPOCA, 24/05/1999).

Novamente, como no caso da superpopulação, atribui-se à natureza a culpa por décadas de não ação, de abandono, como se chover fosse uma aberração, uma fatalidade contra a qual não há remédio nem prevenção. E é possível prevenir: cerca de 95 a 99% dos danos causados por deslizamentos de solo poderiam ser evitados por um melhor planejamento e projetos de construção apropriados. Os elementos básicos para a prevenção de deslizamentos são conhecidos há séculos (SPIRN, 1995). Entretanto, como foi dito acima, não cabe aqui nenhum maniqueísmo: os moradores das encostas têm uma parcela de responsabilidade, ao desmatarem as encostas, deixando o solo vulnerável à ação da água das chuvas.

Mesmo assim, é preciso que fique claro que é o capital - *e não a sua força de trabalho, e muito menos os elementos naturais* - o grande responsável pela deterioração da vida metropolitana (KOWARICK, 1979). O capital deteriora a metrópole, ao não dar acesso à cidade para as classes trabalhadoras e ao promover diretamente a urbanização da especulação e, indiretamente, aquela realizada pela pobreza, ambas cegas às premissas ambientais.

Contando com a participação da população, os planejadores poderiam ao menos consolidar bairros instalados sobre manguezais, áreas verdes, matas, áreas próximas a mananciais, promovendo melhorias urbanas, e traçar com seus moradores limites para o seu crescimento, protegendo deste modo o valor ambiental desses ecossistemas, a exemplo do que foi feito em um bairro construído sobre um manguezal em Vitória, Espírito Santo.

Na capital capixaba, uma parceria sólida entre prefeitura e ocupantes de um manguezal, cuja área representa cerca de 10% do território do município, possibilitou a preservação do sistema ecológico, com a concomitante melhoria da qualidade de vida dos envolvidos. Todas as ações do projeto tiveram a participação da população local. A aliança permitiu que se estabelecesse um limite à ocupação e, em troca, o bairro foi urbanizado (PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA, 1997).

Todavia, desafortunadamente, o controle do uso do solo e do desenvolvimento urbano tem sido insatisfatório, pois seus instrumentos - destaca-se aí o planejamento - são enfraquecidos nos países em “desenvolvimento” pela corrupção, pelo poder da demanda de novos assentamentos (especulação imobiliária) e por interesses diversos (CAMPBELL, 1992). Disso resulta que os problemas ambientais urbanos têm se avolumado a passos gigantes, enquanto sua resolução é assaz lenta (JACOBI, 1996), ou nem mesmo ocorre.

Multiplicam-se os problemas urbano-ambientais na mesma proporção em que assistimos à ingerência dos poderes públicos sobre eles. Por um lado, assiste-se à disseminação de práticas administrativas incrementalistas, que, maquiando a cidade, dão a impressão de dinamismo e operância aos gestores urbanos. Troca-se um planejamento integrado pela construção de um urbanismo pontual e fragmentado, muitas vezes erigido para corroborar ações demagógicas em vésperas de eleições (PAVIANI, 1994).

Nos anos 1990, a urbanização brasileira tomou novos rumos. Estudo inédito mostra que há uma interiorização do crescimento: as cidades médias, entre 100 mil e 500 mil habitantes, foram as que registraram o maior crescimento absoluto nos anos 90, superando as metrópoles (FOLHA de SÃO PAULO, 1999a; FOLHA de SÃO PAULO, 1999b). Essa tendência pode ser bastante positiva, se as municipalidades conseguirem tramarem uma sólida parceria entre os diversos segmentos do poder público (incluídas aí as universidades), organizações civis e população, pois as cidades médias que contarem com esse pacto poderão obter significativos progressos através do planejamento participativo, inclusive a redução de custos na implantação e manutenção de projetos.

A urbanização extensiva impõe desafios colossais aos profissionais interessados em contribuir para a obtenção de cidades mais equilibradas, do ponto de vista social e ambiental. Há, com certeza, muito o que fazer!

¹ Os assentamentos empobrecidos em beiras de mananciais, parques, fundos de vale, margens de córregos têm recrudescido, segundo SACHS (1989, in SILVA & FERNANDES, 1996).

² PELLEGRINI (1982) define bairros sub-normais como aqueles onde o nível de vida é decisivamente mais baixo do que o da cidade na qual se inserem.

³ Para a retirada de moradores de baixa renda instalados nos arcos da Avenida Contorno, próximos ao Solar do Unhão, ponto turístico de Salvador, a prefeitura usou como argumento a falta de conforto ambiental e, mesmo com um laudo do Laboratório de Conforto Ambiental da UFBA atestando o contrário, eles foram relocados (HARTOCH, 1997).

⁴ De acordo com uma projeção das Nações Unidas, apenas 7% da população do terceiro mundo será rural em 2010 (CAMPBELL, 1992).

⁵ Segundo cálculos da ONU, 1 bilhão de crianças poderão tornar-se adultos incapacitados em 2020, a menos que uma agressiva campanha de alimentação seja lançada em todo o planeta (ZEEK!CLIP, 2000).

⁶ Porém, a reprodução da população urbana é apenas uma das causas dessa explosão urbana. Na média mundial, 40% do crescimento da urbanização se deve à migração do campo para a cidade (TOLEDO, 1999). E, ao que parece, o crescimento populacional caminha para um cenário de estabilização. As projeções sobre crescimento da população vêm sendo revisadas para baixo pela ONU, porque a taxa de fecundidade tem caído rapidamente (LEITE, 1999).

⁷ A redução das taxas de crescimento da população humana é obviamente desejável. São inquestionáveis os impactos ambientais negativos decorrentes desse crescimento. Mas o intento de interrompê-lo, sem a promoção de uma equitativa distribuição de recursos é mera mistificação.

⁸ Nova Iorque, Londres e Tóquio são exemplos de cidades globais.

⁹ A respeito da enchente que desabrigou milhares de pessoas em janeiro de 2000, na região Sudeste, o coordenador da Defesa Civil do Estado de São Paulo, coronel Jorge Lopes, declarou: "O poder público (...) não mandou ninguém construir sua casa de forma *irresponsável*", referindo-se às moradias localizadas próximas ao rio Paraíba do Sul (FOLHA DE SÃO PAULO, 10/01/2000).

Turismo na periferia

Angelo Serpa

Engana-se quem pensa que nos bairros populares das periferias urbanas não existam atrativos naturais e culturais. O Subúrbio Ferroviário de Salvador, por exemplo, é uma extensa área de 4.145 hectares, bordeando longitudinalmente a Baía de Todos os Santos, no lado oeste da cidade. A ocupação inicial se deu com a instalação dos primeiros engenhos de cana de açúcar nos núcleos de Paripe, Plataforma e Periperi, que, mais tarde, tornaram-se também estações da rede ferroviária (ligação terrestre entre o Recôncavo e a cidade do Salvador). Hoje, são esses os três núcleos mais densamente povoados, e que apresentam um melhor padrão construtivo, em comparação com o restante da região administrativa.

Com o adensamento dos núcleos iniciais, resultado do fluxo de novos moradores de baixo poder aquisitivo, começam a ser ocupadas as encostas e as áreas mais internas em relação à costa. Esta situação se mantém estável e praticamente inalterada até a década de 1950, quando a ocupação inicial se expande, através principalmente de loteamentos promovidos pela iniciativa privada, com lotes de 350 metros quadrados em média, um padrão considerado “popular” para a época.

Apesar dos problemas, comuns às periferias de urbanização popular, a região apresenta um grande potencial turístico, como afirma Fernando Pedrão (1998): *“Devido à topografia muito acidentada, com grandes desníveis, certos trechos do Subúrbio propiciam belíssimas*

vistas sobre a Baía de Todos os Santos, inclusive abrindo perspectivas muito interessantes para a própria cidade de Salvador, como em Plataforma e Santa Terezinha” (PEDRÃO, 1998).

O projeto de saneamento do Governo do Estado, o Bahia Azul, pretende deixar a Baía de Todos os Santos limpa dos dejetos dos esgotos domésticos até o ano 2003, possibilitando a exploração turística das praias localizadas no trecho do Subúrbio e intensificando provavelmente o intercâmbio (via marítima) com as cidades do Recôncavo e as ilhas mais próximas. O isolamento atual da orla do Subúrbio, com a desativação de ancoradouros e o pouco uso do espaço limítrofe com o mar, parece estar com os dias contados.

Hoje em dia fala-se muito do turismo na Bahia como uma saída econômica para o Estado. O turismo nunca foi tão alvo de preocupação dos nossos governantes como nos últimos tempos. Investimentos na infra-estruturação de Salvador para o turismo estão na ordem do dia. O programa Bahia Azul, ao devolver a balneabilidade das praias, traz também a possibilidade de exploração turística da área da orla suburbana via marítima. Ao mesmo tempo, o Estado, ao investir em infra-estrutura na orla, traz a possibilidade de outros investimentos, como, por exemplo, o turismo náutico, com a construção de marinas, pontos de atracação etc.

Mas, a ampliação da atividade turística na região do Subúrbio Ferroviário baseia-se também na velha lógica da construção de “cenários”, pois o turista poderá ter acesso aos locais “turísticos” sem nenhum contato com a realidade de pobreza dos moradores no interior dos bairros. Deve-se acrescentar que grande parte das terras da orla suburbana ou pertencem à Marinha ou pertencem (ou pelo menos se diz que pertencem) à família Martins Catharino, que reclama a propriedade de outras terras em bairros como Pirajá, Curuzu e Fazenda Grande.

Em Plataforma, grande parte dos terrenos na orla marítima são reclamados por esta família, que cobra aluguel dos moradores há pelo menos 30 anos. A situação dos terrenos é, portanto, irregular, e esses moradores podem ser colocados para fora das suas casas a qualquer momento por uma ação judicial. Os moradores vêm

questionando o pagamento de aluguéis à família por orientação da associação de moradores, embora essas ações impetradas na justiça, não dêem, muitas vezes, qualquer resultado. São geralmente ações coletivas, de questionamento, inclusive, da propriedade dessas terras pela família Martins Catharino, alegando-se, por exemplo, o uso capião urbano.

Então, ao se pensar no impacto do Projeto Bahia Azul, esquece-se de fazer uma análise mais profunda nessa direção. Pensa-se no que o turismo pode trazer em termos de vantagens econômicas, mas, muitas vezes, esconde-se o impacto social que pode ter o turismo nessa área, podendo-se repetir histórias anteriores, como o caso do Pelourinho. Sob a ótica dos moradores do Subúrbio, os projetos estatais deveriam ser melhor discutidos com as comunidades. A FABS - Federação das Associações de Bairro de Salvador reclama da falta de transparência na gestão dos recursos e na elaboração dos projetos.

No bairro de Plataforma, a AMPLA (Associação de Moradores de Plataforma) quer ver realizado o projeto de instalação de um Centro de Educação e Cultura Popular do Subúrbio nas ruínas da antiga fábrica de tecidos (Fatbrás), hoje desativada. O projeto, elaborado em parceria com a Faculdade de Arquitetura da UFBA, prevê a instalação de lojas e oficinas de artesanato, de uma marina, com embarcações ligando o bairro à Ribeira, localizado no outro lado da Enseada dos Tainheiros, auditórios e teatro para apresentação de grupos locais. A associação luta também pela gestão comunitária dos equipamentos (SERPA & GARCIA, 1999).

Se nas periferias de urbanização popular, a paisagem construída, resultante do “padrão periférico” de ocupação, produz um quadro de degradação ambiental evidente – embora não elimine, em muitos casos, as “belezas naturais” das paisagens originais e crie, nos locais mais consolidados, referenciais arquitetônicos e culturais de interesse para o turismo – nas periferias com urbanização de *status*, a paisagem construída produz, pela homogeneização de materiais, técnicas e modismos, circuitos exclusivos, completamente destacados e sem relação com o entorno “natural”. Isso é particularmente evidente

nas periferias nobres das grandes cidades, tornadas áreas de expansão das orlas primitivas dos grandes e médios centros urbanos.

Em Salvador, os sinais da super-modernidade de que fala Marc Augé (1994) convivem lado a lado com problemas estruturais crônicos. Desemprego, miséria, serviços precários de saúde e escolas públicas decadentes “contrabalançados” por cenários artificialmente construídos, sem relação com o entorno, de nulo conteúdo histórico, mas “alimentados” por uma classe média ávida por consumo. Espaços sem identidade nem conteúdo histórico, os não-lugares baianos poderiam estar em qualquer lugar. Novos projetos acrescentados ao tecido urbano tradicional, cheio de antigos lugares, que a super-modernidade do *marketing* turístico promove a “lugares de memória”.

O que é o Pelourinho senão um cenário histórico, um *shopping-museu* a céu aberto? Um não-lugar sem sustentabilidade no tempo presente, não-lugar que se (re) inscreve sobre o passado ausente, agora restaurado e - sobretudo - “requalificado”? O Pelourinho é um *shopping-museu* repleto de turistas, em contraponto aos templos fortificados do consumo e do lazer – *Shopping* Iguatemi, Aeroclube Plaza, *Shopping* Barra, *Wett’n Wild* - cheios de baianos desenraizados. Não-lugares que dão, na visão de Augé, a medida de uma época marcada por redes a cabo ou sem fio: grandes superfícies de distribuição que mobilizam o espaço extraterreste para uma comunicação estranha, onde, muitas vezes, o indivíduo só se põe em contato com uma outra imagem de si mesmo (AUGÉ, 1994). Vivemos o que Félix Guattari (1992) chama de “nomadismo generalizado”, um momento em que o *ser humano é fundamentalmente desterritorializado e seus territórios etológicos originários – corpo, clã, aldeia, culto, corporação... – não estão mais dispostos em um ponto preciso da terra, mas se incrustam, no essencial, em universos incorporais* (GUATTARI, 1992).

Para Guattari, tudo circula: “as musicas, os slogans publicitários, os turistas, os chips da informática, as filiais industriais e, ao mesmo tempo, tudo parece petrificar-se (...) Os turistas, por exemplo, fazem viagens quase imóveis, sendo depositados nos

mesmos tipos de cabine de avião, de pullman, de quartos de hotel e vendo desfilar diante de seus olhos paisagens que já encontraram cem vezes em suas telas de televisão, ou em prospectos turísticos” (GUATTARI, 1992). A solução, na visão do autor, que considera as terras natais definitivamente perdidas, é reconstituir uma relação particular com o cosmos e com a vida, se recompor em sua singularidade individual e coletiva (GUATTARI, 1992).

Chance para um turismo renovado?

Para José Osmar Fonteles (1999), o turismo faz com que as populações locais reinventem seu cotidiano e, nesta reinvenção, a lógica da indústria turística se sobrepõe às tradições locais e à própria identidade da comunidade. Refletindo sobre o turismo em Jericoacoara, Fonteles afirma que a tradição local acaba sendo fortemente impactada por novos valores, novos símbolos, novas referências e expectativas (FONTELES, 1999).

A idéia de que as periferias podem funcionar como áreas de expansão da atividade turística não é nova. Já em 1955, Walter Christaller mostrava que localidades periféricas do sistema capitalista mundial podem funcionar como pólos de atração de fluxos cada vez maiores de turistas (SILVA, 1996). A valorização de paisagens exóticas, de patrimônios históricos e culturais e de climas quentes e tropicais, acaba por aumentar a importância relativa de centros urbanos pequenos e médios, sob a ótica da atividade turística.

Mas, ainda que exista infra-estrutura mínima de serviços para a implementação do turismo enquanto atividade econômica, não se pode dizer que o lucro auferido pelo turismo permaneça nas periferias. Grandes operadoras e companhias aéreas seguem como os grandes beneficiados, em detrimento das comunidades locais. Mesmo o lucro que permanece no local é contabilizado muitas vezes por residentes estranhos ao lugar (donos de hotéis, pousadas, restaurantes, marinas), atraídos justamente pelo incremento do turismo em tais áreas.

Para Carmélia Amaral de Sousa (1999), o *expressivo potencial de recursos naturais/culturais não tem possibilitado a geração de renda para sua conservação, nem a promoção da qualidade*

de vida das populações locais. Comunidades periféricas, que poderiam usufruir do segmento ecoturístico, acabam utilizando os recursos naturais sem os cuidados necessários, por desconhecer seu “valor”. Visto assim, a pobreza das comunidades e a falta de organização comunitária funcionam como um empecilho para o ecoturismo no Brasil, em situação inferior a de países da Centro América, África e América Latina (SOUSA, 1999).

A perspectiva do ecoturismo como alternativa econômica para comunidades periféricas, excluídas do sistema capitalista mundial, é a motivação básica do Projeto Tiquié: *Com a diretriz de envolver a comunidade e trazer benefícios para as mesmas, visando a um desenvolvimento sustentável, Estevão Lemos Barreto, índio Tukano, elaborou um projeto de ecoturismo indígena na sub-bacia do Rio Uaupés, Rio Tiquié, dentro do território indígena do Alto Rio Negro, de acordo com Ivani Faria (1999).* O projeto abrangerá três comunidades e tem a intenção de trabalhar um turismo planejado para pequenos grupos, que conheceriam e participariam do cotidiano de uma família indígena por uma semana (FARIA, 1999).

Há também quem acredite no turismo como alternativa econômica para as comunidades rurais. No município de Santa Cruz do Sul, no Rio Grande do Sul, foi elaborado, por iniciativa da Secretaria Municipal do Turismo, um roteiro intitulado “Rio Pardinho: Roteiro de Turismo Rural, Colonial e Ecológico”; no município de Vale do Sol, no mesmo estado, a prefeitura estabeleceu uma parceria com a Universidade, visando à elaboração de um plano para desenvolvimento do turismo rural na cidade. Ambos os municípios localizam-se em região colonizada por alemães e têm sua economia voltada para a produção e o beneficiamento do tabaco. Tal atividade vem passando por sucessivas crises e o desafio atual é criar a infra-estrutura necessária para o incremento do turismo rural na região (ETGES, 1999).

Zeny Rosendhal (1999) lembra ainda a possibilidade do turismo religioso, onde a *peregrinação pode ser motivada por vários fatores, geralmente por fé ou curiosidade* (ROSENDHAL, 1999). Em

São Leopoldo-RS, o Santuário Sagrado Coração de Jesus, erguido em homenagem ao Padre Reus – pároco alemão, falecido em 1947 – atrai, por exemplo, muitos visitantes e é utilizado como local de oração e meditação (HARTMANN, 1999). Para Christian Oliveira (1999), “o peregrino de Aparecida, de Juazeiro, de Bom Jesus da Lapa, antes de mais nada, pratica um ritual de sacrifício, no qual quanto maior as dificuldades do caminho e da visita, maiores serão suas realizações espirituais. Daí as estratégias e equipamentos próprios de uma atividade turística não se desenvolverem na quase totalidade desses locais” (OLIVEIRA, 1999).

O ecoturismo e o turismo rural levantam questões importantes, colocando em xeque os efeitos de degradação ambiental impostos pelo turismo de massa. Vários são os exemplos no mundo de destinos turísticos “saturados” e que vêm implementando uma política de controle dos visitantes, como Galapagos, Polinésia Francesa e Ilhas Maldivas. Um conceito fundamental para a planificação turística, a capacidade de carga de uma localidade, pode ser aplicado também como um instrumento de controle dos fluxos turísticos. O conceito apresenta diferentes níveis de aplicação, físico, biológico, sócio-econômico e psico-cultural, com diferentes metodologias e distintos graus de complexidade.

De fato, o que vem sendo priorizado, na aplicação do conceito de capacidade de carga são os conhecidos estudos de impacto ambiental, a partir da análise do estado inicial e dos efeitos previsíveis sobre o meio-ambiente, que servem de base para a elaboração do plano de manejo turístico e para a avaliação das medidas a serem tomadas. Concretamente, a técnica corrente é a confecção de cartas setoriais de inventário dos recursos (equipamentos coletivos, alojamentos, “riquezas” culturais, naturais e econômicas) que servem de base para a confecção de uma carta síntese para os destinos turísticos. Assim, são determinadas as “zonas sensíveis” dos destinos turísticos, aquelas com menor (e maior) capacidade de carga.

Os estudos de impacto ambiental vêm sendo muito utilizados para a resolução de conflitos de uso do solo, como os conflitos gerados

pela presença, no mesmo local, de atividades industriais e turísticas. Em carta emocionada enviada ao Palácio da Liberdade, o prefeito de Araxá, Olavo Drummond, resolveu pedir a ajuda pessoal do governador Itamar Franco contra a concessão de licença prévia dada em fevereiro de 1999, pelo Conselho Estadual de Política Ambiental (COPAM), à empresa Fertisul S/A (ex-Arafertil), do grupo argentino Serrana, para a implantação de uma fábrica de ácido sulfúrico a 2,5 quilômetros do Grande Hotel, no complexo turístico, termal e hidromineral do Barreiro, onde Dona Beja tomava seus banhos de saúde.

A licença prévia (LP), segundo a legislação ambiental mineira, é a primeira etapa de implantação de qualquer empreendimento industrial no Estado, seguida, respectivamente, das licenças de instalação (LI) e de operação (LO). O parecer técnico da Fundação Estadual de Meio Ambiente (FEAM), que orientou a decisão do COPAM, foi favorável à concessão da LP. Mas, também foram impostas à empresa uma série de 10 condicionantes para a análise da etapa posterior, que é a LI. Presente à reunião da Câmara de Atividades Industriais do COPAM, que tomou a decisão, o prefeito confessou sua vontade de trazer mais uma fábrica para o município, mas desde que o processo atendesse a todos os caminhos, não só da legalidade ambiental, mas da conveniência política e turística, que é a vocação internacionalmente conhecida do município.

A presidência da FEAM esclarece que o órgão ambiental se preocupou mais com a questão técnica na análise do projeto apresentado pela Fertisul: *“Nós também entendemos que existe um impacto psicológico, difícil de ser analisado, ainda que todas as questões técnicas estejam muito bem colocadas e as condicionantes que sugerimos visem garantir os níveis mais exigentes dentro dos padrões ambientais internacionais”*. Em compensação, ainda conforme a FEAM, a Fertisul iria apresentar propostas alternativas para o incremento do turismo em Araxá e, nas etapas posteriores do licenciamento, poderia haver a participação da Secretaria de Estado de Turismo e da Turminas, além da prefeitura.

A análise do órgão ambiental mineiro aplica-se a outras situações, que se repetem país a fora, mas os “impactos psicológicos”

sobre a atividade turística, decorrente do conflito com a atividade industrial, pode ser verificado também (embora em sentido inverso), quando nos debruçamos sobre a questão do turismo religioso. Um exemplo disso é o Parque de São Bartolomeu, localizado no Subúrbio Ferroviário de Salvador. O Parque é uma reserva de Mata Atlântica e também palco de manifestações religiosas ligadas ao Candomblé. A história dessa área é sobretudo uma história cultural, intimamente relacionada às tradições africanas na Bahia. O caráter sagrado do Parque é, ao mesmo tempo, também um atrativo turístico. Um atrativo que indica uma direção para a sobrevivência dessa área na cidade, como uma área de lazer “ecológico-cultural” (SERPA, 1998a).

Essa área de lazer teria também um conteúdo “folclórico” para o turista por ser um lugar sagrado para o Candomblé. Uma avaliação de impactos ambientais do turismo nessa área da cidade dificilmente levaria em consideração a necessidade de privacidade e de recolhimento dessas pessoas que praticam sua religião ao ar livre, junto de cachoeiras, de lagoas, perto de pedras, ou mesmo dentro do mato; como conciliar a atividade turística com essa atividade religiosa, que é, aliás, o grande motivo da preservação dessa área, que se manteve ali, apesar do contexto adverso de ocupação e de extrema necessidade da população de construir no interior do Parque? Como nas igrejas católicas, que são abertas à visitação apenas em determinados horários, mas com horários determinados para a realização de missas? Deveremos marcar horários para o rito do Candomblé acontecer na área, e depois ceder esses espaços ao turista? Será que essas coisas são compatíveis?

Tudo isso nos mostra que, para a superação dos problemas decorrentes do padrão periférico de ocupação, presente na maioria dos destinos turísticos brasileiros, é necessário repensar o planejamento turístico em outras bases, levando em consideração as especificidades do lugar e dando maior autonomia às instâncias de poder local, para estabelecimento de planos estratégicos de atuação. No Brasil, são limitadas a auto-organização e as competências locais, principalmente pela insuficiência de recursos por parte dos governos municipais.

Temos, antes de mais nada, que concordar com Jordi Borja (1996), quando este afirma que *a cidade é hoje plurimunicipal e metropolitana, com tendência a estruturar funcionalmente um espaço regional descontínuo e assimétrico. As administrações públicas e parapúblicas atuantes na cidade são muitas e suas competências e funções são às vezes compartilhadas, outras vezes, concorrentes e, outras ainda, confundidas*. Borja sugere uma cooperação interadministrativa que viabilize questões importantes como infraestrutura de comunicações, transporte público, segurança do cidadão, grandes operações de desenvolvimento urbano, políticas ambientais e de combate à pobreza (BORJA, 1996).

Fundamental também é a cooperação público-privada, que passa necessariamente por inovações político-administrativas para gerar mecanismos de cooperação social e de participação cidadã. Ainda de acordo com Borja, o âmbito local (bairro, cidade, região) é bastante adequado para a experimentação e o desenvolvimento de novas fórmulas de descentralização territorial e funcional, de participação na gestão e execução de programas públicos (BORJA, 1996). No caso do turismo, faz-se necessário um planejamento estratégico local que viabilize a superação do padrão periférico de ocupação (antes de tudo um problema social!), a partir de programas de capacitação de mão-de-obra e geração de renda para os moradores dos destinos turísticos, que ampliem o campo de atuação dos governos locais.

O exemplo do Subúrbio Ferroviário de Salvador pode ajudar mais uma vez a ilustrar as afirmações anteriores. As opções de transporte em Plataforma já incluíram a travessia de canoa e, mais tarde, de lancha, até a Península de Itapagipe (Bairro da Ribeira). Com a desativação desta ligação marítima, o bairro encontra-se mais isolado do centro da cidade que no passado. A travessia era um dos mais antigos pontos de ligação entre a Ribeira e o Subúrbio, sendo feita em pouco mais de 15 minutos e cobrindo uma distância de aproximadamente um quilômetro.

Sem as lanchas, quem quiser alcançar Itapagipe, a partir do Subúrbio, tem que fazer todo o roteiro de ônibus, num percurso muito

mais longo e congestionado. A Associação de Moradores de Plataforma reivindica há anos a retomada do serviço, mas como não há turistas – pelo menos até a implantação de uma via náutica, articulando marinas e pontos de atracação na área, prevista para os próximos anos -, parece também não haver interesse na resolução do problema.

Em algumas ilhas da Baía, a situação não é diferente. Na Ilha dos Frades, a população de duas mil pessoas vive sem luz elétrica, escola, saneamento básico e sem garantia de posse da terra que habita. Em Bom Jesus dos Passos o quadro se repete: os moradores se dizem arrependidos por terem votado contra o desmembramento do município de Salvador no plebiscito que resultou na emancipação de Madre de Deus. Alguns alegam que a Ilha de Maria Guarda, que se desligou de Salvador, “já tem água e luz”. Na Ilha de Maré, a construção de um *pier* está causando muita polêmica entre os moradores; alguns acham que causará danos ao meio-ambiente, outros (principalmente os comerciantes locais) acham que atrairá mais turistas.

Discutir a implantação de uma via náutica para turistas e parcelas da população de maior poder aquisitivo é, pois, algo mais complexo do que parece à primeira vista: não seria o caso de resolver primeiro os problemas dos habitantes das áreas atingidas pelo empreendimento - com a garantia, principalmente, da permanência dos moradores no local - e pensar em uma gestão comunitária dos equipamentos, em consórcio com as associações de bairro e comerciantes locais?



1



2



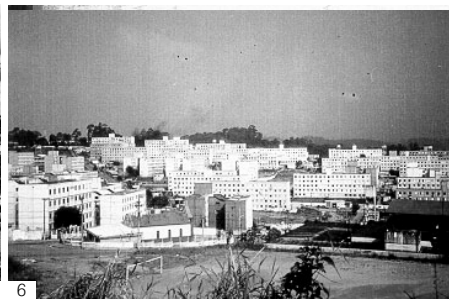
3



4



5



6



7

- 1 – Centro de Itaquera, São Paulo (Foto: Angelo Serpa).
- 2 – Praça Maxakalis - Centro de Itaquera, São Paulo (Foto: Angelo Serpa).
- 3 – Parque Raul Seixas, Itaquera, São Paulo – *Playground Infantil* (Foto: Angelo Serpa).
- 4 – Praça da Estação – Centro de Itaquera, São Paulo (Foto: Angelo Serpa).
- 5 – Praça Brasil – Conjunto José Bonifácio, Itaquera, São Paulo (Foto: Angelo Serpa).
- 6 – Conjunto José Bonifácio - Itaquera, São Paulo (Foto: Angelo Serpa).
- 7 – Casas Térreas Geminadas – Conjunto Pires do Rio, Itaquera, São Paulo (Foto: Angelo Serpa).



8

8 – Sobrados – Conjunto Baltazar Cisneiro, Guaianazes, São Paulo (Foto: Angelo Serpa).

9 – Cajazeiras XI, Salvador: Conjuntos de prédios como ilhas (Foto: Angelo Serpa).



9



10

10 – Plataforma, Salvador: fundos de vale e platôs naturais densamente ocupados (Foto: Angelo Serpa).

11 – Cajazeiras X, Salvador: predominância de casas e sobrados (Foto: Angelo Serpa).

12 – Baixo São João, Plataforma, Salvador (Foto: Angelo Serpa).



11



12

13 – Plataforma, Salvador: A maioria das ruas não possui calçamento (Foto: Angelo Serpa).

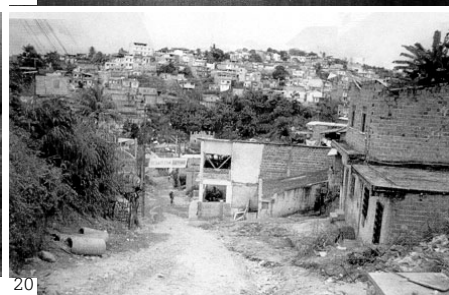
14 – Cajazeiras XI, Salvador: Varal de roupas nos espaços mais reservados (Foto: Angelo Serpa).



13



14



20 – Escassez de arborização no tecido espontâneo, Pirajá, Salvador (Foto: Fábio Angeoletto).

21 – Praça General Labatut, Pirajá, Salvador (Foto: Fábio Angeoletto).

15 – Plataforma, Salvador: Revitalização e integração da orla devem ser encaradas como prioridade (Foto: Angelo Serpa).

16 – A Praça Cicinato França, na Ribeira, Salvador, tem grande importância local, visto que a maioria dos seus frequentadores são do próprio bairro (Foto: Gil Carlos Porto).

17– Aterro de Alagados: área mais segregada do Bairro da Ribeira, Salvador, onde a população dispõe de poucos espaços livre públicos para o lazer (Foto: Gil Carlos Porto).

18 – Praça Marcos Medrado, única área consolidada de lazer existente em São Tomé de Paripe, Salvador (Foto: Gil Carlos Porto).

19 – Rua Nova Brasília, situada na periferia do bairro de São Tomé de Paripe, a principal via de acesso de pedestres ao bairro de Paripe, Salvador (Foto: Gil Carlos Porto).



- 22 – Praça do tecido planejado, Pirajá, Salvador (Foto: Fábio Angeoletto).
- 23 – Ocupações no interior do Parque Metropolitano de Pirajá, Salvador (Foto: Fábio Angeoletto).
- 24 – Cachoeira de Oxumaré no Parque São Bartolomeu, Pirajá, Salvador (Foto: Fábio Angeoletto).
- 25 – Quintal com média diversidade vegetal, Pirajá, Salvador (Foto: Fábio Angeoletto).
- 26 – Vendedores ambulantes, Calçada, Salvador (Foto: Jânio Santos).
- 27 – Vendedores ambulantes, Calçada, Salvador (Foto: Jânio Santos).



28



29



30



31



32



33

28 – Vista da Calçada, sub-centro de Salvador (Foto: Jânio Santos).

29 – Circuito inferior disputando espaço com o circuito superior, Liberdade, Salvador (Foto: Jânio Santos).

30 – Terminal de Linha – Pirajá, Salvador (Foto: Suely Coelho).

31 – Terminal de Linha - Plataforma, Salvador (Foto: Suely Coelho).

32 – Pirajá, Salvador (Foto: Suely Coelho).

33 – Parada de ônibus - Plataforma, Salvador (Foto: Suely Coelho).



34 – Parada de ônibus - Ribeira, Salvador
(Foto: Suely Coelho).

35 – Linha Férrea - Plataforma, Salvador
(Foto: Suely Coelho).



parte III
GOVERNANÇ

Governança

Angelo Serpa

O economista francês Alan Lipietz acredita que, paralelo à mundialização dos mercados, estamos assistindo a um retorno triunfal da política, com a operacionalização do conceito de “governança” nas esferas dos poderes locais. Governança significaria a atuação da sociedade política local mais os notáveis (artistas, intelectuais...) e as municipalidades, sem a interferência das forças dos mercados globalizados. É, em última instância, a capacidade local de auto-gestão. Sob a ótica de Lipietz, a dialética entre o “global” e o “local” reflete-se de modo diferenciado nas distintas formas de *governança* (LIPIETZ, 1994).

Para a arquiteta e urbanista Rose Compans, da prefeitura do Rio de Janeiro, o conceito de *governança* vem sendo apropriado pelo Banco Mundial, desde os anos 80, para a reorientação de sua política urbana nos países subdesenvolvidos. Segundo Compans, o objetivo central desta nova política é o aumento da produtividade urbana: “a solução é a implementação de um programa de reforma urbana coerente com o processo de reestruturação econômica, acompanhada de uma reforma institucional na qual o setor privado desempenharia um papel crescente na provisão de serviços públicos” (COMPANS, 2000).

A política do Banco Mundial acabou influenciando - de modo decisivo - mudanças na agenda local dos países do Terceiro Mundo, em vista do processo de descentralização e da redução dos repasses federais que ocorreu na maioria desses países. Neste processo, competitividade e auto-sustentabilidade passaram a ser palavras de ordem para os governos locais, em detrimento de princípios como solidariedade e autonomia. A grande questão é se, de fato, a política do Banco Mundial não estaria trazendo para dentro das esferas administrativas locais a lógica dos mercados globais, inviabilizando a capacidade de auto-gestão das cidades e, por conseguinte, sua “governança”.

A elaboração do Plano Diretor de Salvador ilustra bem a perda de autonomia das sociedades locais no processo de gestão da cidade. A metodologia, os estudos e as perspectivas do Plano Diretor foram apresentados a um público seletivo de empresários e políticos em um seminário no Fiesta Bahia Hotel e divulgados na imprensa como “*a forma mais inteligente para definir o traçado de uma cidade*”.

É nos gabinetes da Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal que vêm sendo detalhadas as etapas do plano (com a colaboração de ONGs obscuras, que funcionam, muitas vezes, como paraestatais, prestando bem remunerados serviços de consultoria). De acordo com os técnicos da Seplan, o trabalho está dividido em cinco etapas e alguns estudos já foram concluídos na área econômica.

A falta de transparência na elaboração do Plano Diretor contraria frontalmente o conceito de *governança* e a autonomia da sociedade soteropolitana na gestão da cidade. É nula a participação popular no processo, com a exclusão de entidades representativas como a Federação das Associações de Bairros de Salvador (FABS). Pergunta-se: para quem e com que objetivos está se elaborando, afinal, o Plano Diretor de Salvador?

Artigo publicado originalmente no Jornal Soterópolis, Número 17, Salvador, 23/01/2000 a 23/02/2000, p. 19.

Apropriação Social versus Requalificação de Parques e Praças: Valor de Uso versus Valor de Troca

Angelo Serpa

Parques e Praças: Um breve histórico

A praça é um espaço ancestral de exercício da cidadania. Na Idade Média e ainda durante o Renascimento, a cultura popular não oficial dispunha da praça pública para as suas festas e feiras (SEGAWA, 1996). Hoje, a praça se caracteriza muito mais como um espaço casual, ocioso (e portanto oneroso) na estrutura urbana (GOULART, 1992). É, na verdade, um ornamento casuístico (resultado, por exemplo, de sobras de loteamento), que pode ser varrido do mapa por qualquer outro empreendimento mais rentável.

As praças centrais parecem manter ainda o caráter de local de encontro, mas possuem mais dinâmica de passagem que de “estagem”. São, na verdade, acidentes espaciais de ruptura com o volume edificado, que, devido à sua importância histórica, sobreviveram ao processo de especulação imobiliária nas cidades contemporâneas.

Para os persas, o termo parque significava paraíso; para os egípcios, a vitória do homem sobre a natureza inóspita do deserto. Até meados do século XVII, o desenho dos parques europeus buscava a criação de uma natureza idealizada pela aristocracia e pelo clero (MARIANO, 1992). Para os *landscape gardeners* o termo parque

denominava grandes extensões de espaço tratado, em campos e bosques de propriedade particular: com frequência constituíam-se em campo de caça para uso da nobreza e da aristocracia (MARIANO, 1992).

Os parques públicos urbanos são uma invenção do século XIX: antes disso não parecia necessário oferecer alternativas de lazer aos habitantes das cidades, que se reuniam nas feiras e mercados, nas praças e logradouros públicos (MAAS, 1981). Embora ainda determinada pelos reis e príncipes, a concepção dos primeiros parques públicos levava em consideração, de um modo até então inédito, os interesses da coletividade: a população citadina deveria encontrar aqui ar puro, lazer, descanso e confraternização.

As cidades contemporâneas mostram novas tendências para os parques urbanos que agora misturam paisagens idílicas com *playgrounds*, equipamentos esportivos, feiras de exposição, centros comerciais e restaurantes. Embora estas tendências apontem para um nova forma de pensar os parques não mais como paraísos naturais mas como paraísos de consumo, o termo “parque” ainda está muito associado à presença de áreas verdes de grandes extensões no contexto urbano.

Um *boom* de projetos paisagísticos?

Salvador, como de resto todas as grandes cidades brasileiras, carece de políticas de planejamento urbano, paisagístico e ambiental. O *boom* de projetos de novos parques, praças e áreas de lazer, é pontual, e não está inserido num projeto maior, de planejamento estratégico para o século 21. Em abril de 1997, a prefeitura municipal lançou o *Programa Municipal de Adoção de Praças, Áreas Verdes, Monumentos e Espaços Livres de Salvador*, que permite às empresas privadas recuperar e manter logradouros públicos. O primeiro contrato foi feito com o Excel-Econômico, que adotou a Avenida Antônio Carlos Magalhães, uma das mais extensas da cidade, e a Praça da Inglaterra, no Comércio (JORNAL A TARDE, 12/04/1997).

O banco é quem pagou a conta da execução do projeto de restauração da Praça da Inglaterra, do arquiteto Assis Reis, onde os velhos oitis e palmeiras passaram a conviver com bancos e estruturas de concreto e metal. Os monumentos foram restaurados e o comércio ambulante acomodado em barracas de fibra de vidro. O cenário da praça é marcado pela forte presença do Edifício Nobre, com estilo neoclássico. A restauração do edifício, construído em 1928, é do arquiteto Sig Bergamin, que achou “*ótimo buscar a harmonia no choque entre o novo e o velho*” (JORNAL A TARDE, 01/11/1997).

Os novos parques públicos são marcados pela funcionalidade dos sub-espacos (áreas de esporte, de recreação infantil, praças de alimentação, anfiteatros) e pela ausência de vegetação de porte.

O Parque Costa Azul é um dos mais novos espaços públicos de esporte, cultura e lazer da cidade. Inaugurado em junho de 1997, o parque é um complexo de 55 mil metros quadrados. Ocupando a área do antigo Clube Costa Azul, na orla de Salvador, o parque surge como uma alternativa de entretenimento, principalmente para os moradores dos bairros próximos, que nos finais de semana acabavam elegendo a praia como principal opção de lazer (CORREIO DA BAHIA, 16/06/1997).

O Parque Costa Azul foi implantado na área das ruínas do antigo Clube Costa Azul, na orla marítima de Salvador, marcada pelo lançamento de esgotos, acúmulo de detritos e pelo mau cheiro. As obras de implantação do Parque aconteceram concomitantemente aos trabalhos de desvio do rio Camurugipe e seus esgotos, para a rede da EMBASA, através da construção de um interceptor. O novo Parque, com projeto do arquiteto José Tabacow, conta com dois *playgrounds* infantis, campo de futebol, ciclovias e pistas de *cooper*, duas pistas de patinação, quatro restaurantes, anfiteatro ao ar livre com capacidade para 600 pessoas sentadas, equipamentos para ginástica, fonte luminosa, viveiro de plantas, prédio para administração e estacionamento com 150 vagas (CONDER, 1998).

