



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**



CAIO BANDEIRA NASCIMENTO SILVA

**CIDADE MERCADORIA: PAISAGEM E CONSUMO NA ORLA MARÍTIMA
DO BAIRRO DA BARRA, SALVADOR – BA, ENTRE OS ANOS DE 2013 E 2017**

Salvador
2019

CAIO BANDEIRA NASCIMENTO SILVA

**CIDADE MERCADORIA: PAISAGEM E CONSUMO NA ORLA MARÍTIMA
DO BAIRRO DA BARRA, SALVADOR – BA, ENTRE OS ANOS DE 2013 E 2017**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação, Departamento de Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia, como requisito para a obtenção do grau de mestre em geografia.

Orientador: Prof. Dr. José Antônio Lobo dos Santos.

Área de Concentração: Geografia Urbana e Regional

Salvador
2019

Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema Universitário de Bibliotecas (SIBI/UFBA),
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

SILVA, Caio Bandeira Nascimento
Cidade Mercadoria: Paisagem e consumo na Orla
Marítima do bairro da Barra, Salvador/BA, entre os
anos de 2013 e 2017 / Caio Bandeira Nascimento SILVA.
-- , 2019.
144 f.

Orientador: José Antônio Lobo dos Santos.
Dissertação (Mestrado - Geografia) -- Universidade
Federal da Bahia, Instituto de Geociências,
Departamento de Geografia, 2019.

1. cidade. 2. salvador. 3. espaço urbano . 4.
mercadoria. 5. paisagem. I. Lobo dos Santos, José
Antônio. II. Título.

TERMO DE APROVAÇÃO

“CIDADE MERCADORIA: PAISAGEM E CONSUMO NA ORLA MARÍTIMA DO BAIRRO DA BARRA, SALVADOR – BA, ENTRE OS ANOS DE 2013 E 2017”.

CAIO BANDEIRA NASCIMENTO SILVA

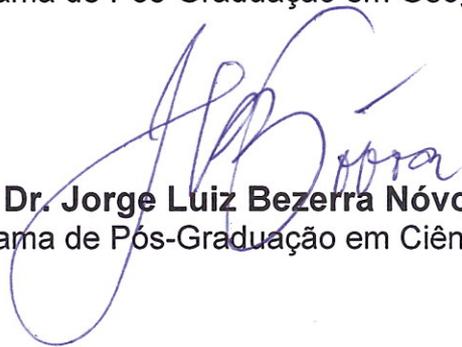
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. José Antônio Lobo dos Santos (Orientador)
Programa de Pós-Graduação em Geografia (UFBA), Brasil



Profa. Dra. Denise Silva Magalhães
Programa de Pós-Graduação em Geografia (UFBA), Brasil



Prof. Dr. Jorge Luiz Bezerra Nóvoa
Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais (UFBA), Brasil

Aprovada em Sessão Pública de 29 de abril de 2019

AGRADECIMENTOS

Gostaria de primeiramente agradecer aos Invisíveis pela paciência infinita e astral, a minha companheira de todas as horas, Catarina Cerqueira, também dotada de uma paciência infinita e astral.

Ao grupo Sementes de Aruanda, em especial a Ana Paula pelo incentivo e apoio e mais uma vez a paciência infinita e astral.

À toda equipe do Gabinete de Marcelino Galo, em especial ao próprio Marcelino, Elen, Jéssica Santos, Maise, Daniela, Ana Torquato e Wesley.

A FAB, amigo de longas datas, que, na maioria das vezes, desviava meu caminho dos estudos, mas por motivos nobres!

A Hilmara, por também ser agraciada por uma paciência infinita e astral, necessária na correção desta dissertação.

A minha mãe, Maria das Graças, ao meu, pai Francisco Bandeira, ao meu, tio Fernando Nascimento, a minha tia, Analice Bandeira, pelo trabalho árduo e pelas oportunidades educacionais que me formaram como indivíduo e me proporcionaram chegar até aqui.

Ao meu orientador, Prof. Dr. Antônio Lobo, por acreditar neste trabalho.

A um dos grandes teóricos da atualidade, Prof. Dr. Jorge Nóvoa, por todas as contribuições desde a graduação.

Aos meus colegas da pós-graduação em Geografia, pelos valorosos momentos de aprendizado.

Aos professores da banca que contribuíram com suas análises e observações.

Ao programa de pós-graduação em Geografia pela oportunidade e aprendizado ofertado.

À Secretaria Municipal da Fazenda e a Secretaria Estadual do Turismo por fornecer dados importantes para esta dissertação.

Por fim, à CAPES pelo apoio que possibilitou o desenvolvimento deste trabalho.

SILVA, Caio B. Nascimento. **Cidade Mercadoria: Paisagem e consumo na Orla Marítima do bairro da Barra, Salvador – BA, entre os anos de 2013 e 2017**. 2019. 144 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências. Universidade Federal da Bahia, Salvador, [2019].

RESUMO

Esta dissertação analisou a dinâmica da economia política do espaço urbano a partir das relações entre paisagem e consumo, à luz das intervenções urbanas implantadas pelo prefeito Antônio Carlos Magalhães Neto (ACM NETO) entre os anos de 2013 e 2017 na Orla Marítima Marítima do bairro da Barra. Pretendeu-se verificar como as ações e práticas políticas implantadas na gestão do prefeito ACM NETO se conectou com um projeto econômico de intervenção urbana, tendo em vista a formação de uma paisagem urbana destinada ao consumo. Este trabalho dialogou com diversos elementos interdisciplinares, a partir de uma leitura Lefebvriana e marxiana das práticas e políticas da intervenção urbana na Orla Marítima Marítima do bairro da Barra da cidade do Salvador. Para isso foi requerida uma narrativa histórica, socioeconômica e geográfica que envolveu a transformação do espaço urbano tendo em vista a crítica da economia política do espaço urbano e sua relação com a totalidade econômica. Fundamentalmente, pretendeu-se construir um procedimento investigativo quali-quantitativo contextualizando a realidade econômica da cidade do Salvador de 2003 até 2017 para estabelecer um constante diálogo entre as políticas de intervenção urbana de ACM NETO (2013 – 2017) na Orla Marítima Marítima do bairro da Barra e a razão econômica que se revelou em sua essência.

Palavras-chave: Espaço Urbano. Paisagem. Consumo.

SILVA, Caio B. Nascimento. **City Merchandise: Landscape and consumption on the waterfront of Barra neighborhood, Salvador - BA, between 2013 and 2017**. 2019. 144 f. Mastership dissertation (geography mastership) –Instituto de Geociências. Universidade Federal da Bahia, Salvador, [2019].

ABSTRACT

This research aims to analyse the dynamics of the political economy of the urban space from the relationship between landscape and consumption focusing on the urban interventions implemented by the mayor Antônio Carlos Magalhães Neto (ACM NETO) between the years of 2013 and 2017 in the Barra district. The goal was to understand how the actions and political practices implemented during the Mayor administration is connected with an economic project of urban intervention, highlighting the formation of an urban space destined to consumption. This work interacts with several interdisciplinary elements, and it is built on a Lefebvriana and Marixana interpretation of the practices and policies of the urban interference on the coastline of the city of Salvador. Furthermore, it was required a historical, socioeconomic and geographical narrative that involved the transformation of the landscape in regard to the criticism of the political economy of urban space and its relationship with the economic totality. Essentially, it was intended to construct a qualitative-quantitative investigative research, contextualizing the economic reality of the city of Salvador from 2003 to 2017, to establish a constant dialogue between ACM NETO's urban intervention policies (2013-2017) on the coastline of Barra district and the economic motivation that has been exposed in its core.

Keywords: Urban Space. Landscape. Consumption.

LISTA DE ILUSTRAÇÃO

Mapa 1	Delimitação da intervenção da obra da Barra, Salvador - BA.....	25
Mapa 2	Conceito da Obra da Barra, Salvador – BA.....	105
Mapa 3	Intervenção Urbanística – Circulação e Transporte, Barra, Salvador - BA.....	106
Mapa 4	Concentração de equipamentos públicos, Barra, Salvador - BA.....	107
Ilustração 1	Comparativo antes e depois da revitalização (Trecho relativo ao Farol da Barra).....	108
Fotografia 1	Nova Orla Marítima da Barra (Trecho referente ao Farol da Barra), Salvador – BA.....	110
Fotografia 2	Nova Orla da Barra (Trecho referente ao Farol da Barra), Salvador – BA.....	111
Fotografia 3	Pavimentação do trecho referente ao Farol da Barra, Salvador – BA.....	111
Fotografia 4	Paisagem da “Nova Orla Marítima da Barra”, Salvador – BA.....	112
Fotografia 5	Trecho entre Farol da Barra e Porto da Barra, Salvador – BA.....	114
Fotografia 6	Praia do Porto da Barra, Salvador – BA.....	114
Fotografia 7	Restaurantes no Porto da Barra, Salvador – BA.	115
Fotografia 8	Avenida Sete de Setembro (Trecho Próximo ao Cristo), Salvador – BA.	116
Fotografia 9	Avenida Sete de Setembro (Chegada pela Ondina), Salvador – BA.....	117
Fotografia 10	Trecho próximo ao Farol da Barra, Salvador – BA.....	117
Fotografia 11	Farol da Barra, Salvador – BA.....	119

Fotografia 12	Farol da Barra, Salvador – BA.....	119
Fotografia 13	Porto da Barra, Salvador – BA.....	121
Fotografia 14	Radar próximo ao antigo Hospital Espanhol, Salvador – BA.....	121
Fotografia 15	Placa de limite de velocidade, Salvador – BA.	122
Fotografia 16	Ponto de ônibus entre o Farol e o Porto, Salvador – BA.....	122
Fotografia 17	Fita amarrada no fundo do Farol da Barra, Salvador – BA.....	124
Post 1	Imagem 24. Foto da Barra publicada em rede social do New York Times.....	124

LISTA DE GRÁFICOS E QUADROS

Gráfico 1	PIB a preços correntes entre os anos de 2002-2015, Salvador – BA.....	20
Gráfico 2	Valor adicionado bruto a preços Correntes da Indústria e Serviços no PIB soteropolitano entre os anos de 2002 – 2015	22
Gráfico 3	Índice de competitividade turística da cidade do Salvador.....	29
Gráfico 4	Dez maiores índices de competitividade turística no Brasil no ano de 2008.....	29
Gráfico 5	Dez maiores índices de competitividade turística no Brasil no ano de 2015.....	30
Gráfico 6	Proporção de domicílios urbanos com viajantes: Comparativo 2007 – 2011.....	90
Gráfico 7	Realização de pelo menos uma viagem ao ano, por Renda (em %).....	91
Gráfico 8	Valor estimado de cada obra de revitalização da Orla Marítima de Salvador....	98
Gráfico 9	Quantidade de transações efetuadas em Salvador e no bairro da Barra entre os anos de 2014-2018	126
Gráfico 10	Valor médio da transação (R\$) dos efetuadas no Bairro da Barra e no município de Salvador entre os anos de 2014-2018	126
Gráfico 11	Média do valor venal (R\$) dos imóveis entre os anos de 2014-2018 na Barra e no Município de Salvador.....	127
Gráfico 12	Arrecadação de ISS (R\$) entre os anos de 2014-2018 no Bairro da Barra, Salvador – BA.....	128
Gráfico 13	Arrecadação de ISS (R\$) entre os anos de 2014-2018 no município de Salvador.	128
Quadro 1	Residência dos visitantes doméstico (em %) por região e unidade da federação (UF).....	92

LISTA DE ABREVIACÕES E SIGLAS

ACM	Antônio Carlos Magalhães
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Socioeconômico
CAF	Banco de Desenvolvimento da América Latina
CCLIP	Linha de crédito Condicional
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
PIB	Produto Interno Bruto
PAC	Programa de Aceleração de Crescimento
PRODETUR	Programas Regionais de Desenvolvimento do Turismo
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
SEI	Superintendência de Estudos Intersetoriais
SEFAZ	Secretaria da Fazenda do Município de Salvador

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	12
2	A PAISAGEM QUE SE REVELA NO CONTEXTO ECONÔMICO	19
2.1	O BAIRRO DA BARRA NA CIDADE DO SALVADOR	19
2.2	APROPRIAÇÃO E MERCADORIA: A PAISAGEM ENQUANTO ARTE E CONSUMO	30
3	A ECONOMIA POLÍTICA DO ESPAÇO URBANO	36
3.1	A NATUREZA DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO	36
3.2	DO ESPAÇO URBANO AO CONSUMO DA CIDADE	42
3.3	A DUPLA RELAÇÃO DA CIDADE	50
3.4	A CIDADE DAS MERCADORIAS	52
4	A CIDADE MERCADORIA E A FINANCEIRIZAÇÃO NO BRASIL	65
4.1	UM BREVE DEBATE SOBRE FINANCEIRIZAÇÃO E O ESPAÇO URBANO	68
4.2	A CIDADE MERCADORIA	78
4.3	O BRASIL DO CONSUMO A PRAZO E O ESPAÇO URBANO	86
4.4	DA RAZÃO NORMATIVA AO FINANCIAMENTO DA INTERVENÇÃO URBANA DA ORLA MARÍTIMA DA BARRA	93
5	A MERCADORIA DA “NOVA ORLA DA BARRA”.....	103
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	130
	REFERÊNCIAS	139

1 INTRODUÇÃO

O Bairro da Barra é conhecido por ser um dos relevantes pontos turísticos da cidade do Salvador. Além de palco de umas das principais festas do Brasil, o Carnaval, o bairro da Barra é um lugar de sociabilidade cotidiana que tem no verão seu ápice. Dotado de características naturais consideradas atrativas como praias tranquilas e uma bela paisagem litorânea, é possível descrevê-lo como um misto de bares, espaços públicos para diversas práticas de lazer, belas residências, possuindo um conjunto de características que revelam um intenso uso do espaço a partir de práticas urbanas diversas. Porém, sua aparência não se materializa sem contradição, posto que, cercado de bairros de qualidades sociais profundamente diferentes, a Barra se torna um espetáculo de trajetórias distintas que interagem no espaço urbano. As interações socioespaciais não ocorrem de forma harmônica, mas, essa desarmonia também não acontece sem ordem. É depositado nas práticas urbanas e nos instrumentos de poder público um filtro da convivência que, nem sempre de forma sutil, delimita como e onde as relações socioespaciais podem se estabelecer.

Esta dissertação teve por objetivo central analisar as relações entre paisagem e consumo, tendo em vista as intervenções urbanas implantadas pelo prefeito Antônio Carlos Magalhães Neto (ACM NETO), entre os anos de 2013 e 2017, na Orla Marítima da Barra, situada em Salvador, Bahia. Verificou-se como as ações e práticas políticas implantadas na gestão do Prefeito ACM NETO no Bairro da Barra ecoam e se relacionam com os interesses econômicos contemporâneos.

As intervenções referidas culminaram na retirada dos carros de circulação entre o trecho do porto da Barra até o farol, a remoção dos sombreamentos das árvores, a redução da velocidade nos trechos transitáveis, a construção de um calçadão, a priorização dos pedestres neste trecho da Orla Marítima. Essas alterações cristalizou uma paisagem, enalteceu um cotidiano sem carro, sem pressa, sinaleiras e trânsitos. Resignificaram, portanto, uma interação social e demarcaram um outro conceito para Orla Marítima do bairro da Barra. Dessa forma, o problema central dessa pesquisa foi definido da seguinte maneira: Como as relações entre paisagem e consumo estiveram presentes nas intervenções urbanas implantadas pelo prefeito Antônio Carlos Magalhães Neto (ACM NETO), entre os anos de 2013 e 2017, na Orla Marítima da Barra, situada em Salvador, Bahia?

A partir da investigação de como a paisagem é recriada e ressignificada pelo poder público, foi possível enxergar em intervenções específicas a complexidade das relações existentes entre as “velhas” e “novas” práticas de urbanização que projetou mudanças espaciais reveladoras de conflitos e tensões sociais. Os quadros das intervenções urbanas da Orla Marítima de Salvador, especificamente na Barra, estiveram conectados com as transformações econômicas de um mundo globalizado à uma razão normativa ideológica que enxergou o espaço como elemento condutor de valorização do capital e, com o passar do tempo, como o próprio capital. Por conta disso, os objetivos específicos desta dissertação se dividiram entre: a) Descrever as relações entre a paisagem e a totalidade econômica da ordem neoliberal; b) Compreender os conceitos ao entorno da economia política do espaço urbano, cidade e mercadoria e suas conexões com a razão normativa neoliberal; c) Entender o processo de financeirização da economia e sua relação com as intervenções urbanas na Orla Marítima do bairro da Barra, entre os períodos 2013-2017; d) Delinear e analisar os principais elementos que compõem a intervenção urbana na Orla Marítima do bairro da Barra, entre os períodos de 2013-2017 e como este se enquadram na lógica econômica neoliberal.

Os conceitos e as teorias que orientaram a pesquisa foram aqueles vinculados às noções de paisagem e consumo. Tais conceitos abarcaram o perfil do consumo no capitalismo financeiro, seu impacto na vida cotidiana e a paisagem enquanto produto da história. Para isso, foi de fundamental importância descrever o percurso da história econômica da cidade do Salvador a partir de 2003, compreendendo suas particularidades e a relevância de fenômenos que se ligaram a totalidade do sistema econômico mundial.

Nesse sentido, a pesquisa teve como suporte orientador uma teoria crítica da geografia, tendo em vista uma leitura Lefebvriana que enxergou as mudanças nas intervenções urbanas a partir da dialética entre espaço e produção, justificada, no caso da Orla Marítima do bairro da Barra, pelo discurso político do Moderno. Entender essa dinâmica obrigou uma descrição criteriosa entre espaço urbano, paisagem e consumo e suas transformações na cidade do Salvador, relativo ao tempo histórico das principais mudanças econômicas a partir de 2003.

Nesse sentido, foram de suma importância as análises de diversos autores da Geografia Urbana, das ciências sociais e da economia, além da contribuição dos pensadores Ana Carlos (2007, 2018), Marx (1983, 1985, 1996, 2011), David Harvey (1992, 2001, 2005, 2013), Henri Lefebvre (1991, 1999, 2001), Milton Santos (1996,

2006, 2008, 2007) que refletiram sobre o avanço do capitalismo e o reflexo disso no espaço urbano. Foi preciso também pontuar as diferenças, principalmente, entre a dialética presente nos diferentes autores, delimitando os conceitos de origem Marxiana e Marxistas para fim de construir uma metodologia que analise a essência e a aparência das transformações do espaço urbano ao decorrer da relação paisagem e consumo da Orla Marítima do bairro da Barra.

Esse ponto de partida temporal foi justificado pelas transformações socioeconômicas que tinham como pilar a generalização da concorrência entre os espaços urbanos, a valorização do salário mínimo e a pulverização do crédito. Esse novo período econômico alinhava os interesses neoliberais aos setores mais populares e representativos de classes tendo como base as políticas públicas voltadas para mudanças significativas nas infraestruturas físicas e sociais e o mesmo estímulo ao consumo, tendo em vista a valorização do salário mínimo e a vulgarização do consumo a crédito. Esse novo contexto econômico cria uma massa de consumidores que passam a inserir em suas cestas familiares hábitos, antes exclusivo de setores mais ricos das camadas sociais.

Compreendeu-se que as intervenções urbanas na cidade do Salvador ao longo de sua história não foram fruto de um fator isolado ou seguiram uma lógica homogênea para toda cidade, mas, pertenceram a uma prática socioespacial que impôs reformas para facilitar a reprodução do Capital. Tais reformas não ocorreram de forma harmoniosa, elas reproduziram os conflitos de classes na execução de suas políticas e marginalizaram uma concepção inclusiva de sociedade.

Essa dissertação dialogou com diversos elementos interdisciplinares, visto que uma análise das políticas de intervenção urbanas no capitalismo financeiro pressupõe uma narrativa socioeconômica e geográfica que envolve forças conflitantes e podem ser percebidas na formulação e execução das intervenções na Orla Marítima do bairro da Barra.

As transformações econômicas e urbanas de Salvador, mesmo no contexto pós 2003, mantiveram uma estrutura perene que se consolidava ao longo de sua história. Tal estrutura se concretizou tendo em vista três características que permaneceram na história da cidade do Salvador e foram fundamentais para compreender sua dimensão no estado da Bahia. Foram elas: I) Sua função econômica; II) Sua função administrativa e III) Sua função política. Esta última não pode ser definida somente pela concentração dos

principais poderes de gestão político administrativa, mas também, por sua relativa importância no cenário político estadual e nacional, configurando um dos principais campos de disputa política.

Dessa forma, foi contundente desenvolver uma narrativa que sintetizasse a memória urbana da cidade do Salvador compreendendo essas três dimensões supracitadas. Por isso, nesta dissertação foi adotada a tese que as transformações da forma urbana passaram por um processo complexo de estruturação, no qual interviam fatores que unificaram as mudanças econômicas, morfológicas, sociais e tecnológicos. Esses fatores influenciaram no planejamento urbano e, conseqüentemente, nas intervenções urbanas da cidade.

Destacaram-se quatro principais fatores responsáveis pela transformação da dinâmica urbana da cidade do Salvador que refletiram nas intervenções realizadas pelo prefeito ACM Neto, no bairro estudado. O primeiro corresponde ao papel do porto da cidade do Salvador que conectava economicamente Salvador ao estado, fator crucial para as intervenções e ocupações na cidade Baixa e Centro. Outro ponto referia-se ao apogeu e o declínio da cultura do cacau, que interferiu nas flutuações demográficas da cidade, na ocupação do Bairro da Barra e do empobrecimento do Centro. E por fim, a dinâmica da economia soteropolitana, através da industrialização na década de 1970 até o demasiado peso do setor de serviços, também determinou a estrutura produtiva da cidade do Salvador, que redefiniu o papel da Orla Marítima, principalmente devido a ação do capital simbólico e cultural que ganha peso a partir da desindustrialização relativa da cidade.

Esses fatores representaram períodos distintos de acumulação de capital. No primeiro período Salvador possuía características coloniais marcantes, observadas no traçado da cidade, no costume de sua população e na demografia; no segundo período as contradições sociais permaneceram, porém, Salvador incorpora a industrialização como vetor de desenvolvimento econômico e, no terceiro, destacou-se economicamente enquanto uma cidade comercial e turística. Esse último contexto será o pano de fundo das análises da pesquisa.

O gestor da cidade do Salvador, ACM NETO (2013-2017), ganhou sua primeira eleição se apresentando como um representante do “novo”, da nova forma de fazer política, mesmo sendo herdeiro de um grupo político conservador de forte influência nos Governos da Bahia. Iniciou uma série de intervenções na cidade do Salvador que tinham por objetivo alterar a estética da cidade através revitalização de centros comerciais e

reformas de praças públicas, principalmente nos pontos turísticos da cidade, além das alterações no transporte público, aterro dos rios e combate à informalidade.

Adequar o espaço urbano para melhor circulação de mercadoria foi fundamental para a produção e reprodução do modelo econômico hegemônico. Mas, as transformações econômicas mundiais elevaram-se a outras necessidades que não se limitaram em acomodar o espaço urbano a melhor fluidez da mercadoria. Entre os objetivos principais do capitalismo, estão a transformação do espaço urbano na própria mercadoria como uma estratégia fundamental para a valorização do capital. Aquisição de vantagens competitivas, atração de capitais, captação de rendimentos externos e especulação imobiliária estavam entre os alvos e consequências desse novo modelo de crescimento econômico.

Todos os fatores citados no parágrafo anterior podem conduzir a uma análise errônea da concorrência interna no espaço urbano. A ilusão da concorrência consiste na tentativa de compreender essa nova dinâmica à luz, exclusivamente, de estratégias para captação de rendimentos externos e das externalidades. A essência dessa discussão se expressou em confrontar o avanço do capital financeiro com a dinâmica do espaço urbano e como dialeticamente estes se relacionam. As intervenções que visaram as construções de paisagens para o consumo são parte das variáveis que integram a produção, consumo e distribuição na sociedade capitalista.

Tendo em visto o objeto desta dissertação, fundamentalmente, pretendeu-se construir um procedimento investigativo quali-quantitativo para estabelecer um constante diálogo entre as políticas de intervenção urbana de ACM NETO (2013 – 2017) e os conceitos de cidade mercadoria e paisagens de consumo. Esta dissertação recorreu a uma investigação socioeconômica, pontuando as transformações paisagísticas no bairro da Barra a partir da relação com a dinâmica econômica do capital financeiro. Logo, pretendeu-se investigar essas semelhanças tendo em vista a dialética entre a dinâmica do espaço urbano e as transformações econômicas do capital hegemônico.¹

Apesar de algumas divergências no método de interpretação dos fenômenos sociais, a multiplicidade científica para se referir ao espaço urbano enquanto fenômenos das práticas socioespaciais é uma característica comum de alguns dos autores citados, que

¹ A hegemonia enquanto práticas, costumes morais e culturais, ou seja, de um sistema de influência que se exerce sobre toda a esfera da vida social (LOJKINE, 1997).

também utilizavam a interdisciplinaridade para investigá-lo. O recorte escalar obrigou a recorrer às diversas ciências como fonte, tais quais geografia, estatística e história, principalmente perante a complexidade que é tratar de tal objeto.

O primeiro desafio desta pesquisa foi construir um recorte das intervenções urbanas de ACM NETO (2013 – 2017) sem perder de vista a análise econômica conjuntural de escala internacional. Para efeito dessa proposta foi adotado como método um diálogo constante entre os conceitos principais e as mudanças econômicas e a dinâmica urbana da cidade do Salvador no início do século XXI. Com o intuito de ajudar nessa reflexão, foi preciso analisar indicadores econômicos e sociais, tais como demográficos, ou seja, perfil populacional, ou socioeconômico, sendo assim, rendimento médio dos moradores, perfil dos domicílios, PIB (Produto Interno Bruto) municipal, condição das ocupações do Bairro da Barra e valor do venal dos imóveis e suas transações, quantidade de imóveis vendidos e ISS do Bairro da Barra e da cidade do Salvador após a intervenção urbana na Orla Marítima do bairro da Barra. Esse primeiro momento no método de análise se debruçou sobre a atual condição econômica da cidade do Salvador. Esse procedimento de investigação exigiu que as observações realizadas se confrontassem com as informações históricas levantadas e indicadores sociais da cidade do Salvador e da obra da Barra.

A dinâmica urbana também foi identificada tendo em vista as observações dos instrumentos legais durante o Governo de ACM Neto (2013-2017). Nesse segundo momento, a complexidade da realidade foi debruçada sobre um método de análise qualitativo. Para contemplar esse segundo procedimento de investigação, foi preciso realizar uma análise documental/bibliográfica quanto a pesquisa de campo. Esse método documental/bibliográfico foi aplicado ao estudo dos instrumentos legais e normativos, assim como o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, aprovado no segundo mandato do então prefeito João Henrique (2004-2011), os Planos estratégicos da prefeitura, os Planos Nacionais do turismo e o conceito da Obra da Barra fornecido pela fundação Mário Ferreira Leal, além de documentos históricos, imagens de jornais, peças publicitárias e campanhas criadas pela prefeitura, nas quais foi possível verificar o modelo de intervenção urbana proposto para descrever as transformações urbanas neoliberais na cidade do Salvador. A unidade entre as etapas da pesquisa tem por objetivo revelar como a produção do espaço urbano e sua dinâmica se correlaciona com um tempo histórico da produção, do consumo e da distribuição, além de compreender quais contradições se revelam entre o objetivo das intervenções e suas consequências.

Com a intenção de melhor desenvolver a problemática inicial deste estudo, a dissertação foi dividida em 6 capítulos. No segundo capítulo foi aprofundado o conceito de paisagem, descrevendo minuciosamente o contexto econômico da cidade do Salvador, as prioridades do então gestor ACM Neto e a justificativa da escolha da Barra enquanto principal intervenção em seu primeiro governo. No terceiro capítulo foi apresentado um debate teórico relacionado a transformação do espaço urbano, sua natureza histórica e práticas no desenvolvimento do consumo. Já no quarto capítulo optou-se por analisar como o aprofundamento da política neoliberal e a financeirização da economia se correlacionou com a produção do espaço urbano e com a pulverização do consumo aliado aos principais elementos e técnicas que compõe a intervenção urbana na Orla Marítima da Barra, entre os períodos de 2013-2017, seu conteúdo e suas consequências de ordem social e econômica. No quinto e sexto capítulos a intervenção na “Nova Orla da Barra” foi detalhada e analisada a partir do referencial teórico trabalhado ao longo dissertação abordando suas principais consequências e intencionalidades.

2 A PAISAGEM QUE SE REVELA NO CONTEXTO ECONÔMICO

A paisagem que desponta na Orla Marítima do bairro da Barra não é uma simples descrição de um instante observado, mas, parte de um contexto que se transforma também por fatores socioeconômicos. O conjunto de elementos físicos e naturais não explica, unicamente, a dinâmica urbana da Orla Marítima do bairro da Barra, as intervenções urbanas a partir de 2013 também incorporam elementos que não necessariamente são observados no cotidiano, parte desses elementos são os interesses múltiplos que dialogam com o capital financeiro.

Destrincha-los requer um sócio referenciamento do Bairro da Barra e, a partir de algumas de suas características, entender como estas dialogam com outro universo econômico. Contudo, para além do diálogo com o bairro da Barra faz-se necessário situar a dinâmica sócio econômica da cidade do Salvador. É, então, sob esse referencial que as transformações da paisagem na Orla Marítima do bairro da Barra, a partir de 2013, é posta. No entanto, descrevê-la requer uma percepção de diferentes autores que dialogam com teoria Lefebvrina e Marxista. Para além das diferenças teóricas, estes confluem no entendimento da paisagem enquanto obra modelada por diversos fatores políticos, econômicos e sociais. Uma paisagem que interfere no cotidiano, que contém em si simbologias e signos acumulados em sua história urbana, que modela e é modelada pela complexidade do capital global e que, por fim, também é transformada em mercadoria.

2.1 O BAIRRO DA BARRA NA CIDADE DO SALVADOR

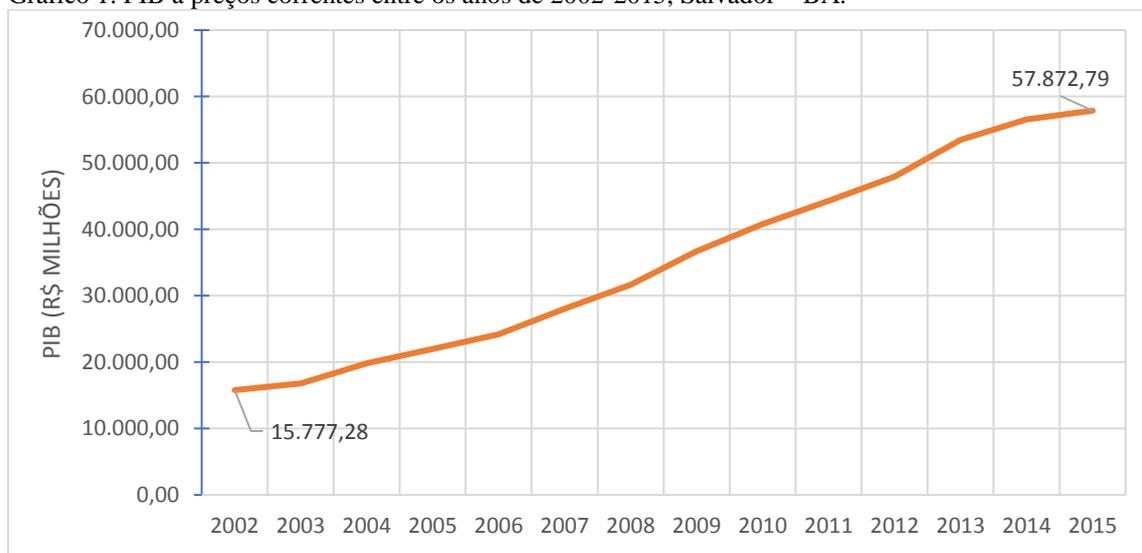
Em sua história, o bairro da Barra foi moradia de pescadores e área de veraneio, na época em que as famílias mais ricas residiam no centro da cidade do Salvador. Ao longo dos anos de 1970 transformou-se em um dos pontos obrigatórios para a juventude, (SANTOS E COLABORADORES, 2010). Reconhecido pelas belezas naturais e históricas, o bairro também é palco das principais festas do ano, desde o famoso circuito Barra-Ondina do Carnaval às belezas naturais. Ao longo do tempo o bairro da Barra tornou-se um dos principais pontos turísticos do Brasil.

Segundo o IBGE (2010), o bairro da Barra é dotado de uma população de 17.298 habitantes e de uma densidade demográfica de 86,62 (hab/m²). Sua população corresponde a 0,65% da população soteropolitana. Distante de ser um bairro considerado populoso, ainda segundo o IBGE 2010, a Barra ocupa uma área de 135,08 hectares, o que representa 0,45% da cidade do Salvador. Esses dados sinalizam que sua relativa importância para a cidade não se dá nem pelo seu tamanho e nem por sua densidade demográfica, mas sim pela sua paisagem que representa um símbolo preenchido de valores e preços.

A dinâmica presente na apropriação dos seus diferentes usos e paisagem, deste lugar, revela que a conjuntura econômica afeta as intervenções urbanas da Orla Marítima do bairro da Barra. Por isso, a consolidação do bairro como um ponto turístico requisitado é algo além de uma vocação natural, pois se dá através de alternativas para valorização do capital. Todavia, é necessário levar em consideração alguns aspectos que demonstram essa relevância, e, para isso é preciso situar, socioeconomicamente, tanto o bairro da Barra quanto a cidade do Salvador.

Salvador chegou a participação de cerca de 25% da PIB baiano, ou seja, a maior economia do estado, seguida por Feira de Santana, com 7,8% (IBGE, 2017). Estima-se, com base nesses dados do IBGE 2017, que, aproximadamente, quase 3 milhões de pessoas vivem na capital Baiana, consolidando seu tamanho econômico e eleitoral para o Estado. Ainda conforme dados da SEI (2018), entre os anos de 2002 – 2015, Salvador teve um crescimento de 73,92% no PIB, conforme revela o Gráfico 1.

Gráfico 1. PIB a preços correntes entre os anos de 2002-2015, Salvador – BA.



Fonte: Elaboração Própria de acordo com dados da SEI (2018)

Disponível: http://www.sei.ba.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=561&Itemid=335

O crescimento econômico apresentado pelo gráfico, presenciado no período entre 2002-2015, deveu-se principalmente ao aumento no Setor de Serviços (incluindo Administração Pública, Defesa, Educação, Saúde Pública e Seguridade Social) que, neste intervalo, apresentou uma alta de 73,92%². Comparando a proporção relativa do setor de serviços, observa-se que somente no ano de 2015 este chegou a 83,52% do PIB soteropolitano, mantendo uma média de 82,17%³, neste intervalo.

Tabela 1. Proporção relativa do valor adicionado no PIB a preços correntes de Salvador entre os períodos de 2002-2015

Ano	Agropecuária	Indústria	Serviços ¹
2002	0,07%	16,82%	83,11%
2003	0,07%	14,29%	85,64%
2004	0,07%	16,91%	83,01%
2005	0,07%	16,86%	83,07%
2006	0,06%	17,23%	82,71%
2007	0,05%	15,57%	84,38%
2008	0,06%	17,80%	82,14%
2009	0,06%	18,57%	81,37%
2010	0,06%	21,36%	78,58%
2011	0,05%	20,59%	79,36%
2012	0,06%	19,52%	80,42%
2013	0,07%	18,09%	81,84%
2014	0,07%	18,67%	81,26%
2015	0,08%	16,40%	83,52%

Fonte: Elaboração própria de acordo com dados da SEI (2018).

Disponível em:

http://www.sei.ba.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=561&Itemid=335

¹Inclui Administração Pública, Defesa, Educação, Saúde Pública e Seguridade Social.

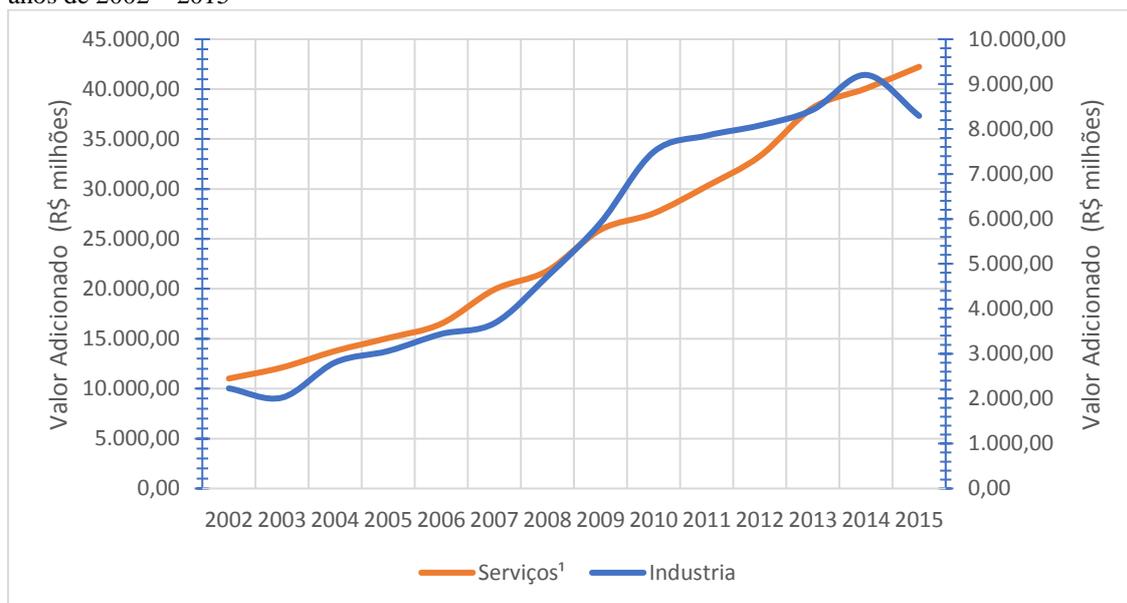
Dentro deste contexto, é perceptível a estrutura produtiva de Salvador seja definida enquanto produção de bens e serviços, proporcionado pelo tamanho desproporcional do setor de Serviço no Valor Adicionado do PIB da cidade do Salvador. Já o gráfico 2 demonstra o crescimento do Valor Adicionado Bruto a preços correntes entre os anos de 2002 – 2015. É possível compreender neste gráfico o movimento de crescimento do PIB da cidade do Salvador no setor de serviços.

² Calculada pela taxa de crescimento do Valor Agregado do Setor de Serviço, disponível em:

<http://www.sei.ba.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=561&Itemid=335>

³ Média Aritmética do setor de serviço entre os anos 2002-2015.