Desde o verão de 1999, a cidade ganhou, também, um trecho da orla marítima totalmente reurbanizado. Toda a área entre o Jardim dos Namorados e o Costa Azul, de 100 mil metros quadrados e com extensão de 1,5 quilômetros, recebeu novos equipamentos que devem

servir como referencial para uma possível reurbanização completa de todo o trecho até Itapuã. Ao custo de R\$ 5 milhões, o projeto incluiu ciclovias, quadras poliesportivas, quiosques, com melhorias nos sistemas viário e de circulação e nova iluminação (JORNAL A TARDE, 24/05/1998).

O projeto do Jardim dos Namorados faz parte de um amplo programa da CONDER para a orla marítima de Salvador, com ações que objetivam a recuperação ambiental, reurbanização e implantação de equipamentos de lazer. A área desempenha um importante papel na estrutura urbana em função de sua posição geográfica privilegiada - no bairro da Pituba, um dos principais vetores de expansão da cidade - com ligações que permitem sua plena articulação com a área do Iguatemi, Centro de Convenções e Aeroporto. Premissas para o projeto executado pela empresa Tecnosolo S/A foram a melhoria do espaço público e sua qualificação para o uso dos pedestres, a reorganização da circulação viária e a requalificação da infra-estrutura urbana (TECNOSOLO, 1998).

As duas áreas atendem fundamentalmente moradores dos bairros do Costa Azul, Pituba, Caminho das Árvores, Jardim de Allah (bairros de classe média) e frequentadores da orla atlântica. Mas, na verdade, são duas as "orlas" de Salvador. A cidade, que cresceu de sul para norte, se desenvolveu inicialmente a partir da entrada da Baía de Todos os Santos ao longo de sua borda leste. A dinâmica da expansão urbana permite individualizar dois vetores principais de crescimento. Um primeiro vetor, ao longo da BR-324, engloba uma mancha urbana de baixa renda, que pressiona os ambientes estuarinos da Baía de Todos os Santos.

O segundo vetor se desenvolve ao longo da Av. Paralela, englobando uma mancha urbana de renda média alta, compreendida entre esta via e a orla atlântica. Enquanto na orla atlântica investimentos em infra-estrutura estão na ordem do dia, nas praias da Baía a situação é de abandono e degradação. Em uma cidade, onde grande parte da população anda a pé, por falta de recursos para utilizar o transporte público, não é difícil perceber para que perfil de usuário foram pensados o Parque Costa Azul e o Jardim dos Namorados.

Das 3 milhões e 691 mil viagens feitas diariamente pelos habitantes de Salvador, 1 milhão e 70 mil são feitas a pé, de acordo com uma pesquisa coordenada por Francisco Ulisses Santos Rocha, da Superintendência de Transportes Públicos, da Prefeitura Municipal. As causas apontadas pelo estudo - que contemplou 600 mil domicílios - para este fato são, além das dificuldades financeiras (a principal), as necessidades de deslocamentos curtos, a deficiência do sistema de transportes e a tradição das caminhadas em festas populares. Apenas 21% dos domicílios pesquisados têm um carro estacionado na garagem (JORNAL A TARDE, 06/08/1999).

Deste modo, ao priorizar a implantação de novos parques e praças na orla atlântica de Salvador, em detrimento da orla suburbana - onde a renda média da população é de 1 a 3 salários mínimos - o governo do estado e a prefeitura acabam discriminando grande parte da população sotropolitana, justo aquela com mais dificuldades de deslocamento e falta de opções de lazer.

Confirmando a tendência de novos investimentos na orla atlântica, há ainda a iluminação das praias entre o Porto da Barra e o Farol, “inaugurada” em novembro de 1997. Como no Rio de Janeiro, a população (sobretudo das camadas de mais alta renda) se apropriou das praias como espaço de lazer noturno. Com investimento de R\$ 608 mil, o novo sistema elétrico da Barra conta com 90 postes, cada qual com uma lâmpada de vapor de sódio (luz amarela) de 400 watts, voltada para a pista, e três refletores a vapor metálico (luz branca) de 1000 watts, direcionados para a areia da praia. Esta ação integra o *Programa de Recuperação e Eficientização da Iluminação Pública de Salvador*, que o município vem desenvolvendo em parceria com o Estado e a Eletrobrás. Cerca de R\$ 9,4 milhões serão destinados ao projeto (JORNAL A TARDE, 10/11/1997).

Entre Grades e Muros

Praças centrais como o Campo Grande e a Piedade ganham também projetos de reurbanização e recomposição paisagística. Na Praça da Piedade, a reforma incluiu a instalação de um gradil com

quatro portais, projetado pelo artista Carybé, com figuras estilizadas da fauna e flora brasileira¹. O projeto de recuperação da Piedade é do arquiteto Daniel Colina: Além da iluminação geral, a Praça da Piedade ganhou uma iluminação cênica, através da instalação de 38 holofotes de solo, que valorizam as árvores, os novos bancos, os pisos de granito e a fonte luminosa (JORNAL A TARDE, 14/08/1997). Segundo reportagem do Jornal A Tarde, os portais são fechados à noite, para “*impedir a entrada de vândalos e indigentes*” (JORNAL A TARDE, 13/06/1998).

A renúncia ao espaço público da cidade atinge todas as classes sociais, mas o modo de reagir ao medo se manifesta de formas diferentes: nas camadas de mais alta renda, atividades culturais e de lazer ganham caráter “privado”; entre os menos favorecidos, a renúncia é total, pela grande distância dos bairros centrais e pela impossibilidade de deslocamentos noturnos (devido ao transporte coletivo deficiente e à falta de segurança). A paisagista Maria Angela Faggin Pereira Leite, professora titular da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, acha que a atuação do poder público agrava ainda mais a situação, com o isolamento - por meio de gradis - dos espaços públicos de uso coletivo (LEITE, 1994).

Cercar praças é decretar definitivamente a morte destes espaços públicos de uso coletivo. Não podemos pensar em um Campo Grande com gradil, como se aquela praça pertencesse apenas aos moradores do entorno. Afinal, não estamos na Inglaterra, onde as praças não são instituições públicas, mas ilhas verdes cercadas por grades e privilégio apenas dos moradores locais, que detêm as chaves dos portões...

Nosso sangue latino nos aproxima mais da Itália, onde as praças funcionam como um lugar onde se possa passear, tomar um café, encontrar amigos e *fare bella figura* (BURKE, 1997). O Campo Grande pertence à toda sociedade soteropolitana, não pode ser apenas um privilégio dos moradores do entorno. Por que ao invés de gradis, não falamos de boa iluminação, policiamento noturno e atrações culturais também para a Piedade e o Campo Grande, como já se faz de resto em outras partes centrais da cidade, como o Pelourinho?

Programa para inglês ver

Embora o *Programa de Recuperação das Áreas Degradadas de Salvador e dos Parques Metropolitanos* seja uma tentativa de repensar a cidade em termos urbanísticos, o que vem sendo priorizado pela CONDER - Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador é a vocação turística da capital baiana, com a valorização de grandes parques, próximos à orla marítima (a exemplo do Parque do Abaeté, Costa Azul e o Jardim dos Namorados).

O programa não atende, porém, áreas periféricas da cidade, onde o abandono das praças e parques é notório. O Parque de São Bartolomeu, por exemplo, que é uma importante reserva de mata atlântica e espaço sagrado para os praticantes do candomblé, localizado no Subúrbio Ferroviário de Salvador, encontra-se totalmente abandonado. Embora o discurso oficial defenda a idéia de que os novos equipamentos têm fomentado um novo comportamento nas atividades de lazer dos baianos, até então restritas à praia, poucos se beneficiam, além dos turistas e dos moradores do entorno, dos novos parques e praças. Em geral distantes dos bairros periféricos da cidade, os novos equipamentos vêm segregar ainda mais a população de baixa renda, que, sem carro e sem transporte coletivo eficiente, vê apenas pela propaganda oficial na tevê, a beleza de uma nova Salvador que surge, ao que parece, apenas para inglês ver.

Uma extensa reportagem do Jornal A Tarde (22/08/1999) faz um relato pormenorizado - e entusiasmado - sobre a adoção de praças e logradouros públicos por empresas privadas, através do *Programa de Adoção de Praças, Áreas Verdes, Monumentos e Espaços Livres*. Já foram aprovados sete projetos e oito estão em andamento na capital baiana. Segundo o jornal, “*é um bom negócio para a população, que não precisa mais temer a descontinuidade política, pois as empresas ficam responsáveis pela manutenção dos benefícios, e para os empresários serve como um veículo de marketing*”. Mas, será que tanto entusiasmo é justificado na realidade da maioria da população soteropolitana?

Uma análise da distribuição dos quinze projetos anteriormente citados mostra uma concentração das intervenções em áreas consideradas nobres, como a Praça Marconi (na Pituba), a Praça do Iguatemi, o Parque da Cidade (no Itaigara) ou a Avenida Antônio Carlos Magalhães. A prefeitura justifica com a escassez de recursos, que não permite que se atenda à demanda de obras e serviços que a comunidade reclama, a necessidade de unir esforços do Poder Público com a iniciativa privada e grupos sociais organizados, para a implantação, conservação e manutenção de praças, áreas verdes, monumentos e espaços livres da cidade.

Na verdade, a iniciativa da prefeitura soteropolitana não tem nada de original ou inovador. Segundo o professor Vicente del Rio (DEL RIO, 1990), da Universidade Federal do Rio de Janeiro, existem inúmeras experiências por todo o mundo que mostram a possibilidade de conciliação entre os interesses do poder público, do empresariado e da população a ser atingida. Para del Rio, a responsabilidade social do Poder Público é determinante, tanto na perseguição dos interesses da população quanto na realização de lucros para o empresariado; algumas cidades européias e norte-americanas seriam exemplares nesta questão, pois alcançaram esta situação de compromisso entre os diversos grupos de interesse que se expressam sobre a dimensão físico-ambiental urbana.

A grande questão é que a adoção de praças em Salvador segue a lógica da “visibilidade” das áreas escolhidas para intervenção e da expectativa de retorno imediato através da propaganda e do marketing. Visto dessa forma, as praças, avenidas e parques adotados são, para o empresariado soteropolitano, algo como grandes “*outdoors*” tridimensionais. A quem interessaria investir em espaços livres públicos nos bairros periféricos, de resto abandonados pelas instâncias do poder local? O mesmo Jornal A Tarde, mostra em outra reportagem - “*Praças de Salvador dão espaço à degradação*” (JORNAL A TARDE, 09/06/1999) - que praças localizadas em áreas de urbanização popular como os Largos do Papagaio e dos Mares, a Praça Irmã Dulce,

dentre outras, necessitam de uma intervenção urgente do poder público municipal e que os moradores não acreditam mais na recuperação destes locais.

Identidade e “lugar”

O antropólogo francês Marc Augé ensina que se um lugar pode se definir como histórico, relacional e identitário, um espaço que não se pode definir nem como identitário, nem como relacional, nem como histórico deve ser encarado então como um não-lugar. Augé defende a tese de que a super-modernidade é produtora de não-lugares: um mundo onde se desenvolve uma rede cerrada de transportes e máquinas automáticas; um mundo prometido à individualidade solitária, ao provisório e ao efêmero (AUGÉ, 1994).

Os novos parques da orla soteropolitana carregam também as marcas desta “super-modernidade”: incentivo ao consumo e ao lazer ativo, “cenarização” do espaço livre público, fragmentação em sub-espacos funcionais, uso de formas “exóticas” e de cores vivas. São, como diria o Professor Sílvio Macedo, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, “*parques embrulhados para presente*”. Paisagens de lazer com múltiplas atrações, que combinam artigos de consumo, atrações “naturais”, estátuas/figuras, jogos, “aventura”, prática de esportes, restaurantes e vegetação. A ordem é “encenar” e “simular” o mundo real, tornando-o mais acessível e seguro aos seus usuários.

Não que não haja tentativas de buscar identidade com os futuros usuários dos projetos executados. A implantação do Espaço Multiuso “Rosa dos Ventos”, no Jardim dos Namorados, com fileiras de arquibancadas paisagisticamente modeladas no terreno e iluminação especial, é um bom exemplo disso. Considerado como marco referencial do Parque, o “Rosa dos Ventos” deverá servir, de acordo com o memorial descritivo do projeto, como “*espaço aberto de convivência, atendendo a pequenos eventos para adultos e crianças e para a prática esportiva das academias e grupos de ginástica (apresentação de ‘rodas de capoeira’, escolas de dança, ioga, tai-chi-chuan, artes*

marciais, etc.)". Deste modo, foi mantida a marca da rosa dos ventos no piso, porém com uma nova linguagem em termos de pavimento, transformando o espaço outrora usado para aeromodelismo controlado por cabo em um mini-anfiteatro natural (TECNOSOLO, 1998).

A apropriação² tímida do espaço "Rosa dos Ventos" parece não confirmar os desejos expressos no memorial descritivo do projeto. Talvez seja cedo para a apropriação do "Rosa dos Ventos" enquanto "lugar", mas a possibilidade de desenvolvimento de relações de identidade com o espaço não pode ser de todo descartada. De acordo com Augé, existe evidentemente o *não-lugar* como o *lugar*: ele nunca existe sob uma forma pura; lugares se recompõem nele; relações se reconstituem nele. O *lugar* e o *não-lugar* são, antes, polaridades fugídias: o primeiro nunca é completamente apagado e o segundo nunca se realiza totalmente. Para o geógrafo Edward Relph, "*lugar*" significa muito mais que o sentido geográfico de localização. Não se refere a objetos e atributos das localizações, mas ao tipo de experiência e envolvimento com o mundo, à necessidade de raízes e de segurança (RELPH, 1979).

Planejamento e Participação: Experimentando um planejamento paisagístico horizontal em um bairro periférico de Salvador

O planejamento é visto, para usar as palavras de Sean Cornely, como um "*método de racionalidade, politicamente neutro, a perseguir interesses gerais, dentro do bojo do bem comum*" (CORNELLY, 1976). Cornely - especialista em questões relacionadas ao planejamento urbano participativo - ensina que, ao contrário do planejamento tecnocrático tradicional, os planejadores têm - no planejamento participativo - outros papéis e funções a desempenhar. Segundo ele, "*os planejadores não podem ditar o futuro para a sociedade. Devem ser agentes catalisadores e assessores neste processo*" (CORNELLY, 1976). Como facilitadores, podem contribuir para que indivíduos e grupos mais carentes tenham voz ativa no processo de planejamento, entendendo suas aspirações e

necessidades para propor prioridades e desmascarar as injustiças ocultas em muitos planos oficiais, com relação aos segmentos mais carentes da sociedade.

Planejar participativamente significa sobretudo motivar grupos e indivíduos na busca de soluções técnicas que contemplem e conciliem a maior quantidade possível de interesses e aspirações. Trata-se de identificar e compreender as diferentes redes de relações que se estabelecem no cotidiano dos “cidadãos comuns”. De acordo com o sociólogo espanhol Tomás Vilassante, *“os grupos de cada lugar concreto são diferentes e mantêm entre si uma certa rede de apoios, distanciamento ou rivalidades”*. Para ele, os técnicos ligados ao poder local têm, em geral, uma linguagem e uma motivação diferentes daquelas das pessoas ou dos grupos locais: estão mais vinculados com os que *“estão no alto”* do que com as redes locais, o que ocasiona um *“desencontro de linguagem com os demais grupos e com os setores da base, e torna os relacionamentos fracos ou superficiais”* (VILASSANTE, 1996).

Vilassante argumenta que as redes informais são facilmente construídas no cotidiano. O sociólogo dá o exemplo de uma turma de jovens, onde os líderes são informais, embora sejam os porta-vozes de fato do grupo, responsabilizando-se pelo discurso do grupo inteiro quando entrevistados; para ele, o importante é saber que há tais porta-vozes e que estes atuam *“rotativamente”* segundo os temas tratados, agindo como *“comunicadores”*. Esses comunicadores seriam peças-chave nos *“processos motivacionais”* relacionados ao planejamento participativo (VILASSANTE, 1996).

No âmbito das atividades da disciplina ARQ –731 (Sintaxe Espacial e Simbologia da Paisagem), um grupo de acadêmicos do Mestrado de Arquitetura e Urbanismo da UFBA trabalhou, em conjunto com a Associação de Moradores de Plataforma - AMPLA, projetos de intervenção para duas áreas no bairro, baseados nos pressupostos de um planejamento horizontal, com participação dos moradores, como contraponto ao planejamento de espaços públicos vertical e com pouca participação, executados pela prefeitura e pela

CONDER. A hierarquização dos espaços livres públicos e das vias de circulação, a partir da aplicação do método de sintaxe espacial, permitiu a escolha dos espaços com importância mais localizada como áreas prioritárias, como uma forma de oferecer alternativas de lazer aos moradores, “desafogando” os espaços públicos mais centrais.

As áreas de lazer em Plataforma se limitam, hoje, a uma orla isolada do centro do bairro e pouco utilizada pelos moradores/visitantes, alguns campos de futebol e a Praça São Brás, o local mais central. As crianças brincam nas ruas ou nos terrenos baldios invadidos pela vegetação. Foram feitas visitas para observação direta de todas as áreas identificadas como de importância local e, a partir de uma avaliação criteriosa, escolheu-se dois pequenos espaços já utilizados para o lazer e que precisariam de uma reforma completa. Os espaços escolhidos estão localizados em áreas de grande circulação de pedestres e já possuem alguma infra-estrutura, mesmo que precária, além de alto potencial para instalação de equipamentos de lazer infantil e adulto (HEINONEN et al., 1999).

Identificada como um sub-centro do bairro, a Praça do Mabaço é cercada por residências térreas, alguns estabelecimentos comerciais (bares e vendas), uma escola municipal, uma igreja e um templo evangélico. As ruas do entorno são acessos locais, mas também levam para as praias do norte do bairro e para a localidade vizinha, Itacaranha. A circulação de automóveis não é intensa, o que representa um aspecto positivo com relação ao lazer infantil. À época dos primeiros levantamentos, com aparência de semi-abandonada, seu uso como espaço de lazer era também precário, servindo como depósito de materiais de construção dos próprios moradores e como local de passagem para pedestres. A praça não possuía nenhum tipo de equipamento de lazer, resumindo-se os equipamentos de infraestrutura urbana a um telefone público mal posicionado e um poste de iluminação pública. A vegetação era escassa, o piso encontrava-se desnivelado e o meio-fio destruído. Contudo, a praça apresentava uma boa localização e já existia na percepção dos moradores como uma área potencial para o lazer (HEINONEN et al., 1999).

A segunda área selecionada localiza-se na rua Guararapes, em frente ao conjunto de casas situado na parte alta da rua. É uma área retangular com vários desníveis, se subdividindo em tabuleiros que acompanham o relevo na primeira metade do terreno e numa área com vegetação na outra metade. Sua escolha deveu-se também à sua situação de mirante, proporcionando uma bela vista panorâmica da Baía de Todos os Santos. A área já é usada para o lazer pelos moradores das casas, principalmente crianças, apesar de não possuir qualquer tipo de infra-estrutura adequada; em razão do seu aspecto abandonado e sujo, não chega a atrair muitos moradores da vizinhança. Encontram-se na área pequenos estabelecimentos de comércio varejista, as populares “barracas”, vendendo bebidas e confeitaria. A área conta com iluminação pública - insuficiente, no entanto - e um telefone público, o que a torna um ponto central da vizinhança (HEINONEN et al., 1999).

Após a seleção dos locais para intervenção, foram realizadas algumas pesquisas de campo, com entrevistas junto aos moradores, levantamento fotográfico e cadastral dos locais, levantamento dos equipamentos urbanos existentes e visitas de reconhecimento às oficinas de serralheria e marcenaria oferecidas na Associação de Moradores de Plataforma - AMPLA. De um modo geral, a reação dos moradores foi bastante positiva: várias pessoas expressaram seu interesse em contribuir para a execução dos projetos e preservação das praças. As entrevistas mostraram também que os usuários seriam principalmente crianças e mulheres no espaço da rua Guararapes e crianças e adultos em geral na Praça do Mabaço (HEINONEN et al., 1999).

Com base nestas avaliações concluiu-se que os projetos deveriam seguir alguns princípios norteadores de idealização e execução. Além de um exercício projetual feito no âmbito da academia, os projetos deveriam ser executáveis pela comunidade, do ponto de vista técnico e financeiro, exigindo para isso soluções criativas e de baixo custo. Deste modo, eles foram pensados de maneira que se pudesse utilizar as oficinas de marcenaria e serralheria da AMPLA,

responsável pela execução do projeto, para a confecção dos equipamentos, reduzindo custos e possibilitando a utilização de mão-de-obra voluntária. Em segundo lugar, os projetos deveriam ser orientados pela noção de multiplicidade de usos, buscando-se soluções que não limitassem ou determinassem usos estanques para cada sub-espaço (HEINONEN et al., 1999).

No projeto da Praça do Mabaço foram três os sub-espaços planejados: área verde para convívio com bancos e arbustos; espaço para convívio e jogos com mesas e cadeiras sob a sombra da amendoeira adulta existente; espaço para lazer infantil com brinquedos. Um caminho separa a área verde das duas outras, permitindo atravessar a praça no sentido leste-oeste. O caminho inclui um trecho mais largo que permite a prática de atividades à noite, aproveitando a iluminação pública existente. A praça da rua Guararapes se subdivide funcionalmente em três áreas: área verde sem equipamentos na parte oeste; espaço de convívio com bancos nos dois “tabuleiros” mais altos; espaço para lazer infantil com brinquedos no “tabuleiro” mais baixo. O talude da encosta deverá apenas ser estabilizado e receber uma limpeza total. Além dos acessos laterais, dois caminhos existentes, atravessando o espaço, serão consolidados (HEINONEN et al., 1999).

O detalhamento dos projetos junto aos moradores procurou valorizar, portanto, os usos já existentes, com a definição de caminhos internos (onde mais uma vez o método de sintaxe espacial foi utilizado como “ferramenta”) e a escolha de materiais (pisos, vegetação, equipamentos). A experiência mostrou que o método de sintaxe espacial é um instrumento valioso para o exercício projetual porque contextualiza o projeto paisagístico, permitindo uma análise apurada da inserção de uma praça, rua ou parque na malha urbana. Pode auxiliar também na concepção de entradas e vias de circulação, já que o método, através de simulações com computador, pode indicar o “funcionamento” de uma determinada fração espacial, associando a forma urbana e a apropriação social do espaço, apontando, inclusive, os possíveis efeitos das diferentes alternativas de intervenção (SERPA, 1996a).

As duas propostas foram então encaminhadas à Associação de Moradores e, após análise pela diretoria da entidade, decidiu-se executar um dos projetos, a praça do Mabaço de Baixo, onde a equipe do Projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação³ concluiu com êxito a instalação de uma Usina Comunitária de Compostagem de lixo orgânico. A idéia é promover a integração das duas iniciativas, fortalecendo a mobilização dos moradores e consolidando grupos de trabalho para a execução das propostas.

Em uma primeira reunião na casa de um dos moradores da área, com quinze participantes, discutiu-se a viabilidade de execução do projeto e uma estratégia para a consolidação de um grupo de trabalho. Os moradores colocaram também suas expectativas e preocupações, defendendo em alguns casos propostas polêmicas como o cercamento da praça para evitar a ação de vândalos. Todos foram unânimes na idéia de realização de mutirões para a execução do projeto, de acordo com o lema - expresso por um dos presentes - que *“tudo que for feito em prol da praça é bom para os moradores do Mabaço”*.

A primeira reunião serviu também para o planejamento de uma primeira atividade de plantio de mudas de arbustos doadas por viveiristas contactados pela equipe do Projeto Espaço Livre. O plantio foi marcado para o mês seguinte e os participantes se prontificaram a divulgá-lo junto a outros moradores, ausentes neste primeiro encontro. Decidiu-se também aproveitar a atividade para a eleição do nome da praça, já que a área, conhecida como “Praça do Mabaço”, não possui ainda uma denominação oficial.

O plantio das primeiras mudas, marcado para uma tarde de sábado, mostrou que ainda estávamos muito longe da consolidação de um grupo para a execução do projeto. Com exceção dos moradores da casa onde foi realizada a reunião, nenhum dos participantes compareceu para o plantio das primeiras mudas! Mesmo com a participação dos jovens integrantes do grupo *“Espaço Livre para o Teatro”*, poucos foram os adultos residentes na área presentes na atividade; o comparecimento de cerca de 20 a 30 crianças no plantio, justificou, no entanto, a realização dos primeiros trabalhos e deflagrou

“simbolicamente” o processo de planejamento e gestão participativa da praça.

É importante ressaltar que a data do plantio - marcada com muita antecedência com os moradores - coincidiu com uma partida de futebol da seleção brasileira, algo que não estava nos planos da equipe; como não era mais possível remarcar a atividade para outra data, esperamos o fim da partida para dar início aos trabalhos. Isso pode explicar a participação “passiva” dos adultos em volta da praça, que assistiram o plantio, mas não se dispuseram a interromper as comemorações nos bares (o Brasil derrotou a Alemanha, um adversário histórico). Apesar dos contratempos, todos os presentes - inclusive os frequentadores dos bares - votaram no nome da praça, depositando seu voto em uma urna “móvel”: com a colaboração dos jovens do grupo *“Espaço Livre para o Teatro”*, a urna “caminhou” de casa em casa, seguindo a lógica do velho ditado popular *“se Maomé não vai à montanha, a montanha vai a Maomé”*.

Dois meses depois, a equipe do projeto e a diretoria executiva da AMPLA marcaram uma nova reunião, na sede da associação. Desta vez, buscou-se convidar moradores que realmente se dispusessem a constituir um grupo para execução do projeto. Com dez participantes, residentes no entorno da praça, o encontro caracterizou-se como uma “reunião de trabalho”, discutindo-se um cronograma de atividades e constituindo-se um grupo de cinco pessoas para organização dos mutirões. Um mutirão de limpeza e nivelamento foi marcado para o final de semana seguinte. Decidiu-se também orçar o material necessário para execução do caminho central e conserto do meio-fio. Apurou-se ainda os votos para a escolha do nome da área, vencendo a proposta “Praça Dona Paulina”, uma antiga moradora da área, já falecida, que *“cuidava da praça como o quintal da sua casa”*.

O mutirão de limpeza e nivelamento do terreno foi realizado de acordo com o planejado, com a participação efetiva dos moradores - incluindo-se aí o *“pessoal da capoeira”*, que se reúne diariamente na sede da AMPLA. Também discutiu-se com os monitores das oficinas de serralheria e marcenaria a compra dos materiais necessários para a

execução dos equipamentos infantis, mesas e bancos previstos no projeto da praça. Tais equipamentos foram manufaturados pelos alunos das oficinas e instalados no local, como previsto no projeto original.

As experiências de gestão do espaço público, desenvolvidas pela equipe do projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação no bairro de Plataforma, confirmam a importância do estudo das redes sociais para deflagração de um processo efetivo de participação popular na prática projetual e de planejamento. As redes, entendidas aqui como elos/relações nodais, que têm a ver com o tecido social, devem ser analisadas de acordo com as categorias relacionadas por Ilse Sherer-Waren: elos fracos versus elos fortes, redes submersas versus redes associativistas, redes latentes versus redes com visibilidade, redes de solidariedade versus redes de estratégia (SHERER-WAREN, 1996).

A primeira reunião na casa de um morador do entorno, por exemplo, nos mostrou a importância das redes submersas, pouco perceptíveis nos primeiros contatos. Percebeu-se que os conflitos latentes entre vizinhos poderiam originar práticas de retaliação e não-participação se a execução do projeto ficasse associada apenas a um morador, “privatizando”, de certo modo, a realização dos trabalhos. A mudança de estratégia - com uma reunião de trabalho na sede da AMPLA - mostrou-se acertada, já que outros moradores assumiram a responsabilidade pela execução do projeto da praça.

Percebeu-se também que as reuniões deveriam ter caráter objetivo, sempre associadas à execução de atividades concretas, baseadas em um planejamento delineado pelos próprios moradores. Deste modo, reforça-se os laços naturais de afinidades entre os indivíduos, com o fortalecimento das redes latentes, que podem, por outro lado, fortalecer a rede associativista presente no bairro, através da AMPLA, conferindo-lhe maior legitimidade e representatividade: *“É necessário entender que entre as estruturas e projetos estão as redes sociais, e que não é através de uma visão determinista que se pode chegar às motivações, mas que também não se constróem projetos de identidade ao capricho de cada indivíduo”* (VILASSANTE, 1996).

A praça foi inaugurada no dia 28 de Setembro de 2000, quase dois anos depois do início dos trabalhos de concepção projetual e dos primeiros contatos com os moradores do local. Numa primeira avaliação pode-se dizer que os resultados obtidos foram bastante animadores, apesar dos inúmeros “vais e vens” no dia-a-dia do desenvolvimento dos trabalhos. Com iniciativa e determinação, os estudantes e pesquisadores envolvidos logo perceberam que a comunidade de Plataforma sabia o que queria, tinha experiência com trabalhos anteriores de parceria com a Universidade e estava disposta a – mais uma vez – “botar a mão na massa”⁴.

Isso fez diminuir a angústia com o descompasso entre o cronograma de atividades inicialmente proposto e o “andamento natural das coisas”. E talvez tenha sido essa a maior lição para todos os participantes do projeto: a percepção dos diferentes tempos dos diferentes atores envolvidos. Planejar participativamente e exercer a cidadania sim, mas sem pressa! Vimos, portanto, que a identificação dos diferentes atores e o respeito aos diferentes tempos, percepções e vivências dos indivíduos e grupos é fundamental para o sucesso de qualquer trabalho de extensão universitária, que vise ao fomento da participação e do exercício de cidadania.

Descentralizar o planejamento urbano e paisagístico em direção aos bairros

Um olhar fenomenológico sobre o espaço urbano evidencia, segundo Marcelo Lopes de Souza, que *“o bairro corresponde a uma certa parcela da cidade que, por força de relações sociais, constitui para o indivíduo um espaço sentido e vivido (...) É certo que um fragmento urbano, por mais que encerre unidade de composição material e social, se não desperta o menor afeto, a menor empatia (...) não é um bairro, mas tão-somente uma parcela de cidade singularizável por este ou aquele critério”* (SOUZA, 1989).

Para o arquiteto italiano Aldo Rossi, o “bairro” está intimamente ligado à evolução e à natureza da cidade: o bairro é uma unidade morfológica e estrutural, caracterizado por uma certa

paisagem urbana, por um certo conteúdo social e por uma função; o bairro é também um fato social *“baseado na segregação de classe ou de raça, nas funções econômicas”* (ROSSI, 1998).

Ainda na visão de Souza, há, no período contemporâneo, uma valorização evidente do bairro, mas é necessário verificar em que termos se dá esse processo, seus impasses, seus perigos e suas virtudes. O autor acredita na autogestão das cidades, como o instrumento mais adequado para o encaminhamento das questões relacionadas ao planejamento e às intervenções urbanas: *“A descentralização da gestão do espaço urbano, liberando potenciais criativos adormecidos ou aprisionados far-se-á acompanhar por uma descentralização dos benefícios, não somente ‘racional’, mas humana e democrática”* (SOUZA, 1989).

É preciso sobretudo embasar cientificamente um planejamento urbano baseado nos mecanismos de autogestão e participação, entendendo os “bairros” como espaços de vivência e áreas prioritárias de intervenção: *“A fragmentação e a articulação do espaço urbano, seu caráter de reflexo e condição social são vivenciados e valorados das mais diferentes maneiras pelas pessoas. O espaço urbano torna-se, assim, um campo simbólico que tem dimensões e significados variáveis segundo as diferentes classes e grupos etário, étnico etc. (...) as áreas residenciais fornecem meios distintos para a interação social, a partir da qual os indivíduos derivam seus valores, expectativas, hábitos de consumo, capacidade de se fazer valer e estado de consciência”* (CORRÊA, 1997).

À guisa de conclusão: apropriação do espaço urbano versus relações de propriedade

De acordo com o conceito de apropriação, tal como definido pelo sociólogo e filósofo francês Henri Lefebvre, um processo efetivo de territorialização deve reunir, ao mesmo tempo, uma dimensão concreta, de caráter predominantemente funcional, e uma dimensão simbólica e afetiva: *“A dominação tende a originar territórios puramente utilitários e funcionais, sem que um verdadeiro sentido socialmente compartilhado*

e/ou uma relação de identidade com o espaço possa ter lugar" (citado por HAESBAERT, 1997).

Para a professora Odete Seabra (SEABRA, 1996), da Universidade de São Paulo, o conceito lefebvriano de apropriação esclarece a propriedade, no limite, como não-apropriação, como restrição à apropriação concreta: *"Isso se dá porque a apropriação está referenciada a qualidades, atributos, ao passo que a propriedade está referenciada a quantidades, a comparações quantitativas, igualações formais, ao dinheiro (que delimitando o uso tende a restringi-lo)"*. A apropriação inclui necessariamente o afetivo, o imaginário, o sonho, o corpo e o prazer, que caracterizariam o homem como espontaneidade, como energia vital. Mas essa energia vital tende a recuar à proporção que cresce a artificialidade do mundo.

Conforme Seabra (SEABRA, 1996), essa energia vital é reelaborada do ponto de vista humano, porque, atualmente, as relações de propriedade invadem domínios cada vez mais amplos da existência, alcançando costumes e alterando-os: *"No entanto é no vivido, como o nível da prática imediatamente dada, que a natureza aparece e transparece, como corpo, como uso. É nesse nível que o prazer, o sonho, o desejo se debatem, e que os sentidos da existência propriamente humana, não se deixando aniquilar, podem se insurgir"*. E, se o uso se insurge e ganha visibilidade, restabelece a propriedade em outros termos, em outros planos, mostrando que a apropriação é um processo que pressupõe atos práticos cotidianos.

Em sua obra "O Direito à Cidade", Henri Lefebvre afirma que mesmo o mais humilde habitante do espaço urbano tem seu sistema de significações ao nível ecológico, que é a expressão de suas passividades e de suas atividades. É recebido, porém modificado pela prática. É percebido. Já os arquitetos, para Lefebvre, parecem ter estabelecido e dogmatizado um conjunto de significações, elaboradas não a partir do percebido e do vivido pelos habitantes da cidade, mas a partir do fato de habitar, por eles interpretado. Esse conjunto de significações dos arquitetos é verbal e discursivo, tendendo para a metalinguagem. É, em última instância, grafismo e visualização, que

tende a se fechar sobre si mesmo, a se impor e a inviabilizar qualquer crítica ou questionamento (LEFEBVRE, 1991).

Isso também acontece porque, como nos lembra Seabra, o cotidiano se concebe, de fato, como estratégia do Estado dirigida às classes médias, *“suporte e produto desse mesmo Estado. Só com a existência das classes médias, ampliadas pelas estratégias de crescimento, é que foi se tomando possível ao Estado erigir-se acima da sociedade”* (SEABRA, 1996). Visto assim, pode-se afirmar que o cotidiano moderno se constitui no seio das classes médias, se difundindo, nas palavras de Lefebvre “para o alto e para baixo”, industrializando as particularidades e tomando-as objetos de estratégias mercadológicas.

Henri Lefebvre acha que cada projeto de reforma urbana coloca em xeque as estruturas da sociedade existente – das questões da propriedade da terra aos problemas da segregação –, bem como as relações imediatas (individuais) e cotidianas: *“Em si mesma reformista, a estratégia de renovação urbana se toma necessariamente revolucionária, não pela força das coisas mas contra as coisas estabelecidas”* (LEFEBVRE, 1991). Mas, a estratégia urbana não age por si mesma e exige um suporte social e político para atuar; não pode deixar de se apoiar na presença e na ação da classe operária, *“a única capaz de por fim a uma segregação dirigida essencialmente contra ela”* e de reconstruir uma centralidade destruída pelas estratégias de segregação dos centros de decisão.

As experiências do Projeto Espaço Livre no bairro de Plataforma, relatadas anteriormente, mostram a possibilidade de se trabalhar com o resgate do sistema de significações dos habitantes dos bairros de urbanização popular, como estratégia de planejamento paisagístico no contexto urbano, restabelecendo (e valorizando) as particularidades dos lugares e consolidando os usos e formas de apropriação social do espaço urbano.

Trata-se fundamentalmente de estimular a participação popular nos processos de planejamento, fomentando a consolidação de usos já existentes e criando canais de expressão e representação

concreta do “conjunto de significações” dos habitantes dos bairros de urbanização popular. Em Plataforma, um exemplo evidente de planejamento vertical, onde a “metalinguagem” dos arquitetos e paisagistas prevalece – e é imposta “de cima para baixo” à população do bairro – é a requalificação da Praça São Brás, espaço histórico e central, uma antiga reivindicação da Associação de Moradores. A praça foi recuperada com a adoção de estratégias autoritárias, sem discussão com os moradores, e com o uso de materiais (e repertório) comuns a outros espaços de lazer da cidade, não levando em consideração as particularidades do local. Apesar dos protestos da comunidade, gameleiras centenárias foram derrubadas para ceder lugar à vegetação de pequeno porte, confinada entre canteiros, como nos projetos de praças e parques apresentados na primeira parte deste capítulo.

A recuperação da pequena praça no Mabaço de Baixo, localizada no mesmo bairro, mostra a possibilidade de aplicação de um planejamento horizontal, mais sintonizado com as aspirações dos moradores. Espaços de lazer e encontro, as praças podem funcionar muito bem como objeto de um planejamento mais humano e que leve em consideração a dimensão do vivido, do sonho, do desejo e do prazer, de que fala Lefebvre. Note-se que não estamos falando aqui daquele “homem do lazer” médio, que, nas palavras do filósofo Jean Baudrillard, “*nas condições de disponibilidade criativa enfim realizadas (...) procura desesperadamente um prego para pregar, um motor para desmontar*” (BAUDRILLARD, 1995), e encara o tempo livre, em última instância, como “material de troca”. O “homem do lazer” que se persegue aqui é aquele consciente do seu direito à vida urbana – transformada, renovada – e que busca no espaço urbano sua “*realização prático-sensível*” (LEFEBVRE, 1991).

¹ Reinaugurada em junho de 1998, a Piedade é a terceira praça mais antiga de Salvador. Aqui foram enforcados e esquartejados, em 8 de novembro de 1799, os quatro líderes da Conjuração Baiana de 1798, um dos movimentos que precederam a mobilização pela independência do Brasil. Os líderes são agora homenageados com seus nomes nos portões que dão acesso à praça e em uma das duas placas que marcaram o ato de inauguração.

² Veja a última parte deste capítulo, onde é discutido com mais profundidade o conceito de apropriação e sua aplicação como estratégia de planejamento urbano e paisagístico.

³ O projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação se insere nas atividades de pesquisa do Mestrado em Geografia e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, da UFBA, e visa experimentar novas possibilidades de intervenção no espaço construído para habitação, em Salvador. O projeto vem abrindo, desde 1996, diferentes frentes de trabalho, com sub-projetos relacionados ao saneamento, educação ambiental através do teatro e requalificação de espaços livres públicos de importância local. O interesse maior do projeto é “devolver” às comunidades pesquisadas os resultados das pesquisas desenvolvidas em forma de atividades concretas que fortaleçam o exercício da cidadania.

⁴ Organizados em uma associação, os moradores de Plataforma lutam, desde 1978, pela melhoria das escolas e dos postos de saúde locais, bem como pela abertura de novas escolas, postos de saúde e creches. Sem ajuda dos poderes públicos fundaram eles mesmos, em 1979, a Escolinha Comunitária Chapéuzinho Vermelho e, em 1982, a creche comunitária. O prédio, onde hoje funcionam a creche, a escola e a sede da associação de moradores foi construído através de mutirões e supre, dentro das possibilidades de uma instituição criada e mantida por uma associação de moradores, as necessidades locais em termos de atendimento de crianças com idade variável de 3 a 6 anos. A creche-escola se mantém graças ao trabalho voluntário das mulheres da comunidade e atende a cerca de 110 crianças em regime de tempo integral. Além disso, a associação dispõe de núcleos de corte e costura e tecelagem, informática, marcenaria, serralheria e padaria-escola, oferecendo oficinas profissionalizantes regulares aos adolescentes do Subúrbio.

Texto escrito originalmente como capítulo do livro “diverCidade: panoramas urbanos contemporâneos”, organizado pelos Professores Milton Esteves e Urpi Montoya Uriarte (em fase de revisão).