Gráfico 2. Valor adicionado Bruto a preços correntes da indústria e serviços no PIB soteropolitano entre os anos de 2002 – 2015



Fonte: Elaboração Própria de Acordo com dados da SEI (2018)

Disponível:

http://www.sei.ba.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=561&Itemid=335

¹O setor de Serviços Inclui Administração Pública, Defesa, Educação, Saúde Pública e Seguridade Social

É possível compreender no gráfico 2 o movimento de crescimento do PIB da cidade do Salvador no setor de serviços. Também é importante ressaltar o leve crescimento da indústria no período de 2010 a 2012 e seu declínio a partir de 2014, compatível com o cenário brasileiro. Já a tabela 1 e o gráfico 2 expressam o que Carvalho, Almeida e Azevedo (1999) denominou de desindustrialização relativa. Para os autores a desindustrialização relativa da cidade do Salvador é identificada não unicamente na redução da indústria, mas, também no aumento desproporcional do setor de Serviços no PIB soteropolitano.

Conforme Harvey (2011), o setor de serviços possui uma atipicidade no processo de produção e circulação da mercadoria. Essa particularidade decorre porque o processo de trabalho também é em si a mercadoria a ser vendida, portanto, não há intervalo de tempo entre a produção e a venda da mercadoria. Obviamente, a preposição do autor não alcança todas as formas de serviços prestados, contudo, possui uma grande valia para entender uma dinâmica de trabalho presente em alguns pontos turísticos de Salvador, por conseguinte também notável na Orla Marítima do bairro da Barra. Esse tipo de mercadoria tem uma forte relação com a ludicidade do bairro, o que se torna também parte de um atrativo turístico para a Orla Marítima.

Prado (2015) denomina desindustrialização como o surgimento de um grande predomínio das atividades geradoras de serviço na pauta da produção mercantil como um todo. O fenômeno da desindustrialização tem forte relação com o avanço do capital financeiro, contudo, não é coerente relacionar unicamente o avanço do capital financeiro como responsável pela desindustrialização relativa da cidade do Salvador, afinal, o setor de Serviços está ligado também a formação econômica histórica da cidade. Todavia, descartá-lo também seria um equívoco para compreensão histórica da realidade econômica, principalmente, a partir do início do século XXI. Sendo assim, a maturidade econômica da cidade terá que ser entendida a partir de dois vetores: o primeiro referente a sua particularidade, tendo em vista as práticas socioespaciais e subjetivas, já o segundo evidenciando a totalidade, em relação com o modo de produção capitalista.

É importante destacar a importância do setor de serviços para a cidade do Salvador. Apesar da relativa importância da indústria na reestruturação produtiva ocorrida a partir da década de 50, em Salvador, que influi consideravelmente na sua estrutura urbana, o setor de serviço e comércio sempre foram, majoritariamente, os setores que absorveram o maior volume de emprego. Santos (2013), aborda tal perspectiva ao investigar as poli(multi) centralidades da cidade do Salvador. Conforme o mesmo:

Desde a década de 1950, os setores de serviços e comércio sempre foram os maiores provedores de emprego para a população soteropolitana e para os migrantes, tanto dos que vieram de outros municípios para a Região Metropolitana de Salvador, em função da instalação das indústrias, que não absorveu todo o contingente de trabalhadores, quanto para residentes das áreas próximas, que realizam os deslocamentos pendulares. O crescimento constante do PIB de serviços, entre os anos de 1959 e 1999, foi uma prova desse fato e acarretou no aumento do pessoal ocupado no comércio e serviços, no interregno temporal, ao passar de 70% do total das ocupações, em 1970, para 79,07%, em 1985, e para 90,24%, em 1996 (SANTOS, 2013, p. 47).

Santos (2013) completa sua argumentação associando a correlação entre o crescimento do emprego no setor de serviço e comércio a nova fase do capitalismo. De acordo com o autor, a partir da década de 90 o capital imobiliário aliado ao capital financeiro e ao Estado, recondicionaram a reprodução do espaço urbano, sem desconsiderar a atuação do capital industrial, para o autor, esses fatores foram responsáveis por uma nova circulação no espaço intraurbano e intrametropolitano, e redefiniram novas áreas centrais.

Além da reestruturação produtiva de Salvador, o autor versa também sobre consumo e produção do espaço urbano metropolitano. A estrutura econômica da cidade alimenta e retroalimenta uma lógica de consumo que dialoga com seu espaço, essa relação referendada pelo autor de consumo do/no espaço urbano, configuram um processo dialético e complexo. Santos (2013), afirma que, no caso soteropolitano, diferentes sujeitos e conflitos de interesse se materializam no espaço, para o mesmo:

No caso das áreas comerciais e de Serviços em Salvador, quando se pensa a produção desses espaços para o consumo, bem como o seu consumo, percebe-se que o nexos central é a criação de uma fruição dialética entre sujeito consumidor e o espaço consumível, na qual vários elementos (ideológicos, políticos, estruturais e econômicos) devem ser considerados. São esses elementos, aliás, que serão discutidos, porque envolvem o entendimento sobre o processo de reestruturação ocorrido no espaço urbano, que, por sua vez, redefiniu o modo como as atividades comerciais e de serviços passaram a ocupar na terra urbana, e, igualmente reorientou seus usos e acessos (SANTOS, 2013, p. 36)

É com este recorte que as intervenções urbanas da Barra precisam ser contextualizadas. O crescimento desmedido do setor de serviços, aumento na taxa de desemprego e redução da renda média trimestral configuram um importante recorte para compreender o desafio constituído na política e intervenção urbana do bairro da Barra.

O mapa⁴ 1 localiza o Bairro da Barra, na cidade do Salvador, e sinaliza a área de intervenção da obra, que corresponde do Porto da Barra até o Barra Center. A obra concentrou-se ao entorno da Orla Marítima, contudo, as mudanças no trânsito e na redução da velocidade também é impactada nas ruas paralelas à praia. A mudança na paisagem revela uma escolha política que visa evidenciar as características naturais e sociais do bairro. Outros fatores que necessitam ser colocados em destaque são as características demográficas, econômicas e geográficas da localidade. A Barra pertence a VI Prefeitura Bairro⁵, juntamente com outros 20 bairros, com uma extensão total de 1.351.676,81 m², ocupando a sexta posição entre as prefeituras Bairro de Salvador.

⁴ Mapa disponibilizado pela Fundação Mário Ferreira Leal

⁵ Divisão Administrativa adotada pela prefeitura Municipal de Salvador.

De acordo com os dados do IBGE (2010), no Bairro da Barra, cerca de 70,96% dos seus domicílios particulares são da própria família residente e, apenas, 26,13% são alugados. Entretanto, esse número o coloca na condição de terceiro maior bairro com maior número de domicílios alugados da VI Prefeitura Bairro e acima da média soteropolitana, que corresponde a 19,66%. Outro dado importante é sua taxa geométrica de crescimento anual de -0,78%, ou seja, decrescente, além de um rendimento médio de R\$ 6.585,3 e 54,66% da população se considerar branca. Contudo, somente descrever as características demográficas e socioeconômicas do bairro da Barra não evidenciam seu potencial histórico, sua dinâmica de ocupação e principalmente sua vida cotidiana.

A Barra é cercada por bairros de classe média alta e populares. Dentre eles, o bairro da Vitória que, segundo o IBGE (2010), possui o terceiro menor índice de pobreza do município de Salvador chegando a uma taxa de 0,58% e a segunda maior população autodeclarada branca da cidade, chegando a 62,33%, e os bairros do Canela e da Graça, que possuem taxas de pobreza chegando a 0,84% e 0,88%, respectivamente. Já o Calabar, que diferente desses bairros “tradicionais”, possui um índice de pobreza de 7,32%, tem uma população de 44,13% autodeclarada negra e uma taxa de analfabetismo de 8,10%. Porém, não apenas as populações circunvizinhas usufruem da Barra, soteropolitanos de toda a cidade e turistas circulam pelo bairro, contribuindo para o encontro de diversidade étnica, cultural e social.

A eleição do prefeito ACM NETO (DEM) foi decisiva na atual modernização do bairro da Barra. Oriundo de uma matriz política conservadora, o então deputado federal (2003-2012) do estado da Bahia ganhou o executivo municipal depois de uma eleição acirrada no segundo turno com o também deputado federal do estado da Bahia Nelson Pelegrino (PT). A polarização entre os dois candidatos representou mais do que uma disputa política na capital, era a chance de reconstrução do partido Democrata (DEM) depois de uma derrota a nível nacional e posteriormente estadual. Salvador é colocada mais uma vez sob os holofotes da política nacional.

A intenção que norteia a modernização da cidade do Salvador foi um traço marcante no discurso da primeira gestão do prefeito ACM NETO (2013-2017). Modernizar a cidade foi apontada enquanto diretriz já no discurso de posse. Segundo o prefeito:

Salvador não é um simples aglomerado urbano. E, por isso, não pode ser tratada de qualquer jeito. O prefeito dessa cidade precisa saber respeitar essa história. Precisa saber modernizar seu funcionamento,

mas sem ferir suas tradições. Precisa compreender que essa cidade é um patrimônio que tem de ser preservado para as futuras gerações. Mas, ao mesmo tempo, não podemos esquecer que Salvador é uma cidade viva, dinâmica e que não para de se transformar. (CORREIO DA BAHIA, 1 de jan. 2013).

ACM Neto criou a Secretaria Municipal de Ordem Pública, e a responsável pela pasta, Rosemma Burlachinni Maluf (2013 – 2015), em entrevista, apontou o que considerava como alguns problemas na estética da cidade, afirmando, ser necessário “[...] realizar um trabalho de maquiagem para receber os visitantes” (BAHIA NOTÍCIAS, 1 de dez, 2012). A mudança estética e a modernização, defendidas pela então secretária da cidade do Salvador, são traçadas enquanto sinônimos nas intervenções urbanas. A “maquiagem” para receber os visitantes se enquadra enquanto objetivo das políticas públicas de intervenção urbana, visto que a principal realização do primeiro governo de ACM Neto é a requalificação na Orla Marítima de Salvador.

O entendimento que a imagem da cidade é um vetor a ser trabalhado também se encontra no Planejamento Estratégico da Prefeitura de Salvador (2013). Em síntese, a imagem da cidade é um gargalo que precisava ser reconstituída, principalmente para o desenvolvimento local, compreendendo a imagem enquanto vocação territorial preponderante para a formação de uma paisagem atrativa para o turismo e para a captação de investimento, conforme o Planejamento Estratégico (2013):

A projeção de Salvador no trade turístico nacional é comprometida pela inexistência de um modelo bem-definido e detalhado de promoção e imagem. A forma como a cidade é vista, percebida e vendida para fora e para sua própria população é bastante desgastada, aspecto que reforça a conjuntura adversa para o desenvolvimento do turismo soteropolitano. O contexto reafirma a necessidade de elaboração de um plano de marketing compatível com as aspirações e a vocação turística local. (PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DA CIDADE DO SALVADOR, 2013, p. 63).

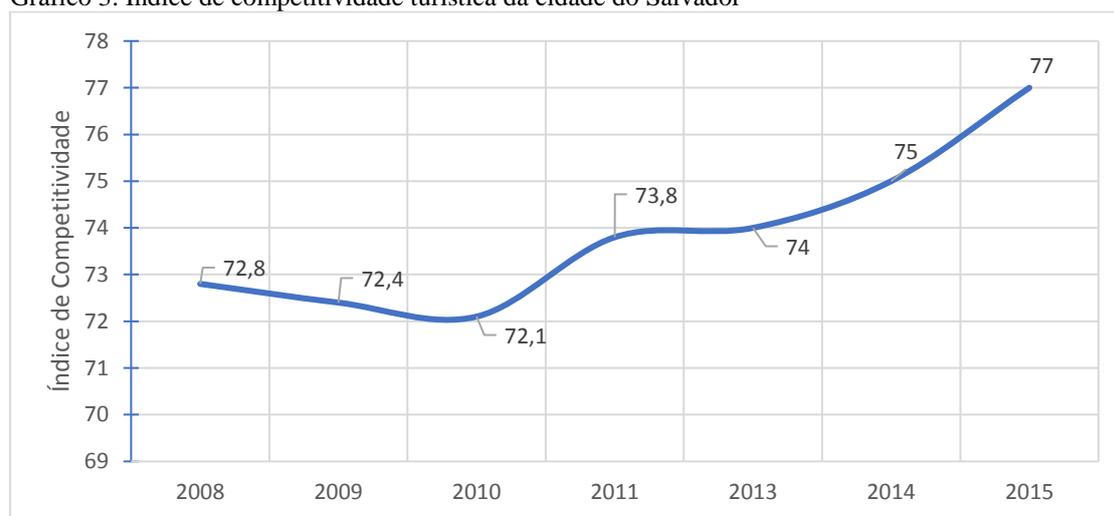
Fortalecer a imagem de Salvador como destino turístico, potencializando seus valores culturais, patrimônio histórico e belezas naturais (PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DA CIDADE DO SALVADOR, 2013) resume o objetivo geral das principais intervenções urbanas na Orla Marítima da cidade.

O Bairro da Barra seria, inicialmente, uma das áreas mais impactadas com a revitalização da Orla Marítima de Salvador. O valor total do projeto, que foi apresentado pela prefeitura como orçado em R\$ 111,6 milhões, e na Barra seria investido mais de R\$50 milhões em paisagismo, iluminação, implantação de piso compartilhado para

veículos e pedestres, usando toda a largura da rua, com dutos subterrâneos, definição de espaço para a prática do ciclismo e caminhada, piso tátil para pessoas com deficiências, rampas de acesso à praia, quiosques para informações turísticas e para comércio de coco e acarajé, sanitários públicos, posto salva-vidas, entre outras intervenções (DIÁRIO OFICIAL DO MUNICÍPIO, 2013), consumindo cerca de 48% do valor total dos recursos destinado a Orla Marítima .

A característica econômica da cidade do Salvador encontra no turismo seu potencial para o crescimento econômico. A estratégia que melhor definiu o alcance dessas metas foi com base nas intervenções urbanas em pontos turísticos que retomassem o potencial paisagístico da cidade. Essa estratégia é observada no aumento do *índice de competitividade turística*⁶ em relação da cidade do Salvador, apesar de perder posição para as demais cidades brasileiras saindo de primeiro lugar em 2008 para o sétimo em 2015, conforme é evidenciado nos gráficos 3, 4 e 5 abaixo.

Gráfico 3. Índice de competitividade turística da cidade do Salvador

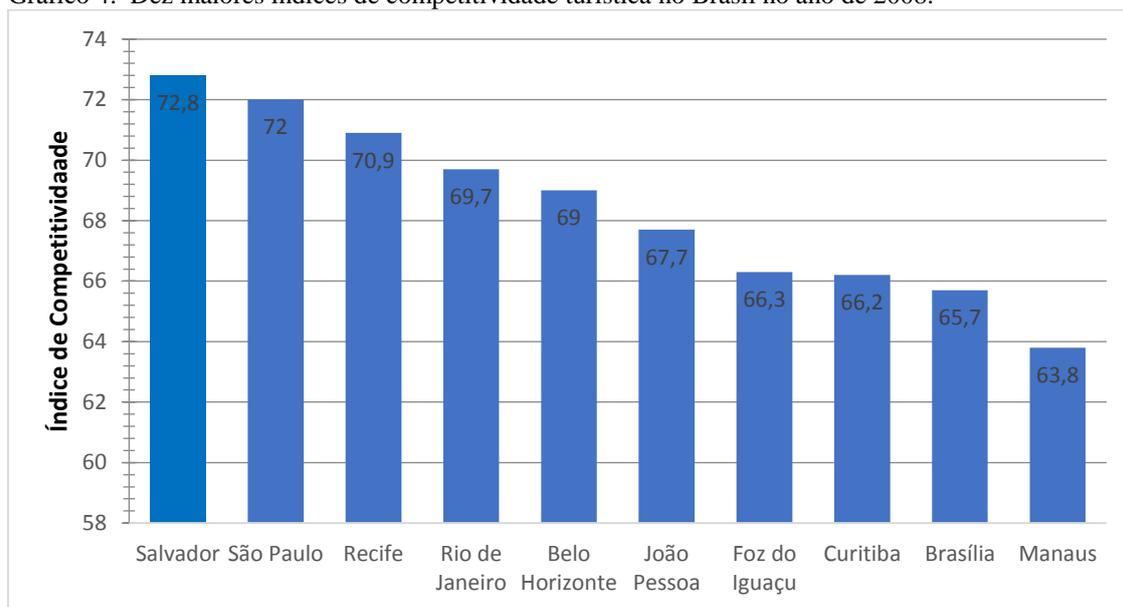


Fonte: Elaboração própria de acordo com dados do Ministério do Turismo (2015).

1. Em 2012 não houve pesquisa

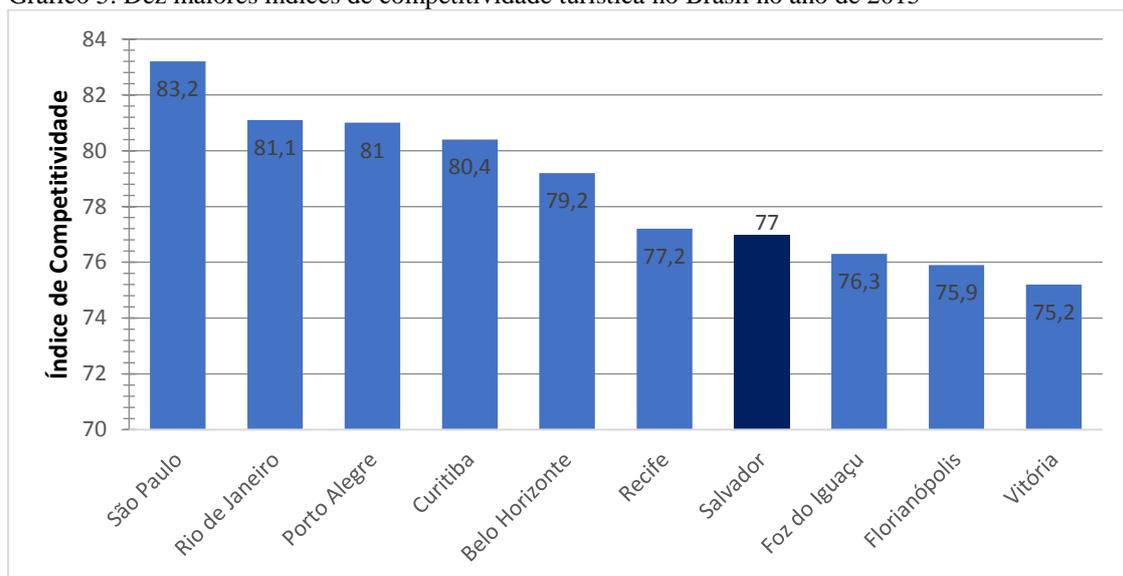
⁶ O índice permite avaliar e monitorar o nível de competitividade a partir da avaliação das condições da oferta de equipamentos e serviços local, ambiente de negócios e a rede empresarial, as condições da infraestrutura de serviços básicos para receber os visitantes e o seu posicionamento de mercado do destino pesquisado. (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2015).

Gráfico 4. Dez maiores índices de competitividade turística no Brasil no ano de 2008.



Fonte: Elaboração própria de acordo com dados do Ministério do Turismo (2015).

Gráfico 5. Dez maiores índices de competitividade turística no Brasil no ano de 2015



Fonte: Elaboração própria de acordo com dados do Ministério do Turismo (2015).

De acordo com as informações nos referidos gráficos a cidade do Salvador aumentou o índice de competitividade turística da cidade, porém, não em proporções maiores que as dez demais cidades no Brasil. Observa-se, no entanto uma contradição, pois, a estratégia de estímulo turístico, apesar de aumentar o índice geral, não aumentou sua competitividade frente as cidades que estão mais bem posicionadas atualmente.

O perfil econômico da cidade do Salvador justifica a estratégia adotada pela Gestão Municipal (2013-2017) no estímulo às intervenções que requalificam a paisagem dos

principais pontos turísticos da cidade, com o objetivo de tornar sua imagem mais consumível. Contudo, esse modelo econômico possui uma raiz mais profunda do que apenas um estímulo à vocação econômica do bairro da Barra. A cidade, que assume a condição de mercadoria, alinha-se com uma estratégia econômica neoliberal que relaciona a produção do espaço urbano à generalização da concorrência e com isso, a paisagem e o consumo passam a ser elementos dialeticamente construídos.

2.2 APROPRIAÇÃO E MERCADORIA: A PAISAGEM ENQUANTO ARTE E CONSUMO

Lefebvre (2001) afirma que a cidade é uma obra, uma obra muito mais associada à obra de arte do que a um simples produto material. Conforme Lefebvre (2001) se há uma produção e reprodução das relações sociais na cidade, é uma produção e reprodução dos seres humanos, mais do que uma produção de objetos. Essas afirmações de Lefebvre não eliminam a dimensão da totalidade nas práticas socioespaciais, mas, reforçam a concepção de que a cidade tem sua própria trajetória forjada em condições históricas específicas. De acordo com Lefebvre (2001):

Desta forma, a cidade é obra a ser associada mais com a obra de arte do que com o simples produto material. Se há produção da cidade, e das relações sociais na cidade, é uma produção e reprodução de seres humanos por seres humanos, mais do que uma produção de objetos. A cidade tem uma história; ela é a obra de uma história, isto é, de pessoas e de grupos bem determinados que realizam essa obra nas condições históricas (LEFEBVRE, 2001, p. 52).

A cidade enquanto obra de agentes sociais e históricos levam, segundo Lefebvre (2001), a distinguir a ação e o resultado. Para o autor não há obra sem uma sucessão de atos, ações, decisões, condutas, códigos e mensagens ou muito menos obra sem uma matéria a ser modelada, sem uma realidade prático – sensível, sem um lugar, uma “natureza”. Esse cuidado de Lefebvre (2001) em descrever a particularidade da cidade é uma memorável tentativa de evitar uma interpretação que confunda cidade e fenômeno urbano. O autor compreende a necessidade de separar ambos os conceitos devido ao risco de conclusões errôneas. Entretanto, é possível, nessa condição estabelecida, encontrar o caminho para compreensão da paisagem urbana.

Jappe (2013), ao interpretar o papel da indústria cultural e da arte no capitalismo financeiro, chama atenção para o resultado da vulgarização da produção de bens e serviços. Segundo o autor, a construção de elementos simbólicos caminha ao mesmo lado de uma sociedade que tenta satisfazer suas necessidades vitais a partir da produção de bens e serviços, pois, nesta condição, a sociedade elabora sua representação de si mesma e do mundo na qual encontra-se inserida e impõe a seus membros identidades e modos de comportamentos. Com isso, Jappe (2013) avalia a irresistível tentativa do capitalismo de absorver tudo para sua lógica de valorização.

Essas duas concepções formuladas a partir de observações de fenômenos distintos podem ser usadas para investigar o conceito de paisagem urbana. A particularidade da cidade, sua simbologia, sua linguagem própria construída a partir de seu contexto histórico não resiste a um capitalismo que transforma tudo em mercadoria. A constante necessidade de valorização do capital e de criar vantagens competitivas produz a irracional capacidade de gerar mercadoria. A paisagem urbana, então, é submetida a essa lógica.

As transformações do espaço urbano também precisam ser percebidas tendo em vista essa capacidade do modo de produção capitalista de apropriar-se de um simbólico concebido independente dele. Por isso o limite que define essa difusa interpretação da cidade precisa estar destacado, pois, a paisagem urbana irá apresentar essa dupla realidade (entre o criado e o produzido) de uma forma complexa e obscura até ambas se tornarem a mesma coisa.

A paisagem urbana, segundo Carlos (2018), revela uma dimensão necessária da produção espacial: A paisagem não é um simples retrato do imediato, sua interpretação, conforme a autora, consiste na elaboração de uma construção cujo objetivo é o modo pelo qual ela se produz, sendo assim, sua substância e conteúdo pelo qual ela se forma. A paisagem é parte integrante das relações sociais, é preciso compreendê-la em constante diálogo com a totalidade.

Enquanto categoria do todo é, tal qual afirma Carlos (2018), uma expressão da ordem e do caos, uma revelação dos processos históricos da produção do espaço urbano que se apresenta ao nível do aparente e do imediato. A autora pontua a forma “feitichista” da paisagem, sua relação fantasmagórica que aparece de uma simples interpretação do imediato. O capitalismo produz essas relações fenomênicas entre as coisas, ocultando sua

essência, ou seja, o cerne da explicação do seu funcionamento. Portanto, Carlos (2018) defende que a paisagem não é só produto da história; ela reproduz a história, a concepção que o homem tem do viver; sendo assim, desponta da paisagem o espaço construído e imobilizado nas construções e, o segundo, o momento da vida e seu cotidiano. Para a autora:

A paisagem urbana é a expressão da “ordem” e do “caos” manifestação formal do processo de produção do espaço urbano, colocando-se no nível do aparente e do imediato. O aspecto fenomênico coloca-se como elemento visível, como a dimensão do real que cabe intuir, enquanto representação de relações sociais reais que a sociedade cria em cada momento do seu processo de desenvolvimento. Conseqüentemente, essa forma apresentar-se-á como histórica, especificamente determinada, logo concreta (CARLOS, 2018, p. 36).

A aparência que manifesta o imediato não codifica todas as relações que se constitui na paisagem. Por isso, compreender a paisagem urbana requer que se perceba além do revelado. Carlos (2018) defende que a paisagem urbana desponta uma dimensão necessária da produção espacial, o que implica ir além da aparência. Assim, conforme a autora, é preciso incorporar o entendimento do urbano enquanto processo, não somente enquanto forma.

Descrivê-la enquanto processo remete a circunscrever o espaço enquanto relação social. A forma expressa um conteúdo vivido por relações de produção, muito mais do que o imediato presenciado, essa forma é parte da construção da história humana. Elementos se somatizam ao longo de suas transformações e, dessa maneira, a dinâmica urbana se incorpora a construção da paisagem. Portanto, conforme Carlos (2007):

Mas para além da percepção, a paisagem revela-nos através de uma imagem aparentemente imóvel, um conjunto cheio de sentido e o ser humano se identifica com os espaços da vida pressentidos através da paisagem. É por isso que para além da fixidez aparente da paisagem há um ritmo que revela um tempo, que por sua vez é uma vida que se descortina ao olhar atento. Ganha cores e matizes de acordo com as necessidades da reprodução da vida humana (CARLOS, 2007, p. 34)

Por isso, a paisagem e seu contraditório também são representações da vida cotidiana. A paisagem, então, não é uma aparência apenas objetiva ou muito menos estática, mas, também subjetiva. Essa subjetividade intensifica o papel das intervenções urbana na Orla Marítima do bairro da Barra, assim, é preciso pensá-la enquanto uma interação social entre o físico, a ordem econômica e sua história.

Machado (2000) afirma que um estudo sobre as interações sociais da praia precisa incorporar dois elementos. De um lado as ações humanas que atribuem sentido a praia, e do outro, as ações não humanas dotadas de um capital próprio. Esse capital junto de recursos físicos e materiais acumulados é que vão interferir no comportamento e nas representações sociais da praia. Esses imaginários que atribuem valor social a praia não são neutros, exprimem relações de poder. Para Machado (2000) o modo como os atores sociais se relacionam com o espaço da praia tem um caráter classista, revelando as estratégias de distinção social ou de reprodução da posição de classes.

Da finalidade terapêutica a lógica do consumo, o toque da elite foi fundamental para a construção simbólica da praia e, conseqüentemente, para sua apropriação. Experimentar a fuga das epidemias que as aglomerações urbanas proporcionavam, era um elemento, uma distinção social no passado. Essa classificação social foi aderindo ao longo tempo as formas privilegiadas de sensação. O espaço da praia aos poucos assumiu sua forma mercadoria tendo em vista seus restritivos usos, visto tanto na apropriação e elitização dos espaços públicos quanto nos aparelhos repressivos de controle ao seu acesso.

Enquanto forma mercadoria, o espaço da praia é reproduzido pelo espetáculo da sociedade moderna. “O espetáculo nada mais é que uma relação social mediatizada por imagens, o momento em que a mercadoria chega a ocupação total da vida social, é ele, então, a própria mercadoria” (DEBORD, 1997, p. 32). Esse espetáculo, descrito por Guy Debord (1997), é compreendido, na sua totalidade, como o resultado e o projeto do modo de produção existente, a linguagem deste espetáculo é constituída por signos da produção reinante, que são, ao mesmo tempo, princípio e a finalidade última da produção, o espetáculo é o capital a um grau de acumulação que se torna imagem.

As intervenções urbanas na Orla Marítima do bairro da Barra podem ser consideradas como parcela significativa para a apropriação e construção desse imaginário. A história de ocupação da Freguesia da Vitória desde o período colonial até a formação contemporânea do Bairro da Barra remonta a construção social da praia descrita por Machado (2000), em que o capital imobiliário, com o passar do tempo, se tornou a imagem que essas intervenções urbanas tentaram construir deste bairro.

A generalização da mercadoria impulsiona o espetáculo como parte inerente da sociedade urbana. Contudo, o espetáculo não se restringe a uma cidade industrializada,

mas, acompanha as transformações de sua reestruturação produtiva. As destruições criativas das cidades as tornam a própria mercadoria a ser consumida. As intervenções urbanas na Orla Marítima do bairro da Barra são fragmentos de uma cidade que se adapta para ser vendida, não a qualquer preço ou muito menos a qualquer público, é desta maneira que ela se torna o objeto de sua própria contradição. São histórias de uma dinâmica urbana cristalizada nessas intervenções. Nessa condição, Ortigoza (2010) define paisagem enquanto:

[...] a produção do espaço que consubstancia os valores, as ideias, as culturas, sistemas de produção, modos de vida de uma sociedade, num determinado momento histórico, e desse modo é uma categoria de análise geográfica que permite analisar e decodificar a realidade em diferentes escalas (ORTIGOZA, 2010, p. 86).

A paisagem, então, é um acúmulo de categorias que exprimem relações econômicas e sociais. A condição econômica de uma sociedade espetacularizada e submersa a lógica do consumo incorpora-se a paisagem. Suas transformações derivam não somente de fatores físicos, mas de uma dinâmica econômica condicionada pelo consumo. De acordo com Harvey (2011), a venda e a apropriação do lugar e o embelezamento de sua imagem torna-se parte integrante do funcionamento da competitividade capitalista. Ainda de acordo com o autor, a diferença geográfica, reconstruída pelo Estado, tomando como base a história e a cultura, é assim chamada de vantagem natural e internalizada na reprodução do capitalismo. Por isso, Harvey (2011) refuta a ideia de homogeneidade, pois o capitalismo, que tem como pilar a concorrência, próspera com base na heterogeneidade e diferença.

A generalização da mercadoria e a coisificação das relações sociais transformam a paisagem em seu objeto, um objeto dinâmico e intenso. Assim, as intervenções urbanas da Orla Marítima do bairro da Barra, durante o período de 2013 – 2017, representam um signo de uma paisagem que não é moldada somente para a livre circulação de mercadoria, mas, se torna ela a imagem a ser consumida, ou seja, a própria mercadoria.

Entender essa dinâmica paisagística requer um profundo debate sobre a sua natureza histórica. A natureza histórica da paisagem urbana representa os objetos visíveis que emergem uma determinada interpretação, mas o visível não revela o todo escondido no seu acúmulo e contexto histórico. Por isso, em essência, a natureza história do Espaço, a generalização da mercadoria e a produção da imagem no capitalismo financeiro

explicam, em parte, as intervenções urbanas na Orla Marítima do bairro da Barra (2013-2017).

3 A ECONOMIA POLÍTICA DO ESPAÇO URBANO

A tradução da intervenção urbana a Orla Marítima do bairro da Barra (2013-2017) exige um debate teórico criterioso que contemplem as transformações do espaço urbano e a dialética do capital global. Para tanto, revelar a essência da produção do espaço urbano requer muito além de entender os diversos interesses por traz da dinâmica urbana, é, em síntese, compreender como a totalidade e a função do espaço transparecem o objeto concreto, ou seja, a intervenção na Orla Marítima do bairro da Barra (2013-2017).

É essa imbricada relação entre espaço urbano e valorização do capital que promoverá o entendimento de outras variáveis tal qual: consumo. Portanto, todo esse paralelo é, em compêndio, uma revisão teórica para entender como um cotidiano, em constante diálogo com o capital financeiro, interfere na produção do espaço a ponto de influir sobre uma nova dinâmica urbana.

A racionalidade econômica que orienta o mundo moderno revela parte dessa totalidade que integra e condiciona as relações sociais e de produção. Analisar as intervenções urbanas na Orla Marítima do bairro da Barra de Salvador sem antes debruçar sob os aspectos que determinam essa racionalidade é, apenas, interpretar parte pouco significativa da lógica dominante dessas intervenções. Para isso, cabe contextualizar até a forma mais atual do capitalismo, descrevendo as principais variáveis que confrontam com a dinâmica desse espaço urbano.

3.1 A NATUREZA DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO

As intervenções no bairro da Barra (2013-2017) são formas espaciais geradas e modificadas a partir da natureza da produção. Entender essas intervenções e sua relação entre processo social e formas espaciais é compreender que a natureza histórica da produção leva também as necessidades de conceitos espaciais específicos, os pressupostos para entendê-la se confundem com sua natureza metodológica. Portanto, o ponto de partida não é o concreto, ou seja, a intervenção por ela mesma, mas sua essência. Nessa essência é possível enxergar elementos dominantes da totalidade econômica que,

para destrinchá-la, antes de tudo, faz-se contundente identificar o ponto de inflexão dessa natureza da produção.

Segundo Marx (2011), a moderna sociedade burguesa é a forma mais desenvolvida e diversificada organização histórica da produção, é por isso que o autor atribui a possibilidade de compreender, nas categorias que expressam suas relações, as organizações e as relações de produções de todas as formas de sociedade que as antecedem, pois essa forma mais atual de formação social foi edificada por esses elementos anteriores, como resíduos ainda não superados.

A natureza histórica das intervenções urbanas na Orla Marítima do bairro da Barra, da cidade do Salvador, dialoga com essa diversificação histórica da produção, pois, seu cotidiano também é fruto de uma construção social que mescla as formas mais sofisticadas dessa moderna sociedade burguesa com elementos de uma colonização que as antecedem. Da freguesia da Vitória até um dos principais pontos turísticos da cidade do Salvador, o bairro acompanha as transformações nos modos de produção. Com isso, a definição conceitual do espaço caminha de forma congruente com a totalidade e a racionalidade econômica do mundo ou no mesmo sentido que Carlos (2007) denomina da tríade entre Mundialidade/Historicidade/Espacialidade.

O tempo histórico dessa intervenção é concebido a partir das relações sociais de produção materializadas no espaço. Essas relações se concretizam tanto nas interações entre os indivíduos quanto intermediada por uma racionalidade derivada do modo de produção capitalista. Essas práticas socioespaciais são então atividades reveladoras das contradições que conduzem a valorização do capital. Segundo Carlos (2007), o espaço surge enquanto nível determinante que esclarece o vivido, sendo assim, as abstrações teóricas das transformações do/no espaço encontram na prática socioespacial a explicação da racionalidade que deriva de um modo de produção. De acordo com Carlos (2007):

Assim, o espaço surge enquanto nível determinante que esclarece o vivido, na medida em que a sociedade o produz, e nesta condição apropria-se dele e domina-o. Na apropriação se colocam as possibilidades da invenção que faz parte da vida e que institui o uso que explora o possível ligando a produção da cidade a uma prática criadora. Isto porque o homem habita seus espaços como atividade de apropriação (mesmo comprando um valor de troca, como uma casa por exemplo, em que a importância para seu habitante recai sobre o uso que se faz dela para realização da vida e a partir dela para a apropriação dos lugares da cidade), o que significa que esta se refere a um lugar determinado no espaço, a uma localização e distância construída pelo

indivíduo e a partir da qual que se relaciona com outros lugares da cidade, atribuindo-lhes qualidades específicas. A vida cotidiana se exprime como expressão aprofundada do mundo enquanto ação – ato. Atividade humana marcada por uma relação profunda e significativa com os espaços-tempos dos gestos que exprimem uma ação, na qual o movimento do corpo e dos olhos compõem e dão significado à vida, não somente a realidades interiores (CARLOS, 2007, p. 12).

Enquanto atividade reveladora das práticas socioespaciais, a apropriação e transformação do espaço é, também, o conjunto de identidades que surge da ação-ato. A vida que se realiza em seu dia-dia configura a engrenagem necessária para reprodução de um modo de produção. O objetivo que está por de trás da apropriação de espaço e das atividades realizadas sobre este, é o que torna nítido suas reais intenções. Todavia, são estas realizações que criam diferentes usos ao longo da história, é por isso, que pode então se afirmar que o uso e apropriação do espaço não é a-histórico, mas, seus diferentes objetivos são passivos de uma historicidade específica, fruto do modo de produção dominante.

O espaço social se conecta com a história através da relação de identidade e dependência com a produção⁷, pois, não há espaço sem produção ao menos o seu contrário. De maneira geral, o espaço se expressa desde o ponto de vista material quanto imaterial, sendo produto da prática e fenômeno social, se manifestando ideologicamente no comportamento humano. O ponto de partida não é a simples reconstrução da história da Barra, da Vila do Pereira até a intervenção de ACM Neto (2013-2017), mas a construção lógica desse movimento que consiste na relação dialética entre a valorização do capital e produção do espaço.

Segundo Santos (1996), o espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e contraditório de sistemas de objetos e sistema de ações que não podem ser considerados de forma isolada. Esse espaço se modifica ao decorrer da interação desses dois sistemas. De um lado os sistemas de objetos condicionam as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva a criação de objetos novos. Ainda de acordo com Santos (1996):

O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá. No começo era a natureza selvagem, formada por objetos

⁷ Não se compreende produção, apenas, como exclusivamente a atividade particular, mas como um corpo social (MARX, 2011), já Segundo Lefebvre: quem diz produção também diz reprodução, ao mesmo tempo, física e social: reprodução do modo de vida (LEFEBVRE, 2001, p. 19).

naturais, que ao longo da história vão sendo substituídos por objetos fabricados, objetos técnicos, mecanizados e, depois, cibernéticos, fazendo com que a natureza artificial tenda a funcionar como uma máquina. Através da presença desses objetos técnicos: hidroelétricas, fábricas, fazendas modernas, portos, estradas de rodagem, estradas de ferro, cidades, o espaço é marcado por esses acréscimos, que lhe dão um conteúdo extremamente técnico (SANTOS, 1996, p. 39).

Já conforme Lefebvre (2000), o espaço é modelado pela prática social, e, para o autor, a relação entre prática social e espaço supõe uma interação dialética. Fenômenos e práticas sociais são conceitos que também ajudam entender a dinâmica do espaço social, pois permitem trabalhar a multiplicidade do quadro social, político e econômico dos agentes que modelam sua estrutura econômica. Em consonância com Lefebvre (2001), Carlos (2007) defende que as relações sociais se realizam, concretamente, na qualidade de relações espaciais, logo, a natureza histórica da produção é também o desenvolvimento das relações socioespaciais.

A natureza histórica do espaço, como objeto de reflexão desses autores, define que as transformações do espaço social são derivadas de conflitos, exclusões e, por conseguinte, contradições. Porém, as estruturas oriundas dessas mudanças não surgiram do inesperado, do sujeito distante do seu tempo, elas provêm da relação acumulada das práticas sociais que, ao se modificarem, ressignificam e justificam a sua complexidade. Segundo Lefebvre:

Quando uma sociedade se transforma, os materiais de uma tal mutação provêm de uma outra prática social, historicamente (geneticamente) preexistente. O Natural, o original em estado puro, não se reencontra jamais.” (LEFEBVRE, 2000, p. 262).

Assim, o ponto de origem do espaço é uma tentativa de construir uma coerência narrativa na pesquisa. Logo, para compreender a complexidade, dinâmica e heterogeneidade do espaço, será preciso observar as práticas sociais que se repetem na sua reprodução. Santos (1996), denomina esse acúmulo histórico que resiste as mudanças do espaço como rugosidade, segundo o autor:

Chamemos rugosidade ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos. É dessa forma que elas são uma parte desse espaço -fator. Ainda que sem tradução imediata, as rugosidades nos trazem os restos de divisões do trabalho já passadas (todas as escalas da divisão do trabalho), os restos dos tipos de capital utilizados e suas combinações técnicas e sociais com o trabalho. (SANTOS, 1996, p. 92).

Santos (1996) utiliza o conceito de rugosidade correlacionando-o com a divisão territorial do trabalho e suas transformações no tempo espaço. Para o autor, uma divisão social do trabalho não pode ser explicada sem a compreensão da divisão territorial do trabalho que, por conseguinte, depende das formas geográficas herdadas.

Dessa forma, chega-se a um ponto importante da dinâmica socioespacial, o capital social global, que é fim e início da produção capitalista e que, por conseguinte, orienta a relação dialética entre produção/espaço, não existe sem trabalho. O trabalho é parte da base material que estrutura a vida em sociedade, portanto, não se pode desvinculá-lo das observações da formação do espaço social. Os condicionantes da vida material são os elementos necessários para a reprodução das forças produtivas, sendo assim, as intervenções urbanas, a estrutura econômica e a prática social são parcelas de como o trabalho se organiza na sociedade.

Incorporar o trabalho como uma categoria do espaço social é ampliar a análise crítica de uma discussão teórica sobre o funcionamento da sociedade. O espaço social, além de ser um conjunto de riqueza material produzida pelo trabalho, é também o instrumento para a sua reprodução. Sendo assim, uma sequência histórica de intervenções urbanas, produzem no espaço um acúmulo de riqueza gerado pelo trabalho acumulado.

Postone (2014) conceitua o capitalismo como uma forma historicamente específica de interdependência social com um caráter impessoal e aparentemente objetivo. Essa reinterpretação da teoria de Marx tem por objetivo reconstruir a dinâmica econômica do modo de produção capitalista idealizando historicamente o capitalismo e sua superação por meio da natureza específica do trabalho. A forma que o capitalismo organiza as relações de produção, intercedida pela natureza do trabalho, é a singularidade que dá a vida moderna seu ponto de ruptura, pois, segundo Postone (2014):

Essa forma de mediação é estruturada por uma forma historicamente determinada de prática social (o trabalho, o capitalismo) e, por sua vez, estrutura ações, visões de mundo e disposições das pessoas. Essa abordagem redefine a questão da relação entre cultura e vida material em termos da relação entre uma forma historicamente específica de mediação social e formas de “objetividade” e “subjetividade” sociais. Como teoria de mediação social, ela é um esforço para superar a dicotomia teórica clássica entre sujeito e objeto, enquanto explica historicamente essa dicotomia. (POSTONE, 2014, p. 19).

Postone (2014) assegura que o trabalho é o principal elemento que constitui as relações sociais e a principal fonte geradora de riqueza na moderna sociedade burguesa.

Logo, a produção capitalista não é meramente um progresso técnico, mas, uma relação social básica da sociedade. Mas, o fato é que, o trabalho também possui suas especificidades. O trabalho que influi diretamente na produção do espaço é o que Marx (2011) identifica enquanto trabalho produtivo; para o autor, o trabalho produtivo é aquele que produz Capital.

A partir dessas constatações sobre o papel do trabalho na moderna sociedade burguesa, pode-se atribuir também ao espaço uma função na distribuição e apropriações universais do tempo de trabalho socialmente necessário. O espaço, enquanto sujeito ativo do modo de produção capitalista, incorpora as forças produtivas como categoria inerente a sua reprodução, ou seja, o trabalho influi ativamente na dinâmica urbana e expressam suas contradições na divisão social do trabalho. Não há riqueza sem trabalho, ou capital sem trabalho produtivo, logo não há produção do espaço sem trabalho. Assim, pensar as intervenções urbanas na Orla Marítima do bairro da Barra é também entender como essas formas de trabalho cristalizada compõem o projeto de cidade na capital baiana.

A divisão territorial do trabalho é consequência de uma forma geográfica herdada, mas, também da convivência competitiva e conflituosa entre os capitais, tais como comerciais, produtivos e financeiros, na busca pela valorização e hegemonia. Dessa maneira, a realidade social constitui uma dupla relação entre um tempo histórico herdado e um tempo histórico presente, detentor de uma especificidade complexa e dinâmica.

É também nessa questão da temporalidade que Santos (2008) defende que, na geografia a questão do tempo pode ser trabalhada em dois eixos: eixo da sucessão e o eixo da coexistência. Para ele há uma sucessão de fenômenos ao longo do tempo que leva a ideia de pedaços do tempo, ou uma ordem temporal – o tempo histórico. Já a coexistência perpassa pela simultaneidade, no qual para cada agente social, as temporalidades variam, mas, se dão de modo simultâneos. A ordem do espaço social, então, é também a ordem do tempo histórico.

Sendo assim, a natureza histórica da produção capitalista do espaço consiste na simbiose com a produção, que se expande a partir do desenvolvimento das forças produtivas, consequentemente, da apropriação do trabalho produtivo. Esse trabalho produtivo materializado no espaço revela seu produto histórico e, derivado desse processo, suas contradições.

3.2 DO ESPAÇO URBANO AO CONSUMO DA CIDADE

A natureza histórica do espaço é fundamental para entender a dinâmica urbana da cidade. Suas transformações, que se realizam no tempo, intermediam os interesses entre a dinâmica econômica às realizações da vida social moderna. Sendo assim, explicar a natureza das transformações urbanas, contidas no trabalho e nas práticas socioespaciais, é concebê-las influenciadas também pela totalidade do modo de produção capitalista.

Esse modo de produção capitalista é erguido por um processo social de produção que, para Marx (1985), decorrem de determinadas condições materiais, que ao mesmo tempo são portadoras de determinadas relações sociais. Sendo assim, a totalidade que cabe na produção e reprodução do espaço remete às condições universais necessárias para a reprodução do capital. O espaço enquanto construção humana e produto histórico social, conseqüentemente trabalho materializado e acumulado ao longo da história, coloca em evidência também seu caráter dinâmico. Esse dinamismo é revelado nas presentes mudanças das práticas socioespaciais que se realizam nas distintas dimensões do espaço, seja no urbano, quanto na cidade.

Entender o processo que induz a natureza da intervenção urbana da Orla Marítima do bairro da Barra nos períodos 2013 – 2017 perpassa pela profundidade dessas discussões que conceitua o espaço e suas fragmentações. Para isso, três elementos são de fundamental importância na localização dessas práticas socioespaciais. O primeiro consiste em diferenciar o urbano de cidade, o segundo incide em conceber a relação entre o consumo na/da cidade e as práticas socioespaciais, e por fim o terceiro revela de que modo a dialética dessas relações implicaram nas intervenções da Orla Marítima do bairro da Barra de Salvador nos períodos de 2013-2017.

Lecione (2008) identifica a cidade enquanto objeto e o urbano enquanto o fenômeno social. De acordo com Carlos (2007) o urbano é a reprodução da vida em todas as suas dimensões – quanto articulação indissociável dos planos local/mundial - o que incluiria, necessariamente, as possibilidades de transformações da realidade. Ainda conforme a autora, o espaço urbano é produto de práticas socioespaciais que se revelam condição, meio e produção da ação humana. Contudo, conforme Carlos (2007), a cidade pode ser pensada enquanto o lugar que revela o vivido e a vida cotidiana através dos espaços tempo da realização da vida. Carlos (2007) constata:

Mas a produção se abre para a reprodução e, nesta direção, sinaliza o processo de desenvolvimento da sociedade humana, evidenciando a profunda dialética homem-natureza. Nesta perspectiva, a noção de produção supera - sem ignorar - o plano do econômico, colocando a análise num outro patamar (aquele da sociedade), na medida em que a cidade revela o processo de generalização da troca, da constituição e ampliação do mundo da mercadoria, da concretização da ordem distante no lugar, influenciando na realização da vida enquanto prática sócio-espacial. Nessa direção, a cidade pode ser entendida, dialeticamente, enquanto produto, condição e meio para a reprodução das relações sociais — relações produtoras da vida humana, no sentido amplo da reprodução da sociedade. Aqui a cidade se reafirma enquanto espaço social na medida em que se trata da realização do ser social — produzindo um espaço — ao longo do processo histórico. Na perspectiva apontada, a análise da cidade, em sua dimensão espacial, se abre para a análise da vida humana em sua multiplicidade. (CARLOS, 2007, p. 21).

Lefebvre (2004) denomina a sociedade urbana como a que resulta da urbanização completa, hoje virtual, amanhã real ou sociedade pós-industrial. Essa definição, de acordo com o autor, acaba com a ambiguidade no emprego dos termos, ou seja, a sociedade urbana como sendo um termo que caracterize qualquer cidade em diferentes períodos da história, estabelecendo relações de comparações entre cidades que nada se assemelham do ponto de vista histórico e da produção.

O autor reserva o termo sociedade urbana como sendo a que nasce da industrialização. Essas palavras designam, portanto, a sociedade constituída por esses processos que domina e absorve a produção agrícola. Ela só pode ser concebida ao final de um processo da qual explodem as antigas formas urbanas, herdadas de transformações descontínuas.

O autor reforça a ideia de que a expressão “sociedade urbana” responde a uma necessidade teórica. Não se trata de simplesmente de uma apresentação literária ou pedagógica, nem de uma formalização do saber adquirido, mas de uma elaboração, de uma pesquisa, e mesmo de uma formação de conceitos. Um movimento do pensamento em direção a um certo concreto e, talvez, para o concreto, se esboça e se precisa. Esse movimento, caso se confirme, conduzirá a uma prática urbana.

A expressão sociedade urbana responde a uma necessidade teórica que conduz a prática urbana. Lefebvre (1999) define o espaço urbano como a contradição concreta: O estudo de sua lógica e de suas propriedades formais conduzem a análise dialética de suas contradições, pois todo o espaço urbano carrega em si esse possível e impossível, sua

própria negação. Logo, o aprofundamento da natureza histórica do espaço desponta as contradições existente da prática socioespacial no espaço urbano.

“As transformações do espaço urbano são também constantes mudanças no desenvolvimento das forças produtivas produzindo novas configurações espaciais” (CARLOS, 2018, p. 18). Essas novas configurações, além de reduzir as distâncias mundiais, produzem novas relações, valores, cotidianos e interações sociais.

Já Corrêa (1989) define o espaço urbano como uma organização espacial da cidade que aparece de forma fragmentada, ou seja, um subconjunto do espaço social. Para o autor, o espaço urbano é fragmentado, articulado, reflexo e condicionante social. As fragmentações do espaço urbano são resíduos de um modo de vida que se articulam entre si tendo em vistas suas conexões traçadas pelas relações sociais, ou, relações espaciais que tem como matriz a própria sociedade de classes e seu processo.

Não se pode pensar o espaço urbano sem perceber sua estrutura desigual. Essa profunda desigualdade é, em parte, concebida pelo seu caráter mutável, contido nos processos históricos, mas, introduzido como força motriz para sua reprodução na sociedade capitalista. Entretanto, o espaço urbano descrito por Corrêa (1989) não é somente um receptáculo das relações capitalista de produção, é também um condicionante social. Esse condicionante são os papéis que as formas espaciais desempenham na reprodução das relações capitalista de produção.

As articulações traçadas nos fragmentos do espaço urbano é também reflexo da sociedade. Assim, o espaço da cidade capitalista, conforme afirma Corrêa (1989), é reflexo de seu acúmulo histórico e de uma complexa estrutura social segmentada em classes, o que dialoga com o conceito de rugosidade defendido por Santos (1996).

A constante necessidade de produção e circulação de mercadorias para a valorização do capital dominam o modo de produção capitalista e cobram do espaço urbano e da cidade formas e conteúdos que atendam suas exigências. Posto isto, estes se tornam espaço de exploração no qual as relações sociais se reestabelecem em torno do processo de produção, circulação e troca das mercadorias. Destarte, Carlos (2018) pontua que umas das características da cidade é ser condição da produção. Essa condição é dada devido a divisão espacial do trabalho e a concentração de capitais. Tais atributos impõe uma função social a cidade, dentre as quais será influenciar no processo de produção das mercadorias.

Em momentos históricos distintos a cidade – sujeito – vai remodelando suas formas e organização social, adaptando-se as novas formas de acumulação, forçando o fim das estruturas obsoletas para novas configurações da reprodução do capital. Apesar de sujeito das estruturas econômicas, não está estabelecida a relação passiva com essas estruturas.

Enquanto sujeito, a cidade também induz e participa de forma ativa da produção econômica. Suas características particulares influenciam na divisão internacional do trabalho e nas diferentes composições orgânica do capital, afirma Harvey (2001). Logo, a cidade é mais que uma categoria do espaço, é sua forma viva e ativa para a manutenção da racionalidade econômica da moderna sociedade burguesa. Ela é a realização das práticas sociais que dão sua forma e conteúdo, tal qual afirma Carlos (2007), ao mesmo que são derivadas da racionalidade do mundo moderno se realizam nas relações espaço-tempo.

Harvey (2013) define a cidade como sendo fruto do produto do excedente que organiza a concentração social e geográfica. Milton Santos (1996) caracteriza a cidade como uma configuração territorial, resultado de uma produção histórica, logo, objeto da geografia humana e física. Milton (1996), descreve que:

Os objetos que interessam à Geografia não são apenas objetos moveis, mas também imóveis, tal uma cidade, uma Barragem, uma estrada de rodagem, um porto, uma floresta, uma plantação, um lago, uma montanha. Tudo isso são objetos geográficos. Esses objetos geográficos são do domínio tanto do que se chama a Geografia Física como do domínio do que se chama a Geografia Humana e através da história desses objetos, isto é, da forma como foram produzidos e mudam, essa Geografia Física e essa Geografia Humana se encontram. (SANTOS, 1996, p. 24).

A cidade possui características da totalidade, mas também conserva sua particularidade. Enquanto totalizante, a cidade é interligada as categorias universais globalizantes, sejam elas classes sociais, capital ou divisão social do trabalho. A categoria particular da cidade se dá por práticas sócios espaciais, meio e produto de um cotidiano vivenciado por suas formas e conteúdos próprios, apesar do desejo material do indivíduo ser uma categoria universal, as formas em que isso se expressam são distintas. Uma cidade altamente industrializada não proporciona a um indivíduo a mesma experiência que uma cidade de qualidades predominantemente agrícola. Diante disso, as reproduções das relações de produção tendem a se conectar com o todo e encontrar elementos de configurações de mediação social a partir de sua realidade.

No que concerne a totalidade da cidade, entende-se que o que conecta a cidade à universalidade do sistema econômico é o fato dela ser sujeito ativo das relações de produção. O modo de produção capitalista pode coexistir e conviver com suas diferentes formas de acumulação, sejam elas: produtiva, comercial e financeira. Esses capitais convivem entre si de forma conflituosa, porém, universal. O modo de produção capitalista não é uma categoria particular, ele existe a partir de sua dominação e hegemonia internacional. Sua existência requer uma divisão internacional do trabalho que impõe um processo de organização social, esse sistema tem como fonte de reprodução a apropriação do trabalho socialmente necessário para a produção de uma mercadoria.

A cidade, enquanto sujeito, caracteriza seu tempo e vida urbana como um acumulado de valores de uso, entretanto, não há valores de uso sem valores de troca. Portanto, a cidade incorpora a troca nos espaços vendidos, no consumo de produtos, dos bens, dos lugares e signos, conforme define Lefebvre (2001). Tal afirmação faz com que o autor defenda a seguinte tese:

A cidade e a realidade urbana dependem do valor de uso. O valor de troca e a generalização da mercadoria pela industrialização tendem a destruir, ao subordiná-las a si, a cidade e a realidade urbana, refúgios do valor de uso, embriões de uma virtual predominância e de uma revalorização do uso. (LEFEBVRE, 2001, p. 14).

Portanto, um conjunto de variáveis faz da cidade sua particularidade e sua própria totalidade. As práticas socioespaciais enquanto meio, condição e produto do espaço urbano desvenda a abstração da produção, consumo e distribuição da mercadoria. Segundo Carlos (2018), a cidade se produz e permite a articulação entre os processos de produção, distribuição, troca e consumo.

Neste quadro de reprodução do capital, Carlos (2018), afirma que a cidade é, essencialmente, o lócus da concentração dos meios de produção, pessoas e o lugar da divisão econômica e social do trabalho. Esse é o condicionante das diferentes configurações de usos e ocupação da cidade, ou seja, a apropriação e reprodução da mais valia dará, também, a cidade sua estrutura desigual.

O conjunto de valores de uso que dão vida ativa a cidade, Lefebvre (2001) o descrevem enquanto a linguagem da cidade ou as diversas semiologias da cidade, elementos próprios que integram os indivíduos na sociedade. Essa linguagem particular é parte do cotidiano do indivíduo, o cotidiano que Carlos (2007) descreve enquanto o lugar fora do trabalho.

A produção do cotidiano é um ponto de inflexão para entender as intervenções na Orla Marítima do bairro da Barra nos períodos 2013-2017. O lazer é uma expressão do cotidiano, o andar na Orla Marítima, a prática de esportes, a festa, a praia, entre os diversos atrativos que a Orla Marítima do bairro da barra pode ofertar de prazer para o indivíduo, representa o consumo da cidade, ou seja, o cotidiano também é o momento do consumo. As diversas utilidades, ou valores de uso que se realizam na cidade dão o sentido a essa vida cotidiana, mas, se há consumo há troca, por tautologia, há mercadoria. Sendo assim, Carlos (2007) argumenta que:

A produção do cotidiano no mundo moderno vincula-se à ampla difusão do consumo que criou o reino da mercadoria consequentemente possibilitando a penetração das relações capitalistas na esfera doméstica associada à necessidade de reprodução do capital através da reprodução das relações sociais que produz um modo de vida, um modo de consumo, um tipo de consumidor, valores e necessidades. Isso significa que a difusão do mundo da mercadoria como condição da reprodução passa pela desagregação do modo de vida tradicional e da construção de um novo, em que as relações passam a ser mediatizadas pela mercadoria e pelo mercado. Nesse sentido, as formas de dominação se estabelecem em todos os níveis da vida englobando o conjunto das relações sociais e desta forma o mundo da mercadoria invade a vida das pessoas para além do espaço da fábrica. Tudo é vendido e comprado através do estabelecimento de uma cadeia de equivalentes (baseada no contrato de aceitação da troca) reproduzida no ato troca-venda. (CARLOS, 2007, p. 52).

Essa produção do cotidiano da cidade, contempla essas duas formas de enxergar sua particularidade e totalidade. O consumo internalizado na vida cotidiana expressa um fenômeno intimamente relacionado a expansão do modo de produção capitalista. Sendo assim, compreender a vida cotidiana que se revela no espaço urbano é também interpretá-lo enquanto engrenagem da totalidade econômica. A história contada pelo cotidiano, segundo Lefebvre (1991), corre o risco de se perder em descrições minuciosas ou mal entendimentos se não se prender ao global, ou seja, relações sociais, os modos de produção e a ideologia.

Contudo, nem o cotidiano, ou muito menos a cidade, pode ser pensada sem a apropriação e reprodução do trabalho. A dimensão histórica e espacial desse cotidiano emerge das pessoas através da vida urbano. É constatando tal feito que Carlos (2018) não desmembra das observações das transformações socioespaciais da cidade as conexões entre a apropriação da mais – valia, as diferentes formas de ocupação do uso do solo e a reprodução do cotidiano da vida urbano. Esses elementos confluem na reprodução e

valorização do capital, a cidade transformada enquanto lócus de produção e circulação da mercadoria e do lugar do consumo coletivo.

Então, a produção do cotidiano não é estática no tempo, suas formas e conteúdos alteram-se a partir de um sentido social. Esse sentido consiste na produção da mercadoria e na valorização do capital. Marx (2011) define valores de uso como a base material em que se apresenta uma relação econômica dada, que se transforma em mercadoria quando detentor de valor de troca, ainda segundo Marx (1996), esses valores de uso realizam-se somente no uso ou no consumo.

O valor de uso em questão não se resume a uma utilidade individual, mas, a um sentido social, Rosdolsky (2001) o define enquanto valor de uso social. Assim, como o trabalho no capitalismo, o valor de uso social também possui um caráter historicamente específico, e por sua condição social, obviamente, é variável importante na esfera das ciências sociais e da econômica política.

Decorre, então, que o incremento dos valores de usos sociais produzidos na/pela cidade pode somar-se ao conceito de cotidiano de Carlos (2007) e Lefebvre (1991). O cotidiano na cidade não se torna, somente, o lugar fora do trabalho, mas também, para alguns, o lugar de trabalho. Uma realidade não limita a existência da outra, em essências elas se misturam e confluem numa simbiose de criação de valores de uso e troca na/da cidade. Enquanto, condicionalmente social e historicamente específico, os valores de uso se alteram em forma e conteúdo e alinham-se as práticas socioespaciais. As transformações da cidade e a forma de valorização do capital também modificam em aparência os significados desses valores de usos sociais. O cotidiano da cidade também sofre o impacto dessas mudanças.

Essas constantes variações nas motivações do consumo, Lefebvre (1991) nomeia como obsolescências da necessidade. Conforme o autor as necessidades também envelhecem, assim, as motivações e objetos se tornam efêmeros. Essa metamorfose dos desejos é parte da estratégia de uma racionalidade econômica que dinamiza a produção de mercadorias. Sendo assim, um cotidiano passível de ser compreendido pela totalidade, pelas transformações da produção, dos valores de uso e de troca assume categorias da economia política, de tal forma que Ajzenberg (2005) define que a crítica da vida cotidiana, expressada por Lefebvre, também é a crítica da economia política.

A economia política da cidade é reflexo e condicionante da economia política do consumo. O reino da produção de mercadoria e consumo se relacionam de forma dialética, tal qual a relação produção e cidade ou Historicidade/Mundialidade/Espacialidade. O ato de produzir, também é imediatamente o ato de consumo (Marx, 2011). Segundo Marx (2011), a produção é imediatamente o consumo e o consumo é imediatamente a produção, o consumo cria o estímulo ao objeto e a finalidade da produção. Se a natureza do consumo e da produção possuem identidade, a produção também cria consumo. Para Marx (2011) a produção dá ao consumo sua determinação, seu caráter e seu fim. O autor defende que:

Assim como o consumo deu ao produto seu fim como produto, a produção dá o fim do consumo. Primeiro, o objeto não é um objeto geral, mas um objeto determinado que deve ser consumo de um modo determinado, por sua vez mediado pela própria produção. Fome é Fome, mas a fome que sacia com carne cozida, comida com garfo e faca, é uma fome diversa que devora carne crua com mão, unha e dente. Por essa razão, não somente é o objeto do consumo que é produzido pela produção, mas também o modo de consumo, não apenas objetiva, mas subjetivamente. (MARX, 2011, p. 47).

Marx (2011), ainda conclui sua tese sobre a identidade entre consumo e produção afirmando que a produção produz consumo na medida que: 1) Cria o material para o consumo; 2) Determina o modo do consumo; 3) gera como necessidade do consumidor a finalidade da produção.

A partir dessa discussão de Marx sobre a identidade entre produção e consumo, pode-se chegar à seguinte conclusão: Não há cotidiano sem produção do espaço urbano ou práticas socioespaciais. O Lugar fora do trabalho, o lugar de consumo também é o lugar de produção do espaço, seu sentido possui origem na produção socioespacial, sendo assim, a economia política da produção do espaço tem identidade imediata com a economia política do consumo.

O cotidiano não é um elemento fora do processo produtivo, ou muito menos uma expressão marginalizada das relações capitalistas, conforme defende Lefebvre (1991). Portanto, o cotidiano da cidade que expressa a forma de consumir e o que consumir é guiado por uma lógica estabelecida pelo mercado, ou lugar de troca.

É nessa correlação entre consumo no/do espaço urbano e cotidiano que a intervenção urbana na Orla Marítima do bairro da Barra (2013-2017) é destrinchada. Um cotidiano que expressa a totalidade de uma reestruturação produtiva, bem delineada por Santos (2013). Essa relação entre consumo e produção do espaço urbano que o autor

denomina de complexa e dialética, pois, segundo ele, diferentes sujeitos e conflitos de interesses se materializam na produção do espaço urbano. Para o autor:

A cidade torna-se, assim, loco de conflito de interesses pelo acesso áqueles espaços que, hipoteticamente, possuem a capacidade de proporcionar maior rentabilidade aos negócios. Cada atividade que se instala objetiva criar condições ideais, independente da área onde se localiza, para atrair consumidores potenciais para adquirir seus produtos, com a aquiescência do Estado, um mediador central do processo, porque esse ajusta seus interesses aos interesses de determinados grupos. (SANTOS, 2013, p.35).

Portanto, é a partir desta lógica, que Santos (2013) defende que a priorização desses interesses transforma Salvador na cidade de negócios. Mas, é preciso ponderar que ser esta cidade é integralmente absorver essa lógica, ou seja, é remodelar suas estruturas urbanas para melhor facilitar um rendimento futuro. O negócio não é periférico a cidade, mas ele evolui para se tornar a própria cidade. Entretanto, essa transformação não ocorre de forma simples, ela representa uma mudança na estrutura produtiva da sociedade, é uma reconstrução do capital que assume a dianteira no modo de produção capitalista, para tanto, é importante torna nítido esse processo socioeconômico.

3.3 A DUPLA RELAÇÃO DA CIDADE

Da crise do fordismo a flexibilização da produção, da cidade estruturada para circulação de mercadoria para a cidade mercadoria. Seu produto histórico, lugares e cotidiano aprofundam a desigualdade e produzem relações sociais outras, que possuem um misto de traços atrasados e modernos convivendo no mesmo espaço urbano. Logo, é importante destacar a diferença entre uma dinâmica urbana constituída por relações de produção não industrializadas, industrializadas e pós industrializadas.

Os valores de uso social e o consumo desnudam, ao longo do tempo, da cidade produzida para a circulação de mercadoria para a cidade mercadoria, alterando a imagem a ser consumida. Não há produção sem consumo, não há consumo sem valores de uso e troca, assim como não há cotidiano sem práticas socioespaciais, ao mesmo tempo não há nenhum desses condicionantes sem produção do espaço urbano. Entretanto, para cada momento da história existe uma natureza que domina o sentido da produção e do consumo. Essa natureza dominante é determinada pela especificidade do capital que comanda o modo de produção capitalista.

Assim, como a natureza da produção se adequa ao capital dominante no processo produtivo, a mercadoria também se adapta a essas transformações. A passagem da cidade das mercadorias para a cidade-mercadoria acompanha essas transformações econômicas e complexifica ainda mais o conceito de Mercadoria. Logo, para entendê-lo é preciso, antes de tudo, defini-lo nessa condição mutável.

Marx (1996) afirma que a riqueza das sociedades dominadas pelo modo de produção capitalista aparece enquanto uma imensa coleção de mercadorias. A utilidade da mercadoria também possui um caráter historicamente específico, portanto, seu valor de uso é um ato histórico. Ainda segundo o autor, um valor de uso possui valor apenas porque nele está materializado trabalho humano abstrato, esse valor é uma grandeza medida pelo tempo socialmente necessário para a produção da mercadoria, pela distribuição do trabalho social e pela lei de minimização do trabalho abstrato.

O “segredo” da mercadoria não provém de sua utilidade social ou tampouco no conteúdo que determina o seu valor, mas do seu caráter fetichista. Essa sua característica enigmática é proveniente, segundo Marx (1996), da forma social que se adquire o trabalho. Conforme o autor explica, a forma misteriosa da mercadoria está simplesmente no fato dela refletir aos homens as características sociais do seu próprio trabalho como características objetivas do próprio produto de trabalho, ou seja, o que para homens são relação entre coisas, nada mais é que determinada relação social peculiar do trabalho que produz mercadoria.

A forma mística da mercadoria possui ainda mais sentido numa sociedade cada vez mais fetichista. Para Jappe (2016), o fetichismo da mercadoria é um conceito de grande relevância na obra de Marx, pois reside na base da sociedade capitalista e contamina todos os seus aspectos.

A generalização da mercadoria e a industrialização constitui a primeira fase para explicar o sentido da cidade das mercadorias. Esse primeiro aspecto, que aos poucos vai dominando a sociedade capitalista, acompanha as transformações da dinâmica econômica de uma cidade estruturada ao entorno da indústria.

O modo de produção capitalista possui suas variantes, capital comercial, capital monetário, produtivo e financeiro, todos esses capitais individuais somam-se ao capital social global para a manutenção desse sistema econômico dominante. Ao longo da história de sua evolução, o capitalismo induz transformações que intensificam a relação

entre produção e consumo. O sentido da utilidade social se modifica tal qual as diversas mercadorias que são colocadas na sociedade. Parte dessas mudanças encontram justificativa na natureza do capital social global que ao mesmo que promovem a competição entre os capitais, adaptam estruturas sociais em torno do capital hegemônico.

Nessa turbulência da vida cotidiana produzida pela competição entre os capitais, a cidade das mercadorias vai tomando a forma de cidade mercadoria. Entretanto, é necessário fazer algumas distinções para explicar essa passagem. A primeira consiste no fetichismo da mercadoria, ele é algo perene na sociedade capitalista, sua diferença está justamente na intensidade que a generalização da forma mercadoria assume nas interações sociais, a segundo consiste que estabelecer que a diferença entre a cidade das mercadorias e a cidade mercadoria não anula a existência da outra.

A produção da vida cotidiana é um misto de complexidade que sobrepõe as relações, ao contrário de eliminá-las. A cidade das mercadorias não deixa de existir quando o capitalismo financeiro assume a hegemonia, principalmente pelo fato de o capital produtivo não deixar de existir, ou nenhum dos capitais que compõe o capital global. Sendo assim, o que está em discussão é a forma hegemônica em que está se apresenta na mediação das relações sociais, essa forma, como dito acima, é um misto de Mundialidade/Historicidade/Espacialidade.

2.4 A CIDADE DAS MERCADORIAS

A função social da Orla Marítima do bairro da Barra dialoga com essa dinâmica de mudanças estruturais chamada de modernização, que adequa a cidade para melhor circulação das mercadorias. Esse processo inicia adaptando suas formas para o melhor fluxo da mercadoria, porém, a mercadoria vai adquirindo outro sentido social, domina o homem, o espaço e por fim aliena⁸ a cidade. Segundo Simoni Santos (2006) a reprodução ampliada do valor exige transformações significativas no espaço urbano que comportem o mecanismo de circulação e realização do capital. Ainda conforme o autor, a circulação precisa se dá sem entraves, logo, as estruturas espaciais são modeladas para satisfazer as necessidades de realização do valor produzido no interior das fábricas.

⁸ A cidade na qual as práticas socioespaciais são dominadas pela lógica do capital.

O primeiro aspecto dominante da cidade da mercadoria é que ela precisa adaptar-se para melhor circulação das mercadorias. O tempo de venda das mercadorias e a produção do espaço se unificam sob a mesma dinâmica. O movimento circular das mercadorias se desenvolve e força o desenvolvimento das forças de produção e produtivas. Marx (1983) ilustra bem esse movimento quando relaciona o desenvolvimento do transporte e da comunicação como subsídios para redução no tempo de rotação da mercadoria. Para o autor:

O ato circular, isto é, o efetivo movimento das mercadorias no espaço, se dissolve no transporte da mercadoria. A indústria de transporte constitui por um lado, um ramo autônomo da produção, e por isso, uma esfera especial do capital produto. Por outro, diferencia-se pelo fato de aparecer como continuação de um processo de produção dentro do processo de circulação e para o processo de circulação. (MARX, 1983, p. 110).

O curioso dessa constatação de Marx (1983) é a compreensão da mercadoria através do espaço. O ato que influi sob a circulação é também um ato de produção, ao mesmo para a produção é necessário o consumo, volta-se a tríade produção – distribuição – consumo. Marx (1983) também adverte sobre outros fatores que afetam o tempo de circulação da mercadoria, tais quais a distância dos mercados de escoamento e o seu tempo de venda. Todos esses fatores contribuem para a definição da cidade das mercadorias, entretanto, ressalta-se o desenvolvimento dos meios de transporte e de comunicação, estes, segundo Marx (1983), aceleram a velocidade do movimento no espaço e abrevia a distância temporal espacial. O desenvolvimento desses dois últimos fatores acarreta, de acordo com Marx (1983), na diferenciação local no tempo de circulação da mercadoria, conseqüentemente, podendo levar a decadência e ascensão de uma localidade. Essas vantagens locacionais abordadas por Marx (1983), são análogas a produção do espaço urbano, desenvolvimento dos meios de transporte, centro de escoamento, decadência de uma localidade: são realidades materializadas no espaço.

Cabe aqui repetir que todas essas práticas socioespaciais se revelam condição, meio e produção (Carlos, 2007) no desenvolvimento das forças produtivas e na dinâmica do capital. A cidade vai aos poucos se adaptando e moldando a realidade econômica com o objetivo de aumentar a velocidade do tempo rotação do capital, que se confunde com o tempo de produção, distribuição e troca de uma mercadoria.

É, então, sob esse contexto, que as inovações, os desejos dos empreendimentos e as especulações criativas podem florescer. Reduzir as distâncias espaciais, aumentar a

quantidade de centro de escoamento, melhorar as condições de logística são elementos condicionante para a manutenção e ampliação do sistema capitalista, logo, esses fatores podem assim ser sintetizado enquanto modernização capitalista.

Sobre estruturas que se transformam na cidade e que influem no seu cotidiano, Harvey (1992) as define como destruição criativa. Harvey (1992) descreve o papel da “destruição criativa” na concepção da vida social moderna. A construção da modernidade parte da destruição do suposto mundo antigo, figuras como Haussmann trabalhando na Paris do Segundo Império e Robert Moses, na Nova Iorque pós Segunda Guerra Mundial, para o autor, são nítidas demonstrações de destruição representativas da modernidade.

Um das condições para a realização da modernização capitalista é, segundo Harvey (1992), uma divisão social e técnica altamente organizada do trabalho, principalmente na formação do trabalho assalariado e na separação entre trabalhador e produtor. Para Harvey (1992) isso forma uma poderosa alavanca de promoção do crescimento econômico e da acumulação do capital, em particular sob condições de troca de mercado.

Assim como Harvey (1992), Pinheiro (2013) situa as destruições coordenadas por Haussmann como exemplos de transição para a cidade liberal. Para a autora suas intervenções mudam a maneira de pensar a cidade, tomando a rua como principal elemento e criando uma rede viária composta por um tecido arquitetônico que destrói bairros insalubres e vielas, alterando os espaços públicos e sua mobilidade. Sendo assim, o método haussmanniano também serve para conceber um modelo de cidade vinculada à monumentalidade, ao embelezamento e à estética alinhando os interesses público aos privados e materializando um modelo de organização social.

As formas espaciais geradas a partir de suas intervenções, adequam a cidade a nova vida social da burguesia. Sua representação não se restringe a nova morfologia urbana, mas, se expande para um símbolo de autoridade administrativa e seletiva, de uma arquitetura restritiva, e uma expressão da luta de classes, pois, representam a adequação de uma cidade a vida funcional exclusiva da burguesia. Os argumentos dessas mudanças baseiam-se na segurança e higienização, o que justificou a derrubada de quarteirões insalubres e locais de conspiração, além de potencializar o valor do solo como mecanismo de expansão urbana e ciclo gerador de riqueza (PINHEIRO, 2013). Conforme Pinheiro (2013):

A cidade que chamamos de haussmanniana é a cidade burguesa por excelência, o lugar institucional da moderna sociedade burguesa, um espaço que se configura de acordo com a lógica de uma burguesia e se supõe um modelo espacial concreto. É uma vitrina da modernização, antes de ser um centro de produção que se aciona pelo encontro entre um urbanismo autoritário e as novas estruturas do capitalismo. Para colocar em prática suas idéias, haussmann conta com três engrenagens fundamentais: o aparato burocrático, o instrumento legislativo e o sistema financeiro (PINHEIRO, 2013, p. 82).

A destruição criativa é uma dimensão que explica o sentido da modernização da sociedade capitalista. A complexidade que o capitalismo vai aderindo ao longo de sua existência torna essa categoria ainda mais relevante para a compreensão de suas transformações. Mas, a destruição criativa chega antes que a industrialização no Brasil, enquanto Haussmann adaptava Paris para a nova realidade econômica, em Salvador, a absorção da concepção moderna chega entre os anos 1910 e 1920.

A suposta modernização da cidade efetuada pelo então Governador J.J Seabra na cidade do Salvador visava atingir as parcelas mais elitistas da população. Para isso, são escolhidos espaços que se tornariam símbolo dessa elegância e sofisticação. Conforme, Almeida (2011):

Espaços são eleitos para representar a modernidade na capital: o projeto do porto e os melhoramentos do Bairro Comercial se juntam à abertura da Avenida do Estado, via que cortaria a cidade desde o São Bento até o farol da Barra, na construção de uma imagem moderna e civilizada da cidade. Portanto, trechos da freguesia da Vitória passam por um processo de remodelação urbana para atender, entre outros condicionais, a um ideário estético das elites e do Estado. (ALMEIDA, 2011, p. 222)

A Modernização da freguesia da Vitória não se completa, assim como os demais pontos da cidade. Almeida (2011) alerta que o dilema entre a modernidade e a herança colonial se refletirá no modo de vida dos seus moradores, de acordo com o autor, mesmo o local sendo eleito para representar a imagem moderna e civilizada, cerca de 70% da arquitetura das casas da freguesia atrelava-se a uma organização espacial herdada do período colonial. Por isso, o cotidiano da Orla Marítima do bairro da Barra possui um precedente histórico ainda mais profundo que emergem das raízes coloniais e se fortalecem ao longo da história.