Arborizando Pirajá

Fábio Angeoletto

“Se é a destinação maior e o objetivo essencial da Universidade, particularmente da Universidade Pública, produzir conhecimento, não é menor nem menos essencial este seu outro e complementar objetivo, que é o de socializar o conhecimento produzido” (Magda Becker Soares, 1996).

“Não é possível considerar a reestruturação urbana ecológica apenas de um ponto de vista exclusivamente teórico. A obtenção de uma solução factível depende de uma relação estreita entre a teoria e a prática, assim como da cooperação entre as diversas disciplinas, e dos principais agentes sociais. Os novos procedimentos de planejamento e as novas tecnologias devem ser desenvolvidos e analisados em situações urbanas reais (...)” (Ekhart Hahn, 1998).

São muitos os benefícios oriundos do incremento da vegetação nos biomas urbanos. Além das possibilidades de uso arquitetônico, como por exemplo a estruturação de espaços livres de edificação/urbanização, os vegetais proporcionam melhoria do clima urbano, reduzindo variações climáticas induzidas por fatores urbanos, principalmente pelo excesso de superfícies pavimentadas. Outro

benefício importante é a capacidade dos vegetais de retirar do ar poluentes diversos e material particulado em suspensão. Por esses e outros benefícios¹ calcula-se que, para cada R\$ 100,00 gastos em programas de arborização, R\$ 72,00 retornem aos cofres públicos, pela economia gerada através do menor consumo de energia elétrica e pela diminuição da incidência de doenças respiratórias.

No que tange à arborização, uma insuficiência de planificação é facilmente constatada em Pirajá, tanto na porção de crescimento *espontâneo* quanto na porção construída pela URBIS. São apenas duas praças, e há uma generalizada falta de espaço, em ambos os tecidos, para o plantio de árvores, pois são comuns as vielas estreitas, onde não há calçadas, ou onde estas são reduzidas.

As praças de Pirajá são um excelente material didático para uma aula de procedimentos *a serem veementemente evitados* pelos urbanistas.

A praça General Labatut, na porção “espontânea” do bairro, foi reformulada em 1998, no bojo das comemorações dos 450 anos da cidade do Salvador. Na praça foi usado cimento importado do México, por ser mais propício às técnicas de pigmentação. Na praça, que tem área total de 1500 m², a prefeitura plantou duas palmeiras e 144 m² de área gramada (CORREIO DA BAHIA, 14/9/1998). Quanto ao desperdício de recursos ao importar-se cimento do México fica evidente o pouco zelo ao erário.

Quanto ao paisagismo, a reforma evidencia pouco interesse dos técnicos por questões inerentes à ecologia urbana e ao paisagismo, no tocante à decisão de gramar quase 10% da área da praça. Grama é um tipo de vegetação que requer cuidados intensivos, principalmente regas, grande consumo de água, e é pouco atrativo à fauna silvestre (BUGIN & MARTERER, 1990). Frondosas amendoeiras que sombreavam a praça foram arrancadas e no seu lugar foram plantadas duas tímidas palmeiras, que sucumbiram. O mesmo destino teve grande parte do gramado.

A ausência de vegetação na praça motivou um protesto formal de uma associação de moradores do bairro, denominada Pirajá Rumo

ao Terceiro Milênio, a qual, depois de várias solicitações de replantio desconsideradas pela Superintendência de Praças e Jardins da prefeitura, plantou, no dia da árvore em 1999, uma muda de pau-brasil, onde antes fora plantada uma das palmeiras.

A praça da área planejada, construída pela URBIS, por ser mal localizada - no início da única via de acesso ao tecido - atrai poucas pessoas, é mal arborizada, está abandonada, e os moradores não sabem nem mesmo qual é seu nome, ou se há algum.

Pirajá e o Parque Metropolitano: considerações sobre arborização, diversidade biológica e qualidade de vida

John Celecia defende que ações ambientais devem ser direcionadas para o aumento da eficiência e da auto-suficiência nas cidades e para a minimização de seu impacto sobre o entorno, tanto próximo quanto distante (CELECIA, 1994; CELECIA, 1997). A maximização da vegetação em Pirajá atende às proposições defendidas por Celecia, uma vez que o aumento da vegetação implica em menor consumo de energia elétrica e contribui para a manutenção de polinizadores e dispersores de sementes, vetores ecológicos imprescindíveis à recuperação de áreas desmatadas no interior do Parque Metropolitano, vizinho ao bairro.

Ecossistemas florestais sujeitos a altos níveis de fragmentação e isolamento dos remanescentes estão especialmente susceptíveis a um severo processo de erosão de biodiversidade (FONSECA, 1997). No entanto, áreas, cujo solo não foi degradado ao extremo e que fiquem próximas a fontes de colonizadores², estão aptas a experimentar um vigoroso processo de regeneração. Dados obtidos no campo mostram que matas secundárias serão capazes de abrigar flora e fauna bastante diversificadas após um período mínimo de 10 anos (FONSECA, 1997).

Promover o aumento da presença de vegetação nos espaços livres das cidades, principalmente com espécies arbóreas, é contribuir para uma homeostase ecológica e climática³. É evidente que mesmo

uma cidade fartamente arborizada não pode substituir uma floresta, mas é preciso que se tenha em mente que sistemas ecológicos não são compartimentos estanques, há entre eles uma interligação complexa cujo intuito é a manutenção da vida (ANGEOLETTO, 1998).

É mister enfatizar que a proposta aqui defendida para a preservação do Parque inclui a melhoria das condições de existência dos moradores do bairro⁴, e por extensão, do subúrbio ferroviário, caso um dia outros bairros do entorno do Parque venham a ser beneficiados com um programa de arborização similar, superando métodos de priorização e seleção de áreas para preservação de espécies que geralmente excluem populações humanas.

Esses métodos, que visam apenas minimizar o problema da perda de espécies causada pela fragmentação dos *habitats* naturais, são abordagens limitadas, por não serem capazes de incorporar as atividades humanas e por não considerarem as questões éticas ligadas à sobrevivência das populações humanas (PAULA. In: PAULA, 1997).

É evidente que a conservação da biodiversidade em ambientes urbanos passa pela preservação das maiores extensões possíveis de paisagens ecológicas (de acordo com classificação proposta por GILBERT). A receita é simples, mas sua aplicação, complexa. As pressões para a diminuição do tamanho de paisagens ecológicas é muito forte, o custo da terra é elevado e a grande maioria do espaço urbano é propriedade particular. Os poucos espaços abertos de uso público estão submetidos a *usos geralmente não compatíveis* com a preservação da diversidade biológica (MURPHY, 1997).

Não se trata apenas de preencher espaços com árvores e arbustos, mas usar os vegetais como elementos de desenho, para que possam ser criados espaços de lazer, de socialização, onde antes havia apenas sobras, vazios permeando a massa construída. No entanto, é necessário não ceder à tentação da política simplista do *quanto mais, melhor*, pois, aparentemente, o plantio de imensas quantidades de vegetação obtém efeitos estéticos menos satisfatórios do que níveis mais moderados de árvores e outras plantas (ULRICH, 1986).

Há que se perseguir um ponto de equilíbrio, onde todo potencial estético dos vegetais possa ser explorado, com o plantio do maior número possível de indivíduos de variadas espécies. E essa vegetação, escolhida a partir de certas características que são atrativas a polinizadores e dispersores de sementes, pode contribuir para a manutenção da diversidade biológica no Parque, como veremos adiante.

Uma maior diversificação das espécies vegetais utilizadas garante uma paisagem esteticamente menos monótona (WEBSTER, 1971; RHOADS, 1981; TYZNIK, 1981, in LIMA, 1993; LEME & ALMEIDA, 1997), além de evitar problemas biológicos, ecológicos e, por extensão, econômicos⁵. Cada espécie deve ter menos de 5% do total da população de árvores plantadas (HIMELICK, 1976, in LIMA, 1993).

Por esses motivos, a diversificação é fator de fundamental importância para uma arborização bem sucedida (SANTAMOUR JÚNIOR, 1976; FOSTER, 1977, in LIMA, 1993).

Maximizar a diversidade vegetal em Pirajá significa estabelecer corredores de ligação entre bairro e parque. Esses corredores são áreas que possuem uma continuidade na cobertura vegetal, da periferia para o centro, e que possibilitam um livre transitar das aves (VOSS, 1985). Essa idéia poderia ser estendida à toda Salvador.

Ligando ecossistemas, os corredores têm grande potencial para aumentar a biodiversidade, quando permitem o movimento da vida animal da periferia ao centro e entre ilhas de *habitats*, que, de outro modo, ficariam isoladas (SPIRN, 1995).

Muitas críticas têm sido feitas à aplicação dos corredores verdes urbanos, pois argumenta-se que as zonas edificadas que separam espaços livres vegetados não são uma barreira absoluta, como os oceanos. Contudo, para SUKOPP & WERNER (1982 e 1987, in NATURE CONSERVANCY COUNCIL, 1989), o grau de isolamento de um sítio pode determinar uma diminuição do seu número de espécies, e, portanto, há uma justificativa ecológica para a “construção” e manutenção desses corredores - ademais há outros fatores, como os benefícios que a vegetação proporciona.

Em Salvador, esses corredores poderiam ser “construídos” ligando as paisagens ecológicas entre os bairros e permitindo o fluxo gênico entre elas.

Todo conhecimento sobre a execução de espaços livres de edificação densamente arborizados, os quais permitem a atração e manutenção de uma fauna silvestre mais diversificada, não tem sido aplicado em Salvador. Os novos projetos de parques na capital baiana pecam pela ausência de vegetação de porte (SERPA, 1998 d; SERPA, 1999c). A pouca consideração às premissas ecológicas em projetos paisagísticos parece, infelizmente, não estar restrita a Bahia. A arquiteta norte-americana Anne Spirn, em análise de projetos recentes de parques, constatou que as árvores têm desempenhado um papel meramente decorativo (SPIRN, 1995).

A acessibilidade dos usuários aos espaços livres vegetados é outro fator ao qual os urbanistas precisam estar atentos. Há uma discussão estéril, e recorrente, sobre um suposto índice mínimo de área verde / habitante que deveria existir nas cidades. O propalado índice teria sido elaborado pela Organização Mundial de Saúde (OMS) e seria de 16 m² / habitante. Em Salvador, o índice estaria na casa dos 5 m² / habitante (CARVALHO, 1996).

No entanto, segundo Angelo Serpa

O professor Felisberto Cavalheiro, da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo, fez, há alguns anos, uma consulta formal à OMS e não recebeu nenhuma confirmação sobre a existência do índice. Desconhece-se também a metodologia que permitiu o cálculo da tão propalada cota de 16 metros quadrados por habitante. Para o professor titular de paisagismo da FAU / USP, Sílvio Soares Macedo, não se tem notícia da veracidade de tal índice, e seu uso irrestrito e irresponsável como referência para o planejamento de áreas verdes tem levado a equívocos, colocando, por exemplo, canteiros centrais de avenidas e rotatórias em pé de igualdade com praças e parques (...) Tais índices não têm valor algum, se não estiverem associados a

critérios de distribuição e acessibilidade, específicos para cada cidade ou lugar (SERPA, 2000).

Em Salvador, a distribuição e o acesso às áreas verdes é desigual e muitas vezes excludente (SERPA, 1999c). O bairro de Pirajá é um bom exemplo da inutilidade de tal índice e da exclusão a que se refere Serpa: sua contigüidade com os 1550 hectares do Parque Metropolitano certamente o credenciariam ao título de bairro com a maior metragem de área verde por habitante de Salvador. O que se verifica é o oposto: completamente abandonado, o Parque é refúgio de latrocidias e estupradores, por isso os moradores do bairro evitam-no. Ademais, não há infra-estrutura que permita um fluxo considerável de pessoas.

Atração de vida silvestre e acessibilidade aos usuários: duas idéias norteadoras para projetos paisagísticos. Praças e parques com essas características são excelentes para práticas de educação ambiental. Esses espaços, se adequadamente projetados, é óbvio, podem ser excelentes oportunidades para educação ambiental de crianças e adultos, pois estes podem acompanhar os ciclos naturais de animais e plantas (EKBLAD, 1993). Crianças podem ser ensinadas a compreender as dinâmicas de ambientes naturais visitando um jardim ou parque; e podem compreender que os vegetais crescem no solo, e não em latas ou supermercados (FOX & KOEPPPEL, 1985).

Além do mais, as plantas não manifestam comportamento exigente, raramente são perigosas aos seres humanos, costumam ter aromas agradáveis e são culturalmente vistas como benignas, sendo por isso bem aceitas nas cidades (ASHTON, 1997).

Planejando com e para os moradores de Pirajá

Dentre os principais problemas enfrentados na implantação e manutenção da arborização, dois não são resolvidos no âmbito técnico: a omissão da comunidade em relação ao plantio e à conservação de áreas verdes e a tímida prioridade política - poucos recursos - atribuída aos programas de arborização (MESQUITA, 1996).

Uma alternativa para contornar a falta de recursos é o envolvimento da população na execução dos plantios, de modo a estabelecer-se uma relação afetiva entre a comunidade beneficiada e a vegetação plantada, facilitando assim a manutenção do arvoredo (MESQUITA, 1996).

As proposições de Mesquita estão corretas, porém é desejável ir além e buscar a participação da população, não apenas na execução, mas também no planejamento da arborização, principalmente quando a vegetação será usada para estruturar espaços para o usufruto dessas pessoas. FOX & KOEPPPEL (1985) recomendam que o desenho dos espaços públicos tenha uma maior participação comunitária.

O planejamento deve obedecer a princípios que permitam a apropriação do espaço urbano pela população. O planejador deve atuar fomentando um processo participativo de planejamento. É preciso que os planejadores se detenham mais no cotidiano daqueles para quem planejam, e é necessária uma linguagem de conciliação de interesses entre os planejadores e membros de uma comunidade (SERPA, 1995b; SERPA, 1996c).

Os planejadores, se atuarem como facilitadores, podem contribuir para que membros da comunidade para a qual se está planejando tenham voz ativa, quer dizer, interfiram de fato na montagem do plano, revelando seus anseios em relação às futuras modificações que seu bairro sofrerá (SERPA, 1999d).

A esta categoria de planificação chamaremos *planejamento participativo* e os próximos parágrafos serão dedicados a sua conceituação e à explicitação de suas vantagens e dificuldades.

O planejamento participativo constitui um processo político, uma ampla discussão da construção do futuro da comunidade na qual participe o maior número possível de membros das categorias que a constituem. Mais do que uma atividade meramente técnica, é um processo político vinculado às decisões de uma maioria, em benefício dessa maioria. Assim, o planejamento participativo passa a constituir-se como um conjunto de instrumentos técnicos a serviço de uma causa política, pois usam-se essas técnicas para atingir de modo mais rápido

e eficaz os objetivos determinados pela coletividade. Esta passa a ser sujeito da história, pois compreende que desenvolvimento não é um pacote de benefícios dados à população, mas um processo no qual a população adquire maior domínio sobre seu próprio destino (CORNELLY, 1980).

Não há paralelo, portanto, entre o planejamento participativo e simples reuniões entre planejadores do poder público e a comunidade, para que esta legitime determinadas decisões tomadas nos gabinetes, sem sua participação. Tampouco é participativo um planejamento que contacta setores comunitários apenas para a execução de planos previamente preparados sem qualquer participação popular (CORNELLY, 1980).

Algumas vantagens do planejamento participativo:

- 1) proporciona uma imagem favorável da população envolvida junto ao plano ou projeto em elaboração;
- 2) com a participação maciça, é possível a obtenção de dados qualitativos, evitando que o conhecimento sobre a área e a comunidade sejam apenas quantitativos, ou seja, retratem apenas parte da realidade;
- 3) estimula a comunidade a tomar conhecimento de seus problemas reais e a desenvolver sua criatividade na busca de soluções;
- 4) como produto de um processo participativo, tem-se um plano de metas mais adaptado à realidade que se quer mudar;
- 5) o risco de abandono do(s) plano(s) por uma posterior administração municipal é diminuído, pois a comunidade, organizada, terá condições de pressionar os administradores a levarem o(s) plano(s) avante (CORNELLY, 1980).

Na execução dos planos é em geral solicitada a participação ativa da comunidade, com trabalho ou materiais, dependendo do tipo de projeto. A descoberta da realidade em que vivem seus membros

principia a motivação, que é um mecanismo psicossocial que faz com que se almeje modificar a situação presente (CORNELY, 1980). As principais diferenças entre o planejamento tecnocrático e o participativo estão delineadas na tabela que se segue.

Tabela 20 - Planejamento Tecnocrático X Planejamento Participativo

PLANEJAMENTO TECNOCRÁTICO	PLANEJAMENTO PARTICIPATIVO
1-Baseia-se puramente na racionalidade.	1-É um processo político.
2-É de inspiração funcionalista, com visão de sociedade de ordem.	2-É de inspiração dialética, de sociedade em movimento e em construção.
3-É um método de controle social.	3-É um método de libertação de potencialidades.
4-Segue um modelo autoritário e elitista, concentrador de decisões e excluyente das maiorias.	4-Usa modalidades democráticas, dialogadas, de negociação entre os atores sociais.
5-Os técnicos sabem o que é certo e bom, pensam e projetam as decisões, o povo deve obedecer e executar.	5-Os técnicos vão ao povo, debatem os interesses de diferentes grupos, e dispõem seu saber específico a serviço das causas populares.
6-É verticalista e descendente: a base não tem formação para decidir sobre a forma mais racional de organizar a sociedade.	6-É horizontal e ascendente: os grupos da base aprendem a defender seus interesses e participar. Seu conteúdo é pedagógico.
7-Diz-se politicamente neutro.	7-É finalista: uma seqüência de ações técnicas a serviço das mudanças sociais.
8-É tecnicamente complicado e pouco produtivo.	8-Bem assessorado, é altamente eficaz.

Fonte: Cornely, 1980; Cornely, S/D

Um bom exemplo de como o planejamento tecnocrático é pouco produtivo: entre 1976 e 1982, o HPD, um órgão do município de Nova Iorque, planejou e executou, sem qualquer participação dos futuros usuários, 96 espaços abertos ao custo de US\$ 3,6 milhões. O resultado: a maioria desses espaços foi completamente abandonada e/ou sofreu ação de vândalos. Nova Iorque compreendeu que é melhor trabalhar com a comunidade do que apenas fazer coisas para ela. O processo de participação popular não é simples, mas resulta em maiores benefícios à comunidade. As atividades de planejamento de espaços abertos podem ser o germe para outras atividades que requeiram participação popular (FOX & KOEPEL, 1985).

A participação popular é o fator mais importante para o sucesso dos espaços públicos arborizados. Em Nova Iorque, 73% dos participantes em projetos de praças, parques, hortas e jardins declararam como principal motivo de seu envolvimento a possibilidade de limpar e embelezar seu bairro. Usando plantas para mudar a imagem dos bairros, os espaços criados desenvolveram um senso de orgulho nos moradores. Pessoas que movimentam-se nesses locais chegaram a mudar suas rotas, caminhando mais apenas para poder passar/passear por esses espaços (FOX & KOEPEL, 1985). Para ARAÚJO & ARAÚJO (1997), programas municipais de arborização que não contem com o apoio e a participação da população estão fadados ao fracasso.

O êxito de planos de arborização de cidades como Maringá e Curitiba, cidades paranaenses que estão entre as mais arborizadas do Brasil, são principalmente uma consequência do forte apoio popular (MILANO, 1984). A arborização de espaços abertos é uma ótima atividade de organização da comunidade, porque proporciona um rápido e pouco custoso símbolo visual do esmero comunitário (FOX & KOEPEL, 1985).

As vantagens de proceder-se um planejamento que leve em conta a real participação da população a ser beneficiada pelo projeto são muitas, e a tabela 20 explicita essas vantagens. O que Mesquita, Cornely, Milano e Fox & Koepel não explicitam são as dificuldades de

se levar a cabo essa categoria de planejamento. Nos anais de Encontros e Congressos sobre arborização urbana, vários autores defendem a participação popular na prática da arborização, sem contudo delinear um método de trabalho que permita o sucesso na planificação e execução de projetos de maximização da diversidade vegetal nos biomas urbanos.

Outrossim, entendemos que é útil registrar a seguir algumas dificuldades inerentes ao planejamento participativo. Também é pertinente descrever uma experiência de planejamento conjunto entre os pesquisadores do projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação e os moradores de Pirajá, que resultou na execução de uma pequena praça arborizada, como forma de contribuir para o estabelecimento de uma abordagem metodológica que facilite a adoção do planejamento participativo pelos urbanistas, o que desafortunadamente não tem sido uma constante (YAMADA, 1995).

A principal dificuldade está na apatia da população, a qual para Hannah Arendt é fruto do fraco engajamento sociopolítico da moderna sociedade de massas (ARENDDT, 1990, in FORATINI, 1996). A apatia também tem como causa a relação viciada entre poderes públicos e comunidades. Os moradores de Pirajá já se acostumaram a promessas abortadas, não cumpridas, feitas pelos poderes públicos e por candidatos. Isso foi bastante perceptível nas primeiras aproximações com aqueles que habitam o entorno da área escolhida, a partir da aplicação do método de sintaxe espacial, para o planejamento ambiental participativo⁶.

Além das promessas não concretizadas, é comum que os moradores recebam materiais de candidatos - como a "doação" de cimento para asfaltar vielas do bairro - numa prática pernicioso: o clientelismo.

Conjugadas à apatia estão as diferenças culturais entre planejadores - estes vindos de um ambiente acadêmico e de bairros onde os problemas que buscam resolver em geral não existem - um outro "mundo", portanto - e os moradores. Os técnicos têm uma linguagem e uma motivação diferentes daquelas dos grupos locais, pois estão vinculados às esferas de poder, e não às redes locais.

Esse desencontro de linguagens torna o relacionamento entre planejador e comunidade superficial (VILLASANTE, in SERPA, 1999d). As distinções entre aspirações e linguagens podem produzir um autêntico diálogo de surdos, resultando na não participação da comunidade, o que, óbvio, determina o fracasso da planificação conjunta.

Definindo uma metodologia de planejamento participativo

Uma medida fundamental a ser tomada pelo planejador que busca uma real e efetiva participação comunitária na elaboração de um projeto é a identificação das redes que determinam as relações sociais do grupo. É vital que uma maior atenção seja dada a estruturas, como redes de parentesco, grupos de trabalhadores, cooperativas, associações; que são usadas para disseminar informações e conhecimento, bem como para recrutar participação na melhoria de bairros (CAMPBELL, 1992).

As relações sociais são muito complexas e continuamente escapam aos técnicos, por isso necessitamos entender o jogo de suas redes complexas, com seus variados tipos de vínculos, estes freqüentemente variáveis. Em um primeiro olhar, de maneira muito imediata e cotidiana, vemos a existência de redes primárias (redes familiares de amizade ou vizinhança), cujos vínculos são fortes, e cuja convivência tem suas próprias regras peculiares (VILLASANTE, 1998).

Tomás Vilassante distingue três redes: A rede do poder; a dos grupos organizados (ONG's, associações populares etc), que perfazem no máximo 5% da população; e as redes submersas, onde estão a esmagadora maioria da população. Estas redes informais são facilmente construídas no cotidiano das comunidades (VILASSANTE, 1996).

FISCHER (1993, in SCHERER-WARREN, 1996) afirma que do tecido social de base informal (vizinhança, parentesco, amizade) podem se formar redes submersas com maior estabilidade e permanência do que as redes associativistas, que têm como unidade

focal as associações de moradores. É o que se verifica em Pirajá, cuja associação de moradores não influencia as redes submersas

O planejador, quando se aproxima dos membros das redes submersas, percebe que não tardam a aparecer os porta-vozes, líderes informais, que falam pelo grupo. Esses comunicadores são essenciais para o desenvolvimento de um processo de participação, de promoção da cidadania (VILASSANTE, 1996).

Ao anunciarmos nossa intenção de estabelecer uma parceria que resultasse na construção de uma pequena praça arborizada, logo se destacou uma moradora, Gorette, que desde o primeiro contato abraçou entusiasticamente a idéia. A moradora atuou organizando as reuniões, sempre que solicitávamos um novo contato com os moradores interessados.

Foram 06 reuniões, com participação média de 13 pessoas. Em todas as reuniões era majoritária a participação de mulheres. Seus maridos, amigos ou parentes muitas vezes estavam presentes, mas preferiam não participar diretamente. Na primeira reunião, foi apresentado aos presentes um projeto prévio, a sugestão dos planejadores para a área, um ponto de partida na negociação dos anseios dos técnicos e da população envolvida. Cópias do projeto foram distribuídas, com as devidas explicações, para apreciação geral, mesmo daqueles que não haviam participado.

Na segunda reunião foram registradas as opiniões dos moradores a respeito do projeto prévio (cuja vegetação foi escolhida a partir dos critérios expostos nas tabelas 21 e 22); bem como suas idéias e desejos para o espaço que estava nascendo. Duas reivindicações prevaleceram neste encontro: que o espaço tivesse algum equipamento de lazer infantil e que um córrego poluído que corta a área da praça fosse canalizado (ANGEOLETTO, 2000b). As mães declararam-se bastante aflitas com seus filhos pequenos, que muitas vezes costumavam freqüentar um descampado onde era comum a presença de usuários de drogas. Também as deixava aflitas o contato das crianças com as águas contaminadas do córrego, daí a veemência de suas aspirações em transformar o espaço em um local seguro para seus filhos⁷.

Cópias da planta baixa da fração foram distribuídas aos participantes da terceira reunião, para que os mesmos desenhassem o que imaginavam para a praça. Algumas casas da planta foram marcadas, para facilitar o reconhecimento do terreno. Houve uma resistência considerável dos moradores, pois eles alegaram que “não sabiam desenhar”; “que iria ficar feio”, etc. Foi preciso explicar que não importava a beleza do traço mas sim as idéias registradas nas cópias. Os participantes ficaram responsáveis pelo levantamento da situação fundiária do espaço, isto é, se a área não pertencia a um ou mais donos.

A maioria dos desenhos contém quadras esportivas, vegetação e equipamentos para o lazer infantil. As quadras esportivas, cimentadas pelo desejo dos moradores, estavam fora das possibilidades financeiras, além de contrariar as metas do Projeto Espaço Livre (maximização da vegetação em Pirajá – compare SERPA & ANGEOLLETTO et al., 1997).

Planejamento participativo demanda insumos na forma de educação, para a capacitação progressiva dos membros das comunidades. É bastante provável que a comunidade cometa erros, cabendo ao técnico argumentar e defender seus pontos de vista perante a mesma, mas isso deverá ser feito de forma didática, demonstrando claramente o raciocínio e munindo a comunidade de instrumentos que a permitirão decidir melhor (CORNELLY, 1980). E desta forma procedeu-se, explicando aos participantes a importância da arborização, suas vantagens em relação à hipotética pavimentação da área.

Boas e más notícias permearam a quarta reunião. Os participantes foram informados de que haveriam recursos da União Européia garantidos para a praça - cerca de US\$ 850,00 - o que lhes causou grandes júbilos. Dois “donos”⁸ foram identificados. Um permitiu sem problemas a execução da praça em seu terreno; porém, o outro negou permissão, o que diminuiu a área livre disponível⁹. Não fôra a primeira negativa à realização do projeto. Antes de contactarmos os moradores do “Buraquinho” - nome dado por eles ao entorno imediato de suas casas - houve uma tentativa anterior de realização da praça

em um outro espaço, cujo “dono” negou-se veementemente a ceder o terreno, a não ser em caso de compra. Na sua argumentação, o “proprietário” questionou a validade de “fazer uma praça para ‘vagabundos’” (no caso, seus vizinhos); poucas horas após esse diálogo tenso, imediatamente cercou sua posse com arame farpado.

Vale observar que esse terreno está localizado em uma área de extrema pobreza do bairro. Não é precipitado afirmar que naquele *locus* a miséria é desagregadora, fragilizando a existência de redes submersas.

A quinta reunião foi a que registrou um maior número de participantes, 26. Seu objetivo foi o estabelecimento de um cronograma de ações. Pela primeira vez a presença masculina foi grande (cerca de 10 participantes). Uma surpresa agradável foi a capacidade de organização dos interessados. Ao longo das 2 horas de reunião, logo se formou uma comissão de pedreiros, que se responsabilizou pela execução da canalização do esgoto e da construção dos bancos. As mulheres tomaram a si a tarefa de limpeza da área e de auxiliar os plantios, numa etapa posterior à canalização. Ao responsável técnico coube a tarefa de comprar os materiais necessários, cuja lista foi fornecida pela comissão de pedreiros.

No final da sexta reunião, onde decidiu-se pela construção de uma gangorra e um balanço para o lazer infantil, um dos participantes me perguntou se eu tinha a intenção de candidatar-me a vereador. Diante da minha surpresa, ele se explicou: disse que “nada era de graça”, e que portanto algum propósito eu deveria ter. Eu lhe respondi que não ambicionava me candidatar a nada, e que meu propósito era relatar a experiência na minha dissertação de mestrado. Esse diálogo revela o clientelismo com o qual os moradores estão acostumados, onde geralmente a concessão de benefícios está vinculada a uma troca - votos, apoio à campanha de determinado candidato.

Os moradores pediram a iluminação da praça, já preocupados com possíveis ações de vandalismo. Foi interessante constatar que eles mesmos resolveram a questão. Conseguiram a doação de uma lâmpada de sódio e a instalaram. Obtiveram também, por meio de

doações, as varas de ferro necessárias à canalização. Trabalharam na canalização do esgoto sem a minha presença. Segundo seus relatos, foi um trabalho realizado por 16 homens, coordenados pela comissão de pedreiros. Preferi estar ausente nesta fase, de modo a estimular a autoorganização dos cômunes. Fica evidente aqui que, se nos primeiros contatos foi necessário um *input* de mobilização (apesar das reuniões serem marcadas com antecedência, era preciso chamar as pessoas em suas casas), a partir do momento em que eles assumiram a parceria, passaram a agir sem a presença do técnico.

Outros fatos corroboram essa afirmação. A decisão de transformar o terreno do senhor José em uma quadra de chão batido para a prática de futebol e vôlei foi dos moradores, e eles construíram pequenas traves de madeira e compraram uma rede. É uma solução interessante, pois durante o dia crianças e adolescentes batem o “baba” (futebol) e, à noite, com a iluminação, os adultos jogam voleibol.

Registre-se que esses usos já estavam ocorrendo, mesmo antes do término das obras, atraindo crianças e adultos de outros recantos do bairro, mesmo dado o caráter local da praça. Também é digna de menção uma festa de inauguração, que as mulheres organizaram. Elas arrecadaram algum dinheiro, que foi usado para a confecção de doces e salgados e para a compra de refrigerantes.

A preocupação com vândalos e a “autoorganização” dos moradores sinaliza um comprometimento com a gestão da futura praça e este, na verdade, é o maior desafio: a manutenção do espaço. Mais complexo do que transformar um antigo ponto de lixo em uma praça arborizada, é garantir sua permanência.

No relato de uma experiência similar de planejamento urbano participativo ocorrida em Plataforma (Salvador, Bahia), Angelo SERPA (1999f) demonstra sua preocupação em associar os trabalhos a um morador, pois conflitos latentes entre vizinhos podem originar práticas de retaliação e não participação.

Como dissemos anteriormente, a moradora Gorette atuou como porta-voz do grupo, em parte por sua adesão incondicional ao projeto e também por ser uma das poucas pessoas da área com telefone, o que facilitava o andamento dos trabalhos.

Inicialmente esta escolha trouxe alguns problemas. Surgiu o boato de que a praça, após concluída, seria cercada com arame farpado, e só Gorette e os demais participantes poderiam utilizá-la. Ato contínuo, sacos de lixo começaram a reaparecer¹⁰ na área. Foi uma clara retaliação à possibilidade de “privatização” do local. Felizmente, a questão foi contornada, explicitando-se nas reuniões o caráter público da praça e esclarecendo-se o papel de Gorette.

Até a finalização de minha dissertação, a situação dos trabalhos era a seguinte: a canalização do esgoto estava concluída e a construção dos bancos havia sido iniciada. A artista plástica e acadêmica do Mestrado em Belas Artes da Universidade Federal da Bahia, Sheilla Dias de Souza, faria, em caráter voluntário, com as crianças do entorno, mosaicos com pedaços de azulejos coloridos nos bancos. Restava ainda plantar as mudas de árvores frutíferas e de hera, trabalho a ser realizado com as moradoras; e construir a gangorra e o balanço.

Alguns comentários sobre os aspectos técnicos da execução da praça

Geralmente, quando existem planos urbanos para áreas verdes, eles não proporcionam instrumentos que permitam explorar o potencial da árvore como estruturadora de espaços urbanos nem tampouco a conquista de novos espaços de socialização (MALINSKI, 1985). No projeto final da praça, procurou-se explorar não só o potencial arquitetônico da vegetação, mas também sua capacidade de propiciar microclimas mais amenos e de atração e manutenção de polinizadores e dispersores de sementes, vetores ecológicos imprescindíveis à recomposição de áreas desmatadas no interior do Parque Metropolitano de Pirajá.

Algumas populações de vida selvagem mantidas pelos grandes parques urbanos se estenderão às áreas residenciais, mas apenas quando o *planejamento paisagístico* oferecer essa possibilidade. O Rock Creek Park, em Washington, D. C., fica num grande vale ribeirinho. Dois bairros muito diferentes confinam com o

parque a leste e a oeste. A oeste ficam ruas arborizadas com casas residenciais e jardins paisagísticos, bem como alguns conjuntos de casas e apartamentos. A leste está um bairro muito mais denso, com poucas árvores e quase nenhum paisagismo. No leste, encontram-se pardais, pombos e estorninhos - considerados nocivos - em abundância, e poucos pássaros silvestres. Nos espaços arborizados do oeste, dá-se o oposto: poucas aves nocivas e muitos piscos-de-peito-ruiivo, cardeais, tordos e gaios (SPIRN, 1995).

Para a atração e manutenção dos vetores ecológicos, optou-se pelo uso de árvores frutíferas. As árvores frutíferas geralmente produzem copiosos suprimentos de pólen e néctar, o que atrai várias espécies de insetos (GILBERT, 1989). Essa grande variedade de insetos é um atrativo a mais para pássaros, que também são atraídos pelas oportunidades de nidificação e acomodação com segurança (GILBERT, 1989).

A capacidade da vegetação em atrair e manter uma fauna de polinizadores¹¹ e dispersores de sementes¹² deve ser tomado como um *critério de planejamento paisagístico*, assim como atenta-se para a cor, textura e forma dos vegetais. Por isso, elaboramos duas tabelas de preferências de polinizadores e dispersores de sementes em relação às flores e frutos, que foram levados em conta na arborização da praça em Pirajá (ANGEOLETTO, 1998).

Tabela 21 – Preferências dos polinizadores em relação às flores

POLINIZADORES	CARACTERÍSTICAS FLORAIS	QUANTO A FLORAÇÃO
<p>INSETOS (especialmente abelhas)</p>	<p>Flores que abrem-se durante o dia, têm cores claras (creme, azul, lilás, amarelo), odor agradável, em geral não muito forte, tamanho variável (pequenas, médias ou grandes). Geralmente produzem algum recurso floral que é oferecido ao polinizador (como por exemplo néctar).</p>	<p>1) Produção de flores grande e evidente, por um curto período de tempo (polinização não específica por variadas espécies de insetos). 2) Pequena e pouco evidente. Produção de flores por um período prolongado (polinização específica por grandes mariposas, borboletas e abelhas).</p>
<p>PÁSSAROS (especialmente beija-flores)</p>	<p>Flores em geral tubulares, cores variando entre o laranja e o vermelho, e localizadas na superfície da copa da planta.</p>	<p>Pequena e pouco evidente produção de flores, por um período prolongado (polinização específica).</p>
<p>MORCEGOS</p>	<p>Flores produtoras de néctar, que abrem-se durante a noite, grandes, esverdeadas, brancas ou roxas.</p>	<p>Pequena e pouco evidente produção de flores, por um período prolongado (polinização específica).</p>

Tabela 22 – Preferências dos dispersores em relação aos frutos

DISPERSORES	CARACTERÍSTICAS DOS FRUTOS DISPERSADOS
PÁSSAROS	Geralmente oleaginosos ou açucarados. Cores vivas. Camosos, suculentos ou frutos secos que, quando abertos, apresentam sementes com arilo (polpa nutritiva).
MORCEGOS	Geralmente oleaginosos ou açucarados. Verdes ou verde-amarelados. Obs.: os morcegos podem carregar frutos grandes, que normalmente não são consumidos pelo tamanho excessivo, através de suas garras.

Fonte (T21 e T22): ANGEOLETTO (1998), baseado em JANZEM (1980) e LEITÃO FILHO & MORELATTO (1995).

Não há dúvidas sobre a capacidade das árvores frutíferas em atrair polinizadores e dispersores, contudo seu uso na arborização de espaços públicos tem defensores e detratores.

Para MELLO FILHO, o uso de frutíferas depende do grau de cultura da população citadina. Assunção, no Paraguai, tem laranjeiras na sua arborização; na Suíça, são comuns as cidades arborizadas com macieiras e pereiras (MELLO FILHO, 1985).

SANCHOTENE (1985) defende o uso de frutíferas na arborização de espaços públicos, contrapondo-se a autores que desaconselham a presença dessas árvores, por serem um convite à depredação. A autora argumenta que já é hora de viabilizar uma arborização mais racional, mesmo com a carência de educação ambiental de grande parte da população do Brasil.

MANICA (1985) sugere o uso de frutíferas como abacateiros, caquizeiros, caramboleiras, coqueiros, figueiras, jaqueiras, jaboticabeiras, nespereiras, nogueiras, pereiras e goiabeiras na arborização de praças, parques e jardins.

É sabido que superfícies de concreto cobertas com vegetação irradiam 50% a menos de calor (SPIRN, 1995), o que obviamente torna o clima do entorno mais agradável. Sabendo-se que grande parte da área da praça é cercada por muros, optou-se pela utilização abundante

de hera para cobrir os muros, o que torna o espaço mais agradável, do ponto de vista visual e climático¹³.

Grande parte dos usuários da praça serão crianças. Outrossim, adotou-se as sugestões de FERREIRA, que recomenda que, ao selecionar-se árvores para espaços de recreação infantil, é preciso que elas apresentem ramos resistentes, folhas caducas, ausência de espinhos, raízes pivotantes, frutos comestíveis, floração vistosa, crescimento rápido, fácil cicatrização dos ramos, etc. (FERREIRA, 1985).

Espaços de recreação infantil contribuem enormemente para o desenvolvimento das crianças. Estudos com animais jovens e evidências indiretas providas de crianças indicam que um ambiente sensorial rico no início da existência pode determinar a extensão do futuro desenvolvimento mental (EHRlich, 1974; NATURE NEUROSCIENCE, in FOLHA de SÃO PAULO, 22/02/2000).

As desvantagens das grandes cidades - poluição, falta de infra-estrutura, *pouquíssimas oportunidades de recreação*, dentre outras - são bastante intensificadas para os pobres. Muitos desses problemas poderiam ser sanados ou abrandados por um *projeto mais criativo das casas e seus arredores* (EHRlich, 1974)¹⁴.

Entretanto, espaços livres de edificação devem ser projetados para atender a múltiplas funções, que não apenas a recreação: as árvores e demais plantas desses espaços podem atuar retirando poluição do ar, contribuindo para o estabelecimento de climas mais amenos (SPIRN, 1995) e atraindo uma diversidade maior de animais selvagens.

A integração de todas as áreas livres de uma cidade num plano unificado que inclua praças e parques, corpos d'água e correntezas, várzeas, encostas, afloramentos rochosos e até estacionamentos e rodovias podem resultar num sistema de espaços abertos coeso, cuja finalidade será melhorar o clima, atrair a fauna silvestre, etc. (SPIRN, 1995).

Arborizando os quintais de Pirajá

MELLO FILHO (1985) classifica a arborização de espaços privados como importante, pelo aumento da concentração de árvores cujo custo de manutenção *não onera* o erário público. Há inclusive cidades como Recife, onde a *arborização de quintal* supera em muito a massa vegetal dos espaços públicos, o mesmo ocorrendo nas pequenas cidades brasileiras.

O espaço que muitas vezes falta nas calçadas e passeios pode sobrar nos espaços privados, daí a importância de plantios nesses *loci* (KNIJNIK, 1985).