A velocidade da destruição e seu o impacto sintetiza o avanço e o crescimento econômico de uma dada cidade. Então, metodologicamente, entender seu tempo histórico é abarcar parte relativa de suas destruições, a essência por trás dessas mudanças é um

fator que conecta a cidade as transformações econômicas que se intensificaram com um capitalismo global. Mas, apreender sobre a intervenção urbana da Orla Marítima do bairro da Barra (2013-2017) e sua simbologia é reconstruir também um passado anterior a Moderna cidade do Salvador, marcado por um modelo de colonização que deixaram marcas profundas na ocupação da cidade, e principalmente na formação socioespacial de determinadas localidades, tal o bairro da Barra.

A evolução urbana da cidade apresentada por Eloisa Pinheiro (2013) é destacada pela singularidade da urbanização na América Latina, diferente do Lefebvre (2001), para Pinheiro (2013) a urbanização latino-americana preexistiu a sociedade industrial. Essa particularidade se faz presente primeiro pela característica colonial, segundo por conta das contradições produzidas pelo sistema pré-capitalista, e terceiro, no objetivo em que essas cidades foram criadas. Elas nascem subserviente aos interesses internacionais de países mais desenvolvidos, traços que serão mantidos mesmo posterior a conquistas de suas Independências, conforme afirma Pinheiro:

Acresce que, desde o seu descobrimento, a ocupação territorial da América Latina foi desigual e irregular, dependente da conjugação de causas físicas, estratégicas, políticas e econômicas. O Esquema de urbanização pouco muda depois da independência dos países latino – americanos, ao longo do século XIX, mantendo-se o mesmo que foi estabelecido durante o período colonial, inclusive com a hierarquia dos centros entre si. (PINHEIRO, 2013 p. 42).

Essa especificidade da América Latina é resquício de um modelo pré-capitalista organizado pela expropriação e apropriação do excedente de sua produção e pela relação de dominação estabelecida entre metrópole e satélite⁹. De tal forma, segundo Frank; (1970), as principais transformações econômicas que a o continente latino americano experiência será concebida por uma simbiose de influência econômica e política que partem inicialmente da metrópole.

A longa trajetória do bairro da Barra é uma narrativa que envolveram as transformações da dinâmica econômica e influenciaram na vida cotidiana. Da freguesia da Vitória ao Bairro da Barra, suas formas e práticas sócios espaciais do uso e ocupação do solo foi, em parte, uma história que envolveram conflitos de classes e transformações

⁹ Importante ressaltar a existência de modelos de urbanização das sociedades antigas predominantes no continente Americano a exemplo dos Maias, Incas e Astecas, principalmente os Incas na chamada América Pré-colombiana.

da elite soteropolitana, pois sua rugosidade se confundiu com o processo de ocupação da cidade do Salvador e do Brasil.

A cidade do Salvador, no período colonial, se dividia administrativamente em freguesias, que eram territórios de fácil controle e melhor gestão. A porção territorial que hoje é o bairro da Barra pertencia a Freguesia da Vitória. Nascimento (2007) qualifica o panorama habitacional da Freguesia da Vitória como aparência de uma Freguesia de elite. Conforme descreve a autora, essa primeira característica justificou-se pela ocupação desde a primeira metade do século XIX por cônsul, negociantes prósperos, tantos nacionais quanto estrangeiros e, para atendê-los, a Freguesia contava com cerca de 1.116 escravos e 265 proprietários. A autora ainda aponta que onde se identificou o maior número destes servos foi no quarteirão 14, correspondente a ladeira da Barra.

Diferente da Freguesia da Sé que ficava nos arredores da cidade, a Freguesia da Vitória se encontrava nos campos, fora dos recintos fortificados cuja sede era na aldeia de Diogo Álvares. Conforme Almeida (2011), esses limites foram rapidamente desaparecendo a medida que a cidade se densificava. De acordo com o autor:

As primeiras notícias sobre a ocupação da freguesia da Vitória remontam à descoberta das terras brasileiras. Desde o início do século XVI, há registros da existência de aldeamentos dos tupinambás nas proximidades do Rio Camurujipe, no Rio Vermelho, índios que mantinham relações comerciais com os franceses que aqui aportavam em busca do pau-brasil. (ALMEIDA, 2011, p. 212).

Almeida (2011) relata que um pequeno povoado, denominado Vila do Pereira, se espalhava entre a “gamboa de pescar” e a Ponta do Padrão, área que hoje seria condizente ao trecho entre o largo do porto da Barra e o forte de Santo Antônio da Barra. Todavia, Almeida (2011) atenta a um fato que mudaria, decisivamente, o destino desta freguesia. De acordo com ele, a Vila é rejeitada pelo então Governo Federal na Colônia para a implantação de uma cidade, a então instituição alegava ausência de condições necessárias a segurança da futura cidade como sede administrativa. Com isso, o pequeno povoado entrava em declínio e parte da população era transferida para a cidade intramuros, ou seja, a posterior freguesia da Sé, restando apenas 50 estrangeiros que viveriam sob a proteção de Caramuru e dos índios. Como parte do rito da invasão com o gradual desaparecimento das ameaças e conflitos com os índios a freguesia da Vitória foi sendo reocupada, e assim, outra configuração socioespacial se formaria.

Mas, é no início do século XIX que a principal identidade da freguesia da Vitória, por conseguinte, do bairro da Barra vai se construindo. Para Almeida (2011), é neste período que ocorre a apropriação de alguns trechos pela aristocracia da cidade, para o autor, tal feito decorre da presença maior dos estrangeiros, notadamente dos ingleses, explicado pelos acordos firmados em 1810, após a abertura dos Portos. Em conformidade com o autor:

Sintonizados com os novos conceitos burgueses de civilidade, estes comerciantes rejeitam os espaços da velha cidade e elegem o subúrbio como local de moradia. A colônia estrangeira se organizará nas áreas próximas ao fosso de São Pedro, mais tarde Campo Grande da Vitória levantando suas casas dentro dos recursos construtivos disponíveis e adotando uma linguagem clássica nas edificações, em voga em sua terra natal. Para o culto, edificada a Igreja Anglicana, em padrões neoclássicos, assim como o Cemitério dos Ingleses, em área do promontório, próxima à antiga Vila do Pereira” (ALMEIDA, 2011, p. 216).

As consequências de uma reocupação, com tais características, ressignifica o espaço. Dos Tupinambás aos ingleses, a Freguesia da Vitória vai se reconfigurando e se tornando o espaço desejado entre as elites e parte dessa lógica de ocupação se manterá ao longo da formação dos futuros bairros. Em consoante com Almeida (2011), a partir de 1860, abrem-se três importantes estradas na Freguesia da Vitória que permitiria uma maior ocupação entre a Graça e o povoado da Barra, do largo da Vitória ao povoado da Barra e a estrada do acesso ao cemitério do Campo Santo. Esses acessos, consentiriam a consolidação de um novo vetor de crescimento da cidade e a ampliação dos bairros da nobre moradia, tais quais: Campo Grande, Canela, Vitória e Graça e os balneários da Barra e Rio Vermelho, áreas já consideradas de veraneios.

Durante a primeira República esses significados são reforçados. Apesar da maior ligação entre a Freguesia da Vitória e o centro da cidade esse setor ainda se expande, mantendo sua singularidade e incorporando uma dinâmica que se diferencia da cidade. Essa dinâmica também é vista no preço dos imóveis. Segundo Almeida (2011):

Verifica-se que o estabelecimento do valor locativo estava muito mais atrelado a localização do imóvel do que às características do prédio em si. Isto pode ser comprovado ao analisar, por exemplo, inúmeras casas que, apesar de uma maior área construída e maiores qualidades arquitetônicas do que outras situadas em pontos “nobres” da freguesia, possuíam valor locativo inferior. Desta forma a análise dos projetos arquitetônicos indica como setores mais valorizados os edifícios situados no Canela, Corredor da Vitória, Graça, trecho da Barra (quintas da Barra), ondina e trecho o Rio Vermelho (Paciência, Largo de Santana e Rua do Raphael), o que, de alguma forma, coincide com o perfil social

da ocupação, hierarquia já delineada anteriormente e induzida pelo Estado. (ALMEIDA, 2011, p. 222).

Privilegiada pela importância estratégica do seu porto, por uma indústria têxtil e pelo sistema escravista, a cidade do Salvador assegurava sua expansão e consolidava sua influência no estado da Bahia, até meados do século XIX. Apesar das mudanças em sua relativa interferência econômica no Brasil, o processo histórico da cidade é narrado de forma heterogênea, pois advém das variações econômicas das diversas cadeias produtivas, tais quais: cana-de-açúcar, fumo, gado e ouro. Em síntese a evolução demográfica da cidade acompanha também os movimentos de apropriação de terras e dos grandes latifúndios Baianos. Santos (2008):

Tal evolução demográfica não corresponde apenas aos efetivos indispensáveis ao organismo urbano para o exercício de suas funções: de um lado, os progressos da agricultura encorajaram numerosos lavradores a virem fixar residência na capital; um verdadeiro parasitismo da terra, que eles encaravam como uma fonte de renda e iam visitar uma vez por ano. De outro lado, vários ciclos de seca expulsaram do sertão milhares de pessoas que, então, vieram para o litoral, aproveitando as facilidades de transportes. Esses retirantes dirigiam-se para Salvador na esperança de encontrar aí trabalho e melhores condições de vida. Mas, afinal, a maioria se empregava como domésticos em casas de famílias abastadas ou da classe média, ou então se entregavam a toda espécie de parasitismo urbano. (SANTOS, 2008, p. 45).

Segundo Santos (2008), essa mudança vai refletir nas paisagens urbanas que conforme o autor, estava mais ou menos imutável até a primeira metade do século XVIII. Ainda de acordo com Santos (2008), neste período, para o sul, surgiram bairros como Vitória, com suas residências povoadas por uma burguesia enobrecida pela exploração de terra e, já pelo Norte, formaram-se os bairros habitados pela classe média e pelos pobres.

Essa estrutura urbana montada a partir desse modelo econômico colonial deixará suas raízes na organização social, política e econômica da cidade, ainda segundo Frank (1970), os mesmos monarcas proprietários de terras e escravos serão os mesmos possuidores dos direitos exclusivos sobre o comércio internacional, meios de transporte, empregos civis e religiosos e outras fontes de privilégios. De tal forma que a introdução das contradições capitalistas nas cidades latinoamericanas revelou a tendência ao desenvolvimento limitado, atrasado e dependente que mantém, em essências e aparência, uma forte influência de uma organização social colonial. Observa-se, então, que uma parte dessa formação é explicada na relação metrópole satélite e pela estrutura social

arcaica herdada por esse modelo dependente. Tais fatores elucidam uma prática socioespacial excludente e uma dinâmica urbana conflituosa.

As inovações, as destruições criativas e por fim a modernização não se expandem da mesma forma em todos os meios urbanos, de tal maneira, que a modernização é também instrumento de dominação. Se o crescimento econômico é desigual, a modernização não é diferente. Vale ressaltar sua especificidade na formação sócio econômica da América Latina. O desenvolvimento tardio, a dependência e a modernização sob a estrutura social perene é um dos principais fatores que vão conduzir a realidade brasileira.

Uma definição da cidade das mercadorias precisa considerar a especificidade da urbanização Latino Americana e o caráter criativo e destruidor do capital que visa no final a garantia de uma maior velocidade no tempo de rotação da circulação das mercadorias. Esses aspectos deixam profundas marcas a organização do espaço urbano, e nas cidades. São, na verdade, relações sociais que se completam e atingem o cotidiano nas interações sociais. A relação econômica metrópole – satélite não se encontrou separado desse contexto, pois o desenvolvimento dos meios de transporte, que requer do capital a expansão de comércios cada vez mais distante, proporcionou também a redução da distância espacial entre os novos mercados. Sendo assim, o processo de desenvolvimento econômico brasileiro manteve sua transformação tendo em vista estes pilares, contudo, a cidade das mercadorias foi ganhando sua forma à medida que a produção e seu consumo se complexificou.

A singularidade da urbanização latino americana apontada por Frank (1970) e Pinheiro (2013) é inerente a modernização de suas cidades. Essa particularidade deveu-se a sua forma fragmentada que se especializou no desenvolvimento de alguns setores, mas, conservou consigo outras formas arcaicas de relações socioeconômicas. Júnior (1994) adverte que a monocultura, a grande propriedade e o trabalho escravo são configurações que se completam e determinam a estrutura agrária do Brasil Colônia. Entretanto, esses fatores deixam profundas marcas no desenvolvimento desigual da sociedade brasileira, contribuindo, principalmente, na organização do espaço urbano e permeando até a realidade contemporânea.

A política de substituição de importação e a formação de um mercado consumidor interno é outro ponto crucial na urbanização do Brasil. Esse recorte temporal na sua

história econômica deveu-se, principalmente, ao desenvolvimento de um capitalismo adaptado a realidade sul-americana.

Marques e colaboradores (2010), identificaram que o processo de transição para o modo de produção capitalistas nos países atrasados foi um fenômeno prolongado e doloroso, de diversas formas místicas que combinavam elementos de relações de produção arcaicas e modernas. Os autores pontuaram que os primeiros focos de produção industrial no Brasil, em geral experiências malsucedidas, ocorreram no primeiro quartel século XIX, especialmente a partir de 1885. Conforme os autores:

contribuiu para isso, em primeiro lugar, o surgimento do mercado de mão-de-obra assalariada originado pela imigração em massa, a abolição da escravatura e a intensificação da deterioração das estruturas pré-capitalistas. (MARQUES ET AL, 2010, p. 74).

Todavia, a partir da primeira década do século XX, em alternativa a crise do café, observou-se um possível crescimento da indústria. Marques e colaboradores (2010) discriminou como condicionantes a primeira guerra mundial, pois, o mercado interno ressentia-se da falta de mercadorias de origem estrangeiras. A crise do café referenciou-se na crise econômica internacional, na qual a grande depressão motivou grandes mudanças, inclusive do ponto de vista pragmático da ciência, com a perda das influências das teorias econômicas liberais e o crescimento das políticas econômicas intervencionistas de inspiração keynesiana que trouxe consigo, nos países desenvolvidos, a construção do Estado de Bem-Estar social.

Ainda segundo Marques e Colaboradores (2010), a Grande Depressão caracterizou-se como uma fase de ruptura com o modelo primário exportador e em favor de um modelo de desenvolvimento voltado para o mercado interno. Com a política de substituição de importações, ocorreu um aumento da produção interna de bens e consumo anteriormente importados, entretanto, aumenta também a importação de capital e bens intermediários para subsidiar essa nova indústria.

No Brasil, a formação do Estado Novo, golpe na assembleia constituinte, Crise Cambial, industrialização tendo como vetor o estado, balança comercial deficitária, foram variáveis que definiram o perfil da economia brasileira até início da Segunda Guerra Mundial. Já no cenário pós-guerra a supervalorização da taxa de câmbio e seu controle promoveu mudanças estruturais no desenvolvimento da indústria brasileira. Marques e colaboradores (2010) creditou a esta política um triplo efeito benéfico da industrialização,

são eles: I) Subsídio às importações de bens de capital intermediários, II) protecionismo contra a importação de bens competitivos e III) aumento da rentabilidade da produção do mercado interno. Outros vetores possuíam sua importância relativa para o desenvolvimento da indústria durante esse período, a saber: a política de crédito do Banco do Brasil e a criação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE).

O período entre o pós-guerra e a crise do petróleo é considerado como os trinta anos gloriosos da economia capitalista. Os milagres econômicos da modelo alemã e o modelo japonês são referências desse crescimento. Conforme Marques e colaboradores (2010), o Brasil pegou carona nesse crescimento em meados dos anos 1960, a partir da recuperação do crescimento econômico no final de 1967. A equipe econômica do governo militar estimulou a produção do mercado interno e externo, tendo em vista a expansão de crédito para o setor privado.

Esse período, que muito autores definiram como crescimento conduzido por financiamento externo, Marques (2010) caracterizou de outra maneira, posto que a economia brasileira foi “capturada” a partir do movimento geral do capital financeiro internacional em busca de vantagens para sua valorização. Os autores justificam essa afirmação a partir de uma característica específica no déficit na balança de pagamento, um valor deficitário referente aos setores de serviços considerados produtivos, isto é, aqueles relacionados a transporte, seguros e importação de tecnologia. De tal maneira, os autores reforçam que a possível explicação para essa anomalia encontrava-se na redução da taxa de juros internacional devido ao excesso de liquidez internacional, o que tornava os empréstimos vantajosos.

Concomitante a industrialização brasileira, a estabilização da cultura cacaueteira no estado da Bahia e a reestruturação produtiva da cidade do Salvador impactam na dinâmica urbana soteropolitana, contudo, o setor de serviço e comércio ainda dominam economicamente a cidade. Em conformidade com Santos (2013):

desde a década de 1950, os setores de serviços e comércio sempre foram os maiores provedores de emprego para a população soteropolitana e para os migrantes, tanto dos que vieram de outros municípios para Região Metropolitana de Salvador, em função da instalação das indústrias, que não absorveu todo o contingente de trabalhadores, quanto para os residentes das áreas próximas, que realizam os deslocamentos pendulares. O crescimento constante do PIB de serviços, entre os anos de 1959 e 1999, foi uma prova desse fato e acarretou no aumento do pessoal ocupado no comércio e serviços, no interregno temporal, ao passar de 70% do total das ocupações, em 1970, para

79,07%, em 1985, e para 90,24%, em 1996. (SANTOS, 2013, p. 47).

Enquanto a indústria impactava na transformação do espaço urbano metropolitano e aumentava consideravelmente a densidade populacional da cidade, em paralelo Salvador aperfeiçoava sua vocação econômica e especializava ainda mais na cidade de comércio, serviços incluindo administração pública. Conforme Santos (2008):

a multidão de rurais que invadiu a cidade não encontra emprego porque o setor secundário é reduzido e o terciário quase inelástico. É por isso que se exerce uma enorme pressão sobre os órgãos do governo, de que resulta a admissão de um número de funcionários sempre crescente, várias vezes superior às necessidades reais da administração. O governo do Estado queixa-se constantemente de que o funcionalismo consome sozinho mais de 60% do orçamento estadual. A mesma lamentação se ouve na Prefeitura. Mas nem um nem outra deixa de nomear novos empregados. (SANTOS, 2008, p. 53).

A composição social desenhada a partir do contexto econômico tão diverso na capital baiana vai interferir consideravelmente na ocupação urbana da cidade. A elite baiana, oriunda das receitas provenientes do cacau, da atividade bancária e comercial, ainda fruto de um crédito comercial e agrícola que acontecia na cidade, e os enriquecidos pelo comércio e a indústria assentavam moradia entre os bairros Graça e Barra, bairros oriundos da antiga Freguesia da Vitória que tem todo um histórico de ocupação da elite, tanto em uma parte do período colonial, como principalmente a partir da primeira república. Segundo Santos (2008):

os banqueiros, os grandes exportadores e importadores, as pessoas enriquecidas pelo comércio ou pela indústria, os agricultores mais abastados, os especuladores imobiliários fazem construir palacetes ou belos e luxuosos imóveis de apartamentos nos bairros ricos da Graça e da Barra, ou ocupam a fachada marítima com construções modernas em estilo funcional (SANTOS, 2008, p. 54)

Potencializada pela industrialização, a urbanização evidencia a forma geral que a mercadoria assume. O caráter singular da urbanização latina americana, defendido por Pinheiro (2013), convém para entender os fatores que seguem perenes ao longo da história econômica brasileira e soteropolitana. Os efeitos da monocultura, das grandes propriedades de terra e do trabalho escravo também são incorporados na dinâmica do espaço urbano, posto que tais contradições se misturam entre espaço do capital e seu contraditório, entre formas e conteúdos, signos e semiologias da cidade, sendo assim, parte do seu cotidiano.

Todos esses fatores até aqui citados referem-se a forma incubadora da indústria brasileira. A industrialização é um elemento catalisador do meio urbano. Lefebvre (2001) defende que o início do fenômeno urbano é a industrialização, sendo ela seu indutor. É essa industrialização que caracteriza a sociedade moderna e, segundo Lefebvre (2001), a urbanização acompanha a concentração de capitais. Desta aglomeração a indústria deveria produzir seus próprios centros urbanos, ou seja, um duplo processo com duplos aspectos: industrialização e urbanização, crescimento e desenvolvimento, produção econômica e vida social.

A cidade das mercadorias é a materialização desse fenômeno que relaciona eventos distintos que mesclam efeitos da industrialização e urbanização. A cidade das mercadorias é uma adaptação da vida urbana as transformações econômicas do capital produtivo. Mas, esse processo não pode ser pensado de forma unilateral, pois se reconhecido de maneira dialética é necessário também a sua antítese. O espaço urbano como unidade de luta, defendido por Carlos, 2018, é também um acúmulo de conflitos, essas “desordens” também são resultadas de uma profunda desigualdade não resolvida ao longo da história e de uma histórica econômica difusa de adaptação a totalidade, que de maneira cada vez mais estratificada vai também reconstruindo a vida urbana.

4 A CIDADE MERCADORIA E A FINANCEIRIZAÇÃO NO BRASIL

A íntima relação entre a cidade mercadoria e a financeirização da economia recria novas centralidades, signos, simbologias e fraciona ainda mais o espaço urbano. Espaço, este, que não se torna um reflexo exato de seu cotidiano, mas, uma turva imagem facilmente consumida.

Contudo, essa financeirização também tem suas próprias características, essa realidade ganha outra dimensão no Brasil a partir de um novo cenário macroeconômico. Um novo modelo neoliberal foi se fixando no país a partir de 2003 que mescla um curto crescimento econômico, redução da desigualdade social, aumento nos investimentos de infraestrutura urbana e uma forte inclusão no consumo calcado na pulverização do sistema de crédito. Portanto, dentro desta realidade é preciso diferenciar os conceitos de globalização e financeirização, demonstrar o peso desse novo sistema na economia brasileira e por fim correlacioná-lo com a dinâmica da transformação do espaço urbano.

É sob essa nova razão econômica neoliberal que a sociedade espetacularizada se fixa. Racionalidade, esta, que mescla suas formas mais atrasadas e cristalizadas na vida social com sua expressão mais inovadora. Essa dualidade é perceptível no convívio entre a mais valia absoluta e relativa ou na relação entre as formas mais sofisticadas de crédito com as expressões mais antigas da produção. De toda maneira, a vida social espetacularizada incide num cotidiano dominado pelo capitalismo financeiro de caráter abstrato que não permite, simplesmente, que se faça uma analogia universal.

Assim, como o capitalismo, a dinâmica da cidade não é estática. Sua natureza se torna complexa ao longo de sua existência, o que antes era hegemônico passa a ser secundário, as transformações econômicas alteram em aparência a natureza da produção. Da globalização a mundialização do capital¹⁰, da industrialização a acumulação flexível as formas, conteúdo e práticas socioespaciais se demudam.

O capitalismo é um modelo de acumulação voltado para o crescimento (HARVEY; SMITH 2005), qualquer movimento que o obrigue a uma racionalização intensifica as

¹⁰A mundialização é resultado de dois movimentos conjuntos, estritamente interligados, mas distintos. O primeiro pode ser caracterizado como a mais longa fase de acumulação ininterrupta do capital que o capitalismo conheceu desde 1914. O segundo diz respeito às políticas de liberalização, de privatização, de desregulamentação e de desmantelamento de conquistas sociais e democráticas, que foram aplicadas desde o início década de 1980, sob o impulso dos governos Thatcher e Reagan. (CHESNAIS, 1996, p. 34)

suas contradições internas e estimula a buscar alternativas que mantenham sua reprodução. É, então, nesse movimento que o capital se reestrutura. Ao longo dessa reestruturação valores de uso, de troca e relações socioespaciais se adaptam a nova ordem econômica, nascem assim as modernas relações.

O ponto de inflexão da cidade das mercadorias para a cidade mercadoria se confunde com avanço do capital financeiro e sua razão econômica. Essa razão econômica por trás da acumulação flexível, além da mediação pela natureza do trabalho, da globalização, da destruição criativa, Laval e Dardor (2013) acrescentam a generalização da concorrência como norma de conduta e da empresa como modelo de subjetivação. Esses elementos que compõe a racionalidade da modernidade são as regras normativas que conduzem a economia, política e toda a organização social no capitalismo. De tal forma que as intervenções urbanas são a expressão desse processo, as cidades passam por variações que realizam essa racionalidade. Das formações econômicas pré-capitalista, do fordismo¹¹ ao capital fictício é preciso entender três movimentos para descrever a dinâmica das transformações urbanas da cidade do Salvador, são eles: a especificidade da urbanização da América Latina, o fordismo periférico e dualidade entre modernização econômica com estrutura social arcaica.

Harvey, (2007), identifica a inflexão do declínio da acumulação fordista a partir dos meados dos anos sessenta. A queda da produtividade e da lucratividade corporativa marcou o começo de um problema fiscal nos E.U.A, que só seria sanada às custas de uma aceleração inflacionária. Aliado a redução do lucro e da produtividade, observou-se um movimento paralelo na economia que contribuiu para a desidratação do poder norte americano, são eles: as políticas de substituição de importação nos países ditos de terceiro mundo; o movimento das multinacionais na direção da manufatura estrangeira que intensificam a competição internacional com o Japão e a Europa Ocidental e a crise do petróleo no início da década de 1970 que impulsionaram a reestruturação econômica para a acumulação flexível. Sua natureza econômica apoiou-se na flexibilidade do mercado de trabalho, dos padrões de consumo, dos produtos, novas formas e arranjos institucionais; nos padrões desiguais do desenvolvimento regional entre regiões geográficas, criando um

¹¹Segundo Lipietz (1989) o fordismo é foi um *regime de acumulação* que se desenvolveu na maior dos países da OCDE, após a segunda guerra mundial, com a crise de superprodução nos anos 30. Tendo como base os novos modelos de organização do trabalho nos Estados Unidos inicialmente taylorista e posteriormente fordista o capitalismo se moderniza e a técnica.

vasto movimento no emprego do setor de serviços, bem como indústrias complementares novas e um “fordismo periférico”, principalmente em países do sul e no aprofundamento do hiato entre tempo – espaço. As decisões se tornaram cada vez mais imediatas e o espaço modelado por essas decisões se tornam maiores, o capital fica cada vez mais móvel e o sistema de crédito vira o condutor desse processo. Por fim, o tempo giro do capital entre produção e consumo foi reduzido drasticamente, aumentando a lucratividade e diminuindo o tempo médio de vida da mercadoria.

Essa nova forma de organização social, oriunda da mudança no padrão de acumulação, ressignifica o espaço social. O sujeito¹² desse espaço – a cidade – precisa adaptar-se a essa nova forma de acumulação, renovar suas estruturas e dinamizar a reprodução das relações de produção. O novo padrão de acumulação promoveu no meio urbano a megalopolização, o crescimento explosivo das metrópoles no país significava uma oscilação dos setores marginalizados do processo econômico em busca de regiões onde o mercado de trabalho era mais ativo (LIPETZ, 1996).

A cidade mercadoria especializada na produção de paisagens de consumo impulsiona e ressignifica o espetáculo, ao mesmo tempo esse espetáculo retroalimenta a necessidade de a cidade ser detentora de valor de uso e troca. Toda essa dialética, estimulada pela concorrência, expande e recrudescer as alterações no espaço urbano. Entretanto, esmiuçar essa macrorrelação socioeconômica e socioespacial com as transformações na Orla Marítima do bairro da Barra 2013-2017 demanda um aprofundamento mais detalhado sobre a financeirização brasileira, principalmente sua nova fase no início do século XXI.

Não é uma simples passagem econômica, ou seja, de um capitalismo industrial para um capitalismo rentista e especulador, há um processo histórico em curso que se adapta às formas particulares de uma formação socioeconômica. Por isso, é necessário um debate mais alongado que complemente as observações de Harvey (2005) a respeito do tema para que se encontre um conceito que se aproxima ainda mais dessa realidade.

¹² “Não há mesmo que escolher entre o sujeito e o sistema, pois que a cidade é um ‘sujeito’, e uma força coerente, um sistema parcial que agride o sistema global, que simultaneamente o revela e o destrói. (LEFEBVRE, 2001, p. 77).

4.1 UM BREVE DEBATE SOBRE FINANCEIRIZAÇÃO E O ESPAÇO URBANO

A premissa que antecede o debate sobre financeirização na Economia Política encontra-se em Marx (1985) na sua discussão sobre o Capital Portador de Juros. Rodolski (2001) reitera que em Marx os juros pressupõem o pleno desenvolvimento capitalista e seu caráter alienado que alcança sua fetichização máxima neste capital portador de juros.

Segundo Marx (1985), o Capital Portador de Juros possui um movimento próprio. Ainda conforme o autor, nessa forma o Capital atinge seu estágio mais alienado e fetichista, $D - D'$, o dinheiro que gera mais dinheiro sem um processo que medeia os dois extremos. De acordo com Marx (1985):

em $D - D'$ temos a forma irracional do capital. A inversão e reificação das relações de produção em sua potência mais elevada: a figura portadora de juros, a figura simples do capital, na qual este é pressuposto de seu próprio processo de reprodução; a capacidade do dinheiro, respectivamente da mercadoria, de valorizar seu próprio valor, independentemente da reprodução - a mistificação do capital em sua forma mais crua. (MARX, 1985, p. 294).

Essa expressão fetichista do capital é, para Marx (1985), sua antítese. Essa antítese remete justamente ao fato de não relacionar-se diretamente com o trabalho socialmente necessário. Sua reprodução autônoma que, além de existir devido a ocorrência do “dinheiro” atuar como meio de pagamento, constroem uma particularidade no modo de produção capitalista, na qual a valorização do capital monetário é meramente um movimento entre capitalistas e não mais entre capitalista e trabalhador. Logo, Marx (2011) afirma que o capital portador de lucro é o capital real, já o capital produtor de juros representa a forma puramente abstrata do capital portador de lucro.

Um outro ponto que complementa a análise Marxiana do capital portador de juros, ou do capital monetário é o comportamento do sistema de crédito. O sistema de crédito que se desenvolve ao longo do processo de produção capitalista tem uma conduta diversa entre refluxo e ascensão que não necessariamente apresenta similitudes com o movimento da produção real.

Ao examinar o comportamento do crédito comercial, essa forma prematura do capital portador de juros, no desenvolvimento das forças produtivas do trabalho, ou seja, na produção em larga escala, Marx (1985), chega à seguinte conclusão:

[...] 1) Os mercados se expandem e se afastam do local de produção; 2) Por isso, os créditos têm de prolongar-se e portanto, 3) o elemento

especulativo deve dominar cada vez mais as transações. A produção em grande escala e para mercados distantes lança o produto global nas mãos do comércio; mas é impossível que o capital da nação se duplique, de modo que o comércio fosse em si capaz de comprar e revender, com capital próprio, todo o produto nacional. O crédito é aqui portanto indispensável; crédito, que cresce em volume ao crescer o montante de valor da produção, e em duração com o distanciamento cada vez maior dos mercados. Ocorre aqui o efeito recíproco. O desenvolvimento do processo de produção amplia o crédito e o crédito leva a expansão das operações industriais e mercantis. (MARX, 1985, p. 22).

Portanto, Marx (1985) traz alguns dilemas importantes, pois a produção global tem no crédito comercial sua mola propulsora. De acordo com o autor, o crédito comercial acompanha a produção em larga escala, que se espacializa e se distancia do local de produção. Esse tipo de crédito, diferente do crédito bancário, segue o volume da acumulação real na medida em que se iguala ao capital industrial. Essa igualdade dá ao sistema capitalista sua extrema reprodução sem preocupação com os limites do consumo, pois, tais fronteiras são ampliadas pelas próprias ativação do sistema de crédito que aumenta o consumo de rendimento de trabalhadores e capitalistas, além de reduzir umas das principais barreiras para a valorização do capital: o tempo de circulação.

Seguindo este raciocínio entre expansão do crédito comercial e acumulação, afirma-se que o refluxo do sistema de crédito tendência a acompanhar o mesmo movimento. Marx (1985) defende que quando ocorre qualquer perturbação nessa expansão o crédito também escasseia. Quando se incorpora à análise o capital de empréstimo bancário as circunstâncias se alteram. Um aumento do volume do crédito bancário não necessariamente é consequência do aumento da produção real, mas sim diretamente ligado ao volume de capital monetário disponível para o setor industrial. Esse capital monetário retido nos bancos, provenientes dos fundos das classes não produtivas e das reservas dos capitalistas comerciais e industriais, é sensível, principalmente, ao movimento da taxa de juros. Essa agitação, conforme Marx (1985), deriva do processo de expansão econômica, mas ocorre em direção oposta ao capital industrial e reverbera na expansão e concentração do sistema bancário na economia, que por conseguinte se desdobra na referida acumulação de capital de empréstimo que cresce em paralelo a economia real. Por conseguinte, o capital portador de juros produz um ciclo de congruência e contradições que se desenvolvem ao longo da expansão da economia capitalista.

O crédito que se amplia na mesma proporção do capital industrial e dentro da acumulação real, rompe com as barreiras estabelecidas pelo consumo, alarga ainda mais o rendimento dos trabalhadores e capitalistas industriais, e assim impulsiona a expansão e crescimento econômico capitalista. Essa trajetória, para Rodolski (2001), faz com que o sistema de crédito apareça como condição *sine qua non* da produção capitalista, sobretudo pela compulsão e continuidade de seu fluxo.

Assim, a contradição aparece dentro da própria expansão, pois a atividade especulativa é inerente a reprodução do sistema de crédito e, apesar de encontrar lastro paralelo a produção da economia real, se beneficia desse período de expansão. Outra incongruência é que a sofisticação do sistema de crédito irá reverberar na concentração do capital de empréstimo bancário, o que antes somente dependia do volume de depósito e do movimento da taxa de juros, atingirá o comportamento do capital produtivo e do consumo, iniciando outro círculo vicioso interno meramente especulativo.

A partir do aumento da participação dos bancos na economia capitalista, Hilferding (1985) amplia ainda mais o conceito de capital financeiro, o autor tem como base essa dependência do crédito na produção capitalista. Segundo ele, o desenvolvimento do crédito coloca à disposição da indústria não somente o seu capital de reserva, mas também a maior parte do dinheiro das classes não produtivas. Diante disso, o autor chama de capital financeiro a fusão entre o capital industrial e o capital bancário, conseqüentemente o capital em forma de dinheiro, que é na verdade transformado em capital industrial ao ser aplicado na indústria.

A formação dos cartéis e sua influência na dinâmica do capital financeiro, também é objeto de estudo por Hilferding (1985). O autor afirma que a formação dos cartéis tendência a formação de instituições bancárias que concentram o capital financeiro. Esse predomínio dos aglomerados de banqueiros dominará os processos econômicos que, legitimados pela garantia da propriedade, passarão a organizar a vida social a mercê dos seus interesses.

Hilferding (1985) analisa uma parcela do capital financeiro que fundi com o capital industrial. A redução do tempo e espaço, e do tempo de valorização do capital caminha com a ampliação da escala da produção e inicia outra metamorfose do capital financeiro dominando as relações comerciais longínquas. Esse movimento do capital financeiro global, Chesnais (1996) denomina de mundialização.

Mundialização contrapõe um discurso político e econômico no qual a globalização representa um processo benéfico e necessário. Para o autor, o sentido de mundial requer compreensão de uma realidade que, ao tomar essa nova dimensão, necessita de instituições políticas de mesma escala capazes de dominar esse movimento. Esse novo termo se consolida com as privatizações, desregulamentações e políticas de liberalização.

Chesnais (1996) reforça esse predomínio das instituições constitutivas de capital financeiro como bancos, companhia de seguros, fundos de pensão e sociedade financeiras de investimentos coletivos na nova configuração do capitalismo mundializado. Para ele essa forma hegemônica de valorização do capital, D-D', ou seja, sua forma mais abstrata e fetichizada, influencia, com vigor, a vida social. Essa forma fantasmagórica das relações entre coisas, externas ao trabalhador, reaparece de maneira renovada e realizada a uma dimensão muito maior do que no capitalismo industrial.

A procura de uma rentabilidade máxima por intermédio de uma seletividade de investimentos financeiros e da vulgarização das mercadorias impulsionam ainda mais o capital mundializado. Chesnais (1996), atenta às tendências predatórias do capital financeiro com suas graves consequências geopolíticas, de marginalização dramática de continentes e subcontinentes, de homogeneização de certos objetos de consumo e de modo de dominação ideológicos por meio de tecnologias e da mídia que como consequência permitem a completa heterogeneidade e a desigualdade das economias. Tais elementos, completa o autor, criam um hiato de resultados distintos entre integração econômica e marginalização. Santos (2017) também insinua uma visão crítica dessa produção global e flexível da produção capitalista contemporânea. Apesar de não incorporar o conceito de mundialização em sua obra, partilha das consequências nefasta da globalização. Segundo Santos (2017), a globalização pode ser compreendida sob três óticas, a globalização como fábula, como perversidade e o terceiro como uma possibilidade alternativa a produção esmagadora e reprodutora da desigualdade.

Divergente da tese de homogeneização do consumo, que sutilmente Chesnais (1996) cita, e crítico a miopia gerada pelo encurtamento das distâncias que difundiu a ideia de tempo e espaço contraídos como se houvesse se tornado uma premissa generalizada a todos, Santos (2017) afirma que nesse mercado global avassalador, na verdade, as diferenças locais são aprofundadas. Para o autor é esse sistema que incentiva

o culto ao consumismo e sua perversidade sistêmica tem relação com a adesão aos comportamentos competitivos que caracterizam a ação dos atores hegemônicos.

Santos (2017) define a globalização como o ápice do processo de internacionalização do mundo capitalista. Defensor da tese do espaço enquanto um meio técnico e científico, o autor afirma que a compreensão da globalização perpassa fundamentalmente como o estado de técnicas e o estado da política. Esse sistema de técnicas presidida pela informação que emerge ao final do século XX, para Santos (2017), possui um papel crucial para a existência planetária da produção capitalista. Mas, o estado de técnica é insuficiente para a existência da globalização, pois, ainda segundo Santos (2017), ela é o resultado das ações que asseguram a existência do mercado nessa dimensão, para tanto o autor garante que os fatores responsáveis para explicar a arquitetura do atual sistema global são: A unicidade da técnica, a convergência do momento, a cognoscibilidade do planeta e a existência de um motor único do sistema representado pela mais – valia global. A técnica, no entanto, comunga com a ideia de finança universal, pois, é através dela que se pode viabilizar um sistema de apropriação da mais – valia de tamanha magnitude.