O primeiro passo para concretização de plantios de mudas de frutíferas nos quintais do bairro foi a elaboração e realização de um minicurso oferecido aos estudantes do ensino médio do colégio estadual Alberto Santos Dumont, em Pirajá.

O curso denominado *A importância da vegetação para o nosso bairro*, com 6 horas-aula de duração, teve cerca de 60 participantes. Os conteúdos ministrados versaram sobre a cidade do ponto de vista ecológico; o Parque Metropolitano de Pirajá; sobre os benefícios da arborização e sobre os resultados da pesquisa sobre diversidade vegetal realizada nos quintais do bairro.

No final do minicurso, os estudantes foram convidados a participar como voluntários de um plantio de 200 mudas de árvores frutíferas (cujas espécies estão discriminadas na tabela 23), em 29 dos quintais pesquisados.

Tabela 23 - Espécies plantadas nos quintais

NOME POPULAR	NOME CIENTÍFICO
Abio	<i>Lucuma sp</i>
Abriçó	<i>Prunus sp</i>
Ameixa	<i>Prunus sp</i>
Amora	<i>Morus sp</i>
Fruta-do-conde	<i>Annona sp</i>
Groselha	<i>Rubus sp</i>
Graviola	<i>Annona sp</i>
Jambo	<i>Jambosa sp</i>
Laranja	<i>Citrus sp</i>
Manga	<i>Mangifera sp</i>
Pitanga	<i>Eugenia sp</i>
Tamarindo	<i>Tamarindus sp</i>
Tangerina	<i>Citrus sp</i>

Cinco estudantes participaram do plantio. O número é pequeno, diante do grande entusiasmo verificado por ocasião do convite. A evasão provavelmente deu-se pelo pouco tempo de contato com os estudantes - o minicurso teve duração de 3 dias; e também pelo temperamento instável, próprio da adolescência. Porém, o mais importante foi a seriedade dos cinco participantes, sempre pontuais nos compromissos assumidos e desdobrando-se para efetivar os plantios. Um dos adolescentes inclusive dirigiu o veículo que transportou as mudas pelo bairro.

A maior dificuldade dos plantios foi o deslocamento das mudas pelo bairro. Mesmo com o aluguel de uma Kombi para o transporte, havia alguns quintais onde só se chegava a pé, descendo ladeiras íngremes. Isso limitou os quintais contemplados em 29, de um total de 142 pesquisados.

Por outro lado, a receptividade dos moradores foi ótima, mesmo que muitos não se lembrassem mais de nossa visita anterior, pois a distância de tempo entre o final da pesquisa nos quintais e os plantios foi considerável (17 meses). Muitas pessoas nos abordavam, perguntando se éramos do “governo”, da “prefeitura” ou do IBAMA. E a

maioria dessas pessoas solicitava uma ou mais mudas para plantio em seus quintais. Tais fatos são indicativos de que um programa de plantios nos espaços privados do bairro terão maciço apoio popular.

Comentários sobre os plantios nos quintais

Os quintais com alta diversidade de espécies vegetais atuam como pequenos fragmentos florestais capazes de cumprir com eficiência as funções atribuídas à arborização e às áreas verdes urbanas (MACEDO & JOSÉ, 1997). Por isso, não optou-se somente por plantios em quintais de baixa diversidade, mas também naqueles de alta diversidade vegetal.

Os quintais e jardins presentes nos espaços livres de edificação privados estão entre os mais frágeis ecossistemas presentes nos biomas urbanos. Eles são compostos em muitos casos por espécies exóticas, que vegetam em condições de clima e solo diferentes. A continuidade desses sistemas requer contínua manutenção. A falta de manejo leva a uma extinção local, acompanhada de simplificação. Não obstante, os jardins e quintais frequentemente são o *habitat* de dezenas de espécies (GILBERT, 1989).

Depreende-se das informações dos parágrafos anteriores, que quintais arborizados podem atrair uma grande variedade de animais silvestres, com o devido manejo. No caso de Pirajá, espera-se que os quintais sejam pródigos na atração de insetos, aves e principalmente morcegos.

Estes mamíferos voadores são polinizadores de um conjunto de espécies de plantas, nunca de uma única espécie. Eles podem viajar grandes distâncias em busca de alimento. *Os morcegos voam até 16 km em visita às flores.* Outro fato interessante é que esses animais podem memorizar trajetos, o que permite que eles voltem às mesmas plantas diariamente¹⁵ (JANZEM, 1980).

Vários estudos demonstram que mais de 95% das sementes de espécies pioneiras e secundárias que chegam às clareiras, ou áreas desmatadas, no caso do Parque, são trazidas pelos morcegos, deixando clara a importância destes animais para a recomposição natural das florestas tropicais (FARIA, in MORELATTO, 1995).

Nas cidades de regiões tropicais é comum a presença de morcegos nectarívoros e frugívoros que utilizam as plantas como abrigo e fonte de alimentos (SAZIMA & SAZIMA, 1977; UIDA, 1980; MULLER & REIS, 1992, in RODRIGUES & BREDET, 1994). Sua presença deve-se provavelmente à arborização urbana.

RODRIGUES & BREDET (1994) alertam para os transtornos que morcegos podem trazer à população, que em geral tem aversão aos mamíferos voadores, por desinformação. O mesmo ocorre com as corujas, eficientes predadores urbanos de ratos e ratazanas, e que infelizmente são perseguidas em praticamente todo o mundo, inclusive no Brasil, por serem tidas como agourentas (COSTA-NETO, 1999). Cabe aos educadores a tarefa de desmistificar lendas e preconceitos, esclarecendo o papel importante que esses animais desempenham nos biomas urbanos.

Nossa intenção inicial era de promover plantios somente em quintais no limite entre o Parque e o bairro, mas dada a grande capacidade de deslocamento dos polinizadores vertebrados, entendemos que qualquer quintal estava apto a receber as mudas.

Conclusões

Quanto às áreas verdes urbanas, GRIFFITH & SILVA (In MILANO, 1988; MILANO, 1990) afirmam que, embora a maioria das cidades brasileiras tenham praças, parques e outras áreas verdes, poucas têm estes espaços organizados de modo que não sejam apenas mais uma coleção avulsa de espaços abertos. Muitas áreas verdes podem ter pouco valor para a biodiversidade, por isso, melhorias progressivas para atração de fauna e flora devem ser um objetivo do planejamento (NATURE CONSERVANCY COUNCIL, 1989). Uma dessas melhorias é a instalação de corredores verdes. Em Salvador, o Parque Metropolitano de Pirajá poderia ser ligado a outros fragmentos de mata atlântica, como o Parque de Pituaguá.

GILBERT (1989) defende a manutenção de paisagens ecológicas, por exemplo áreas de mata, mediante um *input* de desenho que permita uma congruência com usos antrópicos, porém com o mínimo de alterações. MILANO (1984) recomenda enfaticamente o

emprego de soluções alternativas para a preservação do maior número de áreas verdes possíveis, como o aproveitamento de áreas “marginais”: fundos de vale que foram transformados em parques, ruas de pouco tráfego transformadas em áreas verdes, aproveitamento de áreas de mineração desativadas como espaços livres públicos, a exemplo do que ocorreu em Curitiba (MILANO, 1984).

Mesmo as ervas daninhas em terrenos baldios são importantíssimas, e deveriam ser mantidas, pois retêm a umidade, protegem o solo contra a evaporação, fertilizam-no com raízes, folhas e flores e sementes mortas, *apressam a decomposição de restos de argamassa e cascalho* e criam um ambiente favorável aos microrganismos e outras plantas. Se não forem perturbadas, processa-se o fenômeno de sucessão vegetal, e, em alguns anos, as árvores estabelecem-se (SPIRN, 1995).

Uma vez estabelecida a comunidade arbórea, uma manutenção mínima é requerida, ou mesmo não é necessária qualquer manutenção (SPIRN, 1995). Spirn está certa, o problema no caso dos terrenos baldios é a imagem de desleixo - o que pode ser mudado pela prática de educação ambiental - e o problema da segurança, pois poderiam esconder meliantes.

Não apenas nos espaços livres deve se planejar para o aumento da biodiversidade. Edifícios não precisam atuar necessariamente como barreiras à sua presença. Em áreas densamente edificadas, um aumento dos *habitats* da vida silvestre pode ser obtido pelo cultivo de jardins nos telhados, e do plantio de trepadeiras nos muros. Cavidades para o descanso de morcegos ou para a nidificação de aves podem ser desenhados nos projetos das edificações (NATURE CONSERVANCY COUNCIL, 1989), embora projetos dessa natureza possam sofrer oposição dos incorporadores imobiliários.

Muitas fundações originadas na iniciativa privada têm um papel importante na arborização de espaços abertos, contribuindo, a fundo perdido, para a execução de inúmeros projetos. Segundo uma diretora da “Vincent Astor Foundation”, que financia projetos que variam de grandes parques a jardins e hortas comunitárias em Nova

Porque, é compensador observar que pequenas quantias de dinheiro permitem a execução de um espaço comunitário (FOX & KOEPEL, 1985).

Este argumento talvez seja o mais importante na defesa de projetos de arborização, pois é aquele que mais consegue sensibilizar burocratas. Em Pirajá, com os US\$ 1193,00 repassados pela União Européia, foi possível executar uma pequena praça arborizada (custo de US\$ 850,00) e plantar 200 mudas de árvores frutíferas nos quintais (custo de US\$ 393,00). Vale ressaltar que, no caso da praça, 54% dos recursos foram utilizados para a canalização do esgoto, sem o que não seria possível a execução do projeto.

Se futuramente obtivermos outros recursos, algumas idéias poderiam ser postas em prática no bairro. Outras áreas detectadas pela aplicação do método de sintaxe espacial poderiam ser transformadas em praças locais, através de exercícios de planejamento participativo que estimulassem a gestão comunitária dos espaços.

Como o bairro (incluída a porção planejada) em geral possui ruas estreitas, o plantio de árvores ou arvoretas nestas vias poderia ser feito em recipientes funcionais e estéticos (HOEHNE, 1944; GOLD, 1987; PALERMO JÚNIOR, 1987, in LIMA, 1993).

São comuns edificações de um ou dois pavimentos com a laje descoberta. Como a demanda por solo é intensa, o aumento das famílias geralmente implica no sacrifício da vegetação dos quintais, para a construção de novas unidades habitacionais. Uma campanha poderia ser realizada no bairro, envolvendo os moradores para que eles separassem garrafas plásticas de água mineral e refrigerantes. As garrafas poderiam ser transformadas em “porta-mudas”, e milhares delas poderiam preencher os espaços das lajes. Uma solução, entre outras necessárias, para o problema de acúmulo de plástico na biosfera e, sobretudo, uma maneira de amealhar espaço para a vegetação, onde este é escasso.

Em comparação com outras intervenções urbanas, a arborização possui um baixo custo por habitante e sua execução pode contar com apoio e participação comunitária, principalmente no plantio

e na fiscalização e manutenção das mudas plantadas (SOUZA, 1994). A participação cidadã na vida da comunidade é um dos direitos assinalados na Declaração Universal de 1948 (ALVES, 1996); e projetos como o executado em Pirajá são uma forma de estímulo ao exercício deste direito.

¹ Para uma discussão pormenorizada sobre os benefícios proporcionados pelo incremento da vegetação nos biomas urbanos, consulte ANGEOLETTO (2000a).

² No caso do Parque, propõe-se que estabeleçam-se tais fontes através do adensamento da vegetação em quintais e espaços livres do bairro.

³ A ameaça do aquecimento global tem ocasionado o surgimento de propostas de criação de florestas urbanas, com milhões de árvores a serem plantadas nas próximas décadas (SCHOEREDER, 1989. In: CARR, 1995). A fábrica de automóveis Peugeot iniciou em 1999, no Mato Grosso, o plantio de 10 milhões de árvores, com o objetivo de retirar da atmosfera 183 mil toneladas anuais de dióxido de carbono, durante 40 anos (ZEEK!CLIP, 1999).

⁴ Sylvia Mitraud, coordenadora de diversos projetos do Fundo Mundial para a Natureza, o WWF, defende que uma das melhores formas de preservar o meio ambiente é investir em comunidades locais que, em geral, sempre estiveram à margem do desenvolvimento econômico (REVISTA E, 1997).

⁵ Entre 1955 e 1966, 90% das árvores de Illinois morreram pela pouca diversidade de sua arborização (SPIRN, 1995).

⁶ De fato, na última reunião realizada, quando os materiais tinham sido comprados e os trabalhos iniciados, uma moradora comentou que eu não tinha sido o primeiro a acenar com a possibilidade de uma área de lazer no local, e que como as outras propostas não se realizaram, os moradores davam como certo o fracasso dos nossos esforços.

⁷ Para CAVALCANTE & LIMA (1995), é comum a carência de espaços livres de edificação privados em bairros periféricos. Isso, somado à falta de recursos, transforma os espaços contíguos às residências em áreas de lazer. No caso do “Buraquinho” infelizmente a presença do esgoto impossibilitava o brincar.

⁸ O vocábulo *donos* aparece entre aspas porque na verdade poucos são os reais proprietários dos lotes que habitam. Em geral os terrenos são ocupados.

⁹ Senhor José, o proprietário do terreno, ao notar a movimentação para a limpeza da área, para a execução da praça, permitiu que seu lote fosse incorporado ao projeto - não para o plantio de árvores e locação de bancos, como estava previsto originalmente - mas ao menos para a colocação de duas pequenas traves de metal para a prática do “bába” (pelada, futebol) pelas crianças e adolescentes.

Essa concessão foi muito importante, pois um espaço abandonado num bairro com alta densidade populacional pode rapidamente transformar-se num depósito de lixo (FOX & KOEPEL, 1985).

¹⁰ Durante anos a área foi um ponto de lixo, pois os moradores preferiam deixar o lixo acumular próximo às suas casas, do que subir uma ladeira para depositá-lo no *container* da LIMPURB. Alguns moradores resolveram reverter a situação e conseguiram, não sem alguns conflitos.

¹¹ Segundo JANZEM (1980), do ponto de vista do vegetal, polinização é uma maneira de aumentar ao máximo o fluxo de genes para as outras flores e a recepção de genes de outras plantas (obviamente de uma mesma espécie). Isso garante a produção de sementes que possibilitam a continuidade da espécie.

¹² MORELATTO (1995) explica que a dispersão é o transporte das sementes para longe da planta-mãe. Este processo de retirada ou saída do diásporo (unidade que será dispersa, seja o fruto ou a semente) da planta mãe pode ser realizado por animais, vento e mais eventualmente pela própria planta mãe ou pela água. Na maioria das florestas tropicais, a maior parte das sementes é dispersa por animais (cerca de 40,8%). Os dispersores mais comuns são aves, morcegos e macacos.

¹³ Espaços livres de edificação têm sido projetados com mais área pavimentada e menos árvores e, por isso, têm menor potencial para melhorar a qualidade do ar e o conforto climático (SPIRN, 1995).

¹⁴ O professor de economia da Universidade de Chicago, Alexandre Sheinkman, comparou vários indicadores sociais com as taxas de violência em centenas de cidades americanas. *Não há nenhuma relação entre renda e crime*, constatou. Daí o sucesso da tese do *capital social*, a medida das relações que um indivíduo tem, capazes de integrá-lo, evitando a marginalidade. É medido pela força das igrejas, da família, da escola, dos centros comunitários, dos espaços para lazer (DIMENSTEIN, 1999). Há, portanto, uma relação entre o fato de Pirajá ser considerado o bairro mais violento do subúrbio e sua extrema escassez de espaços de socialização.

¹⁵ Os beija-flores também são capazes de percorrer grandes distâncias na procura por alimento (JANZEM, 1980).

Coleta Seletiva e Reciclagem de Lixo em Plataforma: Uma experiência participativa de gerenciamento ambiental integrado em um bairro periférico de Salvador

Markus Spitzbart

O projeto

O projeto “Coleta Seletiva e Reciclagem de Lixo em Plataforma, Salvador-Ba” nasceu do desejo da comunidade local de fazer algo para resolver os problemas de saúde, decorrentes do acúmulo de lixo no bairro. Julieta Fernandes de Souza, diretora executiva¹ da AMPLA - Associação dos Moradores de Plataforma, explica bem a situação:

“A maior preocupação da AMPLA sempre foi a situação de saúde dos moradores do bairro. Lutamos para conseguir o posto de saúde, mas percebemos que as doenças no bairro aumentavam cada vez mais. Registramos muitas doenças ligadas à falta de saneamento, como a leptospirose, a diarreia e também casos de lepra. A situação precária da coleta de lixo é, entre outros motivos, responsável pela existência de doenças sociais no bairro. Temos medo de deixar nossos filhos brincar na rua, de que entrem em contato com esgoto ou lixos espalhados pelos cachorros. Aí, chegamos à conclusão, que precisávamos fazer alguma coisa para melhorar essa situação”.

Quando o Projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação iniciou suas atividades em bairros periféricos da cidade, surgiu uma oportunidade concreta para a articulação de um sub-projeto que priorizasse a questão do aproveitamento do lixo existente no bairro de Plataforma. Com o apoio do Departamento e Mestrado de Geografia, do Instituto de Geociências, da Universidade Federal da Bahia (UFBA), a AMPLA pôde viabilizar o engajamento de um técnico ligado à ONG austríaca Horizonte 3000 (antigo Serviço Austríaco de Cooperação para o Desenvolvimento-OED), que vem assessorando a Associação no desenvolvimento do sub-projeto de reciclagem, desde outubro de 1998. Assim, foram lançadas as bases para o acordo de cooperação - UFBA/AMPLA/Horizonte 3000 – e o desenvolvimento de uma experiência piloto de coleta seletiva e reciclagem de lixo em Plataforma.

O projeto é uma iniciativa da AMPLA. É a Associação dos Moradores quem decide sobre o “quando” e o “como” para o desenvolvimento das diferentes etapas do trabalho. Os outros parceiros são assessores e consultores da comunidade, visando a uma melhor realização do projeto. O acompanhamento técnico direto está a cargo da ONG Horizonte 3000, responsável, também, no início das atividades, pela implantação da infra-estrutura necessária para desenvolvimento da experiência piloto no bairro.

O professor Angelo Serpa, da UFBA, supervisionou os trabalhos do cooperante, interligando os trabalhos com os demais sub-projetos, componentes do projeto “Espaço Livre de Pesquisa-Ação”, bem como com outros áreas e programas da Universidade. Assim, quatro estudantes do programa UFBA em Campo II (Sub-projeto “Seu lixo não é lixo”) puderam participar do processo de construção da experiência piloto em Plataforma, entre agosto e dezembro de 1999, realizando atividades de pesquisa e extensão. No início da cooperação, Sandro dos Santos Correia, na época estudante de geografia da UFBA, pesquisou, através de entrevistas com 60 moradores, o nível de conhecimento da população local a respeito da coleta seletiva e reciclagem do lixo e dos problemas relacionados com o acúmulo de lixo no bairro, na visão dos moradores. O trabalho resultou numa

monografia de bacharelado, apresentada ao Departamento de Geografia em setembro de 2000.

Certamente, a realização do projeto não teria sido possível sem os longos anos de trabalho de conscientização e mobilização da socióloga e diretora da Federação das Associações de Bairro de Salvador - FABS, Antônia Garcia, que emprestou sua competência e seu engajamento pessoal na condução dos trabalhos no bairro de Plataforma. A FABS desempenhou um importante papel na maturação e concepção do projeto, bem como na sua inserção no contexto local, com a aplicação de metodologias adequadas para conquistar os moradores e para capacitar as pessoas envolvidas. Muitas idéias frutíferas e enriquecedoras surgiram dessa direção. Desde janeiro de 2000, o projeto conta também com a consultoria do professor Luiz Roberto Moraes, da Escola Politécnica (UFBA).

Os recursos para a construção das instalações do projeto no bairro de Plataforma - nos dois primeiros anos de implantação da experiência piloto - vieram do Fundo "BlockGrant", da União Européia, graças à intermediação da ONG Horizonte 3000.

Para realizar o curso "Formação para a Vida", entre agosto e dezembro de 2000, a AMPLA recebeu um financiamento da AAPCS - Associação de Apoio ao Programa Comunidade Solidária. O curso capacitou 30 jovens do bairro nas áreas de saúde e meio-ambiente. Um dos principais temas do curso foi a situação de lixo no bairro, com ênfase para os processos de reciclagem e compostagem. Objetivava-se também, com a realização do curso, a consolidação dos trabalhos realizados pelas comissões de "meio ambiente" e de "saúde" da AMPLA e uma integração dos jovens aos trabalhos do projeto de reciclagem de lixo. A realização do curso resultou em uma interligação mais forte das duas comissões no trabalho de conscientização e educação ambiental. O trabalho na área de saúde contou (a) com o apoio da ONG "UBV - Serviço Técnico Sueco", através do cooperante Erik Gustaffson.

O principal objetivo do projeto é, portanto, a busca de estratégias, através da realização de experiências práticas, que possibilitem um gerenciamento ambiental integrado do lixo em bairros

periféricos de baixa renda de Salvador, que se baseiem nas necessidades e propostas dos moradores e que possam integrar e fortalecer as estruturas democráticas das comunidades locais, envolvendo a criatividade e a capacitação de mão-de obra da população.

Para os parceiros responsáveis pelo projeto sempre esteve claro, que não queríamos substituir o serviço de coleta de lixo da prefeitura municipal e da Limpurb, nem teríamos condições para isso. Queríamos apenas indicar um caminho alternativo, de como a comunidade local poderia ser assessorada com o objetivo de capacitá-la, de modo que pudesse - ela própria - articular e negociar os pontos principais para realização de um gerenciamento integrado do lixo no bairro.

Tentamos encontrar respostas para as seguintes perguntas: Quais são os componentes e as etapas mais importantes para realização de um processo de planejamento participativo no gerenciamento do lixo? Como se consegue uma capacitação dos moradores através de experiências práticas, para que a construção do projeto possa se basear nas propostas da comunidade local?

Etapas do projeto

Foram as seguintes as etapas realizadas do projeto:

- levantamento de dados secundários para o planejamento integrado;
- realização de experiências práticas;
- capacitação dos moradores;
- criação e monitoramento de uma equipe, composta por moradores;
- planejamento (incluindo execução) coletivo e participativo da experiência piloto.

A tabela abaixo contém uma vista geral das etapas do projeto nos 2 primeiros anos e 3 meses. Detalhes do processo são descritos nos parágrafos seguintes.

Início da cooperação e os primeiros passos	10/1998 - 04/1999	7 meses
Implementação da usina comunitária e da coleta seletiva	05/1999 - 12/1999	8 meses
Consolidação de uma equipe de trabalho	01/2000 - 07/2000	7 meses
Capacitação mais profunda e conscientização mais ampla	08/2000-12/2000	5 meses
Total	10/1998-12/2000	27 meses

1. O início da cooperação e os primeiros passos:

Apesar do entusiasmo pela realização de uma experiência piloto no bairro, existia, no início dos trabalhos, entre os moradores ligados à AMPLA, apenas uma vaga idéia a respeito do gerenciamento integrado de lixo. Muitas pessoas relacionavam a palavra reciclagem principalmente com a comercialização de plásticos, papeis, latas e vidros ou com a reciclagem artesanal. O fato, de que também lixos orgânicos podem ser transformados em adubo orgânico através da compostagem, era novo para a maioria deles. Que a queima do lixo - principalmente plásticos ou lixos perigosos - pode causar uma série de problemas de saúde é até hoje de difícil entendimento para muitas pessoas. Por outro lado, existia, desde o início da cooperação - graças ao trabalho de conscientização da AMPLA, sob a orientação da FABS, na área de saúde preventiva - um nível alto de sensibilização a respeito da relação lixo versus doenças.

Nos primeiros meses, o trabalho de conscientização andou a passos lentos. Nós conseguimos sensibilizar as primeiras pessoas, com a idéia de fazer alguma coisa para resolver o problema do lixo e o compromisso de “espalhar” esta idéia para o restante do bairro. O passo mais importante nessa fase do projeto foi transferir o processo de discussão para as ruas. Fomos convidados para proferir palestras nas ruas, organizadas pelos próprios moradores.

Gideon Fernandes de Souza, diretor executivo da AMPLA e colaborador de primeira hora do projeto, explica as características dos primeiros meses:

“O processo de discussão dentro da AMPLA não foi muito produtivo. Sentimos a necessidade de incluir mais pessoas. Por isso, propomos escolher uma rua piloto, onde realizamos reuniões para informar os moradores sobre o projeto. Falamos sobre a possibilidade de melhorar a situação na rua quanto ao problema de lixo, aproveitando a iniciativa de reciclagem.”

Nos primeiros meses também tivemos muitas dificuldades para iniciar um processo de discussão contínua nas reuniões de rua; nos primeiros encontros havia uma grande flutuação na frequência dos participantes, o que nos obrigava a retornar sempre à discussão dos mesmos assuntos, já tratados em reuniões anteriores.

Gideon continua:

“Primeiro pensamos em fazer a compostagem na rua mesmo, para aumentar a consciência comunitária nas ruas. Há alguns anos atrás, fizemos uma tubulação para tirar o esgoto da rua. Fizemos uma coleta de dinheiro na rua para comprar o material. Cada um deu a quantia que pôde e aí fizemos. Depois o companheirismo entre os moradores da rua ficou muito maior. Com a compostagem pensamos em fazer da mesma forma. Só que dessa vez nosso problema foi que não achamos um lugar certo para montar as pilhas para fazer a compostagem. Nossa rua é muito apertada, não tem áreas grandes, sem construção. Pedimos a uma moradora, que tem um grande quintal, para deixar um canto para fazer a compostagem, mas não conseguimos. Por isso, decidimos fazer numa área grande abandonada, um pouco mais distante da nossa rua”.

2. Implementação da usina comunitária e da coleta seletiva:

A primeira dificuldade na implementação da usina comunitária de compostagem foi escolher um lugar para construí-la. Apesar dos moradores concordarem quanto à importância do projeto, encontramos uma grande resistência dos vizinhos para deixar-nos ocupar um pequeno pedaço de uma área livre abandonada. Perto da área escolhida, encontrava-se um “lixão”, onde alguns moradores

jogavam lixo. Nossa intenção de construir uma usina de compostagem perto de suas casas - mesmo com uma distância de quase 100 metros - aumentou o medo que a área se consolidasse como um “lixão” ainda maior no futuro.

Nessa fase, os representantes da AMPLA e da FABS tiveram um papel fundamental. Graças à confiança e à intimidade, que os moradores nutrem por suas lideranças, foi possível escolher um lugar adequado - com distância suficiente de todas as casas - para a construção da usina. Como a área localizava-se relativamente distante da rua “Mabaço de Cima”, decidiu-se construir uma usina um pouco maior, que permitisse a compostagem dos lixos orgânicos gerados em todas as ruas vizinhas da área escolhida.

Pensou-se, inicialmente, que a construção da usina (uma cerca, um galpão e uma casinha para guardar ferramentas) poderia ser realizada em regime de mutirão. Embora tenha sido possível, no início dos trabalhos, arregimentar cinco moradores para fazer a cerca, não conseguimos dar continuidade ao mutirão para construir as demais instalações da usina. Precisamos então contratar um pedreiro para a construção do galpão e da casinha, com as instalações elétricas e hidráulicas, concluída em setembro de 1999. Um inverno bastante chuvoso atrasou o andamento das obras. No tamanho atual, a usina ocupa um espaço de mais ou menos 120 metros quadrados, com uma área coberta de 25 m² e uma casinha com 6 m² de área - dentro de um areal abandonado com 5.200 m² de área utilizável.

Um momento importante para o projeto foi a inauguração da usina comunitária de compostagem, em outubro de 1999, com a participação dos jovens integrantes da oficina de teatro. De maio a setembro do mesmo ano, os jovens, do grupo “Espaço Livre para o Teatro”, sob a orientação do ator e diretor Marcio Lima (pesquisador do Projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação), apresentaram, na sede da AMPLA, a peça “Buraco do Lixo”. Muitos moradores receberam, através da peça, noções importantes sobre a importância da separação e da reciclagem do lixo. Na inauguração da usina, os atores, depois de apresentarem a peça na AMPLA, levaram o público para conhecer a

usina e o primeiro biocoletor instalado no bairro. Caracterizados como os personagens da peça, os jovens explicaram os objetivos do projeto e como fazer a coleta seletiva. Graças à cobertura da imprensa local, alguns moradores puderam assistir a inauguração na televisão, depois procuraram o local da usina e começaram a se interessar pelo projeto.

Durante a construção da usina de compostagem foram realizadas também algumas reuniões de rua, para decidir como faríamos a coleta seletiva dos lixos orgânicos. Logo ficou claro, que não seria possível fazer uma coleta de casa em casa, como muitos moradores esperavam no início dos trabalhos. Nas reuniões na rua “Mabaço de Cima” foi decidida a instalação de pontos de coleta seletiva (biocoletores), com uma caixa coletora de 120 litros e uma placa, informando os tipos de lixos que poderiam ser depositados na caixa coletora. A caixa coletora está fixada numa coluna de sustentação da placa informativa, através de uma corrente, para evitar assaltos. Na outra coluna instalamos um balde simples para as pessoas depositarem os sacos plásticos.

No trabalho de conscientização, tentamos convencer os moradores a separar os lixos orgânicos em baldes plásticos para jogar os resíduos orgânicos diretamente na caixa coletora. Mas o costume da população em depositar o lixo em sacos plásticos é tão arraigado, que apesar dos moradores separarem corretamente os lixos orgânicos em casa, depositavam os resíduos junto com o saco na caixa ou jogavam os sacos nas proximidades do ponto de coleta. A colocação do balde na coluna amenizou o problema. O trabalho de conscientização nas ruas foi realizado pelos próprios moradores. Para apoiá-los nas explicações sobre a importância e os tipos de lixos orgânicos, que poderiam ser depositados nos biocoletores, foi elaborado um pequeno *folder* explicativo.

Durante o funcionamento do primeiro biocoletor, desenvolveram-se as condições para o bom funcionamento da coleta seletiva. Percebemos que era importante uma família se responsabilizar pelo biocoletor instalado na rua. Para realizar a coleta de lixo utilizamos sacos do tamanho das caixas, que poderiam ser

retirados junto com os lixos orgânicos durante a coleta. Mesmo assim, os biocoletores têm que ser lavados regularmente para evitar o mau cheiro. Vimos que isso só funcionava, quando uma família se responsabilizava pelo trabalho. Também percebemos que era importante, especialmente nas primeiras semanas depois da instalação do biocoletor, uma fiscalização constante e continuada por parte da equipe do projeto. Mesmo estando informados do início dos trabalhos de coleta seletiva, muitos moradores confundiam os biocoletores com caixas coletoras comuns da LIMPURB e tentavam “se liberar” do lixo não separado através dos biocoletores. O papel da família responsável pelo ponto de coleta seletiva revelou-se essencial no trabalho de convencer as pessoas a não jogar lixos comuns no biocoletor.

O primeiro biocoletor foi montado em frente à casa da família Fernandes de Souza, participante de primeira hora do projeto. Por isso não encontramos muita resistência para instalar a primeira caixa coletora com a placa. Os membros da família já tinham informado bem os moradores da rua. Na instalação dos outros biocoletores encontramos mais resistência entre os moradores. Como aconteceu durante a escolha da área para a construção da usina, muitos moradores tinham medo que o biocoletor se tornasse um grande “lixão”. Embora compartilhássemos também dessa preocupação no início dos trabalhos, percebemos logo que os moradores não sujavam os lugares nas redondezas das caixas coletoras.

Nesses meses de trabalho, entre outubro e dezembro 1999, conseguimos instalar três caixas coletoras. Até o final de 1999, cerca de 30 a 40 famílias começaram a separar os lixos orgânicos em casa e depositá-los nos biocoletores. As cozinheiras da AMPLA, que preparam a comida para as crianças da creche, também separaram os lixos orgânicos da cozinha desde o começo da coleta seletiva. Os moradores, participantes da experiência, nos convenceram que era importante contratar uma pessoa para fazer a coleta e a manutenção da usina até que o projeto se consolidasse e conseguíssemos mais participação. Por isso, entre setembro e dezembro de 1999, Lindaura

Maria de Jesus Bispo - indicada pelos moradores - foi contratada para fazer esse trabalho. O efeito foi o contrário do esperado. Como ela teve seu trabalho remunerado, não foi possível animar mais ninguém para fazer o trabalho voluntário. Alguns moradores quiseram dinheiro ou composto pronto em troca de lixos orgânicos.

Entre agosto e dezembro do mesmo ano, quatro estudantes do programa “*UFBA em Campo II*” realizaram trabalhos educativos e de pesquisa no âmbito das atividades do projeto. Eles pesquisaram a composição do lixo domiciliar e o potencial de receita na comercialização dos lixos inorgânicos domiciliares.

Como o trabalho de pesquisa teve também o objetivo de conseguir uma maior conscientização dos moradores no tocante à coleta seletiva, foi adotada uma metodologia, que envolvesse a participação ativa de algumas famílias. Num primeiro momento, dez famílias, morando nas redondezas da usina, foram solicitadas a separar lixos orgânicos, lixos inorgânicos comercializáveis e resíduos não recicláveis, durante uma semana. A coleta de lixos dessas casas naquela semana foi realizada pelos estudantes pesquisadores, que analisaram a quantidade de lixos gerados. Numa segunda fase, trinta famílias foram escolhidas para separar os lixos inorgânicos (papel, vidro, plásticos e metais), também por um período de uma semana. A análise desses resíduos contou também com a participação dos jovens participantes de um curso, que o grupo de estudantes realizou na sede da AMPLA.

A pesquisa mostrou que 63% dos 370 g de lixo, gerados em média por um morador diariamente, são lixos orgânicos, 23% são lixos comercializáveis e só 14% são rejeitos sem potencial de reciclagem. O potencial de receita mensal na comercialização de lixos inorgânicos domiciliares foi estimado em R\$ 1 a 3 por família.

O curso “*Lixo: Problema ou Oportunidade?*” (8 aulas em 1 mês) tratou dos assuntos mais importantes relativos aos impactos ambientais e para a saúde, causados pelo acúmulo de lixo, e às diferentes formas de reciclagem e compostagem. Para dar uma noção mais ampla sobre as possibilidades de reciclagem de lixo, um

estudante do grupo ofereceu-se para ensinar aos jovens do bairro técnicas de reciclagem artesanal, numa oficina e num evento chamado “*Sábado com Arte*”. As experiências do trabalho e o diálogo do grupo com os moradores subsidiaram a elaboração de uma cartilha educativa sobre a coleta seletiva de lixo orgânicos e a compostagem, que está apoiando os integrantes do projeto no trabalho de conscientização nas ruas.

A participação dos estudantes universitários no projeto resultou num número maior de moradores conscientes dos trabalhos desenvolvidos pelo projeto e dos problemas gerados pelo acúmulo de lixo. O que nós não conseguimos nessa fase do projeto foi a consolidação de uma equipe para avançar nos trabalhos. Nós não conseguimos integrar – pelo menos, de modo mais “ativo” - os jovens, que frequentaram os cursos oferecidos pelos estudantes, nem as famílias, que participaram da experiência participativa de análise da composição do lixo gerado nas casas.

3. Consolidação de uma equipe de trabalho:

Graças ao engajamento de três moradores, integrantes da AMPLA, que nos subsidiaram com algumas idéias, conseguimos, nas duas ruas onde foram instalados os três primeiros pontos de coleta seletiva, que as trinta famílias participantes da coleta separassem efetivamente os lixo orgânicos gerados em suas casas. Mas, até esse momento, não havia uma equipe consolidada, que gerenciasse ativamente o andamento dos trabalhos.

Por isso, para reiniciar as atividades do projeto no ano 2000, convocamos uma grande reunião na sede da AMPLA, à qual compareceram cerca de trinta pessoas, moradores de diferentes áreas/ruas do bairro. O principal resultado dessa reunião foi a decisão de criar uma equipe de planejamento estratégico, formada por representantes das ruas, que iriam planejar conosco os passos seguintes do projeto. Mas, só um mês mais tarde conseguimos formar de fato uma equipe de trabalho, depois das eleições para a nova diretoria executiva da AMPLA. Nessas eleições, os moradores de Plataforma também

escolheram - além da nova diretoria executiva - diretores/as de várias comissões.

A comissão de “Meio-ambiente e Saneamento” foi reativada. A nova diretoria eleita da comissão – representada pela diretora Maisa Nogueira dos Santos e pela suplente Naildes Ribeiro dos Santos - assumiu também o compromisso de dar continuidade aos trabalhos de compostagem. Maisa explica seus motivos para candidatar-se à diretoria da comissão:

“De alguma forma nosso bairro ainda tem uma beleza natural. Ainda existem muitas arvores e áreas verdes, a praia também tem um paisagem bonita. Só que essa paisagem bonita é estragada pela situação ambiental no bairro, pela poluição. A praia é poluída de esgoto, tem pessoas que jogam o lixo no próprio quintal ou nas encostas. A própria coleta de lixo oferece riscos à saúde coletiva. Por outro lado sempre gostei de trabalhos ligados à natureza. Mas, muitas vezes, falta o conhecimento de como fazer. Como moramos num bairro periférico, não tem muita possibilidade de aprender mais. Por isso gostei do projeto, porque junta os dois aspectos: a capacitação das pessoas e a realização de trabalhos concretos para melhorar a situação. Através da compostagem aprendemos como transformar resíduos orgânicos em adubo. Já usávamos cascas de ovos para adubar as plantas, mas não sabíamos como fazer isso com os restos de frutas, por exemplo. Assim, o trabalho com a compostagem nos dá a visão de como nós mesmos podemos contribuir para melhorar a situação ambiental do bairro. A compostagem também alimentou nosso sonho de criar hortas para produzir verduras no próprio bairro. Também é importante, que tenhamos consciência dos nossos direitos e possamos articular juntos as ações do projeto. Temos que conquistar os jovens para se articular e contribuir. O trabalho voluntário na comissão me dá essa possibilidade.”

A partir de março de 2000, a comissão de meio-ambiente e a equipe de trabalho conseguiram estabelecer um processo de reuniões regulares, uma vez a cada duas semanas, onde as questões do projeto eram discutidas e decididas. Desde a realização da grande reunião na

AMPLA, em janeiro de 2000, existia um interesse maior de outras ruas em participar da coleta seletiva e também em montar novos pontos de coleta próximos as suas casas. Nossas tentativas de incentivar a criação de outras usinas comunitárias, em outras ruas do bairro, junto àqueles que se interessaram pelo projeto, não tiveram sucesso. Os moradores queriam participar do projeto já existente.

O interesse de ruas mais distantes em participar do projeto nos fez pensar na necessidade de um meio de transporte. Como os primeiros biocoletores foram instalados nas redondezas da usina de compostagem, não era difícil realizar a coleta. Os próprios moradores levavam os resíduos com um carrinho de mão ou com a própria caixa coletora para a usina.

Uma carroça com cavalo nos pareceu uma solução adequada para a coleta de lixos orgânicos. Inspirados por outros projetos, convencemos os integrantes da comissão a comprar uma carroça com cavalo, que acabou se tornando um grande problema para o grupo. Não tivemos sorte com a compra: o cavalo ficou doente logo depois de comprado e demorou mais de um mês para se recuperar. Depois, conseguimos realizar a coleta com a carroça por um período de pouco mais de um mês, até começarem os problemas com a própria carroça, que quebrou várias vezes.

Nosso principal erro foi de não ter considerado que nenhum dos integrantes da comissão tinha experiência com cavalos. Ainda assim, Gideon conseguiu aumentar de uma forma impressionante seus conhecimentos ao longo do tempo que ficamos com o cavalo. Mas, o acúmulo de problemas causou um grande desestímulo no grupo. Um outro problema na coleta sempre foi a condição das ruas em Plataforma: topografia acidentada, com muitas ladeiras estreitas, e as péssimas condições de pavimentação das ruas. O mau uso da carroça, principalmente entre os mais jovens, que dirigiam em alta velocidade durante os trabalhos de coleta, agravou ainda mais a situação.

Por outro lado, essas dificuldades geraram a vontade entre os integrantes da comissão de buscar outras soluções, gestadas pelo próprio grupo. Esse processo também aumentou a disposição dos

integrantes da equipe para construir diferentes cenários, sempre considerando e comparando diversas possibilidades antes de escolher um caminho de atuação. Não conseguimos resolver o problema da coleta até o momento, quando esse texto foi escrito, mas chegamos num ponto da discussão, onde os integrantes da comissão têm consciência de que só optarão por um caminho, depois de analisar criteriosamente todas as alternativas existentes.