A mais – valia universal é objeto de atenção em Santos (2017), teórico das desigualdades regionais, o autor atenta-se as distorções criadas pela apropriação do mais trabalho. A concorrência produzida pelas empresas internacionais exige a apropriação cada vez maior da mais valia, com um único objetivo de se manter no mercado, para Santos (2017), tal complexidade só é possível porque alguns elementos ganharam dimensões mundiais, são eles o consumo, dinheiro, sistema de crédito, informação e da dívida. Para o autor, esses elementos funcionam como subsistema onde um está contido no outro como um sistema de força que conduz um padrão único de apropriação.

Da mais valia- ao totalitarismo do dinheiro e da informação, a outra fonte de preocupação em Santos (2017) que reverbera essa globalização perversa é parte do que o autor define enquanto o sistema ideológico que sustenta esse modelo econômico. A competitividade e o consumo são ambos a fonte desse regime a qual Santos (2017) intitula autoritário. A apropriação da informação e novamente da técnica por um seletivo grupo de Estados e empresas regulam não só a objetividade do sistema econômico, mas, também a subjetividade das relações sociais. Esse é um dos pontos cruciais da globalização nefária em Santos (2017), nas quais as técnicas e as ações não são conceitos que atuam na

superfície da produção, mas, formas universais das relações na sociedade que surgem do interior da produção global.

A seletividade da ordem global financeira não existe sem a violência do dinheiro. Este é um ponto em Santos (2017) que assemelha a leitura dos autores Marxistas e Marxianos sobre o capitalismo financeiro. A autonomia do capital financeiro derivado das remessas de lucro, royalties, crédito e dívida dão lugar ao que Santos (2017) apelida de loucura especulativa, denominação que o autor apropria de Marx. Santos (2017) reafirma a função especulativa e fetichista do dinheiro na qual o sistema financeiro multiplica derivativos, através das inovações financeiras e suas técnicas, que são sempre forma renovadas de oferta de mercadoria aos especuladores. A essa compreensão Santos (2017) acrescenta a possibilidade de tudo se tornar valor de troca, principalmente diante do papel do dinheiro enquanto seu estado puro. O autor chama esse fenômeno de monetização da vida cotidiana.

O papel do crédito, a financeirização econômica, as inovações e técnicas nas formas e ações tanto para a apropriação e reprodução do modo de produção capitalista na sua forma mais atual é objeto de análise em Santos (2017), que parte do pressuposto crítico do aperfeiçoamento do capitalismo. O caráter rentista, a complexidade produzida pelo consumo e incentivado pela forma especulativa do dinheiro, que ganha a totalidade da vida social e o estágio máximo do fetichismo do capital monetário, aproxima a leitura de Santos (2017) aos demais autores, que refutam essa forma vulgarizada do capital fictício.

Assim como Santos (2017), Belluzzo (2009) também aproxima a uma visão crítica do capitalismo financeiro. De acordo com Belluzzo (2009), na órbita da economia monetária-financeira, o desenvolvimento da economia capitalista suscitou na subordinação do sistema de crédito a lógica produtiva e conseqüentemente ensejou a possibilidade da expansão autônoma do capital fictício, que, para o autor, é a matriz dos episódios especulativos e dos sistemas de crédito. Ainda conforme Belluzzo (2009), é este processo de reprodução que impôs a consolidação de um sistema bancário a uma dominância, também, da concorrência entre empresas.

Portanto, compartilhando da proposição de Marx (1985), Belluzzo (2009) denomina a financeirização não como uma deformação a margem do sistema capitalista, mas, como seu aperfeiçoamento, capaz de exasperar seu movimento contraditório na incessante

busca da perfeição - ou seja - na acumulação de dinheiro a partir do dinheiro, sem mediação da exploração do trabalho, desvalorizando sua força e expandindo o capital fixo para além dos limites permitidos pelas relações de produção.

Em consonância com Marx (1985), Belluzzo (2009) também concorda que o capital portador de juros impulsiona o avanço da acumulação capitalista, mediante a expansão do crédito. Com isso o autor relembra o significado do capital enquanto forma social, é dessa maneira que o capital no sistema de crédito rompe com as barreiras colocadas pela forma de existência da propriedade particular e se desenvolve enquanto um sistema que tende a integrar e submeter as formas de existência, solidarizando o movimento de reprodução da vida econômica e social.

Por enquanto, a economia política deste regime de acumulação financeiro se desdobra, ao longo de sua história, segundo Marx (1985), Rodolski (2013), Hilferding (1985) e Chesnais (1985) a partir de uma máxima ação especulativa do capital monetário. O capital bancário e o industrial não se fundem sob a mesma parcela de igualdade, o domínio político e econômico do capital portador de juros aumenta na mesma direção em que se afasta desse vínculo com a indústria. Já o olhar de Santos (2017) e Beluzzo (2009) encaram pulverização do sistema de crédito e do consumo aliado ao movimento pendular da concorrência. Sendo assim, a intensidade que o capital financeiro adquire provém também da sofisticação técnica do sistema de crédito, do retorno crescente da atividade especulativa, do caráter expansivo e mundial do capital rentista e da dependência da indústria do capital portador de juros.

A predominância financeira contemporânea não exclui por completo o capital industrial nem os demais capitais do processo econômico. As análises que tentam reconstruir ou debruçar sobre os dilemas oriundos das transformações neoliberais, muitas vezes, escalonam narrativas que suprimem a concorrência entre os capitais construindo conclusões enviesadas que creditam todas as variações socioeconômicas ao capital financeiro. O capital comercial, industrial e financeiro não são subsistemas distintos da economia capitalista, porém, um emaranhado complexo que precisa ser entendido, haja vista sua totalidade. Para tanto, a tese da concorrência entre os capitais é o segundo passo para relacionar a produção do espaço urbano com a financeirização econômica. O cotidiano do espaço urbano é produzido sobre essas condições de competitividade entre

os capitais, todavia, há sempre uma forma hegemônica que influência direta ou indiretamente nas relações sociais.

É a partir da concorrência o primeiro passo para entender como a financeirização afeta concretamente a produção o espaço urbano. A produção do espaço urbano não está diretamente numa relação entre D-D', ou exclusivamente obedece às flutuações das taxas de juros, contudo, ela se molda a essas relações econômicas financeiras. A resignificação do espaço urbano e suas paisagens destinadas ao consumo, também são afeiçoadas a partir de uma atividade especulativa. Quando o espaço urbano se declina a subserviência de uma atividade especulativa, seja devido a especulação imobiliária ou como mercadoria forjada pelo espetáculo para uma expectativa da renda futura, a produção do espaço urbano acaba sendo orientada por uma lógica econômica financeira. No entanto, é importante ponderar que toda atividade capitalista é por si só uma atividade especulativa, o que a diferencia no capital financeiro é quando ela é elevada a sua enésima potência, e assim, a sua última forma mais fetichista e espetacularizada.

Entretanto, retomando o debate sobre produção e circulação da mercadoria, o sistema de crédito atua, nesse sentido, como uma mola propulsora da demanda efetiva, criador de uma rede ainda maior de consumidores. Portanto, para Harvey (2011) uma interpretação sobre o capitalismo financeiro e seus limites perpassa, antes de tudo, por uma reflexão sobre as barreiras impostas na circulação no espaço – tempo do capital, espaço e tempo que em Santos (2017) é passível de uma observação mais profunda, pois possui uma seletividade nos fluxos. Como uma forma de suprir essas limitações do consumo, o crédito se torna o meio para sua superação, portanto, Harvey (2011) conclui que o crédito é de extrema importância para absorver um excedente criado pelo próprio sistema capitalista, que precisa captá-lo como uma ferramenta utilizada para preencher a lacuna temporal entre o excedente e o mercado consumidor. O crédito serve então para mitigar um futuro efeito nocivo de uma falta da demanda efetiva.

Essa tática possui precedente na história da urbanização. Para Harvey (2011) a urbanização é uma forma de absorver o excedente de capital, é fruto de um ambiente que consome enormes quantidades de capital para sua produção e manutenção. Ainda conforme o autor, esses tipos de projetos não podem ser mobilizados sem reunir um enorme poder financeiro, que deve estar preparado para esperar por retornos a longo prazo. Contudo, esses fluxos de capital necessitam de uma estrutura de Estado que

permita implementá-lo e, pacientemente, esperar pelo seu retorno. Aquilo que Harvey (2011) identifica enquanto Estado finanças e estruturas de governança, Dardot e Laval (2013) denominam como a razão normativa que gerencia o Estado. De acordo com Harvey (2011):

A acumulação de capital adicional é, aliás, baseada na construção de novas infraestruturas. A sobrevivência do capitalismo, em suma, depende do investimento na organização e financiamento de infraestrutura adequadas para manter as taxas de crescimento composto. O capital tem de criar um cenário adequado para suas próprias necessidades – uma segunda natureza construída à sua própria imagem – em um dado momento, só para revolucionar a paisagem em um movimento posterior, a fim de acomodar uma maior acumulação numa taxa composta. (HARVEY, 2011, p. 76).

É preciso atentar-se sobre as contribuições e limites das teorias desenvolvida por Harvey (2011). Em boa parte de sua obra, exposta nesta dissertação, a principal teoria que o autor se baseia é sobre a circulação da mercadoria. A infraestrutura que o Harvey (2011) se refere são aquelas fundamentais para a mercadoria circular e assim completar o ciclo de valorização do capital.

A dimensão especulativa dominada pelo sistema de crédito envolve a sociedade na sua totalidade. A produção do espaço urbano também se adequa a esse novo sistema de múltiplas maneiras, das mais complexas as mais simples. Portanto, o cotidiano enquanto parte da economia política absorve uma relação baseada no consumo massificado, na pulverização da mercadoria, na extrema competitividade e no endividamento das massas. Esses quatro pontos são mediados por um sistema de crédito sofisticado que tem como finalidade ampliar a atividade especulativa que sustenta a economia financeirizada.

Neste aspecto, a razão normativa econômica contemporânea que interage com a produção do espaço urbano pode ser analisada a partir de quatro fenômenos. O primeiro remete a vulgarização do crédito, que inaugura um novo período no qual a atividade financeira, o consumo massivo, a produção de bens e serviços e a indústria da construção civil competem e se complementam, o segundo é o caráter eminente da atividade especulativa no sistema financeiro, o terceiro é a formação do mercado de ações que faz com que as principais empresas de infraestrutura urbana abram seus capitais e capturem recursos da bolsa de valores, tornando-se suscetível às flutuações dos mercados mundiais, já o quarto é referente ao controle bancário na economia que derivam das duas proposições anteriores.

Contudo, a principal questão que norteia e aproxima o sistema financeiro da dinâmica urbana consiste na massificação do crédito. O crédito como renda extra, tanto dos capitalistas como dos consumidores, adentra na vida social a tal ponto que se incorpora como parte dos direitos dos indivíduos na sociedade. Comprar compulsivamente a crédito significa consumir tudo, a exemplo, mercadoria serviço. O comércio e o serviço que ganham uma dimensão exacerbada e em reflexo o sistema bancário assume a direção da economia.

É importante salientar o caráter mutável que a mercadoria adquire no neoliberalismo, sua representação enquanto imagem, a sua forma enquanto paisagem de consumo é parte fundamental dessa nova conjuntura socioeconômica. E assim, a utilidade social da cidade, ou seja, seu valor de uso se modifica na medida em que seus símbolos e signos são ressignificados, pelo Estado, e comercializados por um sistema econômico mundializado.

A comercialização num regime de acumulação financeiro se dá em sua boa parte a crédito. O crédito assume o controle do cotidiano, a vida monetizada abordada por Santos (2017) traduz à proporção que o crédito assume nas relações sociais. Por conseguinte, o consumo do/no espaço urbano é também uma atividade especulativa dominada pelo crédito. É esse um ponto de inflexão para a compreensão da formação das paisagens de consumo, a mercadoria que circula no espaço e até o próprio ato de consumo da paisagem é, em grande parte, possível por conta da disponibilidade do crédito. O crédito que é, por natureza, uma atividade especulativa.

Esse crédito em expansão, que alarga a capacidade consumidora, precisa ser absorvido. Esse excesso de capital possui tanto um princípio subjetivo quanto objetivo. Na subjetividade ele aparece nas relações sociais e na produção do cotidiano explicitado por Lefebvre (1991) e Santo (2017), todavia, nas relações objetivas é preciso encontrar diversas maneiras para sua absorção, a destruição criativa é uma delas, ela contempla e se encaixa como uma peça principal que precisa ser ressignificada constantemente para acompanhar o ritmo incansável do capital financeiro. Sua ressignificação é em parte o que Dardot e Laval (2013) chamam de pulverização da concorrência, mas, acima de tudo são brechas que o capital financeiro encontra para concentrar e expelir para a circulação seu excedente.

O D-D' sustentado por uma atividade especulativa dirigida pelo sistema de crédito que se sofisticou, endividou famílias e o próprio estado. Entretanto, o endividamento é só um dos aspectos desse novo regime de acumulação, o modelo que eleva a potência da atividade especulativa recria outros condicionantes sociais. A capitalização da vida individual, elemento trabalhado por Dardot e Laval (2013) e Santos (2017), são partes desses condicionantes que se acentuam em um sistema predominantemente especulativo. Conforme os autores, esse modelo de capitalização leva os sujeitos a comporta-se como um capital que deveria se valorizar, a abertura de poupança para a aposentadoria, a compra de casa a crédito, a expansão das universidades particulares e os modelos de pagamento, são formas de captação dos rendimentos dos indivíduos que expande o sistema de crédito a uma dimensão cada vez mais subjetiva.

O sistema financeiro se irradia as escaladas cada vez mais globais. A tríade entre Mundialidade/Historicidade/Espacialidade se consolida na medida em que as economias locais se financerizam. Esse movimento que envolve o endividamento dos países em desenvolvimento e a expansão de multinacionais conectam cada vez mais o local ao global. As movimentações do sistema financeiro também consistem na exploração de forma desigual da mais valia, o sistema financeiro se desliga cada vez mais do processo produtivo, mas, o mantém por uma condição de sobrevivência do próprio capitalismo. Esse movimento não necessariamente pressupõe uma racionalidade que orienta o capitalismo ao equilíbrio, mas, o faz por necessidade elementar, logo, o local e o global também se relacionam pela forma de exploração e mais uma vez os modos de apropriação do trabalho mediam essa interação. E, como um ensaio teatral dividida em três atos, a história do desenvolvimento urbano pode ser percebida desta maneira, no primeiro ato a urbanização capta o excedente, no segundo ela adequa a cidade a circulação e produção das mercadorias, no terceiro e último ato, quando a urbanização chega a um determinado grau, a cidade vira a própria mercadoria, regida por um sistema financeiro refém do crédito.

3.2 A CIDADE MERCADORIA

O crédito traz consigo outra questão, inerente ao capitalismo, a especulação. O caráter especulativo se aprofunda com o sistema de crédito, a busca por retornos futuros e a adequação da infraestrutura urbana para estes fins conduz o último ato. A cidade

mercadoria e a formação das paisagens de consumo visam essa captação da renda extra, concedida pelo crédito e torna nítido essa atividade especulativa. A dependência de um retorno futuro de médio e longo prazo, que origina de uma paisagem transformada em mercadoria, é o resultado da especulação do espaço urbano. Nem sempre as implicações das mudanças são as mesmas que a esperada e em alguns casos o contato entre a particularidade e a totalidade revela algo novo, e mais uma vez a dialética do espaço urbano se apresenta.

A preocupação exacerbada na estética, a definição exclusiva de uma função socioespacial para a cidade, a influência de uma racionalidade econômica aliada a uma manutenção de uma estrutura social arcaica e uma política verticalizada são características desse tipo de modernização. Essas variáveis somam a mercantilização do espaço urbano conduzida por uma estrutura de governança.

A governança urbana cumpre um papel fundamental para a manutenção do padrão de acumulação, essa ação se intensifica com a crise do modelo fordista e a incorporação de um empreendedorismo urbano na política de Governança. A governança urbana é uma categoria complexa que envolve a aliança de diversos agentes sociais em que o governo e a administração pública desempenham um papel organizador e facilitador. A simbiose entre Governança Urbana e Empreendedorismo Urbano é importante para entender o elemento condutor das intervenções urbanas na Orla Marítima do bairro da Barra. De acordo com Harvey (2005), o elemento principal desse empreendedorismo é a noção de parceria público privada em que a iniciativa local se integra com uso dos poderes governamentais locais atraindo fontes externas de financiamento, novos investimentos diretos ou novas fontes de emprego.

O empreendedorismo urbano é a busca pela vantagem competitiva do espaço urbano. As cidades concorrem entre si como mercadoria, a inovação, as atrações de investimento, as mudanças na estética fazem parte desse conjunto atrativo do mercado. Conforme Harvey (2005), as intensidades das transformações urbanas intensificam a velocidade em que o espaço urbano se moderniza. Assim, a Governança Urbana tem por objetivo atrair fluxos de produção, financeiros e de consumo de alta mobilidade e flexibilidade para seu espaço.

A Governança Urbana, apresentada por Harvey (2005), revela um outro lado do neoliberalismo. Diferente de algumas leituras que reserva o conceito neoliberal a uma

rápida definição de ausência do Estado, Dardot e Laval (2013) aprofundam ainda mais o sentido dessa nova política econômica. Para os autores, o neoliberalismo não é uma retirada de cena do Estado, mas seu reengajamento sobre novas bases, pois foi o Estado, que a partir dos anos 1980, constituiu uma finança de mercado ao invés de uma gestão mais administrada dos financiamentos bancários, das empresas e das famílias, seu papel também remete em dar segurança a um sistema que tem o risco como vetor inerente, sendo assim, o Estado é seu maior fiador, é a quem o sistema recorre nos cenários de crise.

Porém, é importante lembrar uma das consequências dessa nova razão econômica: a generalização da concorrência. Esse aspecto é primordial para compreender a dinâmica inter-regional e global. Se essa nova racionalidade econômica força a concorrência, o lugar tende a se fragmentar cada vez mais, logo, a particularidade da cidade se torna então o seu diferencial competitivo.

Harvey (2005) credita a mercantilização de todas as coisas como uma das principais características de apropriação da renda monopolista. Conforme Harvey (2005), o capital tem formas de apropriação e extração de mais valia de diferentes lugares, de variações culturais e de significado estético de diferentes origens. Essa mercantilização não acontece fora do espaço de sociabilidade, ela se incorpora nas relações sociais, nas interações entre pessoas. O cotidiano, que em Lefebvre (1991) e Ajzenberg (2005) assumem a dimensão da totalidade, se apresenta também a partir da necessidade massificada do consumo, e de uma realidade mediada pela valorização do irreal, do D-D', que se distânciava da realidade concreta e se aproxima de uma virtualidade.

Dentro dessa realidade dominada pelo capital fictício a autenticidade da cidade e sua qualidade competitiva também aparece em forma de imagem. Nesse aspecto retoma-se o conceito de fetichismo da mercadoria, porém, sob outra perspectiva. A natureza mutável da mercadoria diferencia-se do seu formato inicial da sociedade industrializada, assume agora a condição de espetáculo. Debord (1997) define que o espetáculo é o momento em que a mercadoria chega à ocupação total da vida social. Tudo que se vê no mundo é mercadoria, a sociedade espetáculo, completa Debord (1997), é uma relação social mediada por imagens. A mercadoria enquanto imagem e o espetáculo de Debord (1997) se tornam aspectos da dominação capitalista. Destarte Debord (1997):

O espetáculo, compreendido na sua totalidade, é simultaneamente o resultado e o projeto do modo de produção existente. Ele não é um

complemento do mundo real, um adereço decorativo. É o coração da irrealidade da sociedade real. Sob todas as formas particulares de informação ou propaganda, publicidade ou consumo direto do entretenimento, o espetáculo constitui o modelo presente da vida socialmente dominante. (DERBORD, 1997, p. 15).

A produção capitalista para Debord (1997) unifica os espaços em um processo intensivo e extensivo de banalização. Segundo o autor, a produção de mercadorias quebra as distâncias regionais ao mesmo que dissolve a autonomia e qualidade dos lugares, ou seja, a generalização das mercadorias força a uma homogeneização dos espaços. Ainda conforme o autor, essa mesma sociedade que reconstrói os limites geográficos é a mesma que amplia a distância interior, na forma de uma separação espetacular. Portanto, de acordo com Debord (1997):

A produção capitalista unificou o espaço, que não é mais limitado pelas sociedades exteriores. Esta unificação é, ao mesmo tempo, um processo extensivo e intensivo de banalização. A acumulação das mercadorias produzidas em série para o espaço abstrato do mercado, do mesmo do que quebrou todas as barreiras regionais, legais, e todas as restrições corporativa da Idade Média que mantinham a qualidade da produção artesanal, também dissolveu a autonomia e a qualidade dos lugares. (DEBORD, 1997, p. 130).

A produção espacial não é em Guy Debord (1997) seu maior objeto, porém, o uso de categorias espaciais pelo autor ajuda a nortear uma prática socioespacial que se reproduz de forma subjetiva. A homogeneização do espaço, mas, sua separação a partir do espetáculo conflui para o entendimento de uma realidade econômica de generalização da concorrência, já que o espaço precisa ser modelado para uma mesma finalidade, mas, com seu próprio espetáculo. Esse autofagismo do meio urbano, segundo Debord (1997) representa, então, uma organização técnica do consumo que conduz a cidade a consumir a si própria.

A cidade dialética é construída por simbologias contidas nas práticas sócio espaciais ou nas intervenções urbanas. As semiologias da cidade que Lefebvre (1999) descreve, se tornam a imagem que a mercadoria necessita para se reproduzir, e ao atingir seu estágio mais maduro alcança sua identidade como a própria mercadoria e, assim, a vida cotidiana na cidade vai se tornando a vida espetacularizada. Essas relações têm origem, mas, não se estratificam na industrialização. Compreendê-las não envolve apenas o objeto materializado nos conflitos de classes, nas especulações imobiliárias, na apropriação e uso do solo, pois, são determinações também de cunho subjetivo. A Orla Marítima possui

esses dois aspectos, a materialidade das relações econômicas e a subjetividade de uma vida social espetacularizada.

Da cidade das mercadorias a mercadoria como imagem. Essa passagem que se movimenta nas transformações econômicas ganha força quando o capital financeiro assume a hegemonia no modo de produção capitalista. A generalização da concorrência é o catalizador da vida espetacularizada, e assim, a busca por vantagens competitivas para atração de investimentos torna a imagem a grande moeda de troca. A cidade, então, é tomada por sua própria abstração, assim, para consumir na cidade é preciso anteriormente torná-la o próprio objeto de consumo, a mercadoria que se torna imagem, por conseguinte é a cidade que se torna mercadoria. É, portanto, sob essa condição de espetáculo e espaço que Debord (1997) se apropria de mais uma categoria espacial, como o urbanismo, para expressar essa produção da imagem:

essa sociedade que modela tudo o que a rodeia edifica sua técnica especial trabalhando a base concreta deste conjunto de tarefas: o seu próprio território. O urbanismo é a tomada do meio ambiente natural e humano pelo capitalismo que, ao desenvolver-se em sua lógica de dominação absoluta refaz a totalidade do espaço como seu próprio cenário (DEBORD, 1997, p. 131).

Segundo Paulani (2000), apesar da distância entre a obra e as transformações econômicas do século XX, o espetáculo em Guy Debord (1997) descreve muito bem a valorização do capital financeiro. Contudo, a autora pondera que parte desse movimento deveu-se, principalmente, ao desprendimento da mercadoria dinheiro ao ouro, sua equivalência por ele mesmo e seu caráter global. Conforme a autora:

a valorização financeira só encontra um ambiente adequado em nível mundial quando o próprio dinheiro mundial perde inteiramente seus vínculos com uma mercadoria de verdade. Por isso, nos termos de Debord, poder-se-ia talvez dizer que a valorização financeira é o espetáculo mais verdadeiro: o desenrolar é tudo, o espetáculo não deseja chegar a nada que não seja ele mesmo, a congruência entre meio e fim é plena. (PAULANI, 2000, p. 106).

O espetáculo representa a relação social que as mercadorias assumem no capitalismo financeiro. O fim do capital fictício é valorizar a si mesmo, preocupação compartilhada também pela sociedade espetáculo, nada mais importa a não ser sua própria reprodução. A imagem urbana conflui nesse circuito, não são as transformações em si no espaço, mas a imagem que a cidade passa para o mundo, as adequações no espaço urbano são, apenas, uma parcela do que ela concebe. Sob esse aspecto, Muñoz (2008), ressalta a

importância do *marketing* urbano para as cidades que passam por uma política de inversão de prioridades, na qual a imagem da cidade é o atrativo principal dos investimentos globais, para o autor, essa questão tem uma grande importância, pois cada vez mais a arquitetura vai aderindo a produção e reprodução das imagens urbanas. Conforme Muñoz (2008):

esta reducción del papel y objetivos permite hablar de políticas urbanas y de una arquitectura espectacularizadas, si tomamos en consideración las definiciones de espectáculo sugeridas por Guy Debord en La sociedad del espectáculo: espectáculo como relación entre personas mediada por imágenes y espectáculo como capital que ha sido acumulado hasta tal punto que se ha convertido en imagen. (MUÑOZ, 2008, p. 29).

A partir das considerações de Paulani (2000) e Muñoz (2008) existe uma confluência entre a imagem urbana, o capital fictício e as relações sociais espetacularizadas que, em certa medida, foi condicionada pelo capital financeiro. Assim como o capital fictício, a imagem urbana se desloca de sua própria função, e é utilizada em outro espaço, o espaço do mercado no qual a abstração prevalece com o intuito de captar um rendimento externo. Contudo, vale ressaltar que essa condição de imagem não é uma criação somente abstrata, ela é uma apropriação de uma simbologia construída historicamente, mas, nessa simbologia também há contida uma seletividade. No caso da intervenção da obra da Barra (2013-2017), a imagem explorada não é o fato de ter sido morada dos Tupinambás, mas, prevaleceu um conceito de elegância e sofisticação que surgiu a partir de uma ocupação da elite escravocrata.

Entretanto, essa realidade é absorvida como política de Estado. Os pressupostos Neoliberais de Dardot e Laval (2013) que identifica uma mentalidade neoliberal nas políticas de Estado elucidam essa contradição. Segundo Sánchez (2003), as cidades são vendidas dentro de uma política de estado com o objetivo de cumprir uma agenda estratégica de transformações exigidas para inseri-las nos fluxos globais, dentro desse contexto é preciso vender a imagem da cidade renovada. Ainda conforme a autora, essa cidade mercadoria tem um público alvo identificados como o capital internacional e turistas.

A simbiose entre o planejamento urbano e a publicidade da cidade constitui uma construção técnica para a transformação da cidade mercadoria. Assim, para Sánchez (2003), os projetos de reestruturação urbana em curso, com objetivos explícitos de

inserção das cidades na nova ordem mundial, orientam as estratégias para transformação das cidades em centros terciários qualificados.

A publicidade, consumo e o espetáculo também possuem uma forte relação entre si. A publicidade é o instrumento desse espetáculo, ela captura os signos e símbolos da cidade, dando a ela uma funcionalidade monetária e econômica com o objetivo principal de torná-la consumível. Conforme Lefebvre (1991), a publicidade é a ideologia da mercadoria, a poesia da Modernidade e confere ao objeto o seu duplo valor (valor de uso/troca). Forma-se, então, um cotidiano que gira em torno do consumo, consumo do espetáculo, consumo de signo, símbolos e linguagens que se realizam no espaço urbano.

Por fim, o último elemento que se soma a produção da cidade mercadoria é o turismo. O turismo não pode ser entendido como fim em si mesmo, ou seja, a atividade comercial que se realiza por ela mesma. O turismo é uma das formas aparente da redução da distância espacial e uma atividade econômica, não produtiva, que representa a captação de rendimentos externos. O turismo é guiado pelo espetáculo, pela semiologia da cidade apropriada para valorizar o capital e se consolida em cidades que se especializam na produção de bens e serviços.

Nesse movimento, o processo de comercialização em torno do espaço se acentua. Carlos (2002), defende que a produção espacial voltada para o reprodutivo e repetitivo, produz os simulacros no espaço, consumidos enquanto espaços de turismo e lazer, enquanto simulação de um espaço novo. Esse espaço “maquiado”, ainda conforme Carlos (2002), é na realidade espaços visuais, presos no mundo das imagens. Para a autora:

o turismo representa a conquista de uma importante parcela do espaço que se transforma em mercadoria (e que entra no circuito da troca), como é o caso de praias, montanhas e rios, tornando-se um novo ramo rentável da atividade produtiva, sob essa determinação. Nesse sentido os lugares passam a ter existência real em decorrência de sua trocabilidade por intermédio da atividade dos promotores imobiliários que se servem do espaço como meio voltado á realização da reprodução. (CARLOS, 2002, p. 179).

O turismo, então, se solidifica como uma atividade econômica responsável por produzir novas centralidades, e principalmente, orientar fluxos de pessoas e financeiros tanto a nível regional quanto internacional. Esse efeito potencializado pela mundialização do capital, conduz as estratégias de produção de imagens “atrativas” e o espaço se torna meio e produto das condições econômicas. Já de acordo com Debord (1997), o turismo é um subproduto da circulação de mercadoria, a circulação humana considerada enquanto

consumo. A objeção de Debord (1997) a essa atividade assemelha-se a leitura da geografia crítica quando fala-se em redução da relação espaço – tempo, pois, é segundo Debord (1997), que esta relação de compressão espaço – tempo sucumbe também sua realidade espacial. De acordo com o autor:

o subproduto da circulação das mercadorias, a circulação humana considerada como consumo, o turismo, reduz-se fundamentalmente à distração de ir ver o que já se tornou banal. A ordenação econômica dos frequentadores dos lugares diferentes é por si só a garantia da sua pasteurização. A mesma modernização que retirou da viagem o tempo, retirou-lhe também a realidade do espaço. (DEBORD, 1997, p. 130).

A cidade do Salvador possui fortes características da cidade mercadoria. O potencial paisagístico, a estrutura econômica, os objetivos das representações institucionais, e as intervenções urbanas qualificam parte da cidade do Salvador como uma mercadoria. Enquanto política pública, é possível verificar no Planejamento Estratégico de Salvador (2013 – 2016) que não é um simples acaso a utilização da imagem urbana, mas, consolidada enquanto política de estado. De acordo com o documento:

Salvador é um dos principais destinos turísticos do país pela combinação de atrativos como a maior baía do Brasil e mais de 60 quilômetros de praias, somados à tradição da musicalidade, da culinária e da cultura local. Entretanto, esse setor vem sofrendo as consequências do declínio econômico e da depreciação da paisagem urbana, carente de obras estruturais e de melhorias. O resultado, segundo dados do Anuário Estatístico do Ministério do Turismo referente ao ano de 2012, é a perda da relevância da cidade como destino de turistas internacionais, hoje na 6ª posição para turismo de lazer e na 9ª posição para turismo de negócios. (PREFEITURA DE SALVADOR, 2013, p. 64).

Como parte das ações que envolvem a reconstrução da imagem da cidade do Salvador para a recuperação de sua posição de liderança, o plano prevê a reinvenção e fortalecimento da imagem da capital baiana como cidade plural a partir da ampliação da visibilidade do destino Salvador. É possível notar o resultado dessa estratégia em uma matéria publicada no *Financial Time*¹³, jornal de grande repercussão internacional, intitulada “Salvador de Bahia – renaissance of Rio’s rival”, a reportagem descreve a arquitetura do Pelourinho, o largo Santo Antônio, a feijoada enquanto comida típica, as praias da Barra, mas, também destaca o papel do prefeito enquanto gestor responsável por levar a cidade as melhorias urbanas necessárias para o turismo, relacionando também

¹³ Reportagem publicada em 21 de Julho de 2017 pelo *Financial Time*, disponível em <<https://www.ft.com/content/22674ac2-6d9f-11e7-bfeb-33fe0c5b7eaa>>, Acesso em 21 de Jun. de 2019.

a sua origem política como parte da narrativa dessas mudanças. Conforme o *Financial Time* (2017):

However, a new chapter of urban improvements is under way in Salvador, and by a whim of destiny it's ACM's grandson, also called Antônio Carlos Magalhães and now the city's mayor, who is pushing through the changes. The hugely popular 38 - year old prefeito has secured from the inter american development bank to be spent on regeneration. (Financial Times, 2017)

Rivalizar com o Rio Janeiro, como constatado no título da matéria, não é uma estratégia aleatória, ela representa o contexto na qual as cidades concorrem a partir de uma relação espetacularizada, a concorrência que se dá por símbolos e signos também se expressa pela imagem urbana, a imagem urbana se desloca de sua própria função, e assim a imagem negociada no espaço do mercado materializa uma relação econômica especulativa. A cidade que, segundo a reportagem, rivaliza com o Rio de Janeiro em carisma e patrimônio transformam a paisagem em seu objeto de consumo. Assim, a cidade adquire a representação de uma paisagem que torna-se a imagem a ser consumida, ou seja, a própria mercadoria.

A intervenção na Barra no período de 2013-2017 se contextualiza nessa nova razão econômica neoliberal, porém, é preciso também aprofundar este período econômico do Brasil e entender de que forma a financeirização, diretamente, contribui para a formação das cidades mercadorias e suas paisagens destinadas ao consumo, e conseqüentemente ao espetáculo. Com isso, a formação das paisagens de consumo integra um panorama econômico e simboliza uma política de intervenção no espaço urbano que em sua essência é a representatividade de uma sociabilidade dominada pelo capital financeiro.

4.3 O BRASIL DO CONSUMO A PRAZO E O ESPAÇO URBANO

A cidade mercadoria, nesse início de século, resume uma outra dimensão do capital mundializado. Uma dimensão que se materializa no cotidiano, na vivência com o espaço urbano, uma relação que ganha forma e conteúdo a partir de um novo boom do consumo das famílias. Esse novo modelo de financeirização¹⁴ econômica não se limita, somente,

¹⁴ É preciso ter cuidado para não incorporar conceitos de forma tautológicas, apesar da crise e seus efeitos serem mais devastadores para o Brasil a partir de 2014, esse atinge de forma mais abrangente e imediata a

as variáveis macroeconômicas, sua razão normativa incorpora-se ao planejamento urbano por meio de instrumentos técnicos e científicos. Contudo, essa intensificação da financeirização é simultânea as transformações na infraestrutura urbana. Exalta-se, cada vez mais, uma linguagem urbana favorável à captação de rendimentos externos na qual a paisagem estática precisa ser ressaltada, em conformidade como vetor principal de sociabilidade. Consequentemente, é indispensável contextualizar a realidade política e econômica do início do século XXI, responsável em sua boa parte por impulsionar esse modelo de crescimento econômico que sofisticada e consolida o sistema financeiro internacional e nacional.

O Brasil do século XXI inicia-se com um novo cenário político, a partir da eleição do presidente da República Luís Inácio Lula da Silva, em 2002. Inaugurou um novo pacto político que adaptava economicamente a nova razão neoliberal com um acordo nacional entre empresários, entidades representativas de classes, lideranças sociais e a burocracia estatal. Essa aliança previu adoção de uma política industrial mais ativa, com apoio a liberação de crédito, Programas de Aceleração de Crescimento (PAC), programas de assistência social e incentivo ao consumo que reverberou numa nova dinâmica econômica com forte impacto nas cidades.

Carvalho (2018) divide esse período de repactuação nacional em dois momentos, o primeiro momento de 2003 – 2010 e o segundo momento de 2011 até o *impeachment* em 2015. Para a autora, esses dois momentos possuem características econômicas que os diferenciam tanto do ponto de vista do cenário internacional quanto as decisões políticas e econômicas nacionais. No primeiro momento, Carvalho (2018), atribui o crescimento econômico a alguns fatores, são eles: o cenário internacional favorável devido ao crescimento no volume de importações de commodities brasileiras para o mercado chinês, a política de distribuição de renda, aumento no volume de investimentos públicos em infraestrutura física e social e maior acesso ao crédito. A autora afirma que a política distributiva na base da pirâmide somado aos dois últimos elementos e a política de valorização do salário mínimo foram a receita para um crescimento mais inclusivo e com apelo midiático a opinião pública. Carvalho (2018) assegura que:

a transferências de renda via Bolsa Família, a valorização mais acelerada do salário mínimo e a inclusão no mercado de consumo de

produção do petróleo e a indústria brasileira. Contudo, o contexto em que a intervenção da Barra foi entregue ainda é retroalimentado por outros fatores econômicos de grande impacto para a cidade como a Copa do Mundo e a Copa das Confederações.

uma parte significativa da população brasileira levaram à expansão de setores cuja produção demandava uma mão de obra menos qualificada. É o caso de muitos setores de serviços e da construção civil, que cresceram de forma expressiva no período. Como esses setores empregam muitos trabalhadores menos instruídos, o grau de formalização e os salários na base da pirâmide subiram mais ainda, reforçando o processo. (CARVALHO, 2018, p. 23).

A valorização do salário mínimo, as políticas de transferências de renda, e o aumento no volume de infraestrutura física e social reagem como um efeito cascata na economia. Carvalho (2018), a partir deste contexto, finaliza afirmando que esses elementos provocaram alterações nos padrões de consumo e na estrutura produtiva que corroboraram para um círculo vicioso entre a dinâmica do mercado interno e do mercado de trabalho.

Distante de ser objeto de Carvalho (2018), mas, incorporado em suas constatações sobre o crescimento econômico nesse primeiro período, a produção do espaço constituiu uma importância relativa nesse processo. As infraestruturas físicas são, em resumo, adequações espaciais para melhor produção e circulação de mercadoria, as infraestruturas sociais são também elementos que interferem no espaço urbano, a exemplo das políticas de saneamento ou nos programas de moradias sociais. Em epítome há uma íntima afinidade entre a produção do espaço e a política de consumo.

Esse cenário econômico brasileiro é o ideal para o crescimento das cidades especializadas na produção de bens e serviços. Ainda conforme Carvalho (2018), essas políticas repercutem no padrão de consumo das famílias brasileiras, pois popularizam bens e serviços antes consumidos por uma pequena parcela de famílias, tais quais habitação, transporte, saúde, higiene, serviços e cuidados pessoais.

Contudo, um dos fatores cruciais, apresentados por Laura Carvalho (2018), é que esse processo de crescimento econômico, durante esse período, denominado pela mesma de Milagrinho, também culminou numa expressiva inclusão financeira, que se deu principalmente por conta do acesso ao crédito. Carvalho (2018), atenta para o aumento da carteira de crédito com recursos livres, que são créditos no qual os bancos delimitam livremente a taxa de juros e destinados ao consumo individual, a exemplo do crédito consignado, criado em 2003. Então, outra tríade se forma nesse movimento da economia brasileira, durante o período que Carvalho (2018) apelida de Milagrinho, o crédito/emprego/aumento da renda foi o tripé que reforçou o crescimento econômico do Brasil.

As políticas que beneficiam os padrões de consumo das famílias brasileiras, conforme lembra Carvalho (2018), impactaram na demanda agregada e na produção de bens e serviços. Não há como pensar em um período de grandes alterações no espaço urbano sem entender que este intervalo é condicionado por mudanças nos padrões de consumo e no volume de investimento público. No Brasil, o Plano Nacional do Turismo (2013-2016) reafirma:

No período de 2002 a 2011, o turismo foi incorporado à cesta de produtos consumidos pelo brasileiro. A estabilidade financeira e o aumento do poder aquisitivo contribuíram para o surgimento de oportunidades para que o brasileiro pudesse conhecer o país. Além disso, a ampliação do número de rotas domésticas, o barateamento das passagens aéreas, o incentivo ao turismo rodoviário e marítimo, e o surgimento de meios alternativos para a compra de pacotes turísticos (compras on-line e diretas, compras conjuntas, programas de milhagem, entre outros) ajudaram na popularização e no crescimento do mercado interno para o turismo. As ações de promoção e apoio à comercialização do turismo no mercado doméstico também tiveram um papel importante nessa expansão. (PLANO NACIONAL DO TURISMO, 2013-2016, p. 34).

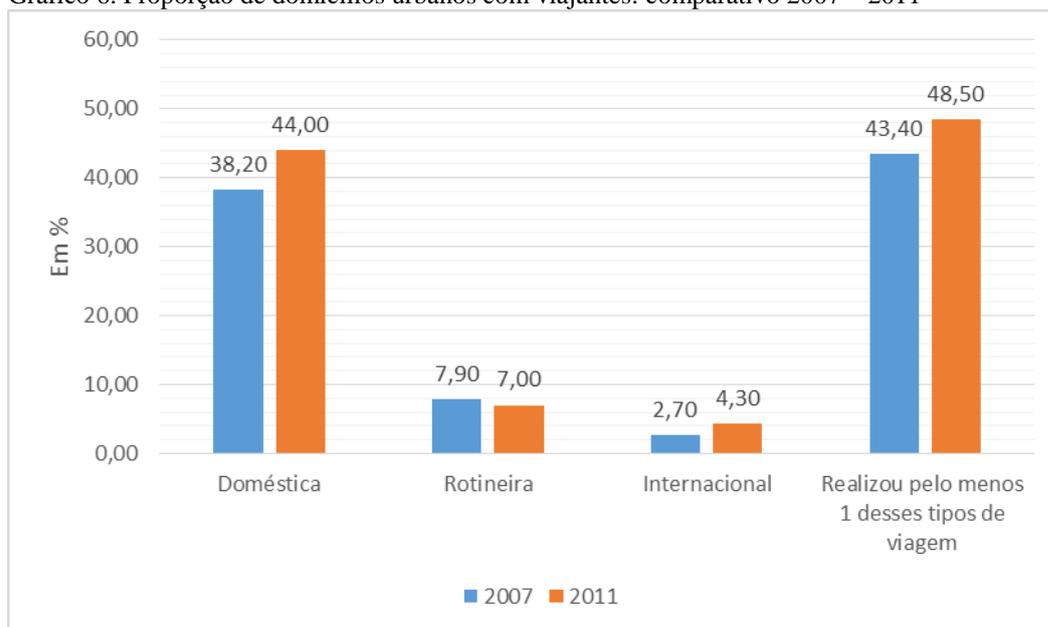
A oferta de bens e serviços ampliam e se adaptam a essa nova realidade, para tanto a cidade também é modelada para atender esse excedente. A vida monetizada, como constatada por Santos (2017), ou capitalização da vida individual, segundo Dardot e Laval (2013), é um cotidiano produzido sobre essa realidade, de um sistema financeiro “popular” e altamente sofisticado, que atinge deverás magnitudes e impulsiona um efeito dominó de mudanças e adaptações para valorização do capital.

O Estado da Bahia acompanha esse padrão de desenvolvimento econômico calcado no consumo. Muricy (2014) caracteriza a inserção da economia baiana na divisão nacional do trabalho a partir de quatro aspectos, a saber: a geração de divisas para o país com o agronegócio e o turismo, a produção de bens intermediários para a indústria instalada no sudoeste do Brasil, o consumidor dos produtos finais oriundos Sul e Sudoeste e, por fim, o fornecedor de mão de obra. O autor evidencia o papel do consumo no crescimento do PIB entre os períodos de 2003 – 2012, que no acumulado expandiu 48,7%. Muricy (2014), ressalta as políticas de valorização do salário mínimo e o aumento do poder aquisitivo da classe C e D e nesse estrato de renda, os impactos dessas políticas surgem como um efeito dominó no dinamismo do PIB baiano. Portanto, o autor completa que o crescimento econômico diferenciado da economia baiana, neste intervalo, se deu

aos vetores internos diretamente ligados a cadeia do agronegócio, do setor de serviços, do turismo e na valorização do salário mínimo.

O turismo, um dos elementos centrais do crescimento da economia baiana, também é uma das principais atividades econômicas responsáveis pelas alterações na paisagem urbana. O consumo estimulado por esse novo período econômico, e impulsionado pela disponibilidade de crédito aos diversos estratos de renda, é um dos fatores observados que interferem na produção do espaço urbano. A especialização das cidades na oferta de serviço e comércio arrebata prioridades na dinâmica urbana. Aos poucos, a complexidade do sistema financeiro interfere no desenho e nas prioridades dessas intervenções, bairros são moldados obedecendo uma conjuntura, realçando qualidades naturais, evidenciando características únicas e por fim, construindo o espetáculo para vender a “obra” aperfeiçoada.

Gráfico 6. Proporção de domicílios urbanos com viajantes: comparativo 2007 – 2011

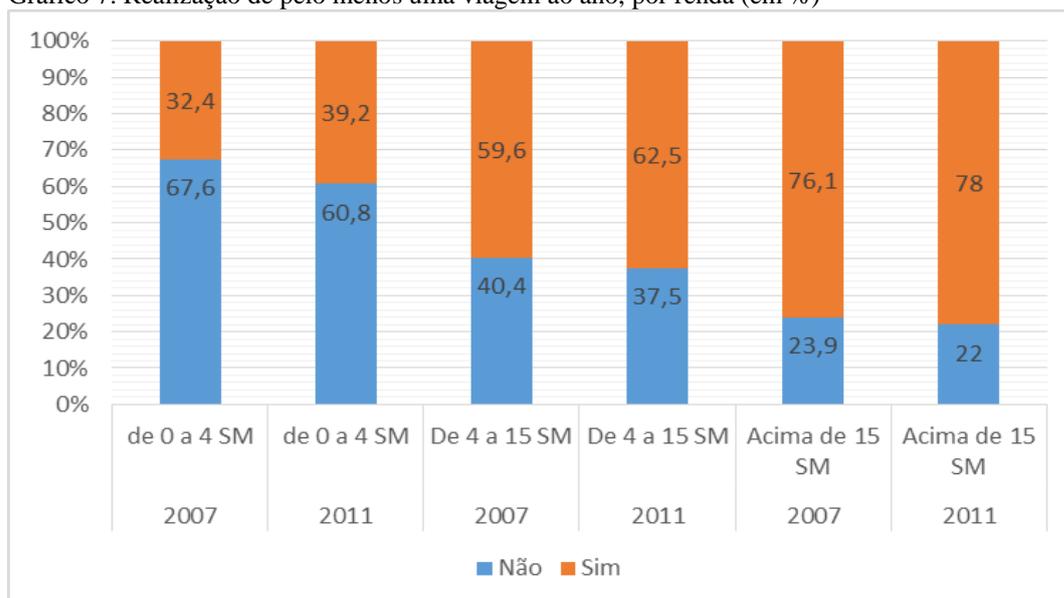


Fonte: Elaboração Própria

Disponível em: Relatório Executivo do Ministério do Turismo (2009, 2012): Caracterização e Dimensionamento do Turismo Doméstico no Brasil. ¹⁵

¹⁵ Não é possível construir uma referência com anos anteriores devido as mudanças metodológicas do relatório.

Gráfico 7. Realização de pelo menos uma viagem ao ano, por renda (em %)



Fonte: Elaboração Própria

Disponível em: Relatório Executivo do Ministério do Turismo (2009, 2012): Caracterização e Dimensionamento do Turismo Doméstico no Brasil

Os gráficos 6 e 7 corroboram para desvendar a relação entre renda e turismo doméstico no Brasil. De acordo com o relatório executivo do Ministério do Turismo (2009, 2012) sobre a caracterização e dimensionamento do turismo doméstico no Brasil, um comparativo entre os anos de 2007 e 2011, houve um aumento no número de domicílios que possuem pelo menos um membro que realizou alguma viagem (doméstica, rotineira ou internacional). O gráfico 8 revela que a proporção de cada 100 domicílios, que pelo menos um membro da família realizou, pelo menos, uma viagem doméstica saiu de 38,2% para 44,00%. Já a proporção de 100 domicílios que realizou pelo menos uma dessas viagens (doméstica, rotineira ou internacional) aumentou de 43,4% para 48,5%. O gráfico 7 interpreta essa razão a partir das faixas de renda, é possível notar um aumento em todo extrato da renda, o maior encontra-se no intervalo de 0 a 4 salário mínimo, saindo de 32,4%, em 2007, para 39,2% em 2011, ou seja, um crescimento no consumo nas famílias com uma renda menor. Entre os principais destinos das viagens domésticas, conforme o mesmo relatório, Salvador ocupava a quinta posição em 2007, contudo, em 2011 a cidade ficou em terceiro lugar, perdendo apenas para São Paulo e Rio de Janeiro.

Com a finalidade de ilustrar o perfil dos turistas soteropolitanos, o relatório de caracterização do turismo receptivo na Bahia durante o ano de 2011 aponta que, 46,3% dos turistas que visitaram a cidade do Salvador durante o ano de 2011 são residentes do próprio Estado, logo após vem o Estado de São Paulo, com 18,3% e o Rio de Janeiro,

com 6,8%. Com isso, o Nordeste representou cerca de 61,8% e o Sudeste cerca de 30,2% das residências dos turistas que vieram a Salvador, conforme demonstra a tabela 2. Esse mesmo relatório assinalou que a renda média mensal individual dos visitantes de Salvador é de R\$ 4.475,58.

Quadro 1. Residência dos visitantes doméstico¹⁶ (em %) por região e unidade da federação (UF)

UF de Residência dos Visitantes Domésticos (em %)									
NORDESTE		SUDESTE		CENTRO OESTE		SUL		NORTE	
BA	46,3	SP	18,3	DF	2,1	PR	1,8	AM	0,1
SE	6,0	MG	3,9	GO	0,6	RS	1,3	PA	0,3
PE	4,7	RJ	6,8	MS	0,2	SC	1,2	RO	0,1
CE	1,4	ES	1,1	MT	0,1			TO	0,1
AL	1,3							RR	0,0
PB	0,7							AP	0,1
PI	0,3							AC	0,0
RN	0,7								
MA	0,4								
TOTAL	61,8		30,2		3,1		4,2		0,7

Fonte: Pesquisa de caracterização do turismo receptivo na Bahia 2011

Portanto, é possível notar a dimensão política da cidade do Salvador para o Estado e seu peso nacionalmente. Enquanto principal portal turístico do Estado, e um dos principais do Brasil, os impactos nas transformações da infraestrutura física e social da cidade repercutem tanto para o estado quanto nacionalmente. Assim, a dinâmica socioeconômica intra-regional que o turismo proporciona para a cidade do Salvador convém como vitrine para os gestores que desejam alcançar voos maiores na política, pois, a percepção positiva sobre a cidade do Salvador interfere tanto para os eleitores de outro estado quanto para os próprios eleitores residentes do estado da Bahia.

Do consumo as transformações na paisagem urbana da cidade do Salvador. A paisagem se torna o espetáculo que orquestra a circulação da mercadoria espaço, pois, o consumo que impulsiona o turismo dinamiza também a concorrência entre a cidade e a disputa pelos fluxos e rendimentos provenientes do turismo se integra como meta principal dos planejamentos das cidades. É imprescindível ressaltar uma discussão já feita: o turismo não é a atividade geradora de si mesma, ela é proveniente de um contexto econômico, pois o consumo é o fenômeno catalisador de uma cadeia produtiva na qual o turismo se encaixa.

¹⁶ Turistas Domésticos é um termo que caracteriza os turistas brasileiros.

Enquanto variável fundamental para o Milagrinho (CARVALHO, 2018), o consumo renova as necessidades. A obsolescência das necessidades (LEFEBVRE, 1991) transforma a paisagem urbana para adequar a esse novo contexto econômico. A paisagem de consumo também é o lugar de produção do espaço, para tanto a economia política da produção do espaço tem identidade imediata com a economia política do consumo. Mas, o consumo não é passível de compreensão sem adequá-lo a dialética entre produção, distribuição que dita as transformações na paisagem da Orla Marítima do bairro da Barra na cidade do Salvador.

O espaço “maquiado”, conforme Carlos (2002), como espaços visuais, presos no mundo das imagens da forma às transformações das paisagens. A mercadoria com forma e conteúdo necessita agora da governança neoliberal, pois cabe ao empreendedorismo urbano a produção do espetáculo e a garantia dos instrumentos normativos para legalizar as intervenções urbanas. As intervenções na Orla Marítima do bairro da Barra, no início de 2013 se caracterizam como mercantilização do espaço urbano sem a privatização do mesmo, para tanto o modelo neoliberal se expõe enquanto um projeto de Estado, muito maior que a funcionalidade dada a paisagem, a imagem e seus espaços visuais agregam muito mais quando explorados de forma publicitária.

4.4 DA RAZÃO NORMATIVA AO FINANCIAMENTO DA INTERVENÇÃO URBANA NA ORLA MARÍTIMA DO BAIRRO DA BARRA

O contexto e a reforma se interligam, assim como o modelo econômico é parâmetro para a compreensão das intervenções urbanas na Orla Marítima bairro da Barra, as regras e instrumentos normativos também se padronizam. Por conseguinte, faz-se necessário entender quais as políticas que nacionalmente induzem e regulamentam a competitividade entre as cidades a partir do turismo e das intervenções no espaço público.

O Plano Nacional do Turismo (2003-2007), em conjunto com a criação do Ministério do Turismo, constitui marcos regulatórios para as políticas públicas e intervenções que visam o desenvolvimento do potencial turístico tanto na esfera nacional quanto nas esferas locais. Dentre os objetivos gerais do plano estão: 1) Desenvolver o produto turístico brasileiro com qualidade, contemplando as diversidades regionais, culturais e naturais e 2) Estimular e facilitar o consumo do produto turístico brasileiro nos

mercados nacional e internacional. Dos objetivos específicos destacam-se para fins de contribuição para esta pesquisa: 1) Aumentar a inserção competitiva do produto turístico no mercado internacional e 2) Ampliar o consumo do produto turístico no mercado nacional. Uma breve análise dos objetivos é possível notar que o estímulo ao mercado nacional e aos “produtos” turísticos serão premissas norteadoras dos próximos períodos. Outro ponto importante que interliga o contexto econômico é descrito no citado Plano da seguinte forma:

o financiamento ao consumidor final será o outro instrumento utilizado para fortalecer o mercado interno, facilitando as viagens no território brasileiro. Outra necessidade é a ampliação da infra estrutura turística. O incentivo para construção de equipamentos turísticos dar-se-á, não só por meio da oferta de novas linhas de crédito, mas também pela identificação e cadastramento de projetos atrativos nos roteiros e destinos turísticos, para divulgação a potenciais investidores no Brasil e no exterior. (PLANO NACIONAL DO TURISMO, 2003 – 2007, p. 35).

Neste aspecto, o modelo de financiamento é refém da vulgarização do crédito, a produção de bens e serviços e a atividade especulativa do sistema financeiro confluem em seu desenvolvimento. A atividade especulativa deriva do crescimento econômico, contudo, não há como conceber esse crescimento sem antes impulsioná-la, o consumo de bens e serviços é parte dessa dialética. Mas, há toda uma cadeia impactada por essa estratégia de crescimento, é ela que passa a ditar as intervenções urbanas em cidades turísticas. Outra breve visão do Plano Nacional Do Turismo (2013-2016) já expõe um outro desafio, que é organizar as Unidades Federativas para recepcionar grandes eventos internacionais, como a Copa das Confederações, as Olimpíadas e a Copa do Mundo. Para o Plano:

a promoção do turismo brasileiro deve ter como foco a consolidação da imagem do país, priorizando experiências positivas de conhecimento, integração e valorização das riquezas naturais brasileiras para a difusão de um turismo qualificado, diversificado e sustentável (PLANO NACIONAL DO TURISMO, 2013-2016, p. 68).

É nessa condição que a imagem urbana de uma sociedade espetacularizada, trabalhada pelos autores Muñoz (2008) e Paulani (2000), assume novamente a preponderância na discussão. Conforme discutida no capítulo anterior, a cidade é o atrativo principal dos investimentos globais, é nesse aspecto que o turismo se solidifica como uma atividade que orienta novos fluxos de pessoas e financeiros tanto a nível regional quanto internacional. Esse efeito é potencializado pela mundialização do capital

e reforça a importância das imagens “atrativas” construídas a partir da transformação do espaço urbano. A produção da imagem urbana como o fim de si mesma, evidenciada pelo Plano Nacional do Turismo, é parte de uma estratégia do capital internacional que se movimenta tendo em vista a construção de novas centralidades, coordenadas pelo consumo de massa e global. Destarte Arantes (2015):

O processo de globalização afetou e ainda vem afetando todas as instâncias da vida, assim como logicamente os meios urbanos. Dessa forma, a população urbana encontra-se voltada para o consumo, o ócio, a cultura e o turismo e, mesmo que as cidades possuam raízes, históricos, sociedades e governos diferentes, elas vivem hoje um processo de transformação muito similar, que produz paisagens estandardizadas, aterritoriais e comuns. A sociedade não se volta mais para o consumo do lugar, mas para o consumo da imagem concebida para a cidade, marcada por paisagens que independem do lugar e que não se baseiam na sociedade, na cultura ou no meio físico em que se encontram. Perde-se então a referência local” (ARANTES, 2015, p. 63).

Os Planos são parte do desdobramento da política econômica adotada pelo então presidente Luís Inácio Lula da Silva (2003-2010). As intervenções urbanas, que mais tarde serão executadas na Orla Marítima do bairro da Barra, seguiram o rito deste contexto. Outro fator que evidencia tal argumento é exaltado quando confrontados com alguns dos projetos de intervenções pensados em décadas anteriores.

O cenário de crescimento do tecido urbano da Orla Marítima fez com que o Governo do Estado da Bahia pensasse em um plano de “Remanejamento da Orla Marítima” na década de 1980. O documento constatou que a ocupação desordenada do litoral de Salvador, que comprometeu uma faixa de vocação natural, representando uma ameaça para a sua preservação turístico paisagística. Com isso, segundo Sheinowitz (1998), o Governo do Estado da Bahia indicou as medidas necessárias para uma intervenção na Orla Marítima da cidade, tais quais: I) Disciplinar e regulamentar a ocupação do solo, nas etapas sucessivas, objetivando a preservação e valorização do potencial turístico paisagístico – recreativo e ambiental natural, II) Criar uma infraestrutura capaz de suportar o impacto do fluxo turístico sobre Salvador, respeitando a vocação da área como zona de lazer e recreação da população local.

Sheinowitz (1998) também apontou que o planejamento visava promover a animação local e do turista no trecho do Porto ao Farol da Barra. Estavam previstas as seguintes modificações na proposta dos anos de 1980: transformação da avenida 7 de setembro, na Orla Marítima do bairro da Barra, em um calçadão, desvio do tráfego e de

veículos pesados para ruas paralelas a Orla Marítima, exclusão de certas atividades consideradas impróprias as finalidades de lazer, aproveitamento de terrenos e imóveis com fins de interesse turístico, proteção do gabarito próximo a Orla Marítima, estímulos a atividades comerciais voltadas para alimentação e lazer. Entretanto, grande parte desse projeto não foi executado.

As vocações do bairro da Barra não é uma pauta inovadora desta última gestão de prefeito. A retiradas da circulação dos carros, construção de calçadas, preservação do potencial turístico e a exaltação de um ambiente lúdico e natural foram premissas de projetos anteriores, todavia, o que não existia nesses momentos históricos anteriores era um capital financeiro consolidado, um sistema de crédito sofisticado e um estímulo a política de consumo tendo em vista a valorização do salário mínimo, como exemplificada no tópico anterior. Há também um ritmo diferente no padrão de competitividade entre as cidades, fruto dessa dinâmica econômica distinta. É nesse aspecto que o cotidiano não pode ser interpretado como uma realidade marginalizada da economia política. Os padrões de sociabilidade confluem com a totalidade e os fatos referentes aos seus conteúdos e formas se desnudam com as variações econômicas.

Tal questão é perceptível quando posto em análise o Plano de Desenvolvimento Urbano (PDDU)¹⁷, do município de Salvador, aprovado em 2008. Dentre os objetivos na seção que trata sobre as diretrizes para a orla da Baía de Todos os Santos, estão a valorização e aproveitamento do potencial turístico e de lazer da Baía de Todos os Santos, com estímulo ao desenvolvimento de atividades náuticas e aquelas de apoio, bem como à implantação de complexos ou empreendimentos de entretenimento e lazer, e atividades voltadas para a cultura, o esporte e o turismo, como hotéis, marinas, restaurantes, museus e teatros, resguardando as características da paisagem e as funções urbanas predominantes em cada trecho.

As diretrizes específicas, conforme o PDDU (2008), para a encosta da Ladeira da Barra até o Farol da Barra foram: I) preservação da paisagem, assegurando a visualização de marcos importantes para a imagem da Cidade, a exemplo da Colina de Santo Antônio da Barra, mirantes do Iate Clube e da Ladeira da Barra, encosta da Ladeira da Barra, Morro de Clemente Mariani, fortificações a beira-mar e outras edificações de valor

¹⁷ Para fins de análise será utilizado, somente, o PDDU aprovado pelo então Prefeito João Henrique (PR), pois o PDDU do prefeito ACM Neto (DEM) só foi aprovado no ano de 2016, 2 anos após a conclusão da obra.

cultural e II) requalificação urbanística na área da Ladeira e Porto da Barra, com valorização dos mirantes, melhoria da circulação de pedestres e renovação das construções deterioradas, privilegiando a implantação de equipamentos que abriguem serviços de apoio à cultura, ao lazer e turismo.

O PDDU, aprovado em 2008, incorporou a vocação histórica que foi determinante para a ocupação do bairro da Barra. É fundamental afirmar que essa história é socialmente construída a partir da atipicidade da urbanização latino-americana, e reproduzida pela natureza histórica do espaço. O PDDU traduz o espaço modelado entre a prática social e a produção do espaço urbano, esse acúmulo histórico estratificado no espaço urbano e denominado de rugosidade por Santos (1996), se torna a vantagem competitiva a ser explorada.

O PDDU é um dos principais instrumentos de planejamento urbano da Cidade. Aprovado tendo em vista uma realidade econômica, ele tem a função de indicar os passos futuros do desenvolvimento urbano soteropolitano. Apesar de ser o principal instrumento, parte do que foi indicado só se concretizará nas gestões seguintes. Por isso, as intervenções na Orla Marítima do bairro da Barra entre os períodos de 2013-2017, precisam ser interpretadas também a partir dos instrumentos da gestão do então prefeito ACM Neto.

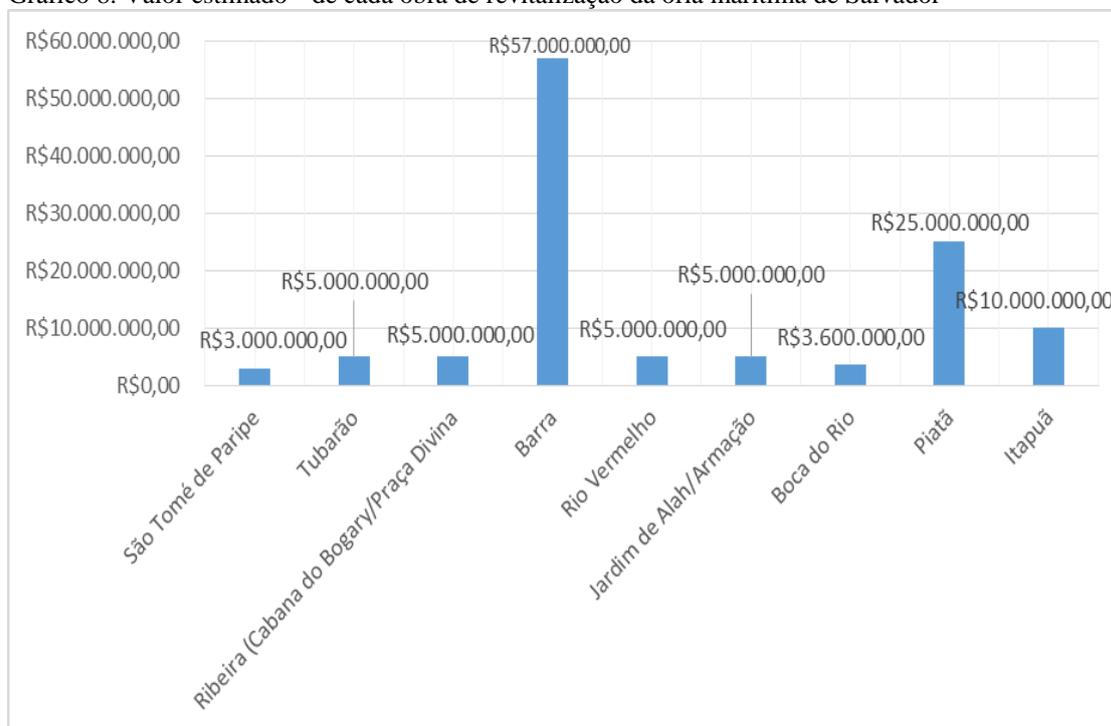
O Planejamento Estratégico 2013-2016 da prefeitura indica as principais metas e objetivos da gestão. No diagnóstico, o Planejamento consta que um dos entraves para o crescimento do turismo da cidade era:

A degradação de locais e equipamentos urbanos, monumentos e áreas públicas de lazer descaracteriza a paisagem e afasta tanto os visitantes quanto os cidadãos. Além da falta de conservação adequada, os equipamentos são pensados para o turismo da mesma forma que há duas décadas. Falta planejamento para atrair os visitantes e a estruturação de um sistema capaz de aumentar o seu tempo de estadia e potencializar suas atividades de compras e lazer. Diante desse contexto, a rede hoteleira vem perdendo ocupação e está desmotivada a realizar maiores investimentos (PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO, p. 62).

Dois pontos são importantes de serem ressaltados. O primeiro é a atenção a degradação dos equipamentos urbanos e áreas públicas de lazer que descaracterizam a paisagem, e, o segundo, a falta de equipamento para atrair visitantes. A fim de solucionar esse dilema, a Prefeitura lançou o Programa de Revitalização da Orla Marítima de Salvador. A obra estimada em cerca 111,6 milhões, deste total, mais de 50 milhões foram

destinadas a Barra. A obra que foi executada em parceria com o Governo Federal a partir do programa PRODETUR Nacional¹⁸.

Gráfico 8. Valor estimado¹⁹ de cada obra de revitalização da orla marítima de Salvador



Fonte: Correio da Bahia, DOM.

O gráfico 8 demonstra os valores estimados de cada obra, inclusa, na Revitalização da Orla Marítima de Salvador. Nota-se que a Barra consome cerca de 48% do valor total da obra, contudo são nessas condições que a revitalização da obra da Barra possui outra especificidade, pois 50% do seu valor foi financiado a partir do Prodetur Nacional²⁰.

O Programa de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR) era um programa com vistas à obtenção de crédito de financiamento externo, criado pelo Governo Federal no âmbito do Ministério do Turismo, no ano de 2008, que buscou organizar intervenções públicas para o desenvolvimento da atividade turística. Dentre os objetivos do programa estão:

[...] fortalecer o Plano Nacional do Turismo e consolidar a gestão turística de modo democrático e sustentável, alinhando investimentos regionais, estaduais e municipais ao modelo de desenvolvimento

¹⁸ Adaptado do Prodetur Nordeste que existe desde a década de 90.

¹⁹ Valor aproximado segundo as fontes.

²⁰ Uma das contrapartidas para o financiamento a partir do programa e que 50% do valor da obra seja financiada pelo poder público.

turístico nacional, a fim de promover a geração de emprego e renda, em especial para a população local (TURISMO, 2015, p. 15).

Sobre o financiamento do programa, seus investimentos, de acordo com Turismo (2018), são operacionalizados pelo Ministério do Turismo em parceria com organismos multilaterais, em especial o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e com a Corporação Andina de Fomento (CAF)²¹ que atuam como financiadores internacionais. O BID oferta o recurso para o Prodetur como uma linha de crédito Condicional (CCLIP)²². Esse tipo de crédito, segundo ele, tem por objetivo contribuir com a competitividade dos destinos turísticos brasileiros e consolidar uma política nacional através de uma gestão pública descentralizada. O BID refere-se, neste segundo objetivo, ao fato dos créditos concedidos pelo PRODETUR Nacional serem operacionalizados entre os entes federais e municipais, sem passar pelos Governos Estaduais. Para efetivar as diretrizes contidas no Plano Nacional do turismo a linha de crédito propõe financiar projetos que atendam as estratégias de comercialização, infraestrutura e serviços básicos, gestão ambiental e fortalecimento institucional.

Com o investimento de R\$ 25.354.010,39 por parte do Governo Federal, o convênio²³ assinado sinaliza em sua justificativa que a Orla Marítima do bairro da Barra representa um dos mais importantes espaços públicos de Salvador, seja em termos ambientais, com as suas belas praias, como o Farol e o Porto da Barra, seja pelo seu valor simbólico, enquanto espaço que abriga os grandes eventos (carnaval, réveillon, shows e manifestações populares). A prefeitura ainda defende que esse conjunto de atrativos naturais e a localização estratégica, aliados a importante tradição histórica da sua ocupação e ao potencial turístico e cultural tornam a Barra uma das áreas mais simbólicas e singulares de Salvador e, por conseguinte, uma área desejada. Conforme a PREFEITURA (2013):

A Barra situa-se na confluência da esquina do oceano Atlântico com a Baía de Todos os Santos, o que lhe confere uma localização privilegiada – a ponta da península. Esse conjunto de atrativos naturais e a localização estratégica, aliados a importante tradição histórica da sua ocupação e ao potencial turístico e cultural desse conjunto edificado, fazem desse bairro, uma das áreas mais simbólicas e singulares de Salvador e, por

²¹ Não foi encontrada informação referente a contrapartida e linha de crédito do Prodetur destinados a Salvador.

²² Os Contratos de Empréstimo para as Operações Individuais dentro da Linha de Crédito (CCLIP) do PRODETUR Nacional deverão ser assinados dentro de um prazo máximo de 10 (dez) anos contados da data da aprovação da mencionada linha pela Diretoria Executiva do Banco (Prodetur,2014).

²³ Convênio de número: 788212/2013

consequente, uma área que atrai um grande contingente de pessoas, sejam elas moradores da própria cidade ou turistas, todos, com a perspectiva de usufruir de um ambiente socialmente e ambientalmente agradável. A Barra é também um bairro residencial e que agrega um segmento comercial importante da cidade. Porém, ao longo dos últimos anos a Barra tem passado por um processo de degradação física e social que tem comprometido, em parte, a sua tradição. Esse projeto visa devolver a Barra o seu perfil urbano de bairro tradicional, possibilitando aos seus moradores melhor qualidade de vida, construindo um espaço de lazer agradável e seguro para a cidade e potencializando o seu valor turístico e cultural. (PORTAL DOS CONVÊNIOS, convênio 788212/2013, pág. 3).

Atenta-se na justificativa do convênio que o bairro da Barra é também um bairro residencial e que agrega um segmento comercial importante da cidade, porém, ao longo dos últimos anos a Barra teria passado por um processo de degradação física e social que tinha comprometido, em parte, a sua tradição. Essa opinião da prefeitura, frente a justificativa do projeto, alerta a necessidade de um novo paradigma na Orla Marítima do bairro da Barra (2013-2017), uma nova intervenção impactante e não, apenas, como a prefeitura denomina de intervenção pontual. Ainda conforme descrito no convênio:

As iniciativas anteriores de criar uma dinâmica própria para o local, a partir de investimentos realizados de forma pontual, não surtiram os efeitos desejados em função da falta de um projeto integrado, que considerasse a sua dinâmica e o conjunto de usos e atividades que são desenvolvidos nesse espaço e que se inter-relacionam e se interdependem. Assim, essa proposta representa o projeto global na qual se definirá conceitualmente a estratégia urbana proposta para a revitalização da área da Barra, implementando uma nova dinâmica à cidade, considerando prioritariamente as questões relativas a requalificação e infraestruturação dos espaços públicos e de lazer, neste caso, prioritariamente a Orla da Barra e os projetos e as intervenções viárias que são estruturantes, adequando- a as demandas cotidianas, as demandas turísticas e as demandas efêmeras como o carnaval e outras festas. (PORTAL DOS CONVÊNIOS, convênio 788212/2013).

A administração pública municipal, quando alerta no convênio que as iniciativas anteriores de criar uma dinâmica própria a partir de investimentos pontuais não surtiram os efeitos desejados, devido à falta de um projeto integrado, que considerasse a sua dinâmica e o conjunto de usos e atividades, involuntariamente reafirma o peso do valor de uso, do cotidiano do Bairro e de uma conexão maior que inter-relacione a Orla Marítima do bairro da Barra a um projeto que dialogue com o contexto econômico. Portanto, para alcançar um resultado estruturante que equacione as demandas cotidianas, turísticas e efêmeras, como a do carnaval e festas, é preciso uma intervenção que impacte em diversos aspectos a Orla Marítima, potencializando suas diversas vocações e usos. É

por isso que o cotidiano não é um elemento fora do processo produtivo, ou muito menos uma expressão marginalizada das relações capitalistas, conforme defende Lefebvre (1991), mas também uma expressão do consumo de tal qual Ajzenberg (2005) define que a crítica da vida cotidiana como a crítica da economia política.

Contudo, equacionar diferentes interesses é uma árdua tarefa. Na prática, o equacionar talvez não seja o termo mais adequado, mas sim, contemplar a diversos interesses. Essa contemplação quando executada numa relativa dependência financeira, de uma certa maneira, já torna nítido que existem interesses que precisam ser priorizados, é com isso que o cotidiano também se adapta é esse novo objetivo. Assim, o executivo municipal quando argumentou que a proposta teve por objetivo representar o projeto global no qual se definiria conceitualmente a estratégia urbana proposta para a revitalização da área da Barra a partir de uma nova dinâmica urbana, também assume enquanto responsabilidade impor, possivelmente, um cotidiano que atenda a interesses maiores do que só a uma simples melhoria da infraestrutura do bairro.

Do financiamento as exigências contidas no projeto de revitalização da Orla Marítima do bairro da Barra notam-se a engenharia financeira e a defesa da recuperação da vocação natural turística do Bairro. Ambas expressam a ordem econômica do capital financeiro, primeiro pela característica empreendedora da intervenção e segundo pela forma de financiamento dela. A mundialização do capital, conforme explica Chesnais (1996), ou seja, as instituições financeiras internacionais mediadoras de um capital internacional atuam nas esferas mais simplórias até nas mais complexas, de uma intervenção urbanística a um grande complexo financeiro, e assim, a obra ganha a relação com o contexto econômico que faz jus a sua observação. Seu valor simbólico, usado na justificativa, representa o valor de uso que garante a utilidade social da mercadoria e a partir da requalificação está contido nela a condição de troca, assim, crédito, empreendedorismo urbano, consumo e competitividade assumem a base da mercantilização do espaço urbano.

Do cotidiano aos interesses efêmeros, a obra vai se deslocando da dinâmica urbana real para se tornar uma representação simbólica, a imagem desejada e o signo consumido. Atender aos diversos interesses sob a dependência de um financiamento internacional e calcado num discurso de vocação natural e econômica, inevitavelmente, conduz a uma transformação na dinâmica urbana que interaja com o novo contexto econômico. Não é o

modelo de financiamento que inova, mas, esse padrão aliado a dominação do capital financeiro e de um mercado consumidor impulsionado pelo crédito. É, então, da conciliação dos diversos interesses que surge o espaço maquiado que Carlos (2002) atenta.

É por isso que a Orla Marítima do bairro da Barra também pode ser identificada como uma sucessão de atos, ações, decisões, condutas, códigos e mensagens tal qual afirma Lefebvre (2001). E, assim, conduzido para a conciliação dos diversos interesses que se materializa a simbiose entre Governança Urbana e Empreendedorismo, explicado por Harvey (2005). A vulgarização da produção de bens e serviços que satisfaz as necessidades vitais da sociedade contemporânea, sinalizada por Jappe (2013), é o que a prefeitura denomina de interesses efêmeros e turísticos. É, então, também nesse outro momento, que o espaço urbano modificado elabora a representação de si e impõe diversas identidades e modos de comportamentos. Portanto, essa paisagem da Orla Marítima do bairro da Barra não é um simples retrato do imediato, sua interpretação exige entender a substância e conteúdo pelo qual ela se forma.

5 A MERCADORIA DA “NOVA ORLA DA BARRA”

Do financiamento a execução, a intervenção urbana da Orla Marítima do bairro da Barra a partir de 2013 materializou o contexto econômicos e as aspirações do novo gestor. Licitada pelo Regime Direto de Contratação (RDC)²⁴, Segundo afirma Souza (2017), o projeto denominado “Parque Urbano da Orla Marítima: Trecho Barra” foi de autoria da Prado Valladares Arquitetos LTDA e a execução das obras pela Construtora Norberto Odebrecht Brasil S.A, vencedora da licitação para a elaboração do “Projeto Básico e Executivo, de Execução das Obras Civas de Requalificação da área da Barra”.

O projeto inicial pensado pela Prado Valladares Arquitetos LTDA apresentava conceitos que inovariam no que tange a ocupação integrada do espaço público. No mapa²⁵ 2 descreve os conceitos contidos na criação inicial do projeto, tais quais: priorização do pedestre, estímulo ao uso da bicicleta, racionalização das linhas de ônibus, implantação do *traffic calming*, alteração dos sentidos das vias e restrição ao acesso de veículos. É possível notar, conforme o Mapa 2, as definições iniciais do projeto. Tais definições previam a qualificação de espaços públicos, como: paisagem, mobiliário, equipamento de conforto e espaços lúdicos para preparações de eventos. Contudo, o compartilhamento do espaço entre serviço, comércio, residencial e lazer se avultam no projeto.

Destaca-se também o conceito de *shared space*. Este, objetivava o compartilhamento da mesma faixa de piso entre pedestres, ciclistas, usuários de transporte público e carros, mas, com velocidades baixas e alta fluidez. Outra ideia evidenciada pela Prado é o passeio marítimo, que são elementos de desenho urbano que facilitam o acesso à praia e oferecem ampla calçada para o os pedestres, pois, para a empresa, estas características fomentam na cidade espaços lúdicos de distintas características.