Ao contrário da coleta dos lixos orgânicos, a manutenção da usina, baseada no trabalho voluntário dos integrantes da equipe, desenvolveu-se de modo mais satisfatório. A partir de fevereiro de 2000, três adolescentes se interessaram pelo processo de compostagem e passaram a fazer o trabalho de montagem e manutenção das pilhas, de março a abril do mesmo ano sob nossa orientação e, depois, de modo mais autônomo e independente. A partir de maio, começamos a vender composto nas ruas e na feira da praça principal do bairro. Como a produção de composto caiu bastante em razão dos problemas com a coleta e como a maior parte do composto produzido foi distribuído nos eventos de conscientização no bairro, a comercialização do composto foi interrompida logo depois.

José Mário Alves dos Santos explica os principais trabalhos de manutenção na usina:

“Montamos as pilhas juntando os lixos orgânicos das casas com restos de poda e mato triturado. Por causa da atividade dos micróbios, a temperatura dentro da pilha aumenta e chega num nível de 50-60°C um ou dois dias depois da montagem da pilha. A temperatura elevada mata sementes e germes patogênicos dentro do lixo. Para garantir condições favoráveis para os micróbios, viramos as pilhas uma vez por semana garantindo a oxigenação e molhamos de acordo com as necessidades. Depois de três, quatro meses, o adubo está pronto para ser peneirado.”

A distribuição de composto foi importante para uma maior aceitação do projeto no bairro. Ver com os próprios olhos que as plantas nas casas crescem melhor com o adubo orgânico foi a melhor forma de

motivar os moradores para continuar separando os lixos orgânicos nas casas.

Mesmo assim, foi difícil manter a continuidade dos trabalhos. Precisávamos da participação de mais pessoas para garantir principalmente a consolidação do trabalho de conscientização. No primeiro semestre de 2000, a comissão de meio-ambiente contou com a participação regular de 5 a 7 pessoas. Graças à realização do curso descrito no próximo item, o grupo conta atualmente com 15 a 20 pessoas.

4. Capacitação mais profunda e conscientização mais ampla:

Nas reuniões de planejamento anual de 2000 das atividades da AMPLA, monitoradas por Antônia dos Santos Garcia, da FABS, alguns dos pontos principais da discussão foram as questões relacionadas com o envolvimento da população, especialmente dos mais jovens, no trabalho de educação em saúde e meio-ambiente: Como interligar melhor as duas comissões de meio-ambiente e de saúde? Como consolidar os trabalhos desenvolvidos pelas comissões? Os participantes chegaram à conclusão que o trabalho de conscientização nas ruas teria que ser reforçado não só através de atividades educativas, mas também atividades de lazer e diversão.

Nessas reuniões surgiu a idéia das “Feiras”. As “Feiras” são eventos de caráter educativo e itinerante, realizadas nas ruas e praças do bairro. As duas comissões de saúde e de meio-ambiente montam barracas, onde os moradores recebem informações sobre os projetos das comissões. A comissão de saúde informa sobre as doenças sociais, DST-Aids e estratégias de prevenção, distribuindo camisinhas, medindo pressão arterial, etc. Os membros da comissão de meio-ambiente divulgam a idéia de compostagem, distribuem composto produzido na usina e explicam sobre a importância da coleta seletiva. A partir da terceira “Feira” os integrantes das comissões começaram a apresentar pequenas peças de teatro de bonecos, nas quais são mostrados os problemas do bairro, tentando estimular os moradores a

buscar soluções junto com a AMPLA. Toda “Feira” também conta com a participação de um grupo de capoeira, grupos de teatro e artistas locais do bairro, que atraem os moradores vizinhos com suas apresentações. Entre julho e dezembro de 2000, a AMPLA - em cooperação com a FABS - realizou 4 “Feiras” em áreas diferentes do bairro. Cada feira foi visitada por cerca de 200 a 300 moradores.

Antônio Braz da Silva, diretor executivo da AMPLA, explica a necessidade de conscientizar a população:

“Através das feiras tentamos unir mais os moradores do bairro, estimulá-los para lutar junto conosco por uma qualidade de vida melhor e mais digna no bairro. A situação de saúde e a falta de saneamento são os temas principais, mas não os únicos. Também discutimos o problema da violência, a questão da posse da terra, entre outros. As experiências práticas como a usina de compostagem nos ajudam a convencer a população de que existem caminhos, que a própria comunidade pode buscar soluções para os problemas do bairro”.

Para conseguir mais participação na realização dos projetos das duas comissões foi necessário investir mais na capacitação dos moradores, especialmente dos mais jovens. Isso a AMPLA conseguiu em parte através do Projeto “Formação para a Vida”, financiado pela “Comunidade Solidária” e coordenado por Antônia dos Santos Garcia e Carolina Pedroza de Carvalho. Trinta jovens do bairro receberam, entre agosto e dezembro de 2000, conhecimentos básicos sobre os problemas ambientais existentes no bairro, saúde preventiva, a relação entre o saneamento precário e as doenças existentes, etc. Noções de cidadania embasaram todo o processo. Através de aulas práticas, vivências e passeios, os alunos foram preparados e estimulados para pensar os problemas existentes em Plataforma.

A capacitação se realizou em dois níveis, através do ensino dos alunos e da capacitação dos integrantes das comissões, que aprofundaram seus conhecimentos de uma forma impressionante, realizando uma grande parte das aulas teóricas e práticas. Os

instrutores se auto-capacitaram sob a orientação das coordenadoras e dos parceiros do curso.

Gisele Cristina Oliveira da Silva, Alvacira Duarte Oliveira de Souza, Gilcigleide Santos de Souza e Sérgio Rodrigo Oliveira da Silva explicam, o que eles aprenderam no curso e porque eles decidiram participar da comissão: *“O curso foi importante para nós, porque aprendemos coisas novas e conseguimos aprofundar assuntos, que já sabíamos, mas muito superficialmente. Que a falta de saneamento causa doenças, nós já sabíamos antes. Mas nos faltava o conhecimento mais profundo, de que forma as doenças são transmitidas e como podemos evitar a contaminação. Quanto à situação do lixo, o curso nos deu uma nova visão. A coleta de lixo satisfatória e sem riscos para a saúde depende da responsabilidade dos dois lados, da prefeitura e dos próprios moradores. Se nós conseguirmos aumentar a consciência comunitária e criar a responsabilidade entre os moradores, vamos ter mais razão de cobrar da prefeitura uma coleta de lixo melhor planejada. Através dos novos conhecimentos, o curso nos deu também a responsabilidade de passar isso para os outros moradores. Gostamos do trabalho em grupo”*.

Com o fim do curso cerca de 15 dos 30 alunos passaram a integrar os trabalhos educativos da AMPLA, dando continuidade ao funcionamento da coleta seletiva e da usina de compostagem e realizando o trabalho de conscientização como multiplicadores.

5. Desafios atuais:

São os seguintes os desafios atuais do projeto:

- . organizar melhor as atividades da equipe;
- . superar as dificuldades atuais do sistema de coleta e dos atos de vandalismo na usina comunitária, através da reformulação dos objetivos iniciais do projeto (para onde queremos ir?) e do foco das ações futuras;
- . realizar um estudo de viabilidade para a venda do composto orgânico produzido na usina;
- . ampliar a usina, implantar hortas familiares/comunitárias;

- . enfrentar o desafio da auto-sustentabilidade, garantindo uma melhor divisão de tarefas e de responsabilidades entre os integrantes da equipe.

Projeto modelo?

- Fortalecimento das instâncias locais de decisão:

Com o projeto de gerenciamento ambiental integrado do lixo no bairro de Plataforma, conseguimos mostrar que é possível contribuir para o fortalecimento de uma associação de base. Através do projeto, muitos moradores não-militantes começaram a interessar-se pelos trabalhos desenvolvidos na AMPLA; alguns passaram a participar ativamente do trabalho da associação de moradores, depois dos contatos iniciais com as atividades desenvolvidas pelo projeto no bairro.

- Efeito catalisador/multiplicador da experiência:

A experiência desenvolvida em Plataforma pode indicar caminhos/princípios alternativos para o gerenciamento ambiental integrado do lixo em outros bairros das periferias metropolitanas.

- Coleta de lixo:

Um sistema de coleta de lixo, que leve em consideração as necessidades e habilidades das populações locais dos bairros periféricos, pode ser um instrumento importante para a prevenção de doenças e um campo potencial de atuação para as instâncias de poder local.

Indicar que um sistema de coleta de lixo eficaz só pode funcionar com o envolvimento conjunto da população e do poder público foi sempre a base do trabalho de conscientização realizado no bairro de Plataforma: a responsabilidade da administração municipal de garantir um sistema de coleta adequado às necessidades das comunidades locais, de um lado, e a responsabilidade da população de utilizar a infra-estrutura da coleta de modo conseqüente e responsável, de outro lado.

Logo percebemos as limitações dos trabalhos de conscientização desenvolvidos pela equipe do projeto, já que é difícil exigir um comportamento responsável da população, se o sistema de coleta existente sequer supre os bairros periféricos com um número suficiente de caixas coletoras e exige dos moradores um esforço constante para percorrer distâncias não raro superiores a um quilômetro, para depositar o lixo doméstico de modo adequado. Isso também explica o surgimento de “lixões”, com riscos para a saúde da população.

A topografia acidentada da maioria dos bairros periféricos em Salvador é uma dificuldade adicional que exige soluções criativas para a implantação de um sistema de coleta adequado. Ruas estreitas, com péssimas condições de pavimentação, impedem, por outro lado, o acesso de caminhões coletores de grandes dimensões. Algumas delas só permitem o acesso de pedestres; em algumas áreas muito acidentadas o acesso só é possível através de escadas, muitas vezes em péssimo estado de conservação. Soluções criativas poderiam ser encontradas com as populações desses locais, que conhecem melhor seu bairro do que os técnicos ligados à administração municipal.

- Conscientização:

Nós estamos convencidos, após dois anos de implantação da experiência piloto de coleta seletiva e reciclagem do lixo em Plataforma, que um trabalho efetivo de conscientização, no tocante à separação e reciclagem do lixo doméstico, deve partir das experiências cotidianas das comunidades locais. Campanhas publicitárias podem complementar um trabalho de conscientização “corpo a corpo”, mas não podem substituí-lo.

Os momentos mais estimulantes da experiência desenvolvida em Plataforma foram justamente as reuniões de planejamento das atividades, onde nos pareceu evidente a riqueza de idéias e a criatividade dos moradores na busca de soluções para os problemas do bairro. Acreditamos também que um trabalho efetivo de conscientização acontece principalmente nas instâncias informais das

relações interpessoais, das relações familiares e de vizinhança. Não entendemos como as instâncias de poder local podem prescindir das experiências das comunidades locais na construção de um sistema de coleta de lixo eficaz para a periferia e a cidade.

- *Reciclagem de lixos orgânicos:*

Vemos no aproveitamento e reciclagem dos lixos orgânicos um grande potencial a ser explorado pelas comunidades locais e pelas instâncias do poder local. Nossas pesquisas mostraram que mais da metade dos lixos produzidos nas casas são de natureza orgânica e podem ser reciclados e devolvidos à natureza através do processo de compostagem com custos muito baixos. Aliás, custos com a coleta de lixo poderiam ser reduzidos pela administração municipal, caso experiências assim fossem incorporadas à prática de coleta na cidade, economizando recursos para aplicar na resolução de outros problemas, quem sabe devolvendo às comunidades locais os recursos economizados em forma de “cheques de conscientização”, para aplicação em programas de educação ambiental auto-gerenciados pelas associações de moradores.

O pensamento que norteia nossas ações baseia-se na idéia que o lixo deve ser reciclado no próprio bairro, ou melhor, deve-se transformar e reaproveitar o lixo no próprio bairro, antes que “vire lixo”. Por isso, acreditamos na compostagem realizada nas próprias casas ou em pequenas usinas comunitárias “espalhadas” pelo bairro, administradas pela população local. Nossa experiência em Plataforma mostra também que em processos assim cresce a auto-confiança e a auto-estima das comunidades locais. Como essas usinas poderiam se transformar em unidades autônomas de produção é uma questão ainda sem resposta para os integrantes da equipe do projeto.

- *Comercialização de lixos inorgânicos:*

Percebemos, através de nossas análises, que o potencial de lixos inorgânicos domiciliares é menor do que esperávamos (R\$ 1,00 a 3,00 de receita por família por mês). Identificamos dificuldades em estabelecer uma coleta seletiva e um sistema de comercialização de

lixos inorgânicos, com o objetivo de garantir a autosustentabilidade do projeto. Mas vemos a possibilidade da autosustentabilidade, se os materiais inorgânicos forem transformados no próprio bairro em objetos ou matérias primas (placas de papelão, por exemplo) com algum valor de comercialização.

- Coleta de lixos perigosos:

Sem ter realizado análises detalhadas sobre esse assunto, acreditamos que o lixo dos bairros periféricos contém um grande potencial de risco. Registramos casos, onde restos de tintas foram queimados nos quintais, e coletamos inúmeras pilhas elétricas espalhadas pelo bairro, sem mencionar a prática de queimar plásticos. Por isso, acreditamos que um gerenciamento integrado de lixo precisa incluir esforços para estabelecer um sistema de coleta seletiva de lixos perigosos - também em bairros periféricos - para evitar a poluição do solo e do lençol freático com substâncias de alta toxicidade. É, pois, urgente e necessária uma pesquisa que indique a quantidade e o tipo de “lixos perigosos” depositados nos bairros periféricos metropolitanos. Confiamos na capacidade das comunidades locais em contribuir na busca de soluções para implantação de um sistema de coleta seletiva de lixos perigosos e de um trabalho de conscientização sobre o problema.

Colocação final:

O projeto nos ensinou sobretudo que é fundamental a inclusão das especificidades topográficas, culturais e sociais de cada bairro no gerenciamento ambiental integrado do lixo nas regiões metropolitanas. *DIVERSIDADE* é a palavra chave para o desenvolvimento de um programa original de coleta e reciclagem de lixo na escala metropolitana. Em Salvador – cidade com inegável diversidade étnica e cultural - a elaboração deste programa deve incluir as associações de moradores e sua representação maior, a FABS, em sua luta cotidiana por uma cidade mais justa, democrática e com qualidade de vida para todos os cidadãos, na discussão, elaboração e implementação de propostas inovadoras.

¹ A diretoria executiva da AMPLA é composta por cinco titulares e cinco suplentes.

parte IV
NEM TUDO É REDE

Nem tudo é rede

Angelo Serpa

O termo “rede” vem sendo muito utilizado no âmbito das ciências sociais e da informação, a despeito das suas ambigüidades e dos seus múltiplos significados. Para o geógrafo Milton Santos, se considerarmos apenas sua realidade material, uma rede é toda infraestrutura que permite o transporte de matéria, energia e de informação: inscrita sobre um território, toda rede se caracteriza pela topologia dos seus pontos de acesso ou pontos terminais, seus arcos de transmissão e seus nós de bifurcação ou de comunicação (SANTOS, 1996).

As novas redes técnicas são multifuncionais e podem desempenhar múltiplos papéis, coletando e difundindo informação, comprando e vendendo produtos, realizando a gestão do pessoal no seio dos grupos empresariais... De acordo com Santos, graças aos progressos técnicos e às formas atuais de realização da vida econômica, as redes - produtivas, comerciais, de transporte e de informação - são cada vez mais globais. Graças à desmaterialização do dinheiro e ao seu uso instantâneo e generalizado, a forma mais acabada e eficaz de rede é dada pela atividade financeira.

Mas nem tudo é rede: se analisarmos a superfície do nosso Planeta como um todo, verificaremos que numerosas e vastas áreas escapam a esse desenho reticular das redes, presente na quase totalidade dos países desenvolvidos; e mesmo onde as redes existem

elas não são uniformes (nos Estados Unidos, por exemplo, 20% das famílias mais pobres não possuem sequer telefone). Países periféricos como o Brasil são considerados “zonas de baixa intensidade”, onde a presença das redes técnicas é pequena, se comparada àquela dos países do centro.

É no nível local, no entanto, onde os fragmentos das redes ganham uma *dimensão única e socialmente concreta*, ensina o Professor Milton Santos: Salvador, cidade periférica no contexto mundial, reproduz com exatidão a distribuição desigual da tecnologia das redes, segregando grande parte de sua população e inviabilizando seu acesso aos novos objetos técnicos - edifícios telemáticos, bairros inteligentes, autopistas e tecnopolos. Aos tempos rápidos das redes tecnológicas se contrapõem os tempos lentos das populações urbanas segregadas, articuladas em redes sociais cotidianas que refletem as diferentes relações de vizinhança, de parentesco, de amizade e de solidariedade.

Isso mostra que a “rede” é também social e política: pelas pessoas, mensagens e valores que a freqüentam. Sem isso, a rede é, na verdade, uma mera abstração. Estamos muito longe - pelo menos aqui, na periferia da periferia - das afirmações de Virilio (VIRILIO, 1993), que exagera na convicção de que o espaço não está mais na geografia, mas na eletrônica: no tempo instantâneo dos postos de comando, nos quartéis-generais das multinacionais e nas torres de controle. A verdade é que não partilhamos igualmente deste mundo virtualizado, de imagens, tempos e velocidades cibernéticas.

Faz-se sobretudo necessário que nos debruçemos sobre as questões locais, que nos fortaleçamos a partir das redes de relações cotidianas, que dão vida e dimensão concreta ao lugar. Em um mundo globalizado pelas redes de tecnologia, é imprescindível a recuperação da auto-estima, da autonomia e da soberania dos lugares urbanos, palco privilegiado das mudanças e do porvir, que apenas se delinea na chegada de um novo milênio.

O Potencial Turístico do Subúrbio Ferroviário de Salvador sob a Ótica dos Moradores

Angelo Serpa e Antônia Garcia

A Região Metropolitana de Salvador e o Turismo

No tocante ao turismo, a Região Metropolitana de Salvador tem importância estratégica no cenário econômico estadual. Com sua enorme capacidade de apropriação de divisas e geração de empregos diretos e indiretos, o turismo desempenha na economia do Estado e da RMS, em particular, um papel significativo. O crescimento de 7,8% no fluxo turístico de Salvador, entre os meses de janeiro e agosto de 1996, em relação a 1995, vai consolidar a cidade como um dos maiores pólos turísticos do País (QUEIRÓZ & BURMAN, 1996)

O número de turistas estrangeiros em Salvador cresceu de 19.707 em 1981 para 107.955 em 1994; o número de turistas nacionais passou de 189.318 em 1981 para 229.342 em 1994; a receita do turismo internacional evoluiu de US\$ 72,6 milhões para 155,6 milhões entre 1986 e 1993 (SILVA, 1996a). Confirmando as previsões dos órgãos oficiais, a partir de outubro de 1998, Salvador passou a receber 30 vôos regulares internacionais por semana, o que equivale a uma oferta superior a 6,5 mil assentos, provenientes de 18 cidades de 13 países e de três continentes. Para efeito de comparação, Salvador recebia, em 1991, apenas três vôos internacionais semanais (Jornal A Tarde, 11/10/1998).

Estimativas da Bahiatursa prevêem um crescimento sustentado da atividade turística de 6% ao ano, até 2010. Em 1999, a Bahia foi visitada por quatro milhões e a expectativa é que se chegue a 7,6 milhões de turistas daqui a dez anos (Jornal A Tarde, 19/11/2000). Dentro de dez anos o turismo na Bahia deve gerar também uma receita da ordem de US\$ 2 bilhões, mais do que o dobro das previsões para 2000 (US\$ 918 milhões), produzindo um impacto de US\$ 3,8 bilhões no Produto Interno Bruto (PIB), contra US\$ 1,7 bilhão em 2000. As previsões, todas feitas pelo governo do Estado, por meio da Bahiatursa, é que em 2005 o segmento gere US\$ 1,3 bilhão, causando um impacto de US\$ 2,6 bilhões no PIB. Em 1999, as cifras, se comparadas com ambas as previsões, foram bem mais modestas. Receita de US\$ 850 milhões e participação no PIB de US\$ 1,6 bilhão (Jornal A Tarde, 26/11/2000).

Segundo Silva, o turismo, nos últimos anos, foi fundamental para dar partida ao processo de estruturação de uma “nova região” servida pela Linha Verde (ao norte de Salvador), que corre o risco de sofrer o mesmo processo de extremo parcelamento como o que ocorreu na Ilha de Itaparica, sobretudo a partir da década de 1970, já com o *ferry boat* e com a estrada de rodagem.

De acordo com Burman, foram realizados investimentos privados na Bahia de US\$ 163,6 milhões, entre 1991 e 1994; além destes recursos, mais US\$ 2,4 bilhões estão previstos para projetos de construção de marinas e hotéis. Os financiamentos públicos, da ordem de US\$ 359,6 milhões, têm como fonte os recursos do Prodetur. Os maiores investimentos estão previstos para a Região Metropolitana de Salvador; entre estes, destaca-se o projeto do Parque Ecológico Porto Sauípe no município de Mata de São João, que será executado em 15 anos, orçado em US\$ 2 bilhões (BURMAN, 1994).

A Baía de Todos os Santos e o Projeto Baía Azul

A Baía de Todos os Santos é um mar de 972 Km² entre o Oceano Atlântico e o continente: berço da cultura baiana, foi palco de inúmeras rotas marítimas, fundamentais para a circulação de

riquezas, especialmente a cana-de-açúcar e gêneros alimentícios, para o abastecimento de Salvador. O surgimento do saveiro e de toda uma indústria náutica - inspirados nas embarcações para pesca de sardinha - vem atender as necessidades de transporte entre portos do Recôncavo e as ilhas existentes (CARVALHO, 1996).

Com a abertura de novas estradas e o aumento do fluxo automobilístico entra em declínio a articulação navegação/ferrovia. A instalação de indústrias e a pressão demográfica leva à expansão periférica, com o surgimento de favelas como Alagados, na Enseada dos Tainheiros, estendendo-se posteriormente até a Enseada do Cabrito (entre os bairros da Ribeira e de Plataforma):

Nos anos 70, o processo de industrialização se intensifica, não só em Salvador, sobretudo na região metropolitana, agora envolvendo produtos químicos (...) O crescimento populacional é acelerado, sem a correspondente instalação de equipamentos de infra-estrutura, principalmente esgotamento sanitário e limpeza urbana (...) A ocupação desordenada do solo, o esgoto, o lixo e os desmatamentos levaram ao desequilíbrio ecológico, que afeta a saúde dos moradores da região, a fauna e a flora marítima e terrestre da Baía de Todos os Santos (CARVALHO, 1996).

O programa Baía Azul chegou ao Subúrbio Ferroviário em 1998 com a licitação das obras que atenderão, por exemplo, aos bairros da Península Itapagipana, onde os dejetos vêm sendo canalizados para o mar desde as primeiras ocupações. Todo o esgoto doméstico será conduzido para a Estação Central da Embasa, no Rio Vermelho, num longo trajeto até o emissário submarino. Apesar de muitas críticas quanto ao gerenciamento dos recursos envolvidos nas obras, o projeto parece apontar para uma possibilidade concreta de devolver às praias do Subúrbio a balneabilidade de décadas atrás (SERPA, 1998a).

O Programa Baía Azul reúne recursos de três projetos: o de Saneamento Ambiental da Baía de Todos os Santos, o de Modernização do Setor de Saneamento e o Metropolitano. A maior parte destes recursos será direcionada para esgotamento sanitário e

abastecimento de água. Também serão desenvolvidas ações visando à melhoria dos serviços de coleta e disposição final dos resíduos sólidos (lixo), à intensificação do controle da poluição industrial, principalmente em relação aos lançamentos de efluentes na Baía de Todos os Santos, e ao desenvolvimento de projetos de Educação Sanitária e Ambiental (CARVALHO, 1996).

O Turismo sob a ótica dos Moradores do Subúrbio

Sob a ótica dos moradores do Subúrbio, os projetos oficiais deveriam ser melhor discutidos com as comunidades. A FABS - Federação das Associações de Bairro de Salvador – reclama da falta de transparência na gestão dos recursos e na elaboração dos projetos.

Em Plataforma, a AMPLA (Associação de Moradores de Plataforma) quer ver realizado o projeto de instalação de um Centro de Educação e Cultura Popular do Subúrbio nas ruínas da antiga fábrica de tecidos (Fatbrás), hoje desativada. O projeto, elaborado em parceria com a Faculdade de Arquitetura da UFBA, prevê a instalação de lojas e oficinas de artesanato, de uma marina, com embarcações ligando o bairro a Ribeira, localizado no outro lado da Enseada dos Tainheiros, auditórios e teatro para apresentação de grupos locais. A associação luta também pela gestão comunitária dos equipamentos.

O trecho da orla no corredor ferroviário suburbano tem também função social: do Lobato até São Tomé de Paripe, milhares de moradores, munidos de colheres, pás, latas e baldes, recolhem, a cada maré baixa, grandes quantidades de papa-fumos, rala-cocos, lambretas e sururus. Não é a toa que a orla do subúrbio é conhecida como “orla marisca”: o trecho é considerado como o melhor local para a pesca de mariscos na Baía de Todos os Santos (SERPA, 1999a).

O turismo pode trazer ainda, na visão dos moradores do Subúrbio, a “folclorização” das manifestações culturais populares, como as procissões e as “lavagens”: De acordo com Peixoto et al., Plataforma é um dos bairros mais antigos da cidade e está ligado à história da Bahia pelo fato de lá terem aportado tropas holandesas no século XVII. Por isso, as tradições faziam, segundo os autores, parte da

vida de Plataforma. Talvez também pelo fato do bairro ter vida própria e características que assemelham seu modo de vida ao de uma cidade do interior, as festas populares tenham conseguido não só sobreviver ao crescimento desordenado dos últimos anos, mas também manter sua autenticidade (sem transformar-se em “mercadoria”) (PEIXOTO et al., 1990).

Plataforma e o Movimento Popular

Situado no Subúrbio Ferroviário, Plataforma é um dos bairros mais antigos desta região. Os primeiros núcleos de indústria têxtil se estabeleceram na Bahia por volta de 1844 e, em Plataforma, em 1875, por iniciativa do industrial João Almeida Brandão; as fábricas passaram, mais tarde, para o controle da família Martins Catharino. A partir de então, esta família passou a explorar a mão-de-obra local e também as terras, com um contrato verbal do tipo enfiteuse - direito real e alienável e transmissível aos herdeiros, que confere a alguém o pleno gozo do imóvel mediante a obrigação de não deteriorá-lo e de pagar um foro anual em numerário ou em frutos (a mesma coisa que aforamento, de acordo com o Código Civil). O bairro cresceu como vila operária conforme o binômio trabalho – moradia.

A emergente indústria (também as usinas de açúcar, mas principalmente o ramo têxtil) fornecia moradia e alguns equipamentos a seus empregados. As “vilas operárias”, além dos rendimentos em forma de aluguel, mantinham o trabalhador sob o controle da unidade fabril. Isto porque uma vez desempregado, o trabalhador estaria também fora de sua moradia e com dívida no armazém.

Também é do século XIX (1850) a instalação de ampla rede ferroviária no Brasil e em particular na Bahia, ligando Salvador ao interior e entrecortando Plataforma, entre outros bairros do chamado Subúrbio Ferroviário. Ao lado da estação ferroviária de Plataforma localiza-se o terminal hidroviário, ligação do bairro com a Península Itapagipana, que tem sua história também ligada à indústria têxtil. É neste lugar de grande beleza que se situam as ruínas da Fatbrás, onde a comunidade suburbana reivindica a construção do Centro de

Educação e Cultura Popular do Subúrbio Ferroviário. Desde 1995, a CNB - Companhia de Navegação Baiana (estatal, hoje extinta - privatizada), resolveu desativar o serviço de transporte hidroviário Plataforma - Ribeira, apesar dos esforços da AMPLA, que chegou a assinar convênio para a administração do terminal.

Em 1954, a população de Plataforma era de 8.427 habitantes, quando Salvador tinha uma população de 389.422 habitantes. Em 1960, a população pula para 17.302 habitantes, quando Salvador tem 630.878 habitantes. Mas, em 1970, o crescimento demográfico do bairro tem um ritmo menos acelerado, ficando com 21.328 habitantes, quando Salvador alcançava 998.258 habitantes. Na década de 1970, acontecem as ocupações do Beira Mangue (Novos Alagados) e Boiadeiro; são construídos também os Conjuntos Bahia de Todos os Santos e Senhor do Bonfim. Talvez este crescimento populacional de Plataforma se explique pela implantação do CIA – Centro Industrial de Aratu e dos loteamentos do Jardim Itacaranha, com 800 lotes, e da Chácara Itacaranha, com 167 lotes, totalizando 967 lotes aprovados entre 1954 e 1958; a rigor, Plataforma já não exercia a atração de mão-de-obra que lhe caracterizou no apogeu da indústria têxtil.

Região privilegiada pela natureza, com belos recortes da Baía de Todos os Santos na paisagem e algumas áreas verdes, Plataforma, como outros bairros do Subúrbio, vem sendo degradado ao longo dos anos. A ocupação desordenada do solo, a poluição das praias por resíduos lançados pelas fábricas e residências são problemas enfrentados pelos moradores. A luta pela revitalização do Subúrbio Ferroviário, através do incentivo ao turismo, com a construção do centro de cultura popular, nas ruínas da antiga fábrica de tecidos, é um dos mais recentes movimentos liderados pela AMPLA – Associação de Moradores de Plataforma (Jornal Bahia Hoje, 13/03/1995).

A AMPLA, que nasceu como Associação das Mulheres de Plataforma, a partir da mobilização das mulheres - mães, pela recuperação de uma escola pública (que estava para desabar sobre seus filhos), tem, nestes 24 anos de existência, muita história para contar. Resultado da mobilização pela recuperação da escola São Brás,

as mulheres e, posteriormente, todos os moradores, reivindicam, desde 1977, uma escola de segundo grau (Jornal A Tarde, 1981 e Tribuna da Bahia, 17/11/1983).

O grupo de mulheres organizou uma pré-escola e levantou a bandeira pela construção da creche comunitária de Plataforma. Após uma pesquisa no bairro, que confirmou a necessidade do equipamento, iniciou-se uma grande campanha para aquisição de material de construção e do terreno. A Paroquia de São Brás colaborou cedendo o terreno e uma das lideranças elaborou o projeto de ajuda financeira que foi enviado à Misereor – Alemanha, que aprovou o projeto de construção. Depois de dois anos de mutirões, de várias formas de mobilização da comunidade pela conquista da creche, esta foi inaugurada em julho de 1982, completando, portanto, 19 anos de funcionamento, apesar de grandes dificuldades financeiras, principalmente para pagamento de pessoal. Nos dois primeiros anos de funcionamento, a Creche Comunitária de Plataforma contou com o apoio da Fundação Ford, o que foi fundamental para sua consolidação (Compare: COSTA, 1991 & GARCIA et al., 1992).

Simultaneamente, a AMPLA desenvolvia a luta pela conquista do Centro de Saúde, mobilizando a comunidade em várias ocasiões, conforme vários jornais (Jornal A Tarde - 1981, 1982, 1983 - Jornal da Bahia e Tribuna - nos mesmos anos). A luta pela construção do Centro de Saúde contou, desde o início, com a assessoria do Departamento de Medicina Preventiva da Universidade Federal da Bahia. Por essa razão, a comunidade pôde apresentar o projeto arquitetônico e técnico do referido Centro. Em janeiro de 1985, o Centro é inaugurado, mas gerando protestos da Comunidade, visto que as pessoas do bairro, selecionadas por concurso público para trabalhar no Centro não foram contratadas. Mas a AMPLA continuou cobrando a democratização do serviço com a participação da comunidade nas definições e ações, tanto a nível local como municipal.

Desde 1979, a AMPLA tem participado ativamente das iniciativas de organização da cidade, sobretudo no Subúrbio. Em 1979, participa da fundação da FABS, o que consolida as articulações da luta

local com outros níveis, sobretudo o municipal. Da luta contra a Carestia, passando pela Campanha da Diretas Já, tem participado das lutas por saúde, saneamento, educação, moradia, transporte, segurança, democratização do poder municipal, cobrando audiências públicas com os moradores, principalmente da periferia (Jornal da Bahia, Tribuna, Jornal A Tarde - 1989 e outros anos).

Numa questão vital para a participação mais efetiva dos moradores, além da assembléia, a AMPLA se organiza em um conselho deliberativo composto por representantes de rua e estes organizam as reivindicações e acompanham os processos sobre urbanização, transporte, etc. nas diversas secretarias, além de participarem das audiências com os governantes. A AMPLA promove mensalmente nas assembléias a discussão de temas do interesse da comunidade (saúde, educação, saneamento, urbanização, terra, etc.) com os secretários e/ou representantes do poder municipal e, às vezes, do poder estadual.

Em 1983, a AMPLA inicia sua primeira oficina de ensino - produção para adolescentes (oficina de brinquedos). A partir desta experiência, foram criadas outras oficinas: serralheria, serigrafia, tecelagem, corte e costura e outras de natureza mais cultural como a de capoeira, banda marcial, teatro etc., que buscam atingir sobretudo os adolescentes. Mas a entidade não trabalha só com crianças, adolescentes e jovens. Há cerca de 10 anos, formou uma comissão de idosos que realiza diversas atividades com o pessoal desta faixa etária e é um dos grupos mais ativos. Ultimamente busca-se um convênio para fortalecer os cursos diurnos para adolescentes e mulheres com o objetivo de organizar micro-empresas educativas que ajudem na geração de empregos e renda atuando em conjunto com o Centro da Mulher Salvador - CEMS.

Na busca de geração de emprego e renda a AMPLA, no ano de 1994, implantou a Padaria Comunitária D. Bela, com o apoio de um grupo de amigos da Áustria (Jornal Bahia Hoje, Tribuna da Bahia, 15/07/1994). Além destas atividades, a AMPLA rearticula a campanha pela construção da escola de segundo grau, reabertura do antigo cine-

teatro e a luta pela revitalização do Subúrbio com a construção do Centro de Cultura do Subúrbio Ferroviário. Estes fatos tiveram boa cobertura na imprensa local, inclusive com o editorial de um deles (Jornal Bahia Hoje, 13/03/1995).

A proposta do Centro de Educação e Cultura Popular do Subúrbio

Com a criação do Centro de Educação e Cultura Popular do Subúrbio, a AMPLA e a FABS pretendem gerar mecanismos de mobilização dos moradores para a conquista de um desenvolvimento humano, social, ecológico e econômico mais justo para os habitantes do Subúrbio. O eixo conceitual deste desenvolvimento é o da biodiversidade e do desenvolvimento sustentável

São objetivos específicos do Centro:

- a) Criação da Reserva Extrativista Mineral Marinha da Orla Suburbana;
- b) Promoção do ecoturismo na região, incluindo as ilhas;
- c) Promoção de cursos de educação ambiental;
- d) Defesa de importantes e hoje raras áreas verdes da região, a exemplo do Oiteiro em Plataforma;
- e) Promoção de cursos profissionalizantes (artesanato, informática, serralheria, eletrônica, padaria, eletricidade, gráfica, costura industrial, mecânica, etc.), conjugados à formação de cooperativas, micro-empresas e uma agência de emprego e de prestação de serviços;
- f) Implantação do Memorial do Subúrbio, com a execução de pesquisas sobre a formação histórica da área;
- g) Promoção de seminários, exibição de filmes e cursos não profissionalizantes em torno de questões relativas à cultura Afro-Baiana e à temática da mulher na sociedade brasileira (direito da mulher e mercado de trabalho, educação sexual, saúde da mulher, etc.);

- h) Promoção dos direitos humanos na área;
- i) Formação de um banco de dados sobre a área;
- j) Realização do segundo Encontro de Cultura do Subúrbio.

Os diferentes programas, cursos e demais atividades promovidas pelo Centro de Cultura Popular corresponderão, cada qual, a um sub-projeto específico, com orçamento próprio. Provisoriamente, o Centro poderá funcionar no cine-teatro de Plataforma, que é patrimônio público e está fechado há anos.

Texto escrito originalmente como capítulo do livro "Da Cidade ao Campo: A Diversidade do Saber-Fazer Turístico", organizado pelo Professor Luiz Cruz Lima. Fortaleza: Editora FUNECE/Universidade Estadual do Ceará, 1999.

Espaço Livre para o Teatro na Periferia de Salvador

Angelo Serpa e Marcio Lima

O contexto

A Associação de Moradores de Plataforma dispõe de núcleos de corte e costura e tecelagem, marcenaria, serralheria e padaria comunitária, onde são oferecidos cursos para adolescentes, financiados por instituições parceiras diversas como o Instituto Mauá, o Programa Comunidade Solidária e a Secretaria Municipal de Trabalho e Ação Social. A proposta de uma oficina de teatro visava ao oferecimento de mais uma alternativa de ocupação e lazer aos adolescentes do bairro.

A falta de lazer era e é, aliás, uma queixa comum entre os moradores de Plataforma. Além dos jogos de futebol e vôlei na praia, nada há a fazer. O Cine-Teatro, construído a pedido da comunidade na década de 1950, está desativado há anos. O Governo do Estado, responsável pelo local, assumiu o compromisso de, através da Companhia de Desenvolvimento Metropolitano (CONDER), recuperar os equipamentos e o prédio, colocando-o em condições de uso. Havia a proposta de co-gestão com a AMPLA-Associação de Moradores de Plataforma, mas nada foi feito pela reabertura do espaço cultural.

A experiência de luta e a organização da AMPLA foi a principal razão para a escolha de Plataforma como área de intervenção

do projeto *Espaço Livre de Pesquisa-Ação*. A oficina de teatro está inserida num contexto maior, de intervenção e elaboração de soluções para os problemas do bairro, a partir da conscientização e organização dos seus moradores, utilizando o teatro como catalisador das demais atividades desenvolvidas pela equipe do Projeto Espaço Livre em Plataforma.

Ao nosso ver, a linguagem teatral poderia contribuir para desenvolver a criatividade, a expressividade e o senso de responsabilidade, através de exercícios práticos como criação coletiva de textos, exercícios de improvisação, etc., tomando os problemas do bairro como ponto de partida para o desenvolvimento dos trabalhos e montagem dos espetáculos.

Eram objetivos da oficina *Espaço Livre para o Teatro*: - Criação e implementação de uma oficina teatral para adolescentes do bairro de Plataforma, no Subúrbio Ferroviário de Salvador; - Através do teatro, desenvolver a criatividade, a responsabilidade e a expressividade do indivíduo, capacitando-o nos campos profissional e social; - Capacitar adolescentes no campo das artes cênicas, despertando e revelando talentos; - Revitalizar o Cine-Teatro de Plataforma, através das atividades da oficina; - Montar espetáculos como resultados concretos da oficina, despertando a consciência crítica para os problemas do bairro e utilizando o teatro como catalisador das demais atividades desenvolvidas pela equipe do Projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação, na execução dos planos e programas de intervenção no bairro.

A metodologia de trabalho

A dinâmica do trabalho está baseada no método de Augusto Boal, cuja importância para a dramaturgia brasileira é indiscutível. Criador do Teatro do Oprimido, Boal buscou inspiração para o seu método no psicodrama de Moreno, operando uma sistematização completa de todas as técnicas que vem utilizando nos últimos tempos. Os seis primeiros meses de trabalho basearam-se na utilização de algumas técnicas de Boal (BOAL, 1995):

- *A imagem das imagens*: O trabalho com o novo grupo deve iniciar-se com esta técnica, que pode ser também utilizada para

avaliações periódicas de um grupo. Ela relaciona os problemas individuais, singulares, com os problemas coletivos vividos pelo grupo.

- *Imagem e contra-imagem*: Esta técnica é extremamente mobilizadora, à medida que diz respeito a todo o grupo, direta ou indiretamente. Também apresenta a vantagem de preparar o grupo e cada um de seus membros para novas técnicas e para uma exposição mais clara dos problemas que eles querem ver discutidos e analisados (por exemplo, os problemas cotidianos, vividos pelos adolescentes no bairro).

- *A imagem caleidoscópica*: Esta técnica busca explorar as imprecisões e ambigüidades que podem se misturar à percepção de uma cena ou acontecimento. Às vezes, devemos conhecer o limite de uma cena com precisão, nos asseguramos de sua unicidade. Outras vezes, não deveremos procurar suas linhas exatas de demarcação, mas superposições, o “talvez”, o “quem sabe?”, pois é justamente ali, no que é suposto, que algo se esconde, algum conhecimento que poderá ser esteticamente revelado.

- *A imagem antagonista*: Esta técnica pode ser utilizada apenas no estudo de relações a dois. A situação na qual o protagonista está envolvido e que deseja analisar pode incluir mais personagens, porém só será possível utilizá-la, se todas estas inter-relações se concentram no conflito principal (por exemplo, a família Martins Catharino e os moradores de Plataforma, na questão da posse da terra).