Estimular as características lúdicas no bairro da Barra necessitam reconstruir suas prioridades na circulação. O piso compartilhado e a ênfase na mobilidade urbana alternativa prevê uma revisão na circulação de automóveis no Bairro, pois, para a

²⁴A LEI Nº 12.462, de 4 de agosto de 2011 que institui o Regime direto de contratação pública (RDC) objetiva adequar os contratos e licitações públicas para os grandes eventos tais quais: Copa do Mundo, Copa das Confederações, Jogos Olímpicos. E assim, garantir maior agilidade na execução das obras.

²⁵ Mapa cedido pela Fundação Mário Ferreira Leal

efetividade do compartilhamento é preciso estabelecer os limites tanto de velocidade quanto de volume na circulação dos carros e transporte coletivo urbano.

A Mapa²⁶ 3 demonstra essas consequências da intervenção na circulação do transporte coletivo urbano. Dentre os parâmetros da intervenção proposto no projeto estão a criação das linhas circulares entre a Barra e a Lapa²⁷, alteração no itinerário de algumas linhas e escalonamento de parada de ônibus, supressão de linhas individuais de alguns bairros, racionalização e/ou revisão nas frequências das linhas (remanescente e ajustada) e eliminação de linhas metropolitanas a serem integradas com a estação mussurunga. A imagem 3 também mostra as restrições na circulação de veículo, limitando a presença entre o Forte Santa Maria e o Forte São Diogo e em parte da avenida oceânica.

Essas medidas de moderação no tráfego são conhecidas como *traffic calming*. Esteves (2003) explica que o *traffic calming* é um conjunto de técnicas desenvolvida para a proteção em áreas urbanas dos efeitos nocivos do tráfego de veículos. Segundo Esteves (2003), tais técnicas, originalmente, não prevê o bloqueio do tráfego de passagem, mas, seu desencorajamento. Parte dessas técnicas foram aplicadas na intervenção da obra da Barra, redução de velocidade, realocação do tráfego para as ruas paralelas à Orla Marítima e o tipo de pavimentação colocado em determinados trechos são parte que constituem esse conjunto de técnicas. Observa-se que restrição e eliminação do transporte coletivo é parte integrada do projeto, não é uma simples consequência da intervenção, mas, componente pensado por ele. Limitar ou eliminar a circulação do transporte público coletivo readéqua um cotidiano de quem direta ou indiretamente convive com o Bairro.

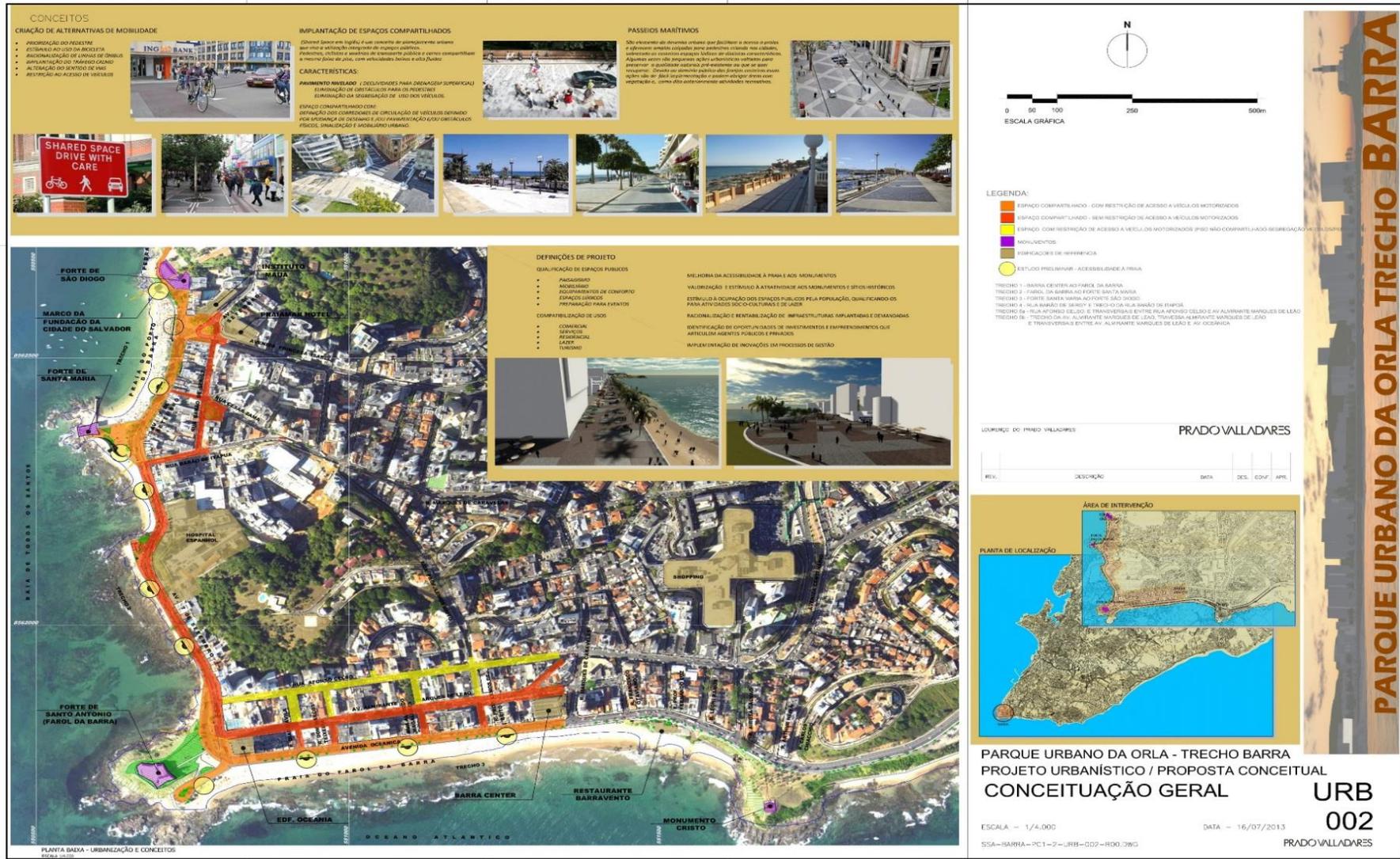
No Mapa²⁸ 4 do projeto concebido pela Prado Valladares estão áreas de entregas de equipamentos urbanos disponíveis para o lazer. O projeto inicial não descreve os tipos de equipamento, apenas, pontuam as áreas, são elas: Forte São Diogo, Fundação da Cidade do Salvador, Forte Santa Maria, proximidades do Hospital Espanhol e Farol da Barra. Além das intervenções paisagísticas foram construídas também três Deck's de Madeiras, cerca de 1200 metros de balaustradas, rede subterrânea de telefonia, lixeiras, gás, dados etc., nova rede de água e esgoto, 11 escadas e duas rampas para cadeirante no acesso à praia e substituídas a iluminação pública e as sinalizações de trânsito.

²⁶ Mapa cedido pela Fundação Mário Ferreira Leal

²⁷ Estação de Transbordo.

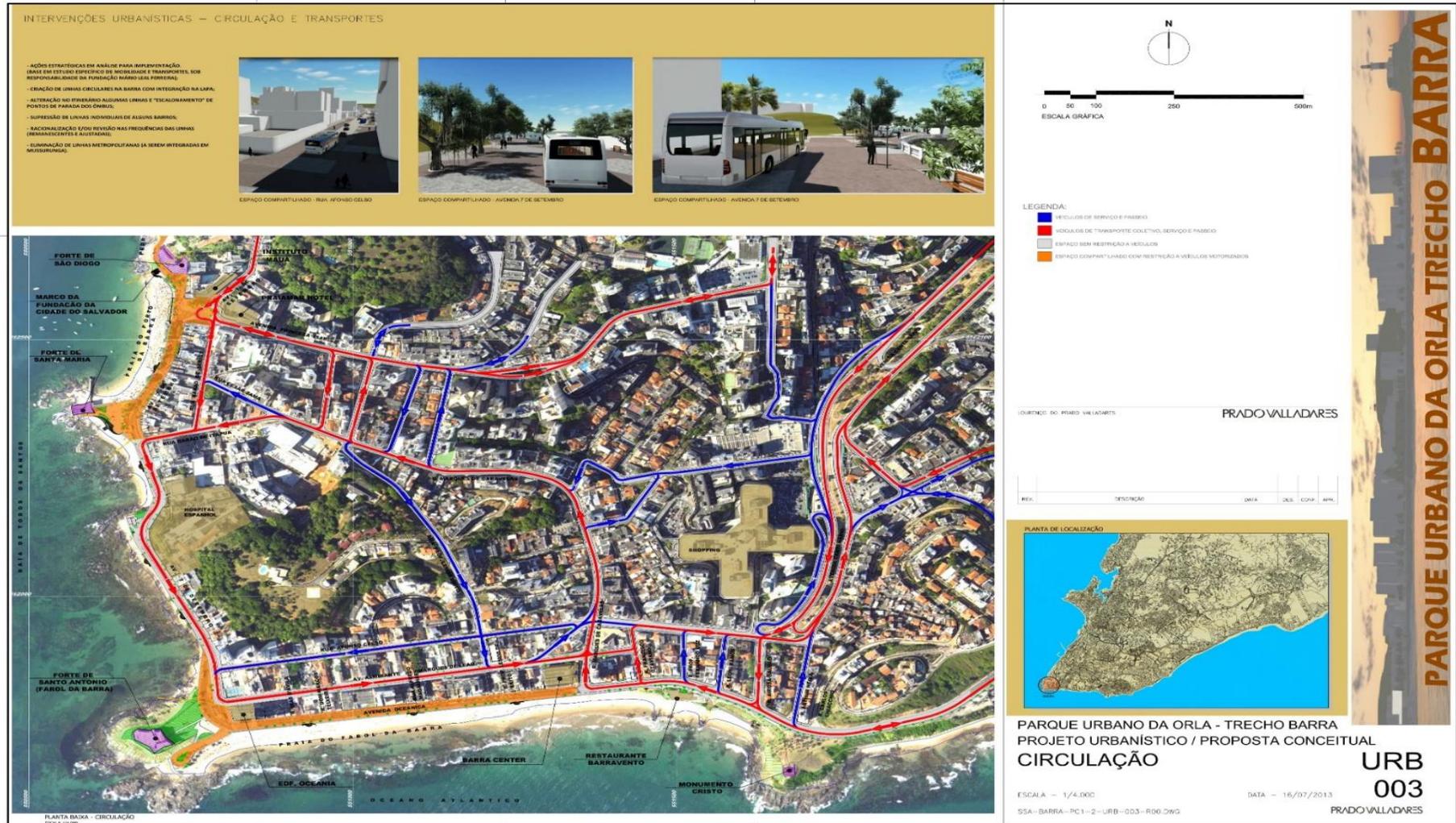
²⁸ Mapa cedido pela Fundação Mário Ferreira Leal

Mapa 2. Conceito da Obra da Barra, Salvador – BA



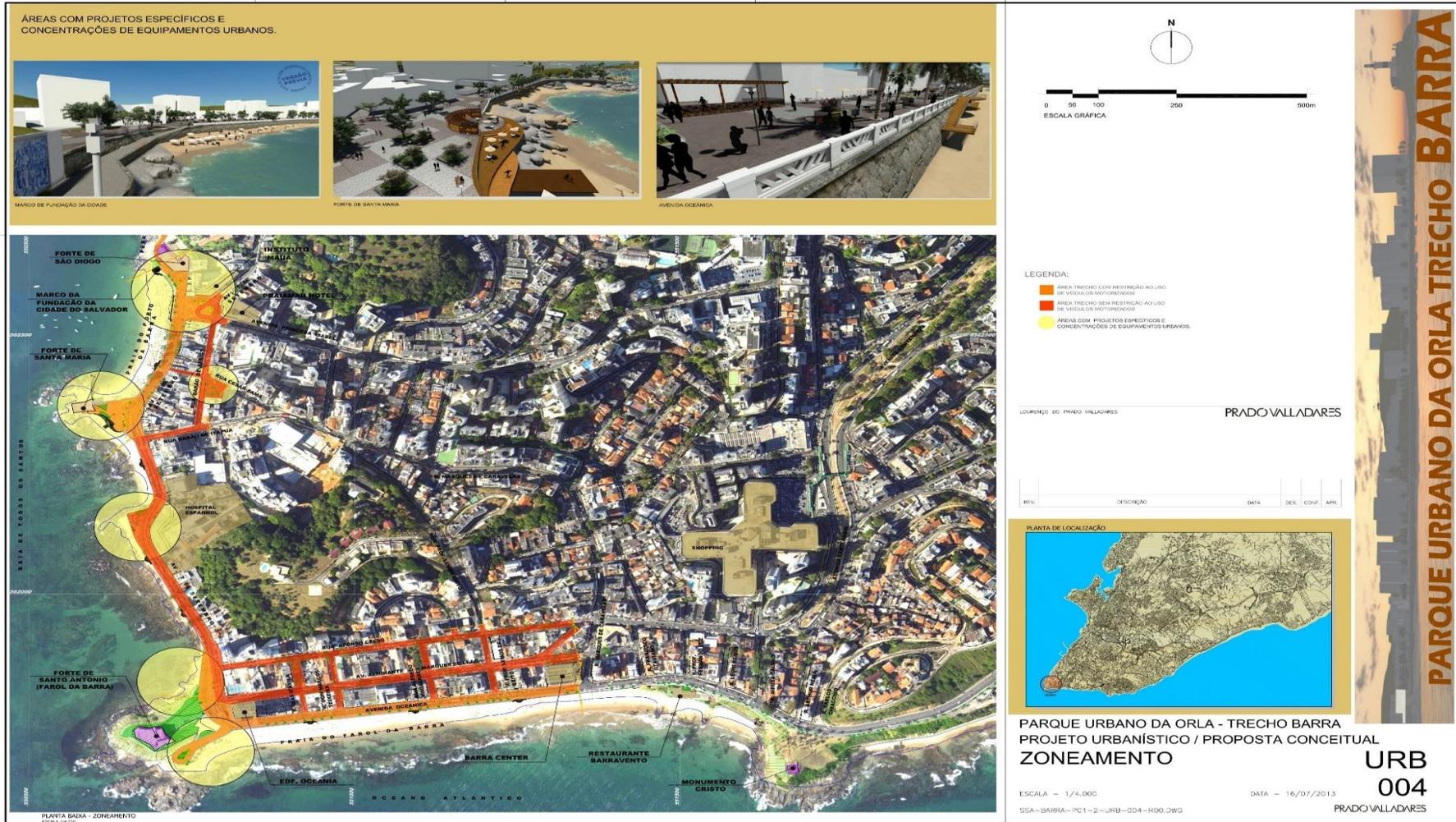
Fonte: SALVADOR (2013)

Mapa 3. Intervenção Urbanística – Circulação e Transporte, Barra, Salvador -BA



Fonte: SALVADOR (2013)

Mapa 4. Concentração de equipamentos públicos, Barra, Salvador -BA.



Fonte: SALVADOR (2013)

Os mapas 2, 3 e 4 sinalizam os principais conceitos da obra. A intervenção urbana na Barra pressupõe uma ocupação que integrasse os diversos valores de uso do espaço, tais valores precisavam alinhar o potencial turístico a uma nova forma de circulação no espaço urbano, portanto, é nesse cenário que a ideia do *traffic calming* e o *space shared* sobressaem. O piso compartilhado exalta uma prática urbana exercida pelo pedestre, conseqüentemente a redução na circulação de carros, a partir do limite de velocidade e, em alguns trechos, até a proibição dos mesmos são conseqüências dessas prioridades. Conforme demonstra a ilustração 1 com um comparativo antes e depois da obra.

Ilustração 1. Comparativo antes e depois da revitalização (Trecho relativo ao Farol da Barra)



Fonte: Correio da Bahia, 2014.

Além de priorizar uma nova forma de prática urbana, o tráfego calmo cristaliza uma paisagem, uma imagem na qual o que prevalece não é um cotidiano intenso e sim uma ludicidade subjetiva que pode ser apropriada de diversos símbolos e significados. Em seu discurso no ato de assinatura da obra o então Prefeito, ACM Neto, afirmou:

[...] Tudo que a gente faz tem um proposito que é permitir primeiro que o cidadão possa voltar a aproveitar a sua cidade por que o morador de Salvador deixou de aproveitar Salvador, deixou de andar nas ruas, deixou de usufruir das belezas, riquezas, dos cantos e dos encantos desta que é a primeira capital do Brasil, mas que precisará ser recuperada para que volte a orgulhar os seus filhos, e somente orgulhando os seus filhos, essa cidade vai ser capaz de se mostrar bonita, atraente, interessante e desejada para os turistas, visitantes, para as pessoas de todo o Brasil e todo mundo que voltaram a enxergar em Salvador o mais querido e desejado destino de todo o Brasil...Toda essa obra vai tá pronta até o

final do ano que vêm, para que na copa do mundo Salvador já se apresente, não mais apenas por tudo o que já foi visto, mas nos teremos um grande cartão postal para o mundo na copa, que vai ser a nova Barra... que não tenho dúvida será o local de praia mais bonito de todo o Brasil [...] ²⁹, 2013,).

O discurso do então gestor revela a dubiedade de interesses na intervenção. Este justifica a ausência de uma ocupação do Bairro da Barra, por parte do indivíduo, pelo desinteresse devido a depreciação dele. Com o intuito de corrigir tal distorção, a intervenção ofertaria um espaço que priorizaria o pedestre oferecendo ao soteropolitano um lazer inovador e devolvendo uma subjetividade perdida pelos anos anteriores. Ao mesmo tempo, influenciado pelos grandes eventos como copa do mundo, o resultado da ocupação daria legitimidade para uma possível propaganda da Orla Marítima do bairro da Barra, podendo ser utilizada enquanto vitrine internacional e nacional.

O tráfego lento e o novo aproveitamento das ruas por parte dos pedestres, apesar de quebrar paradigmas na Orla Marítima do bairro da Barra, incorpora um conjunto de técnicas antigas. A mudança de padrão ocorre em congruência com alterações nos padrões de consumo, portanto, pedestre e consumidor muitas vezes se igualam. Um outro fator é o que tange a legitimidade da obra, para o então prefeito ACM Neto, o que determinará o potencial turístico da Barra será um certo volume de sua ocupação, ou seja, o espetáculo se inicia com a apropriação dos novos valores de usos contidos nas novas práticas urbanas na Orla Marítima do bairro da Barra.

Inaugurada no de 2014, a intervenção estreou num contexto emblemático nacionalmente e internacionalmente. No cenário nacional o Brasil se preparava para vivenciar uma disputa eleitoral de forte impacto na história, um acirramento que proporcionaria uma instabilidade democrática no país. Já no cenário internacional o recrudescimento da crise econômica começaria a impor seus efeitos nas economias latinas americanas, contudo, suas principais implicações só serão sentidas a partir de 2015, quando o governo federal passaria a adotar medidas de reação a crise que afetariam toda a cadeia produtiva brasileira.

Em discurso proferido na inauguração da “Nova Orla da Barra”, o então prefeito, ACM Neto (2014), afirmou: “Salvador nasceu na Barra, e agora uma nova Barra renasce

²⁹ Trecho do Discurso transcrito disponível em: <<https://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/1539250-acm-neto-diz-que-obras-na-barra-nao-va-afetar-carnaval>>, Acesso em: 20 de set. de 2018.

para Salvador, uma Barra de todos os baianos e brasileiros que é o primeiro passo para uma revitalização da Orla Marítima de Salvador [...]”. A intervenção estreia com o então gestor defendendo um caráter democrático para a “Nova Orla da Barra”, ao mesmo não se referindo apenas pertencente ao soteropolitano, mas como um patrimônio nacional. Na fotografia 1 é possível visualizar a aparência democrática, defendida pelo então gestor.

Fotografia 1. Inauguração da Nova Orla da Barra (Trecho referente ao Farol da Barra).



Fonte: Correio da Bahia (2014).

Essa sensação democrática é influenciada em parte pelas técnicas de *traffic calming*. A priorização por parte dos pedestres e consumidores impõe uma percepção de livre circulação na Barra, não diferente do momento político e econômico da intervenção, no qual a inclusão social se dá com base no consumo.

Em vídeo promocional sobre a “Nova Orla da Barra”, a prefeitura de Salvador destaca três aspectos. O caráter inovador da obra, a sensação da bela paisagem e a da Barra”, o então entrevistado BINGHA identificado enquanto comerciante e morador afirmou: “A Barra sempre foi bairro dos artistas, nós tínhamos um bairro para carro, hoje, nós temos um bairro para pessoas”. Neste mesmo curta o arquiteto Sidney Quintela declara: “A Barra hoje passa a ser um bairro a ser desfrutado a pé, o projeto busca isso, fazer com que a população tenha uma qualidade de vida melhor.” A fotografia 2 reforça

o conceito principal do projeto, ou seja, do bairro sendo desfrutado a pé. A fotografia 3 demonstra nova pavimentação, o piso compartilhado que também é uma técnica do *traffic calming*, e, na fotografia 4, a bela paisagem que é possível usufruir no bairro da Barra.

Fotografia 2. Nova Orla da Barra (Trecho referente ao Farol da Barra).



Fonte: Prefeitura de Salvador (2014).

Fotografia 3. Pavimentação do trecho referente ao Farol da Barra.



Fonte: Prefeitura de Salvador. (2014)

Fotografia 4. Paisagem da “Nova Orla da Barra”.



Fonte: Prefeitura de Salvador (2014).

Todas essas fotografias oficiais revelam o sentimento que a prefeitura de Salvador tenta expressar da “Nova Orla da Barra”. Belas paisagens, vocação turística e fácil circulação dos pedestres. A concepção de entregar “A nova Orla da Barra” para a população não elimina o aproveitamento turístico dela, muito pelo contrário, ambos são dos lados da mesma moeda. O potencial turístico e o diferencial da Orla da Barra necessitam da legitimidade do soteropolitano, o volume do uso e ocupação do Bairro é também a imagem a ser transformada em mercadoria. Uma imagem construída para ser consumida precisa, antes de tudo, vender que ela é desejada, assim, transformar “A Nova Orla da Barra” em um grande cartão postal para o Brasil requer, impreterivelmente, construir uma aparência de hospitalidade e um aporte de aprovação da comunidade local, conforme o Ministério do Turismo (2010):

A imagem, mensagem e marca do destino deve ser reconhecida, aprovada e disseminada pela comunidade como um todo. É a consolidação da cidade como produto turístico para os turistas com o aporte da comunidade local. Sem isto podemos dizer que o inverso da hospitalidade se manifestará: a inospitalidade. Vale também ressaltar que é incontestável a importância da construção da imagem do destino para se estabelecer antes mesmo da compra, ou melhor, no processo de decisão de escolha uma relação hospitaleira entre o turista e o destino, mais do que isso, digamos que a mensagem promovida pelo destino

pode representar acolhimento entre ambos. Definitivamente, a mensagem do destino deve reportar a troca de experiências positivas e, conseqüentemente, desejadas (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2010, p. 15).

As fotografias 5, 6 e 7 representam três pontos próximos ao Porto da Barra. A primeira imagem representa o início do porto da Barra, já a fotografia 7 e 8 referem-se a praia do porto da Barra, os restaurantes e bares do porto. Essas fotografias descrevem um típico cotidiano de final de semana, a praia cheia de banhistas e pequenas estruturas de comércio que dividem os sombreiros e as cadeiras, com um tipo de divisão entre os comerciantes de difícil compressão e, conseqüentemente, muito tênue. Diferente da fotografia 6, nota-se que a ludicidade da praia é expandida para as ruas. O cotidiano do lazer do banho de mar e dos vislumbres das belas paisagens estende-se, agora, para as calçadas, o que antes era um espaço dividido entre pedestres e banhistas se harmoniza. A nítida divisão entre o espaço do mar e da calçada se desfaz e uma outra função deste intervalo surge, pois o que antes era pista para passagem de carros se torna um espaço de lazer que estende a função lúdica da praia e conecta o mar aos bares que ficam no sentido oposto.

O espetáculo se concebe enquanto lúdico. A realidade que prevalece, neste intervalo das fotografias 5, 6 e 7 são de uma diversidade de lazer entre bares, praias e caminhadas. Neste aspecto a “Nova Orla da Barra” cumpre o objetivo traçado. A preocupação exacerbada na estética e a definição exclusiva de uma função socioespacial para a cidade contribui para a formação de uma imagem urbana na qual a ampla atividade lúdica é estimulada pelas formas socioespaciais da “Nova Orla Marítima”. Lazer e consumo se interlaçam no cotidiano e o espaço é forçado a ser consumido, um tipo de consumo massificado que antes restringia-se a praia e aos bares. Portanto, a imagem urbana conflui nesse ciclo entre espetáculo/consumo/cotidiano, não são as transformações em si no espaço, mas, a imagem que as transformações socioespaciais procuram exaltar.

A paisagem urbana se apresenta tendo em vista essa dupla realidade (entre o criado e o produzido) e desta dupla relação se reconstrói a imagem urbana. A expansão da ludicidade ofertada pelas belas praias da Barra para a calçada e o controle de uso de veículos em determinados trechos são variáveis que exercem uma influência para o uso do espaço, esse uso não se restringe a facilidade de locomoção do pedestre, na aparência ele cria a sensação do espaço desejado, principalmente pela forma em que os pedestres ocupam o trecho entre a praia e os bares. Por isso que a ideia de facilidade de locomoção

também cria a mensagem da aprovação da comunidade e a consolidação de um ponto turístico. É essa paisagem urbana que Carlos (2018) apresenta enquanto uma dimensão necessária da produção espacial. A paisagem criada pela “Nova Orla da Barra” não é mais um simples retrato do imediato, pois consiste na substância e conteúdo pelo qual ela se forma. Portanto, a paisagem da “Nova Orla da Barra” é parte integrante das relações sociais em constante diálogo com a totalidade.

Fotografia 5. Trecho entre o Farol da Barra e o Porto da Barra, Salvador – BA.



Fotografo: Caio Bandeira 2018.

Fotografia 6. Praia do Porto da Barra, Salvador – BA.



Fotografo: Caio Bandeira, 2018.

Fotografia 7. Restaurantes no Porto da Barra, Salvador – BA.



Fotografo: Caio Bandeira, 2018.

Já entre as fotografias 8, 9 e 10 são representações de um espaço de transição entre um cotidiano lúdico e um outro mais “comum” na cidade do Salvador. Essas três fotografias reforçam o contraste que a modificação no Bairro da Barra provocou. Situada entre os trechos próximos ao farol da Barra e Cristo observa-se modalidades distintas de vivenciar o Bairro, a chegada ao Bairro pela orla pelos transportes mais “comuns” como ônibus e carro e um outro espaço dominado por pedestres. A produção da vida cotidiana é um misto de complexidade que sobrepõe as relações, ao contrário de eliminá-las, é possível compreender que essa diversidade é posta no cotidiano, é sobretudo por essa condição que o cotidiano também é a práxis dos capitais, o que para uns é um momento de lazer e consumo para outros é passagem, lugar de trabalho ou residência, a “Nova Orla” da Barra consegue dividir bem os múltiplos interesses desse cotidiano, é por isso que ela consegue reforçar uma simbologia, pois estas divisões funcionais entre passagem para carros, ônibus e pedestres exercem uma influência sobre a função de cada trecho da Orla Marítima.

Esse tipo de controle é que reforça as semiologias da cidade que Lefebvre (2014) descreve, pois vai modelando o espaço até torná-lo uma imagem que ao atingir seu estágio

mais maduro se torna a própria mercadoria e assim a vida cotidiana vai se tornando a vida espetacularizada. As relações entre as transformações da paisagem e o momento econômico se aprofundam quando este modelo de intervenção estimula o consumo da/na paisagem, e assim a cidade mercadoria se retroalimenta da ideia que ela é almejada para o consumo, por isso estar em constante ocupação é o que atesta seu valor.

Fotografia 8. Avenida Sete de Setembro (Trecho Próximo ao Cristo) , Salvador – BA.



Fotografo: Caio Bandeira, 2018.

Fotografia 9. Avenida Sete de Setembro (Chegada pelo Bairro da Ondina), Salvador – BA.



Fotografo: Caio Bandeira, 2019.

Fotografia 10. Trecho próximo ao Farol da Barra. , Salvador – BA.



Fotografo: Caio Bandeira, 2019.

Inaugurada no ano da Copa do Mundo e com o objetivo de ser o espaço lúdico de referência para os turistas internacionais e nacionais, a intervenção na Orla Marítima do bairro da Barra não se limita a esse momento, ela acompanha uma dinâmica econômica e urbana, segue enquanto legado e demuda suas práticas a partir dos diferentes contextos.

Por isso é crucial situá-la num contexto pós Copa do Mundo tendo em vista as flutuações dos dados referente aos fluxos e demandas turísticas em diferentes trechos da “Nova Orla da Barra”.

Um estudo sobre demanda turística na Bahia, no ano de 2016, realizado pelo PRODETUR (2017)³⁰ apontou que entre os atrativos mais visitados pelos turistas de Salvador estão: Elevador Lacerda (93,2%), Centro histórico (92,4%), Farol da Barra (89,3%) e Igreja do Bonfim (75%). Esse mesmo estudo indica que em relação aos aspectos positivos dos turistas que visitaram Salvador no ano de 2016, 76,3% deles indicaram as praias como o aspecto que mais agradou na viagem, sendo os atrativos histórico-culturais o segundo aspecto positivo com 71,9%. Destacou-se ainda a hospitalidade do povo e o clima com 67,7% e 63,7%, respectivamente. Uma das contradições possíveis de perceber com os dados da amostra do PRODETUR (2017) é que o centro histórico está entre os destinos turísticos mais visitados, contudo, são as praias que são primeiramente lembradas enquanto aspectos turísticos que mais agrada os visitantes.

Esses dados acima também representam a produção e reprodução do cotidiano na “Nova Orla da Barra”, um cotidiano produzido e reproduzido pelo consumo. Um cotidiano, agora, sem pressa, sem carros e novas práticas, mas também um cotidiano no qual os serviços possam fluir com maior velocidade. Nesse novo espaço, o lúdico e a mercadoria se interlaçam, as mercadorias serviços se reproduzem com facilidade, paisagem e mercado não mais se diferenciam, ao contrário, a paisagem reforça o mercado. Com isso, contemplar a paisagem se torna também um ato de consumo.

Essa relação paisagem e consumo é o que Jappe (2013) chama da vulgarização da produção de bens e serviços. A “nova Orla da Barra” reconstrói elementos simbólicos que caminham ao mesmo lado de uma sociedade que satisfaz suas necessidades vitais a partir da produção de bens e serviços. A “Nova Orla da Barra” é parcela da irresistível tentativa do capitalismo de absorver tudo para sua lógica de valorização e representa a linguagem deste espetáculo constituída por signos da produção reinante, ou seja, capital a um grau de acumulação que se torna imagem.

A “Nova Orla da Barra”, então, não é uma aparência apenas objetiva ou muito menos estática, mas, também subjetiva. Essa subjetividade intensifica o papel das suas

³⁰A soma é mais de 100% porque no questionário o entrevistado pode apontar mais de uma opção.

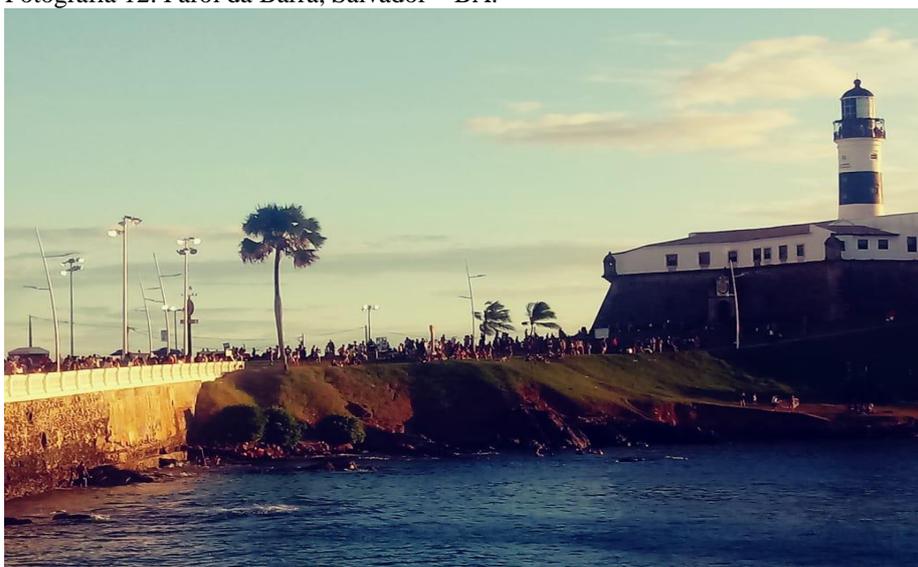
intervenções, assim, ela reage enquanto uma interação social entre o físico, a ordem econômica e sua história. Do seu financiamento a sua prática cotidiana, da imagem consumida a mercadoria consumível, da cidade reino das mercadorias para a cidade enquanto a própria mercadoria, a “Nova Orla da Barra” expressa essa dialética e dubiedade que resume a intrínseca relação Paisagem/Consumo. Na fotografia 11 a bela paisagem é contemplada, uma paisagem que pode ser vendida enquanto uma mercadoria a ser apreciada e na fotografia 12 a relação consumo e paisagem se confundem.

Fotografia 11. Farol da Barra, Salvador – BA.



Fotografo: Caio Bandeira, 2019.

Fotografia 12. Farol da Barra, Salvador – BA.



Fotografo: Caio Bandeira, 2019.

Na fotografia 13 o piso compartilhado e os piquetes laterais acrescentam as técnicas de *traffic calming*. Contudo, o controle de uso do espaço não é feito, exclusivamente pelo piso compartilhado. Nas fotografias 14, 15 atenta-se para o uso de placas e radares de controle de velocidade, a punição alinha-se ao piso e piquetes para reforçar a delimitação do tipo de uso do espaço. Já a fotografia 16 é um dos pontos de ônibus que ficam no percurso do “Nova Orla”, são apenas dois que compõe todo o percurso, um no Porto da Barra e outro entre o Farol e o Porto, que também é parte da estratégia para esvaziar a circulação de veículos no Bairro.

Essa técnica de controle e uso do espaço público aliado ao conceito de *space shared* são umas das mais impactantes na “Nova Orla da Barra”, não possui um efeito exclusivamente estético, mas elas norteiam a intervenção, pois é a partir do compartilhamento do espaço e do controle de veículos que a “Nova Orla da Barra” constrói a imagem urbana desejada pelo poder público. É nessa condição que a ideia de uso possui uma conotação política, pois o *traffic calming* e o *space shared* induzem as ruas para uma outra função socioespacial.

As técnicas que levam uma nova ocupação social do espaço urbano produzem a imagem urbana que se deslocará de sua própria função. É essa condição de imagem construída a partir da destruição criativa que se destaca os elementos simbólicos e seletivos da Barra, pois evidenciam sua ludicidade e escondem uma história de conflito presente no início da sua ocupação. No caso da “Nova Orla da Barra” a imagem explorada não é o fato de ter sido morada dos Tupinambás, mas, prevaleceu o ponto turístico de belas paisagens, ocupada pela elite e disputada por uma parcela da cidade.

Fotografia 13. Porto da Barra, Salvador – BA.



Fotografo: Caio Bandeira, 2019.

Fotografia 14. Radar próximo ao antigo Hospital Espanhol, Salvador – BA.



Fotografo: Caio Bandeira, 2019.

Fotografia 15. Placa de limite de velocidade, Salvador – BA.



Fotografo: Caio Bandeira, 2019.

Fotografia 16. Ponto de ônibus entre o Farol e o Porto, Salvador – BA.



Fotografo: Caio Bandeira, 2019.

Essa série de fotografias até aqui também demonstram o que Machado (2000) afirma sobre as interações sociais da praia, pois incorporaram os elementos das ações humanas que atribuem sentido a praia, e do outro, as ações não humanas dotadas de um

capital próprio. É esse capital que interfere no comportamento e nas suas representações sociais. Esses imaginários que atribuem valor social a praia não são neutros, exprimem relações de poder. Essas relações de poder são visíveis nas ausências do transporte coletivo e na limitação dos veículos que revelam as estratégias de distinção social ou de reprodução da posição de classe. Mas, esses instrumentos não se demonstram eficientes, principalmente devido a dinâmica urbana da cidade que possuem realidades extremamente distintas, contudo, tão próximas que os veículos não são os limitadores para os frequentadores de baixa renda.

As técnicas e o conceito da paisagem da “Nova Orla da Barra” produzem o espaço “maquiado” teorizado por Carlos (2002), esses espaços visuais, presos no mundo das imagens dão forma a nova imagem urbana. É nesse conjunto que a publicidade, consumo e o espetáculo relacionam entre si. Os signos e símbolos da nova Orla da Barra, capturados por essa tríplice relação, dá funcionalidade monetária a intervenção. Por isso, para Lefebvre (1991), a publicidade é a ideologia da mercadoria, a poesia da Modernidade. Esse outro cotidiano, ideologicamente construído, que gira em torno do consumo do espetáculo, reacende algumas características na “Nova Orla” da Barra. Na fotografia 17 algo que parece simplório precisa ser destacado, as fitas que eram uma das características latente do bairro do Bonfim reaparece na Barra, supostamente, como enfeite. Contudo, é também uma tentativa de ressignificação do bairro, pois se apropria de um símbolo não pertencente aquele lugar, para recriar uma outra conexão.

Fotografia 17. Fita amarrada no fundo do Farol da Barra, Salvador – BA.



Fotografo: Caio Bandeira, 2019.

Post 1. Foto da Barra publicada em rede social do New York Times



Fonte: New York Time (2019)

A imagem urbana de uma sociedade espetacularizada regida sob a hegemonia do capital financeiro tem uma função muito bem definida na captação de rendimento externo,

ela precisa percorrer o espaço abstrato do mercado e atingir o verdadeiro público alvo, o Post. 1 responde a esse desejo contido na “Nova Orla da Barra”. O post realizado por uma das principais revistas do mundo a *The New York Times* é a consolidação da função social da imagem urbana, pois muito mais que uma intervenção urbana a imagem dela é a própria mercadoria. O que atende a afirmação de Sánchez (2003), nas quais as cidades são vendidas dentro de uma política de estado com o objetivo de cumprir uma agenda estratégica de transformações exigidas para inseri-las nos fluxos globais. Nesse contexto, é preciso vender a imagem da cidade renovada. O Post 1 responde também a simbiose entre o planejamento urbano e a publicidade da cidade que constitui a técnica para a transformação da cidade mercadoria.