Os primeiros passos: vendendo sonhos...

O mês de novembro de 1996 foi dedicado à divulgação da oficina no bairro de Plataforma, com o apoio de lideranças comunitárias da Associação de Moradores-AMPLA. Foram visitadas escolas e entidades que trabalham com jovens e adolescentes. Realizou-se, então, testes na sede da AMPLA com o intuito de avaliar as aptidões artísticas dos futuros alunos da oficina. Os adolescentes foram solicitados a ler trechos do texto teatral “*A mais forte*” de August Strindberg, um texto de Elis Regina e outro de Ferreira Gullar.

A partir de janeiro de 1997, com a consolidação de um grupo de 12 jovens, iniciou-se a leitura do texto “*O Vendedor de Sonhos*”, do

americano Oliphant Down, com tradução e adaptação da diretora teatral baiana, Ivana Chastinet. Após as férias carnavalescas, intensificaram-se os ensaios da peça, com distribuição de papéis e marcação das cenas. Para enriquecer os laboratórios, foram convidados o ator José Carlos Filho, da Escola de Teatro da UFBA, e a diretora Ivana Chastinet, que montou o espetáculo no Espaço Cultural Raul Seixas, em 1995.

O espetáculo “*O Vendedor de Sonhos*” estreou em junho/97 e foi apresentado na sede da Associação de Moradores de Plataforma para os moradores e alunos das oficinas desenvolvidas na AMPLA. Houve revezamento dos atores em cada apresentação, de modo que todos os alunos participassem da encenação.

O cenário foi concebido de maneira que o trabalho dos atores fosse destacado: pano de fundo preto, poucos móveis brancos, um projetor de slides e um abajur. Importante ressaltar que tanto as roupas dos atores como alguns dos elementos do cenário foram contribuição dos alunos da oficina e dos moradores.

Aproveitando a presença maciça do público (cerca de 30 pessoas em cada uma das quatro sessões) foi lançado um abaixo-assinado pela reabertura do Cine-Teatro de Plataforma; o documento foi encaminhado através do gabinete do reitor da Universidade Federal da Bahia para a Secretaria de Cultura e Turismo do Estado.

“*O Vendedor de Sonhos*” foi reapresentado na festa de encerramento das oficinas da AMPLA (corte e costura, serralheria e marcenaria), patrocinadas naquele ano pela Organização do Auxílio Fraternal. A partir de então, por iniciativa dos alunos/atores, a peça percorreu o bairro com apresentações em festas e nas escolas.

Foi incentivado também a ida dos alunos a alguns espetáculos em cartaz na cidade: *Don Juan*, de Carmem Paternostro, no Instituto Cultural Brasil Alemanha (os alunos foram convidados pelo professor Sérgio Farias da UFBA, que também atuava na peça) e *Eu, Feuerbach*, de Ivana Chastinet, na sala 5 da Escola de Teatro da UFBA.

No mês seguinte, iniciaram-se os trabalhos de montagem do segundo espetáculo do grupo. Pretendia-se trabalhar os problemas do

bairro na nova encenação, utilizando-se a questão da terra como fio condutor da estória. Histórias do bairro, contadas pelos moradores mais antigos, seriam retratadas de forma lúdica pelos personagens, criados em trabalhos dirigidos de improvisação.

A Terra...

No final de dezembro de 1997 foram realizados ensaios abertos da nova montagem, na sede da AMPLA: “*A Terra...*”, uma colagem de histórias do bairro, contadas pelos moradores mais antigos, resgatando o passado têxtil de Plataforma (há ainda hoje ruínas da antiga Fábrica de Tecidos na orla do bairro¹) e retratando as festas, lendas e tradições do bairro (lendas de ouro guardado pelos jesuítas fazem parte, por exemplo, do acervo de histórias de Plataforma). Quem assistiu o espetáculo se deparou também com um Romeu, operário, e uma Julieta, filha do dono da fábrica.

Falar de amores possíveis e impossíveis acabou se tornando, aliás, uma marca do grupo: em “*O Vendedor de Sonhos*”, falava-se do amor que nasce do cotidiano de Pierrot e Pierrette, dois artistas mambembes que precisavam de uma “*forcinha*” do Vendedor de Sonhos para descobrir o amor que existe entre eles.

As cenas foram resultado de um trabalho de criação coletiva dos alunos, que conversaram com moradores antigos do bairro e consultaram livros e bibliografia existente sobre a história de Plataforma. O figurino foi cedido pela Escola de Teatro da Universidade Federal da Bahia.

Os alunos da oficina se surpreenderam com a riqueza do passado de Plataforma (CORREIO DA BAHIA, 16/12/1997):

“A gente não costuma dar valor ao local onde a gente mora. Mas depois de conhecer esse passado maravilhoso não tem como não mudar de postura” (Valdeci Santos)

“A única coisa que eu sabia do passado de Plataforma é que aqui tinha petróleo” (Denis Monteiro)

O trabalho desenvolveu-se através das improvisações com o material colhido pelos alunos e pelo diretor. A partir de motivos determinados os alunos iam criando as cenas e os textos. Durante o processo de criação foram utilizados exercícios de relaxamento com música, de integração do elenco, de respiração, de corpo, voz e interpretação.

Após o período de ensaios abertos, o grupo começou a trabalhar o fechamento e amarração das cenas, para a estréia, marcada para abril do ano seguinte. Os ensaios foram intensificados e as cenas detalhadas e amadurecidas no decurso dos ensaios. Antes da estréia, o grupo se apresentou no Centro Social de Cajazeiras V, a convite da paróquia local. Depois da apresentação, houve um debate entre o público presente, composto essencialmente de adolescentes do bairro visitado.

O debate serviu para mostrar o amadurecimento do trabalho em Plataforma, com depoimentos dos participantes da oficina. De modo geral, os adolescentes falaram da importância do trabalho para a tomada de consciência em relação ao bairro onde vivem. Segundo alguns deles, o teatro serviu também para adquirir um maior senso de responsabilidade e melhorar o desempenho na escola.

"A Terra..." foi assistida por cerca de 420 pessoas, distribuídas em doze apresentações. O trabalho encontrou repercussão não só entre os moradores do bairro, mas também na imprensa local, com matérias na Tv Record (no jornal local das 18.40hs) e no Jornal A Tarde (25/04/1998).

O Buraco do Lixo

O espetáculo "*O Buraco do Lixo*", terceiro trabalho do grupo *Espaço Livre para o Teatro*, estreou, na sede da Associação de Moradores de Plataforma-AMPLA, em maio de 1999. A peça, com texto e direção de Marcio Lima, articula-se com os demais trabalhos de educação ambiental realizados pelos pesquisadores do Projeto Espaço Livre, em especial com o sub-projeto de implantação de um programa de coleta seletiva e reaproveitamento de lixo orgânico nos bairros de

Plataforma e Pirajá. A proposta é realizar um trabalho de conscientização para os problemas ambientais existentes na periferia da cidade, incorporando o universo cultural e de costumes dos seus habitantes.

A enorme quantidade de lixo encontrada nas ruas e encostas de Salvador, especialmente nos bairros da periferia, é um grave problema de saúde que a administração pública ainda não conseguiu resolver. A Universidade Federal da Bahia, em parceria com a ONG austríaca DKA-Áustria e com o apoio da AMPLA – Associação de Moradores de Plataforma, escolheu o teatro como forma de sensibilizar e conscientizar as comunidades de Plataforma e Pirajá da necessidade de fazer a coleta seletiva do lixo.

A peça, apresentada nas instalações da Ampla, em Plataforma, aborda o problema de forma bem humorada e dentro do cotidiano dos moradores. Questões bem conhecidas da população como dificuldades de relacionamento, brigas de vizinhos, traições conjugais se misturam, criando uma ambientação que desperta o interesse do público. Num ambiente descontraído, as pessoas recebem informações sobre a necessidade de separar o lixo orgânico do inorgânico.

O grupo de jovens atores vem trabalhando, desde junho de 98, a concepção do “*Buraco...*”. Com trabalhos de improvisação, o espetáculo é resultado de um processo de criação coletiva, que envolveu também os adolescentes das oficinas de corte e costura e arte em madeira, oferecidas pela associação, em parceria com o Instituto Mauá, na confecção dos figurinos e cenário.

Os cenários foram concebidos pela arquiteta capixaba Ida Pela. Ela criou um cenário móvel, de telas pintadas com estrutura de madeira leve, “imitando” uma vila operária, comum na paisagem de Plataforma. Os ensaios e elaboração do texto contaram também com a participação do engenheiro ambiental, Markus Spitzbart, pesquisador do Serviço Austríaco de Cooperação para o Desenvolvimento, para “ajustar” os trabalhos aos objetivos de educação ambiental participativa, que a peça pretende deflagrar nos bairros periféricos. O

ator e dançarino Marcelo Sousa assina a preparação corporal do espetáculo, partindo das potencialidades do grupo de 12 adolescentes, para criar a caracterização das personagens.

“Esta é a primeira fase do projeto de seleção e compostagem do lixo. É a sensibilização das pessoas para que estejam prontas a receber informações em suas casas e o convite para participar ativamente”, explica o engenheiro Markus Spitzbart. A fase seguinte foi a instalação na Rua Mabaço de Baixo, em Plataforma, de uma usina comunitária de compostagem, inaugurada em outubro de 1999.

O texto buscou no universo suburbano a essência dos conflitos apresentados. O que se vê é um espetáculo onde a vida não é nada cor-de-rosa: *“o espetáculo é divertido, informativo e questionador, mas não quer assumir uma linha panfletária, tentando mostrar o cotidiano de uma vila onde tudo um dia poderia acontecer”,* segundo Marcio Lima, autor e diretor de *“O Buraco...”*.

Com concorridas sessões na sede da Associação dos Moradores de Plataforma, o espetáculo tem sido útil no trabalho de educação da comunidade:

“Eu mesmo não sabia direito o que era reciclagem ou coleta seletiva. Através da peça e de um curso sobre lixo orgânico, aprendi e me interessei. Agora, estou ensinando outras pessoas”, diz Giulivan Lopes, 17 anos.

De acordo com uma matéria do Jornal A Tarde (15/06/1999), os problemas com o lixo, que Giulivan e seus amigos encaram no bairro e que levaram para o palco, são parecidos com os de outras áreas da periferia da cidade: as coletas passam em poucos locais e muitas pessoas acabam deixando o lixo na rua, gerando mau cheiro, entupimento de esgotos e muitas doenças, como diarreias e leptospirose. O espetáculo foi uma saída que eles encontraram para mudar esta história.

“O que a gente quer é melhorar a vida do nosso bairro. Estamos só no começo, mas vamos conseguir”, aposta Deise Santana, 17 anos.

Com boas doses de humor e usando referências do cotidiano do bairro, o espetáculo O Buraco do Lixo tem mudado a vida dos moradores de Plataforma (Jornal A Tarde, 15/06/1999):

“Tem pessoas da minha rua que viram a peça e dizem que já estão se mobilizando e separando o lixo orgânico (frutas, verduras) do inorgânico (plástico, vidro). Também fui convidado para fazer um área verde em um terreno baldio”, conta Dinaldo Ribeiro, 20 anos.

Para intensificar as informações para o público, após cada apresentação, há um debate com a comunidade sobre as novas “formas” que podem ser dadas ao lixo (Jornal A Tarde, 15/06/1999):

“Já vi a peça algumas vezes, participei dos debates e aprendi muito. Hoje, separo frutas de vidro e plástico. As cascas e restos de frutas, por exemplo, coloco nas plantas, pois servem como adubo”, fala Delvison Silva, 19 anos, espectador do “Buraco...”.

Depoimentos como esse deixam os atores/cidadãos satisfeitos (Jornal A Tarde, 15/06/1999):

“A recepção tem sido ótima. Todos querem ver a peça e entender o que é lixo reciclado”, comenta Madilene Ribeiro, 21 anos, que vive o personagem da dona-de-casa descrente com a coleta seletiva de lixo e que deixa-se convencer pela vizinha a separar os resíduos domésticos. “Antes, as pessoas jogavam muito mais lixo nas ruas. Agora, assistem a peça e, por incrível que pareça, deixam o bairro mais limpo”, entusiasma-se Gláucia Teixeira, 19 anos.

A opção pela consolidação do grupo de Plataforma

Conforme o projeto apresentado à DKA-Dreikönigsaktion, em 1998, optou-se pelo fortalecimento e consolidação do grupo de 12 adolescentes já existente em Plataforma, partindo-se do pressuposto de que este grupo poderia contribuir, como um “núcleo de teatro

popular”, para os trabalhos de mobilização e educação profissional, desenvolvidos pela Associação de Moradores de Plataforma.

Foram as seguintes as principais atividades desenvolvidas com o grupo de Plataforma, de dezembro de 98 a dezembro de 99:

- Ensaios da peça “*O Buraco do Lixo*”: Conclusão do texto, marcação das cenas, escolha da trilha sonora;
- Confecção dos figurinos e cenários da peça, com a colaboração dos instrutores e alunos das oficinas de marçenaria e corte e costura, desenvolvidas na Associação de Moradores de Plataforma, com o apoio do Instituto Mauá. Os trabalhos de execução dos cenários e figurinos foram coordenados pelos instrutores das oficinas, Valmir Matos e Aidil B. de Sousa;
- Apresentação da peça “*O Buraco do Lixo*” na sede da AMPLA, de 7 a 29 de Maio, sempre às sextas e sábados a partir das 16.30 horas;
- Realização de debate e discussão sobre coleta e reciclagem de lixo com o público da peça, após as apresentações, com a colaboração de Markus Sptizbart, voluntário do Serviço Austríaco de Cooperação para o Desenvolvimento;
- Realização do *Workshop de Expressão Corporal* (total de 30 horas/aula), sob orientação do ator e dançarino Marcelo Sousa, que trabalhou técnicas de corpo e expressão, direcionadas para a interpretação teatral e caracterização/construção do personagem;
- Início dos trabalhos do grupo de estudos para discussão de textos e vídeos sobre a história do teatro brasileiro/baiano. Os trabalhos tiveram início com a apresentação e discussão da série de vídeos da Tv Cultura, “*Oficinas Culturais*”. Os alunos apresentam relatórios escritos sobre as atividades desenvolvidas como *feedback* para o ator Marcio Lima, responsável pelo grupo;
- Realização do *Workshop de Corpo e Voz* com a atriz e cantora Clécia Queiroz (total de 30 horas/aula), que trabalhou técnicas de expressão vocal e corporal, direcionadas para o trabalho de interpretação teatral.

- Continuidade e avaliação das atividades desenvolvidas no grupo de estudo sobre história do teatro com os alunos mais antigos: As resenhas dos alunos - referentes aos cinco vídeos da Tv Cultura, série “Oficinas Culturais”, foram avaliadas e comentadas pelo ator Marcio Lima; os alunos receberam notas e comentários de Marcio, por escrito;
- Apresentação da peça “O Buraco do Lixo”, na sede da Associação de Moradores de Plataforma -AMPLA, dias 9, 10, 16 e 17 de Julho, sempre às 16.30 horas;
- Realização do primeiro plantio de mudas na Praça do Mabaço - que foi requalificada/reformada com a colaboração da AMPLA e a participação dos moradores do local - com o grupo de jovens da Oficina Espaço Livre para o Teatro, no dia 24 de Julho;
- Realização do *Workshop de Interpretação Teatral*, com a atriz Cristiane Veiga, a partir de 10 de setembro, num total de seis aulas e carga horária de 24 horas;
- Ida dos alunos da oficina ao Teatro Módulo para assistir o espetáculo “Abismo de Rosas”, a convite da atriz Clécia Queiroz, em 18 de Setembro; os alunos tiveram oportunidade, posteriormente, de discutir e analisar a peça com o ator Marcio Lima;
- Apresentação da peça “O Buraco do Lixo” por ocasião da inauguração da primeira usina comunitária de compostagem de lixo orgânico, no Mabaço de Baixo, dia 9 de Outubro; as personagens Benzinha e Chichica ciceronearam os espectadores da peça e os convidados até o local da usina, descerrando a placa de inauguração;
- Apresentação da peça “O Buraco do Lixo” no I Seminário de Avaliação do Programa Ufba em Campo, no Instituto de Ciências da Saúde, da Universidade Federal da Bahia, dia 21 de Outubro, às 21 horas;
- Filmagem e edição do vídeo “O Buraco do Lixo” (Roteiro e Direção de Marcelo Sousa), com o apoio da Pró-Reitoria de Extensão da Universidade Federal da Bahia e a Divisão de Imagem e do Som, da Fundação Cultural do Estado da Bahia;
- Início dos trabalhos com dez novos alunos, a partir de 3 de novembro;

- Apresentação do vídeo “O Buraco do Lixo” na sede da Associação de Moradores de Plataforma, dia 15 de dezembro, às 19 horas.

Algumas reflexões sobre os primeiros resultados

Uma análise dos resultados obtidos com o grupo *Espaço Livre para o Teatro*, em Plataforma, mostra que, de modo geral, o trabalho gerou uma maior conscientização dos jovens com relação aos problemas do bairro onde residem. É consenso entre os participantes da oficina que o teatro ajudou também no seu desempenho escolar (a maioria já cursa o segundo grau). Outro resultado importante é o interesse despertado entre os jovens para os trabalhos de teatro profissional em cartaz em Salvador, com idas mais frequentes à Escola de Teatro da UFBA e aos teatros da cidade, como espectadores de espetáculos profissionais (*Don Juan, Eu, Feuerbach, Abismo de Rosas, 1,99*).

Embora permaneça fechado, o Cine-Teatro de Plataforma continua objeto de preocupação dos jovens participantes da oficina *Espaço Livre para o Teatro*. O grupo pretende, com o apoio de atores profissionais em atuação na cidade, continuar pressionando o governo estadual, agora através de um abaixo-assinado pedindo a reabertura do espaço que deverá percorrer as principais salas de espetáculos e exposições da cidade. O que se quer é a gestão comunitária do equipamento, para garantir a apresentação, no local, de grupos de teatro amador de Plataforma e outros bairros do Subúrbio Ferroviário. Os jovens têm participado ainda de outras atividades promovidas pela AMPLA, como o curso para multiplicadores sobre reciclagem de lixo orgânico e a oficina de reciclagem artística de lixo inorgânico.

Post-Scriptum: Deus Suburbano

O Grupo “Espaço Livre para o Teatro” abre para o público baiano os ensaios de seu quarto espetáculo, “Deus Suburbano”, na sede da Associação de Moradores de Plataforma - AMPLA (Praça São Brás, s/n). O trabalho, com estréia prevista para junho de 2001, é resultado da oficina de teatro ministrada por Marcio Lima, pesquisador

do Projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação, da Universidade Federal da Bahia, e conta com o apoio financeiro da ONG austríaca DKA (Dreikönigsaktion). Inspirados na ética de Epicuro - *se Deus é tão poderoso por que o bem não triunfa sobre a Terra?* - os jovens de Plataforma discutem a fragilidade e impotência divinas frente às forças do mal.

A montagem, dirigida por Marcio Lima e Ivana Chastinet (que dirigiu, entre outros, os espetáculos “Ato Único”, “Eu, Feuerbach” e “A Mais Forte”), trabalha a relação entre fragmentos de textos de Goethe (“Fausto”), Nietzsche (“Assim falou Zaratustra”), Epicuro (“Ética”), Caio Fernando Abreu (“Os Dragões não conhecem o Paraíso”) e do jovem ator/aluno Vitor Veloso (textos escritos a partir de improvisações do grupo). Essa mescla faz com que as personagens - “máquinas desejanter” - transitem por circuitos e dimensões humanas e sobre-humanas, sempre em busca da compreensão de Deus e do significado do bem e do mal. Os ensaios abertos acontecem na AMPLA, em Plataforma, dias 24 de Novembro e 13 de Dezembro de 2000, às 16.30 horas, com entrada franca.

FICHA TÉCNICA - Ensaios abertos de “Deus Suburbano”

Colagem de textos de Goethe, Nietzsche, Epicuro,
Caio Fernando Abreu e Vitor Veloso.

Direção: Marcio Lima e Ivana Chastinet

Elenco: Vera Cerqueira, Vitor Veloso e outros.

Apoio: UFBA, AMPLA e DKA-Austria.

Dias 24/11/2000 e 13/12/2000, às 16.30 horas na sede
da AMPLA (Praça São Brás, s/n, Plataforma)

¹ A velha fábrica de tecidos São Brás, junto ao terminal marítimo de Plataforma, guarda, por trás da sua fachada, mais de 100 anos da história do bairro: são quase dez mil metros quadrados de edificações em estilo inglês, típicas das tecelagens industriais do início do século. A tecelagem foi fundada em 1875 e sofreu sua primeira reforma em 1908. Como geradora de empregos, a fábrica da família Martins Catharino passou a ser tudo para os moradores de Plataforma, os quais, até a sua fundação, dedicavam-se exclusivamente à pesca. O fechamento da unidade fabril representou um grande impacto para o bairro (SERPA, 1998b).

Trabalho publicado originalmente no CD-ROM – Anais do VIII Colóquio Internacional sobre Poder Local. Salvador: NPGA/NEPOL-UFBA, 2000.

Influência do Processo de Expansão Urbana na Perda de Áreas Verdes e no Uso das Plantas Medicinais nos Terreiros do Curuzu, Salvador

Sandro dos Santos Correia e Angelo Serpa

Os dados apresentados neste capítulo foram coletados no âmbito da pesquisa “As conseqüências sócio-econômico-espaciais decorrentes da perda de áreas verdes dos templos da Religiosidade Afro-brasileira nos bairros do Curuzu e Plataforma”, com o apoio do CNPq, parte integrante do Projeto Espaço Livre.

O trabalho teve o objetivo de analisar as principais conseqüências da perda de áreas verdes para os templos da religiosidade afro-brasileira nos dois bairros, bem como apresentar alternativas para uma possível política de desenvolvimento urbano que respeite essas áreas sagradas.

No Curuzu (objeto de análise desse capítulo), o trabalho foi elaborado através de entrevistas com ialorixás, babalorixás, filhos-de-santo e moradores antigos do bairro, num total de quarenta entrevistas, realizadas em 27 templos da religiosidade afro-brasileira.

Foi destacado, nos questionários aplicados, a existência ou não de áreas verdes em alguns templos, o ponto de vista dos moradores sobre a urbanização recente dos bairros, bem como a sobrevivência desses terreiros e as alternativas utilizadas pela população para obtenção das folhas, devido à falta de espaço para o plantio.

Utilizou-se também a literatura referente à religião do candomblé e à inserção do afro-descendente na vida urbana através dos tempos.

O Candomblé e as Áreas Verdes

O candomblé é uma religião trazida para o Brasil por descendentes de africanos, possuindo elementos representativos das etnias formadoras do nosso território, calcado principalmente nas tradições iorubás. No continente africano a religião era conhecida como animismo e a sua estrutura espacial, no sentido do culto aos deuses, era muito diferente da atualmente encontrada nos templos brasileiros.

A criação dos cultos afro-brasileiros está ligada ao processo de reorganização política, social e religiosa do povo africano no “Novo Mundo”. Com isso, foram adaptadas para a realidade brasileira estruturas já existentes na África em forma de grandes barracões, onde os orixás “visitam” os humanos e são homenageados pelos sacerdotes e seguidores da religião negra.

O Ilé Axé Opó Afonjá está situado no bairro de São Gonçalo do Retiro, tendo Mãe Stella como principal sacerdotisa, considerada uma das maiores da religião, atualmente, no Brasil. Este terreiro contém dois espaços com características e funções diferentes: a) um espaço chamado de urbano, que compreende as construções de uso público e privado e que estão divididas em: casas - templos, ilé orisá, consagradas a um orisá ou a um grupo de orisá. Construção chamada de Ilé Asé, parte para os yawós, cozinha ritual com sua ante-sala e uma sala semi-pública. Uma construção (o barracão) destinado às atividades públicas, um conjunto de habitações temporárias, onde ficam os filhos de santo. b) um espaço virgem, que compreende as árvores e uma fonte, considerada como o “mato”, correspondendo à floresta africana (SANTOS, 1984).

Os terreiros de Candomblé possuem espaços divididos em “espaço do mato” e “espaço urbano”. Os lugares que compõem o barracão (“espaço urbano”) têm funções estabelecidas pelos próprios orixás. Nesta pesquisa, o principal enfoque é a relação dos adeptos com o “espaço do mato”. Neste espaço, os adeptos têm a orientação e a proteção do orixá Ossain.

Este orixá é o protetor das folhas. Ele está presente nas matas e é o guardião dos segredos das plantas, só podendo ser “incomodado” com um pedido de licença, que pode ser um cântico entoado por um adepto interessado por uma espécie vegetal para cura de uma enfermidade ou para resolver um problema de ordem espiritual.

As folhas que são recolhidas para resolver os problemas humanos devem estar sob pleno controle do orixá Ossain, não podendo haver nenhuma intervenção do homem para a recuperação ou readaptação das espécies vegetais, seja através de plantio, criação de jardins ou outros meios que fujam ao controle do orixá: ocorrendo isso, pode ser duvidosa a eficácia milagrosa da folha.

Folhas Utilizadas, mas não Cultivadas pelos Templos da Religiosidade Afro-Brasileira no Curuzu.

As plantas que se encontram na tabela 24 são utilizadas na cura de enfermidades da própria comunidade, em forma de chás, efusões, aplicação direta da planta no lugar do ferimento, através de uma atadura ou das famosas “garrafadas”.

As folhas são compradas nas feiras de São Joaquim, do Japão, das Sete Portas e na horta da Estrada da Rainha (Ladeira da Soledade). As áreas onde são encontradas podem se localizar em um município fora de Salvador, como é o caso de Cachoeira (Recôncavo Baiano), ou mesmo em Salvador, em bairros mais distantes do centro como São Gonçalo do Retiro e Cajazeiras.

O crescimento desenfreado da cidade vem provocando o desaparecimento das áreas verdes no bairro do Curuzu. Para a comunidade dos terreiros uma das maneiras de obter essas ervas são as feiras livres e alguns lugares de preservação, como parques e APAS (áreas de proteção ambiental).

Os sistemas vegetais existentes na cidade do Salvador vêm sofrendo inúmeras alterações de caráter quantitativo (redução significativa da cobertura vegetal original) e qualitativo (extinção de espécies, redução de diversidade florística, introdução de espécies exóticas que se tornaram

subespontâneas e espontâneas, etc.) que tem como resultado a modificação acentuada da fisionomia, estrutura e ecologia dessas massas vegetais, o que repercute no microclima (modificações das taxas de evapotranspiração, dos padrões de drenagem, captação de águas pluviais, erosão do solo) e nas populações de animais estreitamente relacionadas a essas massas vegetais. Estas transformações são consequência de mais de quatro séculos de intervenção humana sobre os ecossistemas característicos da região onde a cidade está implantada (BANDEIRA, 1995).

A perda de determinadas espécies vegetais não provoca só desequilíbrios ambientais, mas também representa uma fragilização das etnias formadoras do território soteropolitano. Nas áreas pesquisadas, há uma diminuição de áreas sagradas (verdes) da maioria dos templos da religiosidade afro-brasileira, o que comprova a descaracterização dessas casas.

Tabela 24

NOME POPULAR	NOME CIENTÍFICO	USOS
Água de alevante miúda	<i>Renalmia occidentalis</i> Sweet. ZINGIBERACEAE.	Dor de barriga e de cabeça
Alumã, alumón	<i>Vernonia bahiensis</i> toledo., COMPOSITAE	Dor de barriga, febre, estômago, fígado, vermes, crescimento e queda de cabelo
Azedinha	<i>Begonia saxifraga</i> DC., BIGNONIACEAE	Febre
Folha da costa	<i>Kalanchoë Brasiliensis</i> camb., CRASSULACEAE	Dor de ouvido, sinusite
Mãe boa	<i>Ruellia geminiflora</i> Kulf., ACANTHACEAE	Inflamação
Maria preta	<i>Eupatorium ballataefolium</i> H.B.K., COMPOSITAE	Gripe, catarro, derrame
Melissa, erva-cidreira	<i>Melissa officinalis</i> L., LABIATAE	Calmante, febre
Pitanga	<i>Eugenia uniflora</i> ., MYRTACEAE	Gripe
Quebra pedra	<i>Phyllanthus niruri</i> Hit., EUPHOBIARCEAE	Rins
Quioio	<i>Ocimum guineensis</i> Sch., LABIATAE	Anti-inflamatório, cicatrizante
Sabugueiro	<i>Sambacus australasica</i> Fritsch., CAPRIFOLIACEAE	Calmante
São Gonçalinho	<i>Cassaria sylvestris</i> Sw., FLACOURTIACEAE	Cicatrizante, dor de barriga
Tapete de Oxalá, boldo	<i>Peltodon tormentosa</i> Pohl., LABIATAE	Fígado, estômago, dor de barriga, abortivo.

Fonte: Trabalho de campo
Elaboração: Sandro Correia

A presença do vegetal, para o afro-brasileiro, está ligada à manutenção do axé. O axé representa a força que move e renova esse povo, que tem toda sua religiosidade calcada nas substâncias extraídas das folhas (SANTOS, 1984).

O movimento dos adeptos à procura dessas plantas está ligado à grande expansão que sofreu a cidade durante a década de 1960, quando foram implantados novos equipamentos urbanos, como hospitais, casas comerciais, avenidas de vale, escolas etc. A construção de tais equipamentos acabou eliminando os espaços vegetados de algumas áreas da cidade, fazendo com que as formas espaciais de alguns lugares se modificassem drasticamente.

Mas, com essa explosão demográfica da cidade, que da década de 60 para cá pulou de 630 mil habitantes para dois milhões e 300 mil habitantes, esse crescimento, em 40 anos, foi absolutamente desordenado. E começaram a ocupar as encostas e baixadas que, até então, o candomblé tinha como uma referência imediata de natureza, de água doce, de possibilidade de fazer seus rituais com uma certa tranqüilidade dentro da cidade (FERREIRA, 1996).

A partir daí, várias comunidades tiveram todo o seu sistema cultural abalado, com a perda de grande parte dos elementos sagrados. Tiveram assim que buscar em outras localidades tais elementos para a manutenção do culto e, também, para garantir a própria sobrevivência da comunidade.

O sistema de áreas verdes e espaços abertos, além das funções fundamentais de preservar o equilíbrio ecológico e, como consequência, de amenizar os rigores microclimáticos tropicais, de proteger a fauna, a flora, o solo e os recursos hídricos superficiais e subterrâneos, objetiva construir um apoio à recreação, quer no meio urbano, quer no meio rural, como infra-estrutura física, psíquica e recuperação da energia consumida pelo "stress" sob o qual vive a sociedade urbanizada (BANDEIRA, 1995).

A diminuição das áreas verdes existentes nesses locais não vai prejudicar somente o candomblé, mas também a qualidade de vida de todos os moradores da cidade. Mudanças no microclima, no grau de erosão e na umidade relativa do ar, além da própria impermeabilização do solo, provocada pelo asfalto e instalação de equipamentos urbanos em alguns bairros da cidade, vão alterar profundamente o padrão da qualidade de vida do cidadão soteropolitano.

Dentre os templos pesquisados no Curuzu, apenas 11 possuem áreas verdes. Estas folhas são utilizadas para curar enfermidades e outras doenças como dores de cabeça e de coluna, cólicas, diarreias, sendo muito usadas também como calmante. A utilização desses vegetais é feita através da preparação de infusos, chás, “garrafadas” e através da aplicação direta da folha no ferimento.

Os templos que ainda cultivam plantas enfrentam muitas dificuldades para manter essas áreas em razão de vários fatores. Um primeiro seria o crescimento das famílias dos (as) zeladores (as); filhos dos (as) sacerdotes (isas), que ao se casarem e constituírem família, ocupam uma extensão da casa do candomblé, tomando parte do terreno pertencente ao templo e destruindo a área de plantio.

Um outro motivo é a expansão da cidade, que cresce em direção à periferia, e termina por urbanizá-la, fazendo com que a população residente reivindique a colocação de asfalto e outros equipamentos urbanos que vão substituir as áreas de cultivo. A questão da concentração de renda também vai implicar em um intenso processo de exclusão social.

Folhas Encontradas nas Áreas dos Templos da Religiosidade Afro-Brasileira.

Tabela 25

NOME POPULAR	NOME CIENTÍFICO	USOS
Água de alevante	Renealmia brasiliensis Schum., ZINGIBERACEAE	Coração, sistema nervoso
Bete Cheiroso	Piper eucalyptifolium Rudz., PIPERACEAE	Tensão, dor de cabeça, inflamação
Brilhantina	Pilea microphylla Mig., URTICACEAE	Diarréia
Capeba	Piper marginatum Jacq., PIPERACEAE	Rins, fígado, inflamações, gripe
Guiné	Petiveria alliacea L., LEGUMINOSAE	Dor de cabeça, inflamação
Jurubeba-roxa	Solanum paniculatum L., SOLANACEAE	Cólica aguda, atraso menstrual
Sangolovô	Costus spicatus Sw., ZINGIBERACEAE	Dor de barriga, inchação, menstruação
Sete sangrias	Cuphea balsamona Cham et Sch., LYTHRACEAE	Cólica aguda, atraso menstrual

Fonte: Trabalho de campo
Elaboração: Sandro Correia

Os templos que cultivam as folhas sagradas possuem uma maior popularidade na área e, muitas vezes, desempenham um papel social importante, desenvolvendo cursos de educação primária e capoeira, alguns mantendo até escolas autônomas.

Para a comunidade do terreiro, essas folhas, que continuam sendo utilizadas para curar doenças, muitas vezes já perderam sua função religiosa, já que foram plantadas e o orixá que as protege não permite o seu plantio, fazendo com que seu uso para fins ritualísticos seja questionado. Essa é uma consequência direta do intenso desmatamento e do crescimento urbano sem planejamento estratégico.

Por estar incluído num modelo diferente de sociedade, o candomblé se norteia por outros parâmetros de progresso que vão acabar se mostrando na relação dos adeptos com os vegetais. Essa ligação estreita com a natureza vai exigir mais áreas para o plantio, fazendo com que se intensifique ainda mais essa relação com os elementos naturais.

O conhecimento do mundo vegetal é parte intrínseca de uma cosmovisão, de uma forma de conhecer, experimentar, classificar, organizar e relacionar-se com o mundo natural e social. Trata-se, portanto, de descobrir os processos através dos quais a percepção sobre o mundo é processada, percebendo-se desta forma a sua lógica específica (BARROS, 1996).

É neste sentido que a diminuição das áreas verdes vai reduzir substancialmente a quantidade de plantas existentes e também distanciar ainda mais o homem da natureza, comprometendo a cosmovisão do “povo de santo”.

Não se pode esquecer também que a quantidade de plantas encontradas foi muito pequena, significando que as áreas verdes dos terreiros do Curuzu estão desaparecendo devido ao crescimento urbano desenfreado.

Outras plantas, entretanto, aqui chegaram por intermédio do escravo, ora como integrantes da carga dos navios negreiros, ora como produtos de importação trazidos pelos Jêje-Nagô libertos que se ocupavam do intercâmbio comercial entre os dois continentes, visando às necessidades ritualísticas (BARROS, 1993).

A construção do patrimônio florístico e paisagístico da cidade contou, portanto, com uma grande contribuição dos terreiros. No entanto, esses templos atualmente passam por um intenso processo de descaracterização. Isto se reflete na diminuição da quantidade de plantas nas áreas dos templos, influenciando, assim, as condições ambientais do bairro do Curuzu.

À Guisa de Conclusão

A expansão urbana em Salvador está inserida em um processo maior, envolvendo outras cidades brasileiras. Trata-se do novo modelo econômico, determinante da ordem mundial atual, e que vai abalar todas as estruturas que determinam a vida urbana, a vida rural e o cotidiano das pessoas.

Com isso, podemos afirmar, através desta análise pontual, que a diminuição das áreas verdes prejudica toda a cidade, ao desestruturar os templos da religiosidade afro-brasileira. Neste sentido, os terreiros, mesmo sendo de fundamental importância para a conservação do patrimônio florístico e paisagístico de uma localidade, vão acabar sofrendo pressões externas de caráter econômico, social, político e cultural, dificultando o cultivo e a manutenção das folhas.

Essa realidade reflete sobretudo a carência de áreas livres para a expansão da metrópole: como as últimas áreas disponíveis para a instalação de novos equipamentos urbanos se localizam na periferia da cidade, a consequência imediata é o deslocamento desses templos para áreas mais distantes ou a diminuição do seu “espaço de mato” pela pressão urbana do desenvolvimento.

Agradecimentos: Agradecemos à Professora Mara Zélia de Almeida, da Faculdade de Farmácia, da Universidade Federal da Bahia, pelo auxílio na classificação das plantas indicadas nas tabelas.

Trabalho apresentado no XLIX Congresso Nacional de Botânica. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 1998.

**Periferias urbanas, espaços
de transição histórica?
O caso de Itaquera, São Paulo**
Angelo Serpa

Os mecanismos de cognição já foram exaustivamente descritos e discutidos na literatura técnico-científica (Ver, por exemplo, DOWNS & STEA, 1982): os mapas cognitivos tornaram-se, desde a publicação do trabalho de Kevin Lynch, “A imagem da cidade”, um meio eficaz para avaliação do meio ambiente urbano. O que guardamos na memória, o que esquecemos? Como se orientam as pessoas? O que elas consideram importante ou “típico”? (BURCKHARDT, 1980) A cartografia cognitiva é, na verdade, parte integrante do nosso cotidiano. É com base nos “mapas cognitivos” que a resolução de “problemas” espaciais torna-se um ato rotineiro, quase inconsciente.

Na verdade espaço e tempo caminham sempre juntos e nós precisamos tentar vê-los dessa forma, como uma unidade indissolúvel, compacta e quadridimensional (HÄGERSTRAND, 1974, cit. por PARKES & THRIFT, 1980).

A idéia de um “tempo geográfico” é resultado das tentativas de alguns géógrafos da Universidade de Lund, na Suécia, de desenvolver um modelo capaz de descrever comportamentos e atividades humanas no espaço e no tempo.

O “tempo geográfico” deve tentar, de acordo com esse modelo, captar a complexidade das relações em escala micro, o que no caso da geografia humana refere-se à parte menor e (indivisível) do sistema: o indivíduo. Assim, existe um número relativamente pequeno de fatores da vida cotidiana, que limitam a liberdade dos indivíduos de ocupar certos espaços, em períodos de tempo determinados (SERPA, 1996d).

Toda porção limitada do espaço – um bairro, por exemplo – contém uma população de indivíduos (organismos e objetos), entendidos de acordo com a teoria do “tempo geográfico” como “pontos”; estes pontos possuem trajetórias contínuas através do tempo e do espaço, desde o momento do seu aparecimento (nascimento) até o seu desaparecimento (morte).

Os bairros são regiões urbanas de tamanho médio ou grande, concebidos como tendo uma extensão bidimensional, regiões essas em que o observador penetra (‘para dentro de’) mentalmente e que reconhece como tendo algo de comum e identificável (...). A maior parte dos cidadãos estrutura desse modo a sua cidade, cujos elementos importantes são as vias ou os bairros. Isto parece depender não só do indivíduo mas também da cidade em questão (LYNCH, 1988).

Mas afinal o que é “identificável” no bairro de Itaquera? Como é estruturada a imagem “mental” do bairro?

A partir destas questões, procurou-se reconstituir a história do bairro de Itaquera e caracterizar os referenciais de memória da população, tomando como base depoimentos de moradores antigos e relevando aspectos gerais como atividades econômicas, festas, eventos e datas importantes, migrações e imigrações, personagens famosos, referenciais arquitetônicos ainda existentes e aqueles destruídos no processo de crescimento urbano.

Atividades Econômicas

Na década de 1920, Itaquera era uma região de pedreiras, olarias, fazendas e chácaras. Foi a atividade de extração de pedras que

deu origem ao nome do bairro, que em tupi-guarani significa “pedra dura”:

“A pedreira maior ficava perto de onde é hoje o pátio de manobras e consertos do metrô. A pedreira fornecia pedras grandes para fazer colunas e também paralelepípedos. As pedras eram conduzidas por um vagão de madeira com rodas de ferro, que trafegava nos trilhos desde a pedreira até a estação de Itaquera. Os vagões eram puxados por burros e mulas (...) A extração de pedras grandes era para atender as encomendas de São Paulo. Muitas destas pedras estão na Catedral da Sé e no Monumento do Ipiranga. Essas pedras eram chamadas de granito branco e eram muito boas para o corte” (Sr. Pedro Valillo, 82 anos).

O Sr. Valillo lembra também das muitas olarias existentes no bairro: *“Aqui no centro, na época da pedreira, tinha pouca coisa. Eu lembro que a igreja matriz era apenas uma capelinha. Tinha uma farmácia, uma delegacia muito simples com dois soldados e o delegado, uma venda para baixo da estação e muitas olarias que faziam tijolos de barro. Hoje só tem fábrica de cimento e concreto no bairro”*.

Luís Abreu, 67 anos, diz que também na década de 1930, quando chegou ao bairro, a extração de pedras continuava a ser uma das principais atividades econômicas: *“Itaquera tinha diversas pedreiras. Havia a pedreira Itaquera e mais para frente a pedreira União. Também em Guaianazes havia duas ou três pedreiras. Antigamente, se extraía muitos blocos de pedra, que muitas vezes eram exportados de navio”*. Ele ressalta que a oferta de empregos no bairro sempre foi modesta: *“Praticamente não tinha oferta de emprego. O que havia era um laboratório farmacêutico, o Laboratório Bérnago, que empregava cerca de 10 pessoas, uma pequena fábrica de fitas para chapéus, as chácaras de hortifrutigranjeiros da colônia japonesa e as pedreiras”*.

“Os japoneses moravam em casinhas muito simples, algumas nem tinham telhado, eram cobertas de sapê. As terras que compraram da Companhia Pastoral Agrícola eram baratas e eles iam pagando aos poucos. Depois que formaram as chácaras, os japoneses

criaram uma feira que ficava na rua principal, em frente à estação do trem. Naquele tempo não tinha luz, então eles vinham de manhã com as carrocinhas e traziam suas coisas. Ali era possível comprar verduras, ovos, frutas. Depois, a feira foi crescendo e mudaram de lugar porque já atrapalhava o trânsito” (Sr. Pedro Valillo, 82 anos).

Dona Madalena Salum Id, 64 anos, conta que na década de 1950, quando chegou a Itaquera, a feira da estação ainda era uma referência para os moradores do bairro: *“Na época havia também muitos portugueses donos de chácara. Você ia na feira livre de madrugada e via o pessoal chegando com cestas bem grandes, carregando as verduras”.* Ela lembra que nessa época *“não tinha luz, não tinha estrada. Todo mundo dependia da estrada de ferro, da Central do Brasil”.*

Engana-se quem acha que o processo de especulação imobiliária no bairro é recente. Segundo Luís Abreu, que trabalhou no cartório de Itaquera, *“toda aquela área da Vila Campanela foi comprada apenas para especular. Os lotes, vendidos mais tarde, eram pequenos, não tinham mais de 500 metros quadrados”.* Dona Madalena afirma que, na Vila Carmosina, os lotes, embora pequenos, deram origem a chácaras relativamente grandes *“porque o pessoal comprava vários lotes para fazer chácaras de lazer. O ar de Itaquera era muito puro e o clima muito agradável. Então todo mundo tinha casa lá, principalmente para tratar dos pulmões”.*

Além das chácaras menores, havia também fazendas grandes, como as que deram origem ao Parque Raul Seixas, da família Morganti, e ao Parque do Carmo, de Oscar Americano:

“O Oscar Americano comprou a Fazenda do Carmo dos Corberi e fez lá uma usina da CBPO - Companhia Brasileira de Pavimentação e Obras. Depois ele construiu a casa sede, onde é hoje o Parque do Carmo. Plantaram muito eucalipto também, porque na época havia incentivo fiscal. Quem não queria pagar imposto de renda, plantava eucalipto, recebia um certificado e beneficiava-se mais tarde. Foi o Oscar Americano que loteou aquelas terras todas e fez o Jardim Nossa Senhora do Carmo” (Luís Abreu, 67 anos).

“Na fazenda dos Morganti tinha muito eucalipto e algumas vacas leiteiras. Tinha leite fresco que eles vendiam para os moradores do centro. As terras foram hipotecadas e eles perderam tudo para um banco” (Dona Madalena Salum Id, 64 anos).

“Os Morganti chegaram a criar frangos e coelhos. Todo sábado, eles matavam uma certa quantidade de coelhos, limpavam, e vendiam as carnes para os restaurantes em São Paulo. Aquilo lá era muito grande. A área se estendia até a divisa de Guaianazes, devia ter cerca de 200 alqueires” (Sr. Pedro Valillo, 82 anos).

Festas, eventos e datas importantes

O Sr. Valillo lembra com saudades da construção da matriz de Itaquera: *“Na inauguração da igreja fizeram uma semana de festas, com música todas as noites. Geralmente era uma banda que tocava. Além disso, havia várias barracas de bebidas e comidas. As mesas e cadeiras foram fornecidas pela Companhia Antártica e as bebidas eram muito baratas. Veio gente de toda a redondeza, de cavalo, charrete e carroça. No último dia, houve uma queima de fogos de artifício e o povo não foi embora enquanto não assistiu o espetáculo, que foi muito bonito”.*

A festa acabou se repetindo nos anos seguintes e se tornou uma tradição no bairro: *“Cada ano o pessoal nomeava um festeiro local, que tivesse um pouco de posses para organizar tudo. A festa existe até hoje, mas agora o espaço é pequeno. Antes, o pessoal armava barracas maiores e não tinha essas casas em volta” (Sr. Pedro Valillo, 82 anos).*

A matriz era motivo para outro evento anual, realizado a cada quarta-feira de cinzas: *“No carnaval a Associação Luiza de Marillac fazia retiro espiritual na Fazenda do Lino Morganti. Eu também abria para os jovens do Jardim Nossa Senhora do Carmo. Eu tinha na época uma boa relação com o padre Espiridião, que deve estar agora na Igreja São Paulo. Aí a gente fazia um ritual que agradava muito e acho que Nossa Senhora do Carmo ficava muito agraciada e o padre também. Na quarta-feira de cinzas nós íamos junto com os jovens lavar o adro da igreja” (Irmã Maria Luiza Nogueira).*

Dona Madalena Salum Id estava presente na festa em que Lino Morganti doou parte das suas terras à Associação Luiza de Marillac, para a construção da “Cidade dos Velhinhos”: *“Uma vez eu fui convidada para um churrasco lá na sede da fazenda, quando eles doaram um terreno para a irmã Maria Luiza, para a construção do asilo. O arcebispo de São Paulo na época, Dom Carlos Carmelo Motta, também estava lá”*.

A irmã Maria Luiza conta das dificuldades enfrentadas por ela na época da construção da Casa dos Velhinhos: *“Eu morava no Ipiranga e ia de carro para lá. Muitas vezes, o carro ficava atolado no caminho. O problema mais sério na Cidade Líder é que não tinha água. A luz era muito instável, apagava toda hora”*.

A chegada da luz no bairro, em 1951, é lembrada por todos:

“Foi meu pai que organizou a comissão e batalhou. Tudo se resolveu pelo Rio de Janeiro, porque o Conselho Nacional de Energia ficava lá. Depois que conseguiram um decreto para instalar, a briga foi com a Light. Qualquer eleição, eles vinham e jogavam postes no chão, faziam cartazes anunciando a chegada da luz. Passava a eleição, o pessoal levava os postes embora. No dia da inauguração fizeram um palanque e o Ademar de Barros veio ligar a chave” (Luís Abreu, 67 anos).

Não é a toa que 1951 é conhecido e festejado como o “ano da luz”:

“Quando nós namorávamos ele saía da minha casa às 23, 24 horas no escuro. Como não tinha asfalto, havia muita lama na época de chuvas. Uma vez, imagine você, ele caiu numa valeta, em cima de uma vaca!” (Dona Bianca Abreu, 65 anos).

Corridas de cavalos e jogos de futebol entre times locais eram eventos importantes na Itaquera do passado:

“Na década de 1940 havia dois times de futebol no bairro, o Democrático e o Elite Itaquerense, que existe até hoje. Eu fui quase fundador do Democrático. Vinham clubes da Vila Matilde, Arthur Alvim e Guaianazes jogar aqui. Quando jogavam Elite e Democrático todas as famílias iam ver o jogo. O pessoal ficava ao redor do campo, as namoradas iam ver os namorados jogarem” (Sr. Pedro Valillo, 82 anos).

“As corridas de cavalos eram feitas nas raias. Uma delas, famosa, ficava no colégio das freiras, na rua Sete de Setembro. Na Parada XV de Novembro, onde hoje circulam ônibus, o pessoal marcava 300 metros e deixava apenas dois cavalos correrem. Quem chegava primeiro, ganhava. Os que participavam das corridas são hoje nomes de rua, como o Américo Salvador Novelli” (Luís Abreu, 67 anos).

Migrações e Imigrações

Itaquera é um bairro de migrantes e imigrantes. Os primeiros a chegar ao bairro foram os portugueses e, mais tarde, os japoneses: *“Até os anos 50, 60, vinham muitos portugueses. Mas também tinha russo, polonês, alemão. Os portugueses tinham muitas chácaras também, plantavam bastante. Eram eles e os japoneses que abasteciam a feira da estação com verduras e frutas”* (Dona Madalena Salum Id, 64 anos).

Dona Madalena chegou a Itaquera em 1950, para casar com um descendente de sírios: *“Minha sogra comprou passagem para vir para a América, eles nem sabiam que existia o Brasil. Ela veio sozinha com a minha cunhada e o meu marido, que na época era um bebê de colo (...) Meu avô também veio da Síria. Todos eram mascates, andavam de mala nas costas, vendendo pelo interior”*. Ela acha que os imigrantes árabes se integraram mais ao novo país que os imigrantes japoneses: *“Porque os árabes logo se adaptaram, logo se ‘abrasileiraram’. Então houve muita mistura. Na minha família, um é casado com filho de espanhol, outro com filho de italiano, outro é com filho de português, o outro com japonesa. Só eu e minha cunhada casamos com árabes”*.

A diversidade da imigração no bairro de Itaquera inclui também alguns descendentes de italianos:

“Meu pai veio de Nápoles para trabalhar na pedreira Rio Verde, hoje chamada de pedreira Itaquera” (Sr. Pedro Valillo, 82 anos).

“Minha mãe era da Toscana. Meu pai queria trazer minha avó, mas ela já tinha mais de 80 anos e não queria vir. Eu aqui tive dois irmãos e meus pais. Não tive tios, avós, ninguém. Todos ficaram na

Europa (...) Mas havia também outros descendentes de italianos no bairro, como os Manochi e os Bérghamo” (Dona Bianca Abreu, 65 anos).

Ao contrário do que se imagina, os migrantes do Nordeste começaram a chegar em Itaquera bem antes da construção das COHABs: *“O nordestino começou a chegar ao bairro uns dez anos antes, na década de 1950. Houve uma seca terrível lá e eles começaram a migrar para cá (...) Mas eles davam preferência a São Miguel Paulista, onde havia mais oferta de emprego (...) O nordestino ficava na Zona Leste, porque o trem que vinha da Bahia chegava na estação do Brás, então eles ficavam por ali mesmo” (Dona Madalena Salum Id, 64 anos).*

Personagens e ruas

Andar pelas ruas do centro de Itaquera pode significar um encontro com personagens famosos do bairro, pelo menos para os moradores mais antigos, que têm sempre uma história na ponta da língua para contar.

Sobre Tomazo Ferrara:

“O dono da pedreira era um italiano chamado Tomazo Ferrara. Ele tinha uma chácara muito grande, localizada na rua que tem seu nome. Tinha também bastante gado, cavalo e burro para puxar as carroças. Tomazo passava temporadas na chácara, promovia festas de casamento, de natal, ano-novo” (Sr. Pedro Valillo, 82 anos).

Sobre Sabado d’ Angelo:

“Ele chegou a morar na casa no centro de Itaquera. Uma vez trouxe uma cantora de fados, Adina Tereza, uma portuguesa bonita que trabalhou em um filme chamado ‘A Severa’ e que passou uma semana com ele. O que fizeram lá, a gente não sabe. Ele tinha chácaras, com plantação de uvas, maçãs e peras. Esse homem ajudou o bairro a progredir. Já quiseram mudar o nome da rua Sábado para outro, mas nós fomos na Regional e eles voltaram atrás. Afinal, devemos a ele a igreja, os terrenos, as chácaras, não é certo colocar o nome de um desconhecido” (Sr. Pedro Valillo, 82 anos).

Sobre Américo Salvador Novelli, Francisco Rodrigues Seckler e Vitório Santini:

“O Américo Salvador Novelli era um alfaiate doido por corridas, muito conhecido no bairro. O Coronel Francisco Rodrigues Seckler também era muito famoso em Itaquera, comprou praticamente a Vila Santana inteira. O Vitório Santini era analfabeto, bastante trabalhador, tinha um laboratório de fotografia” (Luís Abreu, 67 anos).

Sobre Lino Morganti:

“O Morganti tinha cavalos de raça para corridas, mas ele mesmo não corria. Eu corri uma vez com um cavalo dele que se chamava Pombinho e era super veloz” (Luís Abreu, 67 anos).

“O Lino nasceu em São Paulo, mas as fazendas dele ficavam em Piracicaba. Ele era conhecido como o rei do açúcar. Depois entrou na política, chegou a ser deputado”(Imã Maria Luiza Nogueira).

Sobre Bento Vieira:

“O Bento Vieira morava em Santana. Era jornalista, grande cabeça. Na casa dele ia muita gente importante de São Paulo, Rio e outros lugares. A casa dele era uma verdadeira biblioteca” (Luís Abreu, 67 anos).

Referenciais arquitetônicos

Analisando as entrevistas com os moradores mais antigos de Itaquera, é possível destacar alguns referenciais arquitetônicos do bairro.

Sobre a sede da fazenda da família Morganti:

“Eu cheguei a pintar a sede da fazenda. Naquele tempo existia a pintura futurista: colocava-se um desenho na parede e espirrava a tinta em volta. A tinta era pulverizada (...) Depois daquele serviço os Morganti construíram lá mais duas casas e eu as pintei também” (Sr. Pedro Valillo, 82 anos).

Sobre a casa de Sábado d' Angelo:

“Na rua que leva seu nome existe um palacete enorme que foi construído por ele. Ele ainda existe e é um verdadeiro colosso. Quando o Sábado construiu, ficou todo mundo admirado, era a maior e mais

bonita obra do bairro (...) Eu cheguei a visitá-la quando ele chamou para trocar os vidros. A casa tinha cerca de 28 cômodos” (Sr. Pedro Valillo, 82 anos).

Sobre a sede da Fazenda Caguaçu:

“Na fazenda antiga, a sede foi feita com paredes de barro. Estou falando da Fazenda Caguaçu, que agora é Parque do Carmo. Depois, ela foi vendida para o Oscar Americano que fez então uma sede mais bonita” (Sr. Pedro Valillo, 82 anos).

Sobre o Castelinho:

“Aquele casa é antiga. Quem morou lá foi o vice-cônsul da Itália, que era muito amigo nosso. Ele morava lá e ia para São Paulo todo dia de carro” (Dona Bianca Abreu, 65 anos).

Sobre o Cine-Teatro Estrela:

“Era um teatrinho pequeno, bonitinho, que ficava nas margens do rio Jacu. Naquele tempo o cinema era mudo. Eu e meus irmãos gostávamos muito daqueles filmes de faroeste” (Sr. Pedro Valillo, 82 anos).

Sobre um prédio de escritórios e comércio ao lado da Praça da Estação:

“Aquele prédio não existia. Tinha um terreno ali que era depósito de blocos, que a turma descarregava, para depois carregar o pátio da estação” (Dona Bianca Abreu, 65 anos).

Itaquera: Espaço de transição histórica?

O mundo em que nós crescemos, que se tornou uma parte de nós mesmos e que guardamos de uma forma tão viva em nossa memória, esse mundo não existe mais (DOWNS & STEA, 1982).

Por suas características atuais, de zona de expansão urbana e industrial do Município de São Paulo e, ao mesmo tempo, pólo de desenvolvimento agrícola, Itaquera resiste como espaço de transição histórica na memória dos seus moradores mais antigos. Cenas, como a que o Sr. Pedro Valillo descreve a seguir, podem ser ainda vivenciadas

pelo visitante do bairro em lugares como o Parque do Carmo ou a Colônia do Pêssego, mesmo depois da chegada do asfalto e da luz:

“Tinha muito córrego. Os córregos vinham do Rio Verde e do Rio Jacu. As águas que vinham de outras nascentes formavam um pequeno rio, que hoje passa debaixo da rua Tomazo Ferrara. Eu pesquei muito Lambari ali (...) Também tinha muita floresta, muito mato e a gente entrava porque conhecia bem. Muita gente ia caçar nestas matas nos fins-de-semana”.

São essas vivências e experiências pessoais que conferem valor e qualidade às formas urbanas visíveis. Assim, numa mesma paisagem, diferentes observadores *“encontrarão material de percepção adaptado ao seu modo individual de olhar o mundo”* (LYNCH, 1988). Em Itaquera, o passado confere valor “provisório” ao novo espaço em formação, transforma paisagens fragmentárias, individuais e invisíveis em espaços de transição histórica, onde a melhor tradução do “novo” é um imenso ponto de interrogação.

São os novos objetos urbanos (indústrias, conjuntos habitacionais, vias, praças, etc.) que nos darão a perspectiva de como viveremos com eles e que determinarão o futuro de um bairro em nítido processo de transformação.

A árvore da saudade

Angelo Serpa

“Uma conversa sobre árvores parece nunca ter fim, pois quando falamos delas, falamos também de nossas vidas e de nossas emoções” (SOTTRIFER, 1991).

6 de Agosto de 1995, Parque do Carmo, Zona Leste de São Paulo. Em meio a danças folclóricas, comidas típicas e locução em idioma japonês, uma árvore é festejada com devoção: a cerejeira (*Prunus* sp.). Os 600 exemplares que formam o Bosque das Cerejeiras foram plantados há 15 anos pelos imigrantes japoneses, hoje reunidos em 22 associações espalhadas pela zona leste da cidade.

As primeiras famílias de imigrantes chegaram em Itaquera no ano de 1925, vindas de todas as partes do Japão. Dedicaram-se primeiro ao plantio de tomate, repolho, couve-flor e abobrinha. Em 1928, começaram a plantar morango e, cerca de uma década mais tarde, o pessegueiro. Itaquera já foi um dos maiores produtores de pêssigo do país. Graças a isso, a colônia dos imigrantes japoneses é até hoje conhecida como “Colônia do Pêssego”¹.

A Colônia do Pêssego tem 400 alqueires e conta atualmente com apenas 90 famílias (das 180 iniciais) que se dedicam a atividades agropecuárias diversas. *“Vim de navio para o Brasil e levei 50 dias para chegar”*, diz o Sr. Kosaka, hoje proprietário de uma granja no bairro, onde produz 30 mil dúzias de ovos de codorna por mês. *“Meu pai, que mora aqui há 55 anos, começou produzindo morangos e tomates.*

Depois veio o ciclo do pêssego, mas hoje só três ou quatro famílias fazem isso aqui na colônia”, conta o Sr. João Owa, proprietário de uma chácara de três hectares na região. Ele explica que atualmente o melhor ramo de trabalho é o plantio e comércio de ornamentais e a criação de codomas.

“Muitas trocaram a colônia pelo centro do bairro para se dedicar ao comércio, há cerca de 10, 20 anos atrás”, lembra Akioshi Kubo, presidente da Associação Itaquerense, um dos primeiros a chegar ao centro de Itaquera, em 1945. A Associação foi fundada em 1949 e oferece cursos de japonês aos filhos e netos dos imigrantes: “Como os pais não falam japonês em casa, muitos são obrigados a frequentar um curso. Meu filho, por exemplo, é médico oftalmologista e possui muitos clientes idosos que não sabem falar português”.

A curiosa separação entre os imigrantes da “cidade” e do “campo” em Itaquera data da chegada dos primeiros japoneses ao bairro: *“Como as distâncias eram grandes e as profissões diferentes, o pessoal se dividiu e criou duas associações. Antigamente quase todo mundo ali era lavrador, aqui no centro eram comerciantes”, explica o Sr. Kamikawa, dono de um laboratório fotográfico no centro de Itaquera.*

Apenas 30 % das chácaras existentes na colônia são produtivas. *“Primeiro as famílias deixaram de produzir porque seus filhos não se interessaram pelo negócio. Além disso, a produção de pêssego é inviável para quem trabalha artesanalmente e em áreas pequenas, como o pessoal daqui. Quem quer continuar a produzir pêssegos tem que procurar terrenos de boa topografia para produzir em grande escala”, diz o Sr. João Owa, que se dedica atualmente à produção de crisântemos envasados: “Nós produzimos de 8 a 10 mil vasos por ano e não temos dificuldades em vendê-los porque moramos perto da cidade”, afirma.*

Charlie Suzuki acha que o desinteresse dos filhos no prosseguimento das atividades da família está em grande parte relacionado com a criação recebida dos pais e também com o ramo de atividade: *“O ramo de frutas, por exemplo, diminuiu bastante a produção. O solo ficou improdutivo e a produção não é mais a mesma*

de antigamente. Eles usaram muitos produtos químicos para adubar a terra". Em sua chácara de 4 mil metros quadrados, Charlie Suzuki dá continuidade às atividades do pai, nascido no Japão e há 40 anos no Brasil. Produz matrizes de orquídeas que exporta para os Estados Unidos, Itália e Japão.

A tendência é, portanto, de especialização da produção com utilização de técnicas avançadas de criação (granjas) e de plantio (ornamentais):

- João Owa: *"Com o desenvolvimento da agricultura, o pessoal que trabalha com esse ramo precisa ser especializado, ter formação. Caso contrário, não consegue acompanhar as exigências do mercado. A agricultura é como a indústria, não pode produzir pouco"*.

- Sra. Kosaka: *"No Japão o patrão tem que fazer tudo porque o custo de vida é alto. Carpir, roçar... Mas tudo é feito com máquinas, por isso fica mais fácil"*.

- Charlie Suzuki: *"Você acha que o brasileiro tem paciência para semear uma matriz de orquídea e esperar sete anos para vendê-la? Por ser uma planta refinada, o comércio de orquídeas acaba sendo muito restrito e, no Brasil, são poucos os que têm poder aquisitivo para adquirir esse tipo de mercadoria"*.

A história de uma cidade é freqüentemente contada através de fragmentos do passado como os monumentos e bairros históricos. Nas cidades e bairros novos deve-se procurar a história não nos prédios e edifícios, mas sim nos campos de cultivo, rios e florestas de outrora (LASSUS, 1981).

Situada numa das últimas áreas de expansão urbana da cidade, a colônia agrícola de Itaquera assiste, nas últimas décadas, à instalação de indústrias metalúrgicas e de cimento e à chegada de milhares de novos moradores no bairro, com a implantação pelas Companhias Habitacionais do Estado dos Conjuntos Habitacionais Manoel da Nóbrega, José de Anchieta e José Bonifácio. *"Antes de 1951, o bairro não tinha nem luz, parecia cidade do interior. Com as COHABS*

o ambiente piorou, ficou muito agitado e o número de assaltos aumentou”, diz Akioshi Kubo.

O Deputado Estadual Roberto Gouveia, autor das três leis que criam o Pólo Industrial e Ecológico da Zona Leste², não vê incompatibilidade entre a atividade agrícola e industrial: *“Nós temos um patrimônio de biodiversidade extraordinário naquela área e que nós preservamos na Lei. Árvores centenárias, produtoras de sementes. Podemos até imaginar um processo de produção de mudas, valendo-se deste extraordinário material genético que é um patrimônio da região”.* O deputado não acredita, no entanto, na agricultura como uma opção de desenvolvimento para o bairro: *“Eu acredito que a tendência é mesmo a industrialização. O que não podemos é deixar a Zona Leste continuar sendo apenas uma região de agricultores. Precisamos oferecer novas alternativas àquela população”.*

Com a criação do Pólo Industrial, a Zona Leste da cidade vê consolidada, assim, a tendência de industrialização verificada nas últimas décadas. Como a lei 8.211/93 proíbe a instalação de indústrias poluentes, voltadas, por exemplo, para o processo primário de manipulação de ferro e aço, as indústrias ali instaladas antes de 1993 terão que se adequar à nova legislação³.

Os descendentes de japoneses não fazem nenhuma restrição à vinda de novas indústrias. Consideram isso um processo normal, de *“modernização do bairro”.* Charlie Suzuki, por exemplo, acha que como a produção agrícola não compensa mais, *“o pessoal acaba vendendo as chácaras para as novas indústrias”.* Já o Sr. Owa acredita que *“outras famílias não vão sair nem vender suas chácaras pois moram há muito tempo na colônia e não querem sair daqui”.* Para ele, pior do que as indústrias são os novos loteamentos clandestinos e o aumento da violência no bairro.

A arquiteta Ayako Nishikawa, do DEPAVE⁴, considera esses loteamentos uma fonte de poluição para os córregos e nascentes que cortam a APA do Carmo: *“Em alguns casos, a construção foi feita pela própria COHAB, antes da regulamentação da lei de proteção ambiental, e como as casas não têm esgoto, os dejetos vão direto para*

os *córregos e nascentes ali existentes*". A arquiteta reconhece que a remoção dos moradores é difícil, mas acha que um projeto de reurbanização desses loteamentos é inevitável: *"Muitos dos caminhos e das vias de acesso à área de proteção ambiental estão tomados por invasões, isso não pode continuar assim!"*.

A APA do Carmo abriga remanescentes de mata tropical primária e secundária além de alguns bosques de eucaliptos. A área possui relevo bastante acidentado e é entrecortada por inúmeros córregos. Parte das antigas terras da Fazenda do Carmo, de Oscar Americano, foram desapropriadas pela Prefeitura Municipal em 19 de Setembro de 1976, com a criação de um dos maiores parques da cidade, o Parque do Carmo: *"O fato mais importante a ser considerado nessa transação é que a área desapropriada se apresentava paisagisticamente preparada para, com poucos investimentos de recursos e tempo, ser transformada em parque público"* (KLIASS, 1994).

Sobre a implantação do Bosque das Cerejeiras na área do parque, a arquiteta Nishikawa acha que isso se deveu principalmente à forte presença da colônia japonesa na Zona Leste da cidade: *"Foi quase uma reivindicação política. Os japoneses gostam muito de plantar árvores em qualquer comemoração. Antigamente, toda vez que uma menina nascia se plantava uma árvore. Quando a menina crescia e casava, derrubava-se a árvore para se fazer - com a madeira - os móveis do enxoval"*.

A Sra. Kosaka consulta um dicionário para responder a mesma pergunta. Depois de alguns minutos, responde sem pestanejar: *"Nostálgia"* (o acento agudo indica a falsa entonação dada à palavra). Mas afinal de contas, saudades de que? *"Dos parentes e amigos que deixamos em Hiroshima"*, diz. O Sr. Kosaka conta que seus pais também trabalhavam com agricultura no Japão, plantando arroz, uvas e pêssegos: *"Tínhamos um hectare de área plantada com arroz, cem pés de pêssego e uma casa de estufa para as uvas"*. Recém-chegados de uma viagem de férias ao Japão, ambos reclamam da comida, da falta de espaço e da superpopulação da ilha: *"A comida lá é*

meio doce. Eles colocam açúcar em tudo!", reclama a Sra. Kosaka. *"Além disso não tem espaço, é tudo apertado e cheio de japonês!",* retruca o Sr. Kosaka.

A cerejeira é conhecida entre os entrevistados como *"flor do Japão"*. O Sr. Kamikawa conta que, como havia um grande parque na região, a colônia japonesa não teve dúvidas em plantar algo que simbolizasse a pátria dos ancestrais, um suporte simbólico para a união dos imigrantes japoneses e seus descendentes no Brasil: *"Nós éramos jovens, nos reuníamos todas as semanas e decidimos plantar as cerejeiras. Trouxemos mudas de Campos do Jordão e também do Japão"*.

A floração das cerejeiras, que é um dos espetáculos naturais mais apreciados no Japão - e que, efetivamente, representa uma das manifestações mais sedutoras que existem da beleza em seu estado puro -, não deve essa posição privilegiada apenas a um esteticismo gratuito, como poderia fazer supor o fato de que as cerejeiras floridas do Japão sejam árvores estéreis. A flor de sakura é um símbolo de pureza, e esta é a razão pela qual ela é o emblema do bushi, do ideal cavalheiresco. Nas cerimônias nupciais, o chá é substituído por uma infusão de flores de cerejeira que são, neste caso, um símbolo de felicidade. É necessário também observar-se que a floração da variedade mais conhecida do sakura coincide com o equinócio de primavera: é a ocasião de festividades e de cerimônias religiosas, cujo objetivo é o de favorecer e proteger as colheitas. A floração das cerejeiras prefiguraria a do arroz e, portanto, pelas dimensões de sua prodigalidade e por sua duração, daria uma indicação sobre a riqueza das próximas colheitas. Vê-se, em todo o caso, que ela é a imagem da prosperidade e da ventura da existência terrena (CHEVALIER & GHEERBRANT, 1998).

Como o clima de São Paulo é diferente, a árvore requer cuidados especiais para não adoecer. Além disso, a floração é irregular, o que acaba por trazer muita dor de cabeça para os organizadores da

Festa das Cerejeiras: *“Nunca coincide da cerejeira dar flor no dia da comemoração, que realizamos todo primeiro domingo de agosto e que já se tornou uma tradição na Zona Leste da cidade. Como a floração só dura uma semana, não é sempre que realizamos a festa com a árvore em flor”*, conta o Sr. Kubo.

A solução encontrada esse ano foi a de contratar técnicos especializados para aplicação de um produto químico que estimulasse a floração. Dessa forma é possível também selecionar as árvores que darão flor a cada ano, já que existem diversas variedades de cerejeira plantadas no Bosque, como explica a Sra. Rosa Yoshioka, que sempre arma sua barraca de pastéis durante a festa: *“Esse ano escolhemos a variedade Yukiwari Sakura, de flores rosas”*.

Quem passear desprevenido pelo Parque do Carmo no dia da festa pode achar que está no Japão: Cantigas folclóricas são cantadas ao som de tambores (taikos), enquanto mulheres em trajes típicos dançam em círculos concêntricos. Aqui, em plena Zona Leste de São Paulo, o visitante acidental se depara com um pedaço vivo do Japão. Pode, assim, tentar entender um pouco mais desse jeito “Japonês-Brasileiro” de ser, decifrar esse estranho teatro de uma memória coletiva, guardada pelos imigrantes japoneses e por seus descendentes no Brasil.

Mas enganam-se aqueles que entendem a festa como um ato de segregação. Para deixar claro que a intenção é o encontro, as 22 associações de japoneses da Zona Leste encomendaram à arquiteta Nishikawa o plantio de mais 600 novas árvores ao lado do Bosque das Cerejeiras. E, para comemorar as estreitas relações Brasil-Japão e os 70 anos da chegada dos primeiros japoneses à região, escolheram também um símbolo nacional, “uma flor tipicamente brasileira”: o ipê.

¹ Na Bahia foram nove anos de processo imigratório, a partir de 1953, com instalação de três colônias “oficiais”: Una, Ituberá e o Núcleo JK. Em Una, os imigrantes se rebelaram, provocando um escândalo entre os dois países e a intervenção da Polícia Federal brasileira. Os insatisfeitos acabaram ganhando mais ajuda de custo e o direito a mudar de região. Das 38 famílias pioneiras, 15 se transferiram para Ituberá e Jaíba apenas três meses depois da chegada. A confusão frustrou o projeto inicial de instalar 120 famílias no município. Hoje, são 31 famílias, sendo que apenas cinco fizeram parte do grupo pioneiro. A colônia que mais recebeu imigrantes foi o Núcleo JK. Foram 117 famílias, totalizando mais de 600 pessoas no período 1959-62. Além de problemas com a qualidade do terreno, os colonos de JK enfrentavam o isolamento - as fazendas eram muito distantes umas das outras - a falta de conhecimento sobre os hábitos alimentícios dos baianos e as doenças. Em busca de melhores condições, os colonos baianos passaram a movimentar-se pelo estado, formando cerca de dez colônias “informais”. Quando o sonho da terra prometida acabou, colocaram mãos à obra para adubar as terras pobres de nutrientes ou desgastadas pelo cultivo rudimentar. Organizaram o plantio e diversificaram a cultura, que hoje vai da fruticultura à produção de legumes, hortaliças e flores. O nível de êxito alcançado pelas colônias hoje é diverso. As mais bem-sucedidas estão em municípios como Juazeiro e Barreiras, onde estão concentrados os japoneses que migraram de São Paulo e Paraná, desenvolvendo uma agricultura altamente mecanizada em propriedades imensas. A colônia de Mata de São João agora está sendo revitalizada e vai fornecer todos os frutos e verduras para o Projeto Sauípe (CORREIO DA BAHIA, 21/01/2001).

² A Lei 8.211/93 é uma lei de zoneamento que cria uma Zona de Uso Predominantemente Industrial (ZUPI), numa área de mais de 4 milhões de metros quadrados, para a concentração de empresas com capacidade de gerar 70 mil novos empregos. As outras duas leis, também leis de zoneamento, criam duas Áreas de Proteção Ambiental - APA da Mata e Parque do Carmo e Mata do Iguatemi -, impedindo a destruição de 9 milhões de metros quadrados de Reserva Ecológica (Leis 6.409.89 e 8.284/93).

³ Exemplos de indústrias instaladas no bairro antes da aprovação do projeto de lei: Vulcânia S/A, Concremix S/A, Niquelação Peres Ltda, Cimetal Ltda, Metalúrgica Gaiser Ltda, Magnum Metal Ltda, Perpal Ind. e Com. de Metais Ltda, Plast Seven Indústria de Plásticos Ltda, etc.

⁴ Departamento de Áreas Verdes do Município de São Paulo.



36



37



38



39



40



41

36 – Festa das Cerejeiras – Parque do Carmo, Itaquera, São Paulo (Foto: Angelo Serpa).

37 – Festa das Cerejeiras – Parque do Carmo, Itaquera, São Paulo (Foto: Angelo Serpa).

38 – Festa das Cerejeiras – Parque do Carmo, Itaquera, São Paulo (Foto: Angelo Serpa).

39 – Reunião de planejamento participativo na comunidade de Buraquinho, Pirajá.

40 – “O Vendedor de Sonhos” – Apresentação na AMPLA, Plataforma, Salvador (Foto: Angelo Serpa).

41 – “O Vendedor de Sonhos” – Apresentação na AMPLA, Plataforma, Salvador (Foto: Angelo Serpa).



42 – “O Vendedor de Sonhos” – Apresentação na AMPLA, Plataforma, Salvador (Foto: Ângelo Serpa).

43 – “O Vendedor de Sonhos” – Apresentação na AMPLA, Plataforma, Salvador (Foto: Ângelo Serpa).

44 – Apresentação de “A Terra” – Sede da AMPLA, Plataforma, Salvador (Foto: Nalva Santos).

45 – Apresentação de “A Terra” – Sede da AMPLA, Plataforma, Salvador (Foto: Nalva Santos).

46 – Apresentação de “A Terra” – sede da AMPLA, Plataforma, Salvador (Foto: Nalva Santos).



47



50



48



49

47 – Apresentação de “ O Buraco do Lixo” – Sede da AMPLA, Plataforma, Salvador (Foto: Angelo Serpa).

48 – Apresentação de “ O Buraco do Lixo” – Sede da AMPLA, Plataforma, Salvador (Foto: Angelo Serpa).

49 – Ensaios Abertos de “Deus Suburbano” – Sede da AMPLA, Plataforma, Salvador (Foto: Angelo Serpa).

50 – Ensaios Abertos de “Deus Suburbano” – Sede da AMPLA, Plataforma, Salvador (Foto: Angelo Serpa).



51



53



54



56



52



55



57

51 – Usina Comunitária de Compostagem, Plataforma, Salvador (Foto: Markus Spitzbart).

52 – Biocoletor, Plataforma, Salvador (Foto: Markus Spitzbart).

53 – Montagem das pilhas para compostagem, Plataforma, Salvador (Foto: Markus Spitzbart).

54 – Coleta de lixo orgânico em Plataforma, Salvador (Foto: Markus Spitzbart).

55 – Feira de Saúde e Meio Ambiente em Plataforma, Salvador (Foto: Markus Spitzbart).

56 – Reunião de planejamento de atividades do UFBA em Campo II na Sede da Ampla, Plataforma, Salvador (Foto: Markus Spitzbart).

57 – Confeção de roupas com material reciclado. Curso “Capacitação Solidária” – AMPLA, Plataforma, Salvador (Foto: Sueli Bonfim).



58



62



59



60



61



63

58 – Desfile no Centro de Convenções Curso “Capacitação Solidária”(Foto: Fábio Duarte).

59 – Desfile no Centro de Convenções Curso “Capacitação Solidária”(Foto: Sueli Bonfim).

60 – Mutirão para a substituição de meio-fio na Praça do Mabaço, Plataforma, Salvador (Foto: Angelo Serpa).

61 – Mutirão para a substituição de meio-fio na Praça do Mabaço, Plataforma, Salvador (Foto: Angelo Serpa).

62 – Mutirão para plantio de mudas e grama na Praça do Mabaço, Plataforma, Salvador (Foto: Angelo Serpa).

63 – Mutirão para plantio de mudas e grama na Praça do Mabaço, Plataforma, Salvador (Foto: Angelo Serpa).



64



65



66



67



68



69



70

64 – Inauguração da Praça do Mabaço, Plataforma, Salvador (Foto: Angelo Serpa).

65 – Inauguração da Praça do Mabaço, Plataforma, Salvador (Foto: Angelo Serpa).

66 – Inauguração da Praça do Mabaço, Plataforma, Salvador (Foto: Angelo Serpa).

67 – *Playground* para crianças na Praça do Mabaço, Plataforma, Salvador (Foto: Angelo Serpa).

68 – Apresentação de uma cena de "A Terra", do Grupo Espaço Livre para o Teatro, na inauguração da Praça do Mabaço, Plataforma, Salvador (Foto: Angelo Serpa).

69 – Área de estar - Praça do Buraquinho, Pirajá, Salvador (Foto: Angelo Serpa).

70 – Área de estar - Praça do Buraquinho, Pirajá, Salvador (Foto: Angelo Serpa).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Referências Bibliográficas

AFFONSO, N. S. & CARVALHO, M. M. B. A gestão municipal de transporte e do trânsito em Santo André. In: Bonduki, N. (org.). *Habitat – As práticas bem sucedidas em habitação, meio-ambiente e gestão urbana nas cidades brasileiras*. São Paulo: Studio Nobel, 1996.

ALBERTI, M. Sustentabilidade e Gestão Ambiental Urbana. In: *Desenvolvimento Urbano & Meio Ambiente*, n.º 31 (Boletim Informativo da Universidade Livre do Meio Ambiente). Curitiba, 1997.

ALVA, E. N. Metrôpoles da América Latina: Processos e Políticas. In: Silva, S. B. de M.; Gmünder, U. *Metrôpoles e Desenvolvimento Sustentável*. Salvador: Goethe Institut (ICBA), 1995

ALVES, J. A. L. Direitos humanos: Paradoxos desse fim de século. In: *Anais da 48ª Reunião Anual da SBPC*, V. 1 – Conferências, Simpósios e Mesas Redondas. São Paulo, 1996.

AMADO, J. *Bahia de Todos os Santos*. Salvador: Editora Record, 1974.

ANGEOLETTO, F & SERPA, A. Buscando Romper a Dicotomia entre Ciências Sociais e Aplicadas e Ciências da Vida: Um Estudo de Caso em Pirajá. In: *Resumos do I Encontro Internacional de Geografia da Bahia*. Salvador, 1997.

ANGEOLETTO, F. Um Paisagismo Diferente: Buscando o Incremento da Biodiversidade no Ambiente Construído. *Anais do IV Encontro Nacional de Ensino de Paisagismo em Escolas de Arquitetura e Urbanismo no Brasil*. Artigo no prelo. Florianópolis: UFSC, 1998.

ANGEOLETTO, F. Assinaturas não Salvam Árvores. In: *Tribuna da Bahia*, 1999.

ANGEOLETTO, F. Pirajá: Um Bairro e Um Parque. A vegetação como fator de aumento da biodiversidade e da qualidade de vida nos biomas urbanos. Dissertação de Mestrado. Salvador: PPGAU-UFBA, 2000a.

ANGEOLETTO, F. *Planejando Com e Para os Moradores de Pirajá*. Tribuna da Bahia, 2000b.

ARAÚJO, M.; ARAÚJO, A. J.; et al.. Métodos para pesquisar atitudes em relação à arborização urbana. In: *VII Encontro Nacional sobre arborização urbana*. Belo Horizonte, 1997.

ARGAN, G. C. *História da Arte Como História da Cidade*. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1993.

ASHTON, P. S. Conservação da Diversidade Biológica em Jardins Botânicos. In: WILSON, E. O. (org.). *Biodiversidade*. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1997.

AVENA FILHO, A. *Nordeste e Bahia: os caminhos do desenvolvimento*. Salvador: Universidade Católica, 1986.

AUGÉ, M. *Não-Lugares. Introdução a uma antropologia da supermodernidade*. São Paulo: Papirus, 1994.

BACELAR, J. *Etnicidade (Ser Negro em Salvador)*. Salvador: Editora Pomba Ianamá, 1989.

BANDEIRA, F. P. Ordenamento e gestão das áreas verdes e espaços públicos de Salvador. In: *Coletânea - Planejamento Ambiental para Salvador*. Salvador: Secretaria Municipal do Meio Ambiente/PMS, 1995.

BARAT, J. *A Evolução dos Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1978.

BARBOSA, M. C. Modelo de alocação de terminais rodoviários. In: *Revista Brasileira de Geografia*, vol. 42, n. 3-4, p. 679-696. Rio de Janeiro: IBGE, 1980.

de la BARRA, X. *Por un urbanismo incluyente que contribuya a garantizar la ciudadanía*. <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n8/axbarra.html>.1999.

BARROS, J. F. P. *O segredo das folhas (Sistema de classificação de vegetais no condômbre Jêje-Nagô do Brasil)*. Rio de Janeiro: UERJ/PALLAS, 1993.

BARROS, J. F. Estudos de Etnobotânica no Brasil: A planta enquanto metáfora e alegoria. In: *A América Latina e Europa Oriental, Perspectivas para o Terceiro Milênio – 1º*. CESLA. Rio de Janeiro: UERJ/INTERCON, 1996.

BATISTA, M. S. *Perfil sócio-econômico espacial do bairro da Liberdade: Uma análise comparativa das Avenidas Peixe e Lima e Silva*. Monografia de Bacharelado. Salvador: UFBA, 1999.

BAUDRILLARD, J. *Para uma crítica da economia política do signo*. Rio de Janeiro: Elfos Ed.; Lisboa: Edições 70, 1995.

BOAL, A. *O arco-íris do desejo. Método Boal de Teatro e Terapia*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1995.

- BONDUKI, N. *Arquitetura e Habitação Social em São Paulo 1989-1992*. São Paulo: Instituto dos Arquitetos do Brasil e Fundação Bienal de São Paulo, 1993.
- BORJA, J. As cidades e o planejamento estratégico: uma reflexão europeia e latino-americana. In: Fischer, T (org.). *Gestão contemporânea – cidades estratégicas e organizações locais*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1996.
- BORJA, P. C. Avaliação da Qualidade Ambiental Urbana: Um Esforço Metodológico. In: *Anais dos Trabalhos Técnico-Científicos do I Congresso Baiano de Meio Ambiente*. Salvador, 1996.
- BORJA, P. C. *Avaliação da Qualidade Ambiental Urbana: Uma Contribuição Metodológica*. Dissertação. Salvador: Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da UFBA, 1997.
- BRADFORD, M. G. & KENT, W. A. *Geografia Humana: Teorias e suas Aplicações*. Lisboa: Gradiva, 1987.
- BRAGA, R.B. *Conhecendo a cidade pelo avesso. O caso de Salvador*. Belo Horizonte: Livraria Del Rey Editora, 1994.
- BRINCO, R. *Transporte Urbano em Questão*. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística, 1985.
- BUGIN, A. & MARTERER, B. (coords.). *330 Dicas de Atitudes Práticas Para Você Contribuir com a Saúde do Nosso Planeta*. São Paulo: Evolução Produções Culturais, 1990.
- BURCKHARDT, L. Jede volle Stunde: Stadtrundfahrt. In: Heyn, R. *The World of Cityrama*. Katalog Fotoforum. Kassel, 1980.
- BURKE, P A falta que uma praça faz. Folha de São Paulo, *Cademo Mais!*, p. 3, 27/4/97.
- BURMAN, G. Turismo na Bahia: crescimento e perspectivas. In: *Análise e Dados*, V. 4, Nos. 2 e 3, pp. 115-120. Salvador: CEI – Centro de Estatística e Informações, 1994.
- CAMPBELL, T. Desenvolvimento Urbano no Terceiro Mundo: Dilemas Ambientais e Pobres Urbanos. In: LEONARD, H. J. *Meio Ambiente e Pobreza: Estratégias de Desenvolvimento Para uma Agenda Comum*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1992.
- CARLOS, A. F. A. *A (Re)produção do Espaço Urbano*. São Paulo: Edusp, 1994.
- CARVALHO, J. O Saneamento da Baía de Todos os Santos. In: *Metrópoles e Desenvolvimento Sustentável*, pp. 79-89. Salvador: Goethe Institut, 1996.
- CARVALHO, M. L. A. M. Considerações sobre o Planejamento de Áreas Verdes e Espaços Abertos da Cidade do Salvador. In: *Anais dos Trabalhos Técnico-Científicos do I Congresso Baiano de Meio Ambiente*. Salvador, 1996.

CASTAÑEDA, F. C. The Risks of Environmental Degradation in Bogotá, Colombia. In: *Environment and Urbanization*. Published by Human Settlements Program of the International Institute for Environment and Development (IIED). London, April/1989.

CASTAGNO, M. R. *Produção e gestão do espaço construído em áreas de ocupação popular*. Salvador: Mestrado em Arquitetura e Urbanismo/UFBA, 1990.

CAVALCANTE, E.; LIMA, V. *Construindo o seu lugar*. Natal: Editora da UFRN, 1995.

CELECIA, J. Towards a Resourceful City. In: *All of Us -Environmental Education Dossiers*, n ° 6 (UNESCO). Barcelona, 1994.

CELECIA, J. As Cidades como Ecossistemas. In: *Desenvolvimento Urbano & Meio Ambiente*, n ° 29 (Boletim Informativo da Universidade Livre do Meio Ambiente). Curitiba, 1997.

CENTRE FOR SCIENCE AND ENVIRONMENT. The Environmental Problems Associated With India's Major Cities. In: *Environment and Urbanization*. Published by Human Settlements Program of The International Institute for Environment and Development (IIED). London, april/1989.

CHEVALIER, J. & GHEERBRANT, A. *Dicionário de Símbolos*. 12a. Edição. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1998.

COMPANS, R. A Estratégia de Desenvolvimento Local do Banco Mundial. CD ROM. *Anais do VIII Colóquio Internacional sobre Poder Local*. Salvador: NEPOL/CPD/UFBA, 2000.

CONDER. *Projeto Metropolitano - Investimentos Urbanos na Região Metropolitana de Salvador*. Salvador, 1998.

CORNELY, S. A. *Serviço social, planejamento e participação comunitária*. São Paulo: Cortez e Moraes, 1976.

CORNELY, S. A. *Subsídios sobre Planejamento Participativo*. Brasília: MEC, 1980.

CORRÊA, R.L. *O espaço urbano*, 2^a edição. São Paulo: Editora Ática, 1993.

CORRÊA, R.L. *Trajetórias geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

CORREIA, S. S. *O lixo na periferia – O problema do lixo urbano nos bairros de Plataforma e Pirajá, Salvador: Um enfoque sócio-ambiental*. Monografia de Bacharelado em Geografia, Departamento de Geografia da Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2000.

CORREIO DA BAHIA. *Baianos lotam Parque Costa Azul e aprovam iniciativa do governo*. Caderno Aqui Salvador, p. 4, 16/06/1997.

- CORREIO DA BAHIA. *Acervo de Histórias*. Caderno Aqui Salvador, p. 10, 16/12/1997.
- CORREIO DA BAHIA. *Obras de Urbanização em Praça já Estão Prontas*. 14/09/1998.
- CORREIO DA BAHIA. *Testemunhos da Guerra*. Caderno Repórter, p. 6, 21/01/2001.
- COSTA, A. A. (org.) *Creches comunitárias: uma alternativa popular*. Salvador: NEIM/UFBA, 1991.
- COSTA-NETO, E. M. As Corujas e o Homem. In: *Revista Ciência Hoje*, número 156, dezembro de 1999.
- DEL RIO, V. *Introdução ao Desenho Urbano no processo de planejamento*. São Paulo: PINI Editora, 1990.
- DIAS, G. F. *Populações Marginais em Ecossistemas Urbanos*. Brasília: IBAMA, 1994.
- DOWNS, R. & STEA, D. *Kognitive Karten: Die Welt in unseren Köpfen*. New York, 1982.
- EHRlich, P. R. *População, recursos e ambiente: Problemas de ecologia humana*. São Paulo: Editora Polígono, 1974.
- EHRlich, P. R. A Perda da Diversidade - Causas e Conseqüências. In: WILSON, E. O. (org.). *Biodiversidade*. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1997.
- EKBLAD, S. Stressful Environments and Their Effects on Quality of Life in Third World Cities. In: *Environment and Urbanization*. Published by Human Settlements Programme of The International Institute for Environment and Development (IIED). London, October, 1993.
- ESPÍ, M. V. *Ciudades sostenibles*. <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n8/amvaz.html>. 1998.
- ESPÍRITO SANTO, A. A. et al.. *Seu Lixo não é Lixo*. Relatório Final do Programa UFBA em Campo II. Salvador: Pró-Reitoria de Extensão (UFBA), 2000.
- ETGES, V. E. Turismo Rural: Uma alternativa de desenvolvimento para comunidades rurais. In: Lima, L. C. *Da cidade ao campo: A diversidade do saber-fazer turístico*. Fortaleza: Editora FUNECE/Univ. Est. do Ceará, 1999.
- FARIA, I. F. Turismo em Área Indígena: Projeto Tiquié. In: Vasconcelos, F. P. (org.). *Turismo e Meio Ambiente*. Fortaleza: Editora FUNECE/Univ. Est. do Ceará, 1999.
- FERREIRA, L. A. B. Usos da vegetação. In: *Anais do Encontro sobre Arborização Urbana*. Porto Alegre, 1985.

- FIGHERA, D. T. Estado e Território: Suas Relações e a Globalização. In: Santos M. & Souza, M.A. A. (orgs). *Território, Globalização e Fragmentação*. São Paulo: Editora Hucitec, 1994.
- FLORESTA, C. Favelas Vão Abrigar 1 Bilhão de Pessoas. In: *Folha de São Paulo* (02/05/1999).
- FOLHA DE SÃO PAULO. *Engarrafado passivo é vítima do trânsito*. 13/04/1997.
- FOLHA DE SÃO PAULO. *Redes de Metrôpoles Globais Monopolizam Dinheiro e Poder; Megacidades do Terceiro Mundo Concentram População e Miséria*. 02/05/1999a.
- FOLHA DE SÃO PAULO. *Brasil: Revolução Urbana Derruba Fronteiras*. 02/05/1999b.
- FOLHA DE SÃO PAULO. *Defesa Civil Culpa Morador*. 10/01/2000.
- FOLHA DE SÃO PAULO. *Ambiente rico estimula novas ligações*. 22/02/2000.
- FOLHA DE SÃO PAULO. *Literatura da periferia vê ódio vencer malandragem*. 22/07/2000.
- FONSECA, G. A. B. da. Impactos Antrópicos e Biodiversidade Terrestre. In: PAULA, J. A. de (coord.). *Biodiversidade, População e Economia*. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 1997.
- FONTELES, J. O. Comunidade de pescadores de Jericoacoara-Ceará entra na rota turística. In: Vasconcelos, F. P. (org.). *Turismo e Meio Ambiente*. Fortaleza: Editora FUNECE/Univ. Est. do Ceará, 1999.
- FORATTINI, P. A sociedade Moderna e a Qualidade de Vida. In: *Anais da 48ª Reunião Anual da SBPC*, v. 1 - Conferências, Simpósios e Mesas Redondas. São Paulo, 1996.
- FOX, T.; KOEPEL, I.; et al. *Struggle for Space - The Greening of New York City (1970-1984)*. New York City: Neighborhood Open Space Coalition, 1985.
- FREITAS, N. M. R. de *Calçada a Estação e o Bairro* - In: *Boletim Baiano de Geografia Vol. 8 ano IV, V e VI*. Salvador: Laboratório de Geomorfologia e Estudos Regionais/ AGB/UFBA, 1965.
- GARCIA, A. et al. Rompiendo las amarras: el movimiento de mujeres en la periferia de Salvador. In: *Cuadernos Africa/América Latina*, No. 9, pp. 49-54. Madrid: Solidaridad para el desarrollo y la paz, 1992.
- GILBERT, O. L. *The Ecology of Urban Habitats*. London: Chapman & Hall, 1989.
- GOULART, P. C. A. *Pracidade*. Trabalho de Graduação Interdisciplinar. São Paulo: FAUUSP, 1992.

GUATTARI, F. *Caosmose – Um novo paradigma estético*. São Paulo: Editora 34, 1992.

HAESBAERT, R. *Des-territorialização e identidade*. Niterói: EDUFF, 1997.

HAHN, E. *La Reestructuración Urbana y Ecológica*. <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n5/aeah.html>. 1999.

HANSON, J. *Decoding Houses and Homes*. Cambridge University Press, Cambridge, 1998.

HARTMAN, C. B. Turismo religioso no santuário sagrado Coração de Jesus – Padre Reus: Amor à Deus que movimenta as pessoas. In: Lima, L. C. *Da cidade ao campo: A diversidade do saber-fazer turístico*. Fortaleza: Editora FUNECE/Univ. Est. do Ceará, 1999.

HARTOCH, E. Transtornos nos Arcos do Contorno: Qualidade Ambiental como Falso Argumento em Prol de Interesses Político-Econômicos. In: *Anais do IV Encontro Nacional de Conforto no Ambiente Construído*. Salvador, 1997.

HARVEY, D. *Condição Pós-Moderna*. São Paulo: Loyola, 1992.

HEINONEN, N. et alli. *Dois projetos para espaços de lazer no bairro de Plataforma*. Trabalho final da disciplina Sintaxe Espacial e Simbologia da Paisagem. Salvador: Mestrado em Arquitetura e Urbanismo-UFBA, 1999.

HICKIS JÚNIOR, J. F. & SEELENBERGER, S. Metodologia para identificação de sistemas, problemas e diretrizes de transporte metropolitano: uma aplicação na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. In: *Revista Brasileira de Geografia*, vol. 43, n. 1-4, p.561-575. Rio de Janeiro: IBGE, 1981.

HILLIER, B. Die Stadt neu gesehen. Syntax des Raums. *Baumeister* 12, pp. 28-37. Munique: Callwey Verlag, 1984.

HILLIER, B. *Space is the Machine*. Cambridge University Press, Cambridge, 1996.

HILLIER, B. & HANSON, J. *The social logic of space*. Cambridge University Press, Cambridge, 1984.

HOLANDA, F. & GOBBI, C. *Forma e uso do espaço urbano – Estudos de caso assistidos por computador*. Brasília: Instituto de Arquitetura e Urbanismo-UNB, 1988.

JACOBI, P. Meio Ambiente Urbano e Sustentabilidade: Alguns Elementos para a Reflexão. In: *Anais da 48ª Reunião Anual da SBPC*. v. 1 - Conferências, Simpósios e Mesas Redondas. São Paulo, 1996.

JANZEM, D. H. *Ecologia Vegetal nos Trópicos*. São Paulo: EPU/EDUSE, 1980.

JORNAL A TARDE. *Desativadas lanchas de Itapagipe e Plataforma*. 1º Caderno, p. 4, 14/01/1996.

JORNAL A TARDE. *Empresas já podem adotar ruas e praças em Salvador*. 1º Caderno, p. 2, 12/04/1997.

JORNAL A TARDE. *Praça da Inglaterra está na etapa final de recuperação*. 1º Caderno, p. 4, 01/11/1997.

JORNAL A TARDE. *Piedade deverá ter gradil com desenhos de Carybé*. 1º Caderno, p. 3, 14/08/1997.

JORNAL A TARDE. *Iluminação dá vida nova à Avenida Oceânica*. 1º Caderno, p. 3, 10/11/1997.

JORNAL A TARDE. *Histórias de Plataforma*. Caderno 2, p. 7, 25/04/1998.

JORNAL A TARDE. *Orla ganhará um novo projeto de reurbanização até o verão*. 1º Caderno, p. 5, 24/05/1998.

JORNAL A TARDE. *Reinauguração ressalta aspectos históricos na Praça da Piedade*. 1º Caderno, p. 2, 13/06/1998.

JORNAL A TARDE. *Praças de Salvador dão espaço à degradação*. 1º Caderno, p. 6, 09/06/1999.

JORNAL A TARDE. *O Luxo do Lixo*. Caderno Dois, 15/06/1999.

JORNAL A TARDE. *Andar a pé é o segundo meio de deslocamento em Salvador*. Local, p.5, 06/08/1999.

JORNAL A TARDE. *Empresas substituem a administração pública*. 1º Caderno, p. 10, 22/08/1999.

JORNAL A TARDE. *Trem suburbano pode ganhar mais dois quilômetros de linha*. 1º Caderno, p. 7, 06/04/2000.

JORNAL A TARDE. *Exposição mostra situação do transporte ferroviário baiano*. 1º Caderno, p. 5, 22/06/2000.

JORNAL A TARDE. *Ônibus aumentaram 50% em 3 anos com Antonio Imbassay*. 1º Caderno, p. 3, 04/01/2001.

JORNAL O ESTADO DE SÃO PAULO. *Aumentam as opções de lazer no litoral*. Caderno Viagem, p. V-14, 17/10/2000.

KLIASS, R. G. *Parques Urbanos de São Paulo*. São Paulo: Editora Pini, 1994.

KOWARICK, L. *A Espoliação Urbana*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1979.

LASSUS, B. Ein spezieller Fall - der Garten der Vergangenheit. In: Andritzky, M. & Spitzer, K. *Grün in der Stadt*. Reinbeck bei Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag GmbH, 1981, p. 279-289.

- LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. São Paulo: Editora Moraes, 1991.
- LEITE, M. Entrevista com Lester Brown. *Folha de São Paulo*, 28/11/1999.
- LEITE, M. A. F. P. A Natureza e a Cidade: Rediscutindo suas Relações. In: Santos, M. (org.) *O Novo Mapa do Mundo – Natureza e Sociedade*. São Paulo: HUCITEC, 1994.
- LEME, I. S. A.; ALMEIDA, M. A. P. A Importância da Arborização Urbana: Aspectos Atuais do Viário da Grande São Paulo. In: *Anais do VII Encontro Nacional sobre Arborização Urbana*. Belo Horizonte, 1997.
- LIPIETZ, A. O local e o global: personalidade regional ou inter-regionalidade. In: *Espaço & Debates*, v. 38, “Nova Dimensão Regional”, p. 10-20. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, 1994.
- LOPEZ, I. Recursos hídricos do país são abundantes, mas o descaso é maior. In: *Revista Problemas Brasileiros*, n 13, maio / junho de 1999.
- LOVELOCK, J. A Terra Como Um Organismo Vivo. In: WILSON, E. O. (org.). *Biodiversidade*. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1997.
- LYNCH, K. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1988.
- MAAS, I. Vom Volkspark zum Volkspark - Aus der Geschichte des demokratischen Stadtgrüns. In: *Grün in der Stadt*. Hrsg. von M. Andritzky und K. Spitzer. Reinbeck bei Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag GmbH, 1981.
- MACEDO, R. L. G.; JOSÉ, A. C.; et al. Importância e contribuição dos quintais agroflorestais urbanos para a composição paisagística arbórea das cidades. In: *Anais do VII Encontro Nacional sobre Arborização Urbana*. Belo Horizonte, 1997.
- MALINSKI, R. Arborização: Uma visão integrada. In: *Anais do Encontro Nacional sobre Arborização Urbana*. Porto Alegre, 1985.
- MANICA, I. Frutíferas cultivadas na arborização urbana. In: *Anais do Encontro sobre Arborização Urbana*. Porto Alegre, 1985.
- MARIANO, C. R. *Parques Metropolitanos de São Paulo: Subsídios para o Desenho*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAUUSP, 1992.
- MARICATTO, E. *Metrópole na Periferia do Capitalismo – Ilegalidade, Desigualdade e Violência*. , São Paulo: Editora HUCITEC, 1996.
- MELLO FILHO, L. E. Arborização Urbana. In: *Anais do Encontro Nacional sobre Arborização Urbana*. Porto Alegre, 1985.
- MESQUITA, L. de B. *Arborização do Recife. Novas Técnicas para Ajustes na Execução e Manutenção*. Recife: Ed. Universitária, 1996.

- MILANO, M. S. *Avaliação e Análise da Arborização de Ruas de Curitiba - PR*. Dissertação de Mestrado. Curso de Pós-Graduação em Engenharia Florestal. Curitiba: UFPR, 1984.
- MILANO, M. S. *Avaliação quali-quantitativa e manejo da arborização urbana: O exemplo de Maringá*. Tese de Doutorado. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 1988.
- MILANO, M. S. Planejamento da arborização urbana: Relações entre áreas verdes e ruas arborizadas. In: *Anais do III Encontro Nacional sobre Arborização Urbana*. Curitiba, 1990.
- MONTE-MÓR, L. R. M. de. Urbanização Extensiva e Lógicas de Povoamento: Um Olhar Ambiental. In: Santos M. & Souza, M.A. A. (orgs). *Território, Globalização e Fragmentação*. São Paulo: Editora Hucitec, 1994.
- MONTE-MÓR, R. L. de M.; COSTA, H. S. M. et al. Ocupação do Território e Estrutura Urbana. In Paula, J. A. de (coord.). *Biodiversidade, População e Economia*. Belo Horizonte: UFMG / CEDEPLAR 1997.
- MORELATTO, P. C. Os frutos e a dispersão de sementes. In: Leitão filho, H. F.; Morelatto, P. C. (orgs.). 1995.
- MORRIS, R. M. *Sociologia Urbana*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1972.
- MURPHY, D. D. Desafios à Diversidade Biológica em Áreas Urbanas. In: WILSON, E. O. (org.). *Biodiversidade*. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira, 1997.
- NATURE CONSERVANCY COUNCIL. *Urban Wildlife Now (nº 3): Principles for Nature Conservation in Towns and Cities*. Printed by Crewe Colour. London, 1989.
- OLIVEIRA, C. L. de & SARMENTO, W. M. *Plataforma, subúrbio Industrial da cidade de Salvador - In: Boletim Baiano de Geografia Vol. 8 ano IV, V e VI*. Salvador: Laboratório de Geomorfologia e Estudos Regionais/ AGB/UFBA, 1965.
- OLIVEIRA, C. D. M. Religiosidade popular na pós-modernidade: um ritual turístico? In: Lima, L. C. *Da cidade ao campo: A diversidade do saber-fazer turístico*. Fortaleza: Editora FUNECE/Univ. Est. do Ceará, 1999.
- ONU. *Population and the Environment: The Challenges Ahead. Automated Graphic Systems*. United States of America, 1991.
- PACHECO, R. S.; LOUREIRO, M. R. et al. Atores e Conflitos em Questões Ambientais Urbanas. In: *Espaço e Debates*, n º 35, 1992.
- PARKES, D. & THRIFT, N. *Times, Spaces and Places*. Chichester, New York, Brisbane, Toronto: John Wiley and Sons, 1980.
- PAULA, J. A. de; BRITO, F. R. A.; et al. Fundamentos Históricos e Metodológicos da Questão Ambiental. In: PAULA, J. A. de (coord.). *Biodiversidade. População e Economia*. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 1997.

PAVIANI, A. A lógica da periferização em áreas metropolitanas. In: Santos M. & Souza, M.A. A. (orgs). *Território, Globalização e Fragmentação*. São Paulo: Editora Hucitec, 1994.

PHANTUMVANIT, D., LIENGCHARERNSIT, W. Coming to Terms with Bangkok's Environmental Problems. In: *Environment and Urbanization*. Published by Human Settlements Program of The International Institute for Environment and Development (IIED). London, april/1989.

PEDRÃO, F. Processo histórico de urbanização. In: *Bacia do Cobre: Avaliação Sócio Ambiental e Processo Histórico*. Salvador: Centro de Estudos Sócio-Ambientais, 1998.

PEIXOTO, M.S. et al. *Movimentos Comunitários: A Escola Comunitária e a Cidadania*. Coleção Cidadania. Salvador: EGBA/OEA/UFBA, 1990.

PELLEGRINI, G. C. *Bom Juá - Um Estudo de Geografia Urbana (Periferias Urbanas no Terceiro Mundo)*. Salvador: Associação dos Moradores de Bom Juá, 1982.

PEPONIS, J. Espaço, Cultura e Desenho Urbano. *AU - Arquitetura e Urbanismo*, Número 41, p. 78-83. São Paulo: Pini, 1992.

QUEIRÓZ, L. & BURMAN, G. O turismo se volta para dentro dos municípios baianos. In: *Análise e Dados*, V. 6, No. 3. Salvador: CEI – Centro de Estatística e Informações, 1996.

RELPH, E. As bases fenomenológicas da geografia. In: *Geografia*, Vol. 4, n. 7, p. 1-25, abril de 1979. Rio Claro: UNESP, 1979.

REVISTA ÉPOCA. Morte em Salvador. Edição 53, 24/05/99.

RIGATTI, D. Apropriação social do espaço público – Um estudo comparativo. *Paisagem e Ambiente – Ensaios*, Número 7, p. 141-197. São Paulo: FAUUSP, 1995.

ROCHA, F. U. S. *Nem só quem tem fé vai a pé: Subsídios à uma política para o pedestre em Salvador*. Monografia de especialização. Salvador: Escola de Serviço Público-FUNDESP/Universidade Estadual de Feira de Santana, 1998.

ROCHEFORT, M. *Redes e Sistemas: Ensino Sobre o Urbano e a Região*. São Paulo: Hucitec, 1998.

RODRIGUES, A. M. *Produção e Consumo do e no Espaço - Problemática Ambiental Urbana*. São Paulo: Editora HUCITEC, 1998.

RODRIGUES, M. G. R.; BREDT, A.; et al. Arborização de Brasília-DF e possíveis fontes de alimento para morcegos fitófagos. In: *Anais do V Encontro Nacional sobre Arborização Urbana*. São Luís, 1994.

ROSENDAHL, Z. *Espaço & Religião (Uma abordagem geográfica)*. Rio de Janeiro: Editora UERJ, 1996.

ROSENDHAL, Z. Percepção, vivência e simbolismo no espaço: Peregrinos e turistas religiosos. In: Lima, L. C. *Da cidade ao campo: A diversidade do saber-fazer turístico*. Fortaleza: Editora FUNECE/Univ. Est. do Ceará, 1999.

ROSSI, A. *A arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

SAHTOURIS, E. *A Dança da Terra - Sistemas Vivos em Evolução: Uma Nova Visão da Biologia*. Rio de Janeiro: Editora Rosa dos Tempos, 1996.

SAHTOURIS, E. *The Biology of Globalization*. <http://www.ratical.org/LifeWeb/Articles/globalize.html>. 1998.

SANCHOTENE, M. C. C. Frutíferas nativas úteis à fauna na arborização urbana. In: *Anais do Encontro sobre Arborização Urbana*. Porto Alegre, 1985.

SANTOS, J. & SERPA, A. *Análise do Processo de Centralização e Descentralização das Atividades Comerciais e de Serviços: Os Exemplos de Plataforma e Ribeira*. Salvador: PIBIC CNPq/UFBA, 1998a (Relatório de Pesquisa).

SANTOS, J. L. de J. & SERPA, A. Análise do processo de centralização e descentralização do comércio e dos serviços – Os exemplos de Plataforma e Ribeira. *XVII Seminário Estudantil de Pesquisa – Resumos*, p. 259-260. Salvador: UFBA, 1998b.

SANTOS, J. & SERPA, A. *Os Dois Circuitos da Economia na Periferia de Salvador: Os casos da Calçada e Liberdade*. Salvador: PIBIC-CNPq/UFBA, 1999 (Relatório de Pesquisa).

SANTOS, J. *A produção espacial do comércio e dos serviços na periferia*. Monografia de conclusão do curso de bacharelado em Geografia. Salvador: UFBA, 1999.

SANTOS, J. E. *Os nagô e a morte*. Petrópolis: Editora Vozes, 1984.

SANTOS, M. *O Espaço Dividido: Os Dois Circuitos da Economia dos Países Subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro: F. Alves, 1979.

SANTOS, M. *Pobreza Urbana 2ª ed.* São Paulo: Hucitec, 1979.

SANTOS, M. *O Espaço do Cidadão*. São Paulo: Nobel, 1987.

SANTOS, M. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. São Paulo: Editora Hucitec, 1988.

SANTOS, M. *Espaço e Método*. 3ª edição. São Paulo: Nobel, 1992.

SANTOS, M. *Técnica, Espaço, Tempo - Globalização e Meio Técnico Científico Informacional*. São Paulo: Editora HUCITEC, 1994.

SANTOS, M. *A natureza do espaço*. São Paulo: Hucitec, 1996.

SATTERTHWAITE, D. The Impact on Health of Urban Environments. In: *Environment and Urbanization*. Published by Human Settlements Program of The International Institute for Environment and Development (IIED). London, October/1993.

SEABRA, O. A insurreição do uso. In: José de Sousa Martins (org.). *Henri Lefebvre e o retorno à dialética*. São Paulo: Editora HUCITEC, 1996.

SEGAWA, H. *Do amor ao público - Jardins do Brasil 1779-91*. São Paulo: Livros Studio Nobel, 1996.

SERPA, A. Kognitives Kartieren in Bahia, Brasilien. In: *Garten und Landschaft*, 3/95, p. 33-35. München: Callwey Verlag, 1995a.

SERPA, A. Paisagem e Percepção da Paisagem: Estudos de Caso na Áustria e no Brasil. *Paisagem e Ambiente - Ensaios*, v. 7. São Paulo: FAUUSP, 1995b.

SERPA, A. Morfologia e apropriação dos espaços livres em Itaquera, São Paulo: alguns conceitos e considerações. *Anais do II ENEPEA-II Encontro Nacional de Ensino de Paisagismo em Escolas de Arquitetura e Urbanismo do Brasil*, pp. 161-174. São Paulo: Universidade São Marcos/FAUUSP, 1996a.

SERPA, A. Ponto convergente de utopias e culturas: O Parque de São Bartolomeu. In: *Tempo Social - Revista de Sociologia da USP*, V.8, p.177-190, Maio de 1996. São Paulo: USP, 1996b.

SERPA, A. Planejamento Ambiental Participativo: Uma Solução Para o Subúrbio Ferroviário de Salvador? In: *Anais do VI Colóquio Internacional sobre Poder Local - Redes Organizacionais, Desenvolvimento Local e Qualidade de Vida*. Salvador: UFBA, 1996c.

SERPA, A. A Questão do Espaço-Tempo Complexo: Um novo referencial para a geografia urbana e regional? *Caderno de Geociências*, vol. 5. Salvador: Instituto de Geociências da Universidade Federal da Bahia, 1996d.

SERPA, A. Por uma nova paisagem habitacional. *AU - Arquitetura e Urbanismo*, Número 71, pp. 55-56. São Paulo: Pini, 1997.

SERPA, A. Fatores sócio-culturais na avaliação de impactos ambientais: O caso da periferia de Salvador. In: *Cadernos do Expogeo*, v. 9, p. 23-32. Salvador: Expogeo/UFBA, 1998a.

SERPA, A. *Urbana baianidade, baiana urbanidade*. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 1998b.

SERPA, A. Um raio X da orla soteropolitana. In: *Regional Nordeste*, p. 2. Salvador: Gazeta Mercantil, 1998c.

SERPA, A. Parque do Abaeté e Parque das Esculturas em Salvador: Uma Análise Comparativa. In: *Caderno de Resumos do IV Encontro Nacional de Ensino de Paisagismo em Escolas de Arquitetura e Urbanismo no Brasil*. Florianópolis, 1998d.

SERPA, A. Turismo náutico na Baía de Todos os Santos. Salvador: *Jornal Soterópolis*, 1999a.

SERPA, A. Os Não-Lugares de Salvador. Salvador: *Jornal Soterópolis*, 1999b.

SERPA, A. Salvador é Verde? Salvador: *Jornal Soterópolis*, 1999c.

SERPA, A. Planejamento e Participação. Salvador: *Jornal Soterópolis*, 1999d.

SERPA, A. Morfologia urbana e apropriação social dos espaços livres de edificação em áreas de urbanização popular: tendências apontadas pela aplicação do método de sintaxe espacial na escala do bairro. In: *Anais do 6º Simpósio Nacional de Geografia Urbana*, p. 447-452. Presidente Prudente: UNESP/AGB, 1999e.

SERPA, A. Gestão participativa do espaço público em Plataforma, Salvador. In: *Anais do VIII Colóquio Internacional sobre poder local*. Salvador: NEPOL/NPGA/UFBA, 1999f.

SERPA, A. Verdes (e equivocados) números. *Gazeta da Bahia. Jornal Gazeta Mercantil*. Salvador, 2000.

SERPA, A.; ANGEOLETTO, F et al.. Espaço Livre para Pesquisa / Ação: Uma Experiência de Planejamento Ambiental Participativo no Subúrbio Ferroviário de Salvador. In: *Caderno de Resumos do VII Colóquio Internacional de Poder Local*. Salvador, 1997.

SERPA, A. & GARCIA, A. O potencial turístico do Subúrbio Ferroviário de Salvador sob a ótica dos moradores. In: Lima, L. C. *Da cidade ao campo: A diversidade do saber-fazer turístico*. Fortaleza: Editora FUNECE/Univ. Est. do Ceará, 1999.

SHERER-WAREN, I. Metodologia das redes no estudo das ações coletivas e movimentos sociais. *Anais do VI Colóquio sobre Poder Local*, p. 165-176. Salvador: Núcleo de Pós-Graduação em Administração, 1996.

SILVA, P. R. G. da; FERNANDES, A. S. A. A Questão Ambiental Urbana e a Qualidade de Vida em Salvador: Contexto, Percepções e Práticas Frente a essa Problemática. *Cadernos do CEAS*, 164. Salvador, 1996.

SILVA, S. B. M. Geografia, turismo e crescimento: O exemplo do Estado da Bahia. In: *Turismo e Geografia. Reflexões Teóricas e Enfoques Regionais*, pp. 123-143. São Paulo: Hucitec, 1996a.

SILVA, S. B. M. Metropolização e Raízes da Periferização Turística. In: *Turismo em Análise*, v. 7, n. 2, p. 7-16. São Paulo: ECA/USP, 1996b.

SOARES, M. B. Produção e Socialização do Conhecimento. In: *Anais da 48^o Reunião Anual da SBPC*. v. 1 - Conferências, Simpósios e Mesas Redondas. São Paulo, 1996.

SODRÉ, M. *O Terreiro e a cidade. A forma social negro-brasileira*. Petrópolis: Editora Vozes, 1998.

SOTTRIFER, K. Baumakte. In: Terzic, M. *Im Gespräch zwischen Baum und Architektur*. Wien/Köln/Weimar: Böhlau Verlag, 1981 , pp. 47-48.

SOUSA, C. A. A. Ecoturismo e Envolvimento Comunitário. In: Vasconcelos, F. P. (org.). *Turismo e Meio Ambiente*. Fortaleza: Editora FUNECE/Univ. Est. do Ceará, 1999.

SOUZA, M. A. L. B. Implantação e execução de projetos de arboização urbana. In: *Anais do V Encontro Nacional sobre Arborização Urbana*. São Luís, 1994.

SOUZA, M. J. L. O bairro contemporâneo: ensaio de abordagem política. *Revista Brasileira de Geografia*, 51 (2), p. 140-172. Rio de Janeiro: IBGE, 1989.

SPIRN, A. W. *O Jardim de Granito: A natureza no Desenho da Cidade*. São Paulo: EDUSP, 1995.

STEPHENS, C., AKERMAN, M. et al.. Urban Equity and Urban Health: Using Existing Data to Understand Inequalities in Health and Environment in Accra, Ghana and São Paulo, Brazil. In: *Environment and Urbanization*. Published by Human Settlements Program of The International Institute for Environment and Development (IIED). London, april/1997.

SUPERINTERESSANTE. *A Bomba-Relógio da Superpopulação*. N^o 5, 1993.

TECNOSOLO S/A. *Orla Marítima de Salvador - Parque Jardim dos Namorados. Projeto de Recuperação Ambiental e Urbanística*. Salvador, 1998.

TOGNOLLI, C. Caos, a Nova Mística Neoliberal. In: *Revista Caros Amigos* n^o 29; agosto de 1999.

TOLEDO, J. R. Urbanização Cria Uma Hong Kong por Mês. In: *Folha de São Paulo* (02/05/1999).

TUAN, Y. F. *Topofilia*. São Paulo/Rio de Janeiro: Difusão Editorial S.A., 1980.

ULRICH, R. S. Human Responses to Vegetation and Landscapes. *Landscape and Urban Planning*, 13, p. 29-44. Amsterdam, 1986.

VASCONCELOS, P. A. Le Travail Informel Urbain: Une Évaluation de la Littérature. In: *Revue Canadienne d'Études du Développement*. Ottawa: Éditions de L'Université d'Ottawa, 1985, vol VI, n. 1, p. 87-124.

VERGER, P. F. *Orixás - Deuses Iorubás na África e no novo mundo*. Salvador: Editora Corrupio, 1992.

VILASSANTE, T. Metodologia dos Conjuntos de Ação. In: *Anais do VI Colóquio sobre Poder Local*. Salvador: NPGA-UFBA, 1996.

VILLASANTE, T. *Participación e integración social*. <http://habitat.aq.upm.es/cs/p3/a016.html>. 1998

VIRILIO, P. *O Espaço Crítico*. Rio de Janeiro: Editora 34, 1993.

VOSS, W. A. Considerações sobre Aves e Vegetação em Ambientes Urbanos. In: *Anais do Encontro Nacional sobre Arborização Urbana*. Porto Alegre, 1985.

WRITE, C. L. *O que é Transporte Urbano?* São Paulo: Editora Brasiliense, 1988.

YAMADA, T. Environmental Management Plan for Zushi City. In: *Process: Architecture*, nº 127. Published by Process Architecture Co. Tokyo, 1995.

Sobre os Autores

Angelo Serpa – Professor Adjunto Doutor do Departamento e Mestrado de Geografia e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal da Bahia. Pesquisador do CNPq com bolsa de produtividade em pesquisa e coordenador do Projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação. E-mail: angserpa@ufba.br.

Fábio Angeoletto – Biólogo, Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Bahia. Professor Substituto da disciplina Biologia Geral na Universidade Federal do Ceará, consultor do Projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação. E-mail: angeoletto@zipmail.com.br

Markus Spitzbart – Engenheiro Ambiental pela Universidade de Agronomia de Viena-Áustria, pesquisador do Horizonte 3000 (antigo Serviço Austríaco de Cooperação para o Desenvolvimento - ÖED) junto ao Projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação. E-mail: markus@ufba.br

Antônia dos Santos Garcia – Socióloga, Mestre em Geografia pela Universidade Federal da Bahia. Diretora da Comissão de Saúde da Federação das Associações de Bairro de Salvador (FABS) e fundadora da Associação de Moradores de Plataforma (AMPLA). E-mail: antoniagarcia@uol.com.br

Jânio Laurentino Santos – Geógrafo, ex-bolsista de iniciação científica e de apoio técnico do CNPq, junto ao Projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação. Atualmente cursa o Mestrado em Geografia, na Universidade Federal da Bahia. E-mail: nio@base.com.br

Sandro dos Santos Correia – Geógrafo, ex-bolsista de iniciação científica do CNPq, junto ao Projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação. Atualmente cursa o Mestrado em Engenharia Ambiental, na Universidade Federal da Bahia. E-mail: sancorreia@bol.com.br

Márcio Lima – Ator, bolsista da DKA-Áustria. Pesquisador do Projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação. E-mail: lima_marcio@hotmail.com

Suely dos Santos Coelho – Estudante de geografia, da Universidade Federal da Bahia, e bolsista de iniciação científica do PIBIC-CNPq junto ao Projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação. E-mail: nakasue@bol.com.br

Este livro foi publicado
no formato 150x 210 mm
miolo em papel alta alvura 75g/m²
tiragem 300 exemplares
Impresso no Setor de Reprografia da EDUFBA
Fotolito, impressão de capa e acabamento:
Bureau Editora Gráfica

ISBN 85-232-0245-5



9 788523 202453