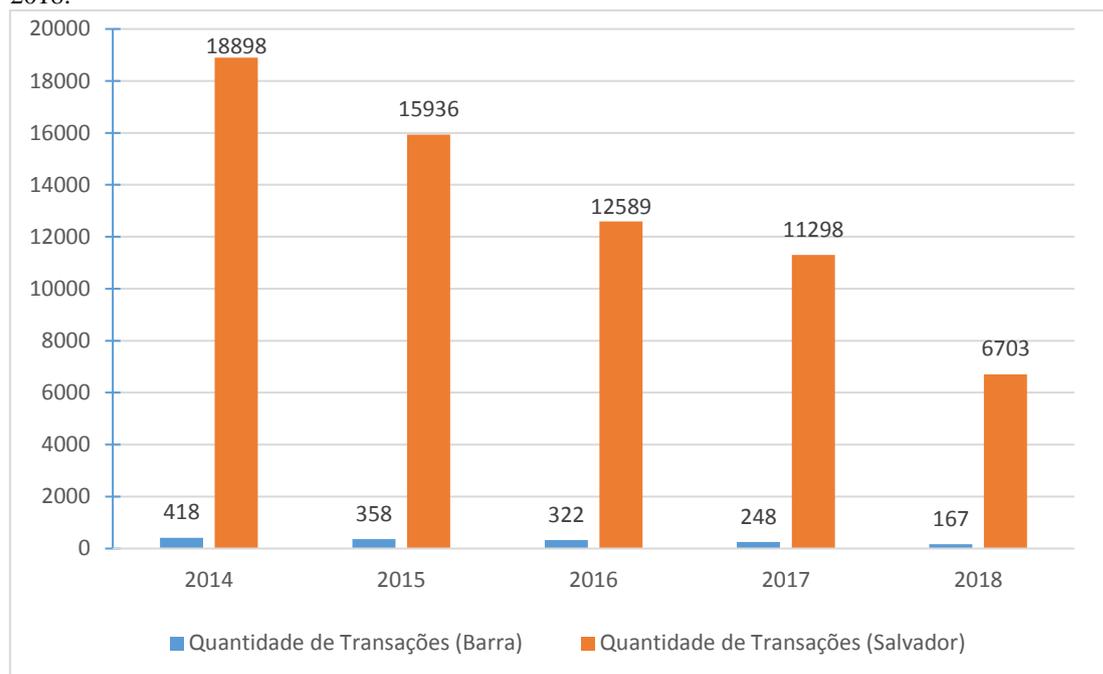
Outro aspecto analisado são as movimentações nas transações e nas quantidades de imóveis vendidos no Bairro da Barra, essas flutuações aparentam ter sofrido impacto sob a especulação imobiliária após a intervenção. A especulação imobiliária não é a única forma da financeirização do espaço urbano, ela reverbera de forma indireta ou direta no espaço, de certa forma que o consumo e pulverização dos setores de serviços também representam o resultado de uma economia financeirizada.

A primeira variável fornece o total do valor das transações dos imóveis e a quantidade de transações efetuadas entre os anos de 2014-2018, tanto para o Bairro da Barra, quanto para a cidade do Salvador. No gráfico 9 é possível perceber uma redução na quantidade de transações efetuadas entre esse intervalo de tempo, saindo de 418 imóveis para 167, arrefecimento também sentido para todo o município. No gráfico 10 é destaque as flutuações dos valores médios pagos nos imóveis com um crescimento de ambos, contudo com uma elevação proporcionalmente maior do Bairro da Barra, essa movimentação é justificada pela venda de imóveis de alto valor agregado, três deles no Edf. Shopping Barra superando um valor de R\$ 142.557.351,77, a atipicidade dessa movimentação neste intervalo de tempo é sentida logo no ano seguinte com um valor da transação do Bairro sendo registrado num total R\$ 580.400,00, valor superior ao do início da série.

Outra variável que é preciso destacar é o valor venal dos imóveis vendidos. Mesmo acompanhando o movimento na redução da quantidade de imóveis vendidos entre os anos de 2014-2018, ainda sim houve um crescimento no valor médio dos imóveis tanto na Barra quanto em Salvador, entretanto, em distintas proporções, tal explicitada no gráfico 11. Esses três gráficos revelam aspectos da valorização imobiliária no Bairro da Barra,

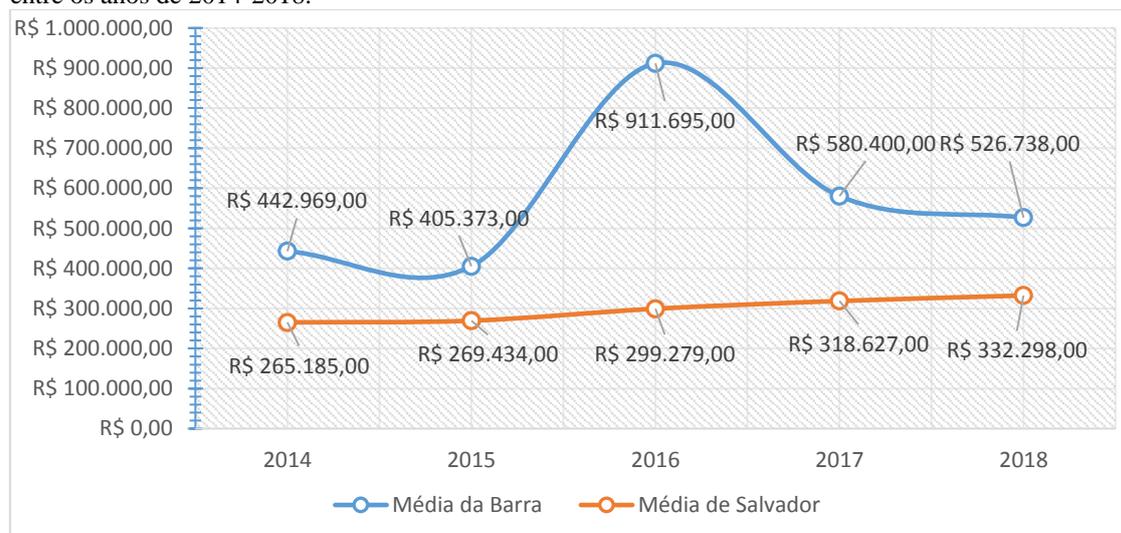
como o maior impacto do Bairro da Barra, neste intervalo de tempo, foi esta intervenção é, então, justificável uma relação de causalidade entre a “Nova Orla da Barra” e a valorização dos imóveis no Bairro. A valorização e a apropriação do valor dos imóveis é também um movimento especulativo, pois eles incorporam o valor trabalho cristalizado na obra, internalização e valorização.

Gráfico 9. Quantidade de transações efetuadas em Salvador e no bairro da Barra entre os anos de 2014-2018.



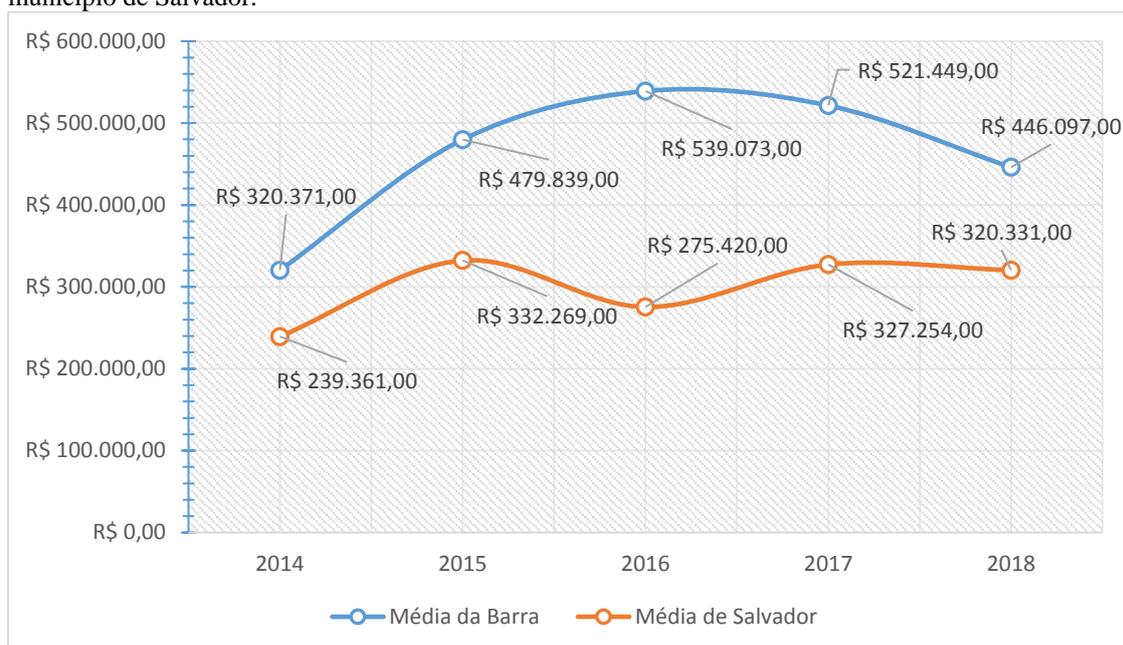
Fonte: Elaboração própria a partir de dados da SEFAZ.

Gráfico 10. Valor médio da transação (R\$) dos efetuadas no Bairro da Barra e no município de Salvador entre os anos de 2014-2018.



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da SEFAZ

Gráfico 11. Média do valor venal (R\$) dos imóveis entre os anos de 2014-2018 no bairro da Barra e no município de Salvador.

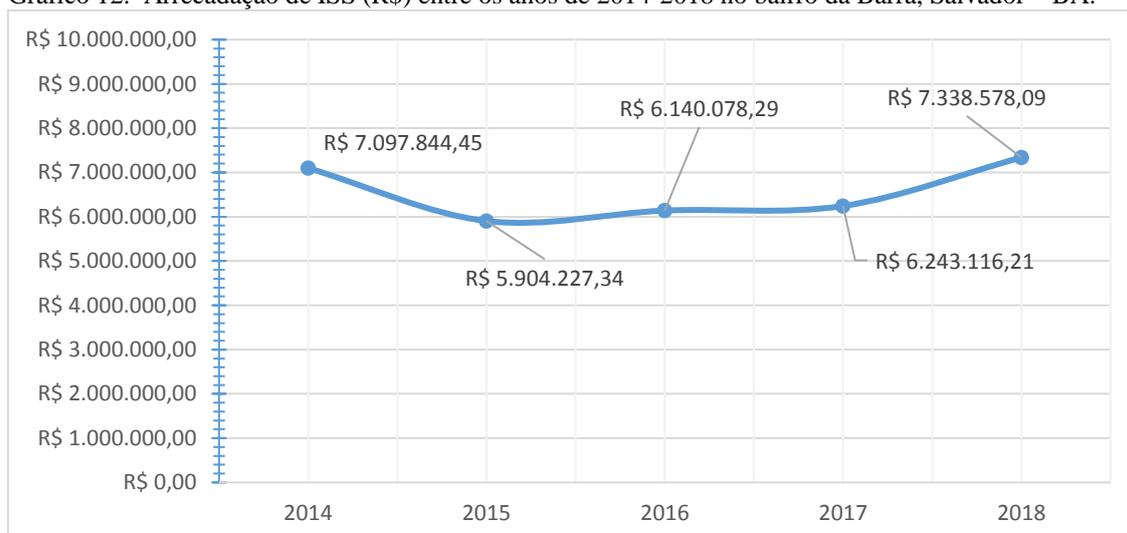


Fonte: Elaboração Própria a partir dos dados da SEFAZ.

Os gráficos 12 e 13 demonstram outra variável econômica passível de observação que é a flutuação na arrecadação de ISS no bairro da Barra e no município de Salvador. Atenta-se que, de acordo com os dados da SEFAZ³¹ (2018) municipal, entre 2014 e 2015, o bairro perde em valor total de arrecadação, se recuperando a partir de 2016, mas, apenas retomando um valor maior que o inicial, somente, em 2018. Movimento contrário ao da arrecadação de ISS para todo o município, que tem um pequeno declive no ano de 2016, mas, recupera-se no ano seguinte e mantém a tendência ao crescimento.

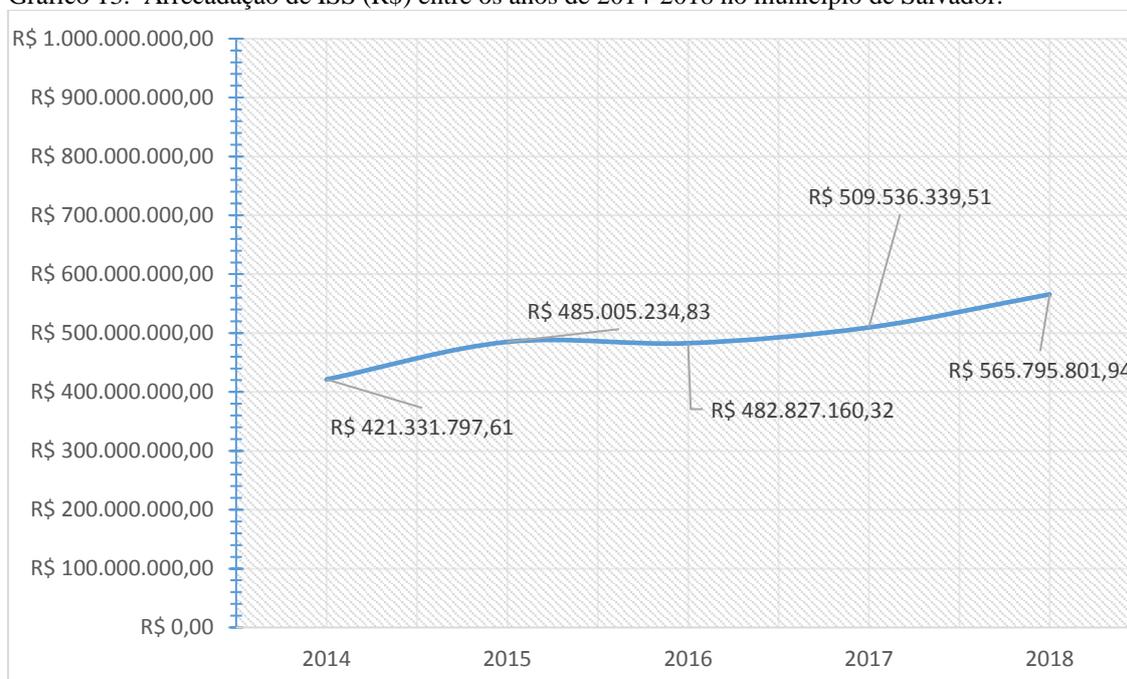
³¹ Dados obtidos pela Lei de Acesso a informação de nº 12.527/2011.

Gráfico 12. Arrecadação de ISS (R\$) entre os anos de 2014-2018 no bairro da Barra, Salvador – BA.



Fonte: Elaboração Própria a partir dos dados da SEFAZ.

Gráfico 13. Arrecadação de ISS (R\$) entre os anos de 2014-2018 no município de Salvador.



Fonte: Elaboração Própria a partir dos dados da SEFAZ.

Esses dados econômicos reforçam dois argumentos, o primeiro que, do ponto de vista econômico, a reforma do bairro Barra teve mais um impacto no valor venal dos imóveis e no valor das transações do que um grande impulso econômico direto na arrecadação municipal. Portanto é possível reafirmar que a intervenção urbana na “Nova Orla da Barra” impacta mais na especulação do que nas atividades econômicas que geram, de forma direta, receita. Justifica-se também que, um dos motivos que impactaram nesta baixa arrecadação é a readequação do bairro a intervenção urbana que extingue e reabre

comércios e serviços para atendimento. Por fim, outro argumento que pode servir para justificar os dados econômicos apresentados é que a intencionalidade da obra não era tornar o bairro economicamente rentável ao município, não de forma direta, mas a partir da apropriação de uma imagem urbana criada como um atrativo econômico.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A intenção que norteia a modernização da cidade do Salvador foi um traço marcante tanto no discurso quanto nos instrumentos de gestão do prefeito ACM NETO (2013-2017). Mas, a modernização da cidade a partir da Orla Marítima já é um sentimento que permeou diversos interesses anteriores a sua gestão. De ACM (Antônio Carlos Magalhães) até João Henrique (2004-2011) a paisagem e a atenção turística da gestão, adequa a dinâmica da cidade e impulsiona as transformações urbanas que delimitam práticas e cotidianos. Fortalecer a imagem de Salvador como destino turístico, potencializando seus valores culturais, patrimônio histórico e belezas naturais resume o objetivo geral das principais intervenções urbanas na Orla Marítima da cidade.

A mudança estética e a modernização são confrontadas enquanto sinônimos nas intervenções urbanas. A “maquiagem” e as alterações na imagem da cidade para receber os visitantes se enquadra enquanto objetivo para captar rendimentos externos a cidade, mas também para impulsionar um consumo interno. Contudo, para a gestão do então prefeito ACM Neto, a imagem da cidade é um gargalo que precisava ser reconstituído, principalmente para o desenvolvimento local, compreendendo a imagem enquanto vocação territorial preponderante para a formação de uma paisagem atrativa para o turismo e para a captação de investimento.

Justificado pelo perfil econômico da cidade do Salvador, a estratégia adotada pela Gestão Municipal (2013-2017) no estímulo as intervenções que requalificam a paisagem dos principais pontos turísticos da cidade, intensificam o desejo de tornar sua imagem consumível. Contudo, esse modelo econômico possui uma raiz mais profunda do que apenas um estímulo a vocação econômica do bairro. A cidade que assume a condição de mercadoria alinha-se com uma estratégia econômica neoliberal que relaciona a produção do espaço urbano a generalização da concorrência e com isso, a paisagem e o consumo passam a ser elementos dialeticamente construídos.

Enquanto categoria da totalidade, a forma “feitichista” da paisagem não é só produto da história; ela reproduz a história, a concepção que o homem tem do viver, sendo assim, desponta da paisagem o espaço construído e imobilizado nas construções de seu cotidiano. Portanto, a “Nova Orla da Barra” não é uma aparência objetiva ou muito menos

estática, mas, também subjetiva. Enquanto subjetiva ela expressa uma interação social entre o físico, a ordem econômica e sua história.

As interações sociais da Orla Marítima do bairro da Barra precisam incorporar dois elementos. De um lado as ações humanas que atribuem sentido a praia, e do outro, as ações não humanas coordenadas por um capital global. Esse capital interfere no comportamento e nas representações sociais da praia. Esses imaginários que atribuem valor a Orla Marítima do bairro da Barra exprimem relações de poder, pois, o modo como os atores sociais se relacionam com o seu espaço tem um caráter classista, revelando as estratégias de distinção social ou de reprodução da posição de classes. Nem sempre essa forma se apresenta grotesca ou tão aparente, ela pode ser subjetiva e sofisticada ou até mesmo submersa num discurso democrático. A “Nova Orla da Barra” constitui um caráter democrático na aparência, mas, teve como uma das principais intervenções a redução e recolocação da frota de ônibus que passava pelo bairro.

A lógica do consumo e o toque da elite foi fundamental para a construção simbólica e apropriação da Orla Marítima do bairro da Barra. Experimentar a fuga das aglomerações é uma distinção social. Essa classificação social foi aderindo ao longo tempo as formas privilegiadas de sensação. O espaço da praia aos poucos assumiu sua forma mercadoria tendo em vista seus restritivos usos, visto tanto na apropriação e elitização dos espaços públicos quanto nos aparelhos repressivos de controle ao seu acesso.

Contudo, na “Nova Orla da Barra”, esse fenômeno encontra resistência. A realidade profundamente desigual da ocupação sotropolitana cria recortes sociais diversos e de contradições latentes, o limite entre um bairro nobre e um bairro desprovido de riqueza material é extremamente tênue, sendo assim, o entorno da “Nova Orla da Barra” é ocupado por diversas formas de habitação e relações econômicas, tanto de extravagância e riqueza, quanto das mais diversas mazelas sociais. A pé ou mesmo de ônibus essa população ocupa o bairro e aproveita de sua bela praia e paisagem, não nos mesmos horários em que a elite circula e consome na Orla Marítima, mas, praticamente dividem o mesmo metro quadrado ao entorno da praia.

Enquanto forma mercadoria, o espaço da praia é preenchido dessa relação social mediada pelo imaginário da “Nova Orla da Barra”. O espetáculo é o capital a um grau de acumulação que se torna imagem, uma imagem produzida pelas relações vazias de consumo. A “Nova Orla da Barra” se retroalimenta desse imaginário, vendido pelo caráter

democrático e moderno, comercializada pelo seu estilo lúdico e encantador, a bela paisagem vira um pretexto para o consumo.

As intervenções urbanas na Orla Marítima do bairro da Barra podem ser consideradas como parcela significativa para a apropriação e construção desse imaginário. A história de ocupação da Freguesia da Vitória desde o período colonial até a formação contemporânea do Bairro, faz com que a intervenção urbana mais recente também aumente o valor de um capital cristalizado apropriado por poucos há séculos. Essa apropriação é, na verdade, a captação de um valor trabalho dispendido por uma série de políticas urbanas que se acumularam ao longo de sua história. Com isso, é insuficiente qualquer conclusão que relacione diretamente belas paisagens ao alto potencial econômico dos imóveis do bairro, ao contrário, o que impõe um valor crescente a sua morada é o acúmulo de trabalho dispendido na Orla Marítima, trabalho materializado em forma de infraestrutura física e social.

No entanto, o capital não mais se valoriza sem o espetáculo. A generalização da mercadoria impulsiona o espetáculo como parte inerente da sociedade urbana. Destruições criativas das cidades tornam elas a própria mercadoria a ser consumida. Essas intervenções urbanas na Orla Marítima do bairro da Barra são fragmentos de uma cidade que se adapta para ser vendida, não a qualquer preço ou muito menos a qualquer público, é desta maneira que ela se torna o objeto de sua própria contradição. São histórias de uma dinâmica urbana solidificadas nessas intervenções, uma dinâmica urbana transformada na imagem do que ela quer se tornar, uma imagem que nem sempre representa o real, e assim a virtualidade assume a dianteira das intervenções. Portanto, a paisagem, então, é um acúmulo de categorias que exprimem relações econômicas e sociais.

A condição econômica de uma sociedade espetacularizada e submersa à lógica do consumo incorpora-se a paisagem. Suas transformações derivam não somente de fatores físicos, mas, de uma dinâmica econômica condicionada pelo consumo. A “Nova Orla da Barra” e seu embelezamento é parte integrante do funcionamento da competitividade capitalista. É dessa maneira que heterogeneidade do espaço controla a dinâmica capitalista.

A generalização da mercadoria e a coisificação das relações sociais transformam a paisagem em seu objeto, um objeto dinâmico e intenso. Assim, a “Nova Orla da Barra”

representa um signo de uma paisagem que não é moldada, somente, para a livre circulação de mercadoria, mas, se torna ela a imagem a ser consumida, ou seja, a própria mercadoria.

Entender essa dinâmica paisagística e reconhecer sua natureza histórica, uma natureza construída pelo capital. A natureza histórica da paisagem urbana representa os objetos visíveis que emergem uma determinada interpretação, mas o visível não revela o todo escondido no seu acúmulo e contexto histórico. Por isso, em essência, a “Nova Orla da Barra” é a mercadoria imagem de um capitalismo financeiro, pois, foi financiada por empréstimos internacionais, elevada a condição de imagem e transformada num grande palco de consumo e circulação de mercadoria.

A “Nova Orla da Barra” possui características da totalidade, mas também conserva sua particularidade. Enquanto totalizante, a “Nova Orla da Barra” é interligada às categorias universais globalizantes, sejam elas classes sociais, capital ou divisão social do trabalho. A sua categoria particular se dá pelas práticas sócios espaciais, meio e produto de um cotidiano vivenciado por suas formas e conteúdos próprios, apesar do desejo material do indivíduo ser uma categoria universal, as formas em que isso se expressam são distintas.

No que concerne a totalidade da “Nova Orla da Barra”, entende-se que o que a conecta à universalidade do sistema econômico é o fato dela ser meio e condição das relações de produção. O modo de produção capitalista pode coexistir e conviver com suas diferentes formas de acumulação, sejam elas: produtiva, comercial e financeira. Esses capitais convivem entre si de forma conflituosa, porém, universal.

O modo de produção capitalista não é uma categoria particular, ele existe a partir de sua dominação e hegemonia internacional. Sua existência requer uma divisão internacional do trabalho que impõe um processo de organização social, esse sistema tem como fonte de reprodução a apropriação do trabalho socialmente necessário para a produção de uma mercadoria. Por isso, é possível encontrar diversas relações econômicas na “Nova Orla da Barra”, das mais sofisticadas, dado a pulverização do crédito e valorização dos imóveis, as formas mais intensas na produção da mais valia, de um trabalho informal as relações mais contemporâneas de produção de mais valor.

Diante de tudo isso, a “Nova Orla da Barra” não pode ser pensada sem a apropriação e reprodução do trabalho. A dimensão histórica e espacial de seu cotidiano, emerge das

peças através da vida urbano, transformando a “Nova Orla” enquanto *locus* de produção e circulação da mercadoria e do lugar do consumo coletivo.

Então, a produção do cotidiano não é estática no tempo, suas formas e conteúdos alteram-se a partir de um sentido social. Esse sentido consiste na produção da mercadoria e na valorização do capital. Por isso, os valores de uso definidos como a base material em que se apresenta uma relação econômica dada, realizado somente no uso ou no consumo, também tem sua importância na construção social da paisagem da “Nova Orla da Barra”.

O valor de uso resume um sentido social da intervenção urbana. Assim como o trabalho no capitalismo, o valor de uso social também possui um caráter historicamente específico, e por essa condição social, obviamente, se transmuda a partir do capital que assume a hegemonia. Mas, o que resta a saber dessas relações é que na medida que avolumam de valores de usos que se modificam com facilidade, também assumem os desejos de um consumo volátil. Essa volatilidade e intensidade, catalisadas pela dinâmica e velocidade do capital financeiro, as tornam obsoletas com facilidade. Por tanto, intervenções urbanas orientadas pela lógica do consumo de mercadorias tendem a se tornam atrasadas e desvalorizadas muito mais cedo.

Essa é a razão econômica por trás da “Nova Orla da Barra”. Essa normatividade que liga paisagem e consumo tem a concorrência como conduta básica. De certa maneira, são esses elementos que compõe a racionalidade da modernidade; concorrência, consumo em massa e virtualidade das relações, eles impregnam as intervenções urbanas e por tanto a “Nova Orla da Barra”. Cabe aqui repetir que todas essas práticas socioespaciais se revelam condição, meio e produção do capital financeiro.

É nessa condição que a “Nova Orla da Barra” florescem as inovações, os desejos dos empreendimentos e as especulações criativas do capital hegemônico. A competitividade e o consumo são ambos a fonte desse regime socioeconômico autoritário, um regime basicamente especulativo baseado no consumo a crédito. O papel do crédito, das inovações e técnicas nas formas para a apropriação e reprodução do modo de produção capitalista na sua forma mais atual é objeto do aperfeiçoamento do capitalismo. O caráter rentista, a complexidade produzida pelo consumo e incentivado pela forma especulativa do dinheiro, que ganha a totalidade da vida social e o estágio máximo do feitiçismo do capital monetário, orienta as intervenções da “Nova Orla da Barra”. O *traffic calming*, a infraestrutura subterrânea de lixo, cabeamento de dados, os novos

pavimentos do acesso a Orla Marítima, nada mais são que um conjunto de técnicas que diferencia a “Orla Marítima da Barra” das demais, essa seletividade nas técnicas é o que a torna a “vitrine” da cidade do Salvador.

A intervenção da “Nova Orla da Barra” espelha-se ao que foi apresentado enquanto cidade das mercadorias, reconstruída para atender a uma infraestrutura urbana condicionada ao processo produtivo. Contudo, essa estrutura torna-se subserviente ao capital financeiro, que precisa de um sistema de crédito aperfeiçoado para adequar suas reformas. É nesse aspecto que o limiar entre as cidades das mercadorias e a cidades mercadorias se tornam mais tênues.

Se a comercialização num regime de acumulação financeiro se dá em sua boa parte o crédito, então, este o assume o controle do cotidiano, a vida monetizada ou capitalização da vida individual. Por conseguinte, o consumo da/na paisagem é também uma atividade especulativa dominada pelo crédito. É esse um ponto de inflexão para a compreensão da formação das paisagens e do consumo, a mercadoria que circula no espaço e, até o próprio ato de consumo da paisagem, é, em grande parte, possível por conta da disponibilidade do crédito. O crédito que é, por natureza, uma atividade especulativa.

O crédito traz consigo outra questão, inerente ao capitalismo, a especulação. O caráter especulativo se aprofunda com o sistema de crédito, a busca por retornos futuros e a adequação da infraestrutura urbana para estes fins conduz o último ato. A cidade mercadoria e a formação das paisagens de consumo visam essa captação da renda extra, concedida pelo crédito e torna nítido essa atividade especulativa. A dependência de um retorno futuro de médio e longo prazo que origina de uma paisagem transformada em mercadoria é o resultado da especulação do espaço urbano. Nem sempre as implicações das mudanças são as mesmas que a esperada e em alguns casos o contato entre a particularidade e a totalidade revela algo novo, e mais uma vez a dialética do espaço urbano se apresenta.

Contudo, a principal questão que norteia e aproxima o sistema financeiro da dinâmica urbana consiste na massificação do crédito. O crédito como renda extra tanto dos capitalistas como dos consumidores, adentram na vida social a tal ponto que se incorpora como parte dos direitos dos indivíduos na sociedade. Comprar compulsivamente no crédito significa consumir tudo, a exemplo mercadoria serviço. O

comércio e o serviço que ganham uma dimensão exacerbada e em reflexo o sistema bancário assume a direção da economia.

Diante disso, dessa questão “democrática” que o crédito aparentemente cede, a partir de uma certa autonomia no consumo, ou seja, um poder de consumir maior do que a própria renda, que uma questão precisa ser levantada: O maior volume de pessoas que ocupam a “Nova Orla da Barra” é proposital ou não? Não é possível defender um conceito de espaço urbano democrático se o pilar da discussão baseia-se numa sociedade de classes antagônicas, pois, as relações de poder e apropriação estarão sempre presentes, aparente ou não.

A pulverização do sistema de crédito também impõe uma outra forma de ocupação, ocupação essa, presente na ideia de legitimidade do espaço. Na imagem podem conter vários símbolos, mas, um deles é fundamental, ela precisa transpirar a ideia do “desejo”. O boom do consumo faz com que determinadas mercadorias assumam a ideia de facilmente acessada e massivamente desejada para que ganhe a possibilidade de ser consumida. A concorrência entre as cidades e espaços urbanos navegam nessa contradição entre ser um objeto único, mas amplamente consumido, portanto, essa legitimidade da imagem na “Nova Orla da Barra” quem precisa garantir são os próprios soteropolitanos. Esse aspecto também é internalizado nas movimentações políticos, ACM Neto aspira ocupar outros espaços do executivo e enquanto capilaridade eleitoral é fundamental vender uma imagem de um espaço público amplamente consumido interna e externamente, ou seja, não é apenas uma imagem para a fora da cidade do Salvador, mas é convencer o soteropolitano dessa “Nova Orla da Barra”, sendo um duplo consumo do espaço público, o consumo dos turistas e dos nativos da cidade.

É importante salientar o caráter mutável que a mercadoria adquire no neoliberalismo, sua representação enquanto imagem, a sua forma enquanto paisagem e consumo é parte fundamental dessa nova conjuntura socioeconômica. E assim, a utilidade social da “Nova Orla da Barra”, ou seja, seu valor de uso se modifica na medida em que seus símbolos e signos são ressignificados, pelo Estado, e comercializados por um sistema econômico mundializado. Dessa maneira, a possibilidade da “Nova Orla” se tornar obsoleta em um curto intervalo de tempo é muito maior do que a de sempre se valorizar.

Portanto, é possível notar a dimensão política da “Nova Orla da Barra” de Salvador para o Estado e seu peso nacionalmente. Enquanto principal portal turístico da cidade e

um dos principais do Brasil, seus impactos nas transformações da infraestrutura física e social repercutem tanto para o próprio estado quanto nacionalmente. Assim, a dinâmica socioeconômica intra-regional que o turismo proporciona para a cidade do Salvador convém como vitrine para os gestores que desejam ganhar corpo internamente.

Do consumo as transformações na paisagem da Orla Marítima do bairro da Barra. A paisagem se torna o espetáculo que orquestra a circulação da mercadoria espaço, pois o consumo que impulsiona o turismo dinamiza também a concorrência entre as cidades e a disputa pelos fluxos e rendimentos provenientes do turismo se integra como meta principal dos planejamentos das cidades. É imprescindível ressaltar uma discussão já feita: o turismo não é a atividade geradora de si mesma, ela é proveniente de um contexto econômico, pois, o consumo é o fenômeno catalisador de uma cadeia produtiva na qual o turismo se encaixa.

A mercadoria com forma e conteúdo necessita agora da governança neoliberal, pois cabe ao empreendedorismo urbano a produção do espetáculo e a garantia dos instrumentos normativos para legalizar as intervenções urbanas. As intervenções na Orla Marítima do bairro da Barra, no início de 2013, se caracterizam como mercantilização do espaço urbano sem a privatização do mesmo, para tanto, o modelo neoliberal se expõe enquanto um projeto de Estado, muito maior que a funcionalidade dada a paisagem, a imagem e seus espaços visuais agregam muito mais quando explorados de forma publicitária.

Atenta-se na justificativa do convênio que o bairro da Barra é também um bairro residencial e que agrega um segmento comercial importante da cidade, porém, ao longo dos últimos anos a Barra teria passado por um processo de degradação física e social que tinha comprometido, em parte, a sua tradição. Diante disso, a prefeitura defendeu que esse projeto visou devolver a Barra o seu perfil urbano de bairro tradicional, possibilitando aos seus moradores melhor qualidade de vida, construindo um espaço de lazer agradável e seguro para a cidade e potencializando o seu valor turístico e cultural.

Do financiamento as exigências contidas no projeto de revitalização da Orla Marítima do bairro da Barra, notam-se a engenharia financeira e a defesa da recuperação da vocação natural turística do Bairro. Ambas expressam a ordem econômica do capital financeiro, primeiro pela característica empreendedora da intervenção e segundo pela forma de financiamento dela. Com isso, observa-se o duplo caráter da atividade

especulativa financeira, ao mesmo tempo que ela impacta a cadeia pelo consumo, atua também diretamente a partir da forma de financiamento dela.

As instituições financeiras internacionais mediadoras de um capital internacional atuam nas esferas mais simplórias até nas mais complexas, de uma intervenção urbanística a um grande complexo financeiro, e assim “A Nova Orla da Barra” ganha a dimensão da totalidade que faz jus a sua observação. Seu valor simbólico representa o valor de uso que garante a utilidade social da mercadoria, mas, é preciso requalificá-la, adaptá-la ao crédito, ao empreendedorismo urbano, consumo e competitividade

Por fim, paisagem e consumo são elementos dotados de relações sociais. A paisagem, por mais que fisicamente intacta, não resiste a compulsividade do capitalismo financeiro de transformar tudo em mercadoria, ao mesmo tempo a pulverização do sistema de crédito se retroalimenta e contamina todo o sistema de uma falsa ideia de um consumo democrático. O espaço urbano é um misto de valor trabalho acumulado historicamente e contradições. Se há valor trabalho, conseqüentemente, essas práticas urbanas que consolidam ao longo da transformação da dinâmica urbana da Orla Marítima do bairro da Barra são permeadas de incoerências, contradições que contagia discursos políticos, técnicas urbanísticas e interações cotidianas. Porém, se todas as formas são conduzidas pelo consumo elas se tornam relações pitorescas e vazias, são também elas a própria imagem, ou seja, assim como o capital fictício que valoriza assim mesmo, a “Nova Orla da Barra” é o reflexo maquiado, aparente e permeado de interesses políticos e econômicos ocultos.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Paulo H. de.; AZEVEDO, José Sérgio Gabrielli de. **Salvador dinâmica: A economia soteropolitana pela ótica da ocupação.** Relatório final de pesquisa. Salvador, Faculdade de Ciências Econômicas da UFBA. 1999. 129 p.

ALMEIDA, Maria do Carmo Baltar Esnaty de. A freguesia da Vitória, Da colônia à República. In: NASCIMENTO, Jaime; GAMA, Hugo. **A urbanização em três tempos: Colônia, Império e República.** Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, 2011. p. 211-227. (Volume 1).

AJZENBERG, Armand. **De la critique de l'économie politique à la critique de la vie quotidienne.** 2005. Disponível em: <www.espaces-marx.eu.org/SomReste> Acesso em: 02 jul. de 2017.

ARANTES, Germana de Faria. **Rumo à cidade neoliberal.** Appris. Curitiba. 2015.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. Disponível em: <<https://www3.bcb.gov.br/sgspub/localizarseries/localizarSeries.do?method=prepararTeLaLocalizarSeries>> Acesso em: 28 de nov. de 2018.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. Disponível em: <<https://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=POP122>> Acesso em: 10 de dez. de 2018.

BANCO DE DENSENVOLVIMENTO ECONOMICO. **Línea de Crédito Condicional para el Desarrollo Nacional del Turismo (CCLIP PORDETUR NACIONAL) (BR-X1008) y Primer Préstamo Individual bajo la línea.** Programa de Apoyo al PORDETUR NACIONAL (BR-L1195). Disponível em: <<https://www.iadb.org/es/project/BR-L1195>> Acesso em: 16 dez. 2018.

_____. **Programa Nacional de Desarrollo Turístico en Salvador (PRODETUR SALVADOR).** Disponível em: <<https://www.iadb.org/es/projects-search?query%5Bcountry%5D=BR&query%5Bsector%5D=TU&query%5Bstatus%5D=&query%5Bquery%5D=Prodetur>> Acesso em: 26 nov. 2018.

BARRETO, Ranieri Muricy. **BAHIA 2000-2013.** FUNDAÇÃO PERSEU ABRAMO. SÃO PAULO. 2014.

BELLUZZO, Luiz Gonzaga. **Os antecedentes da tormenta: Origens a crise global.** Unesp. São Paulo. 2009.

BELLUZZO, Luiz Gonzaga; GALÍPO, Gabriel. **Manda que pode, obedece quem tem prejuízo.** CONTRA CORRENTE. São Paulo. 2017.

BOMFIM, Helder. **As tramas da cidade: um estudo de caso sobre o projeto Nova Orla de Salvador no bairro da Barra.** Cachoeira: Urfb, 2016. 23 f. Disponível em: <https://www3.ufrb.edu.br/sppgcs2016/images/ARTIGO_COMPLETO_-_As_tramas_da_cidade_-_Helder_Bomfim.pdf> Acesso em: 8 de dez. de 2018.

BRANDÃO, Maria de Azevedo. **A regionalização da grande indústria do Brasil: Recife e Salvador na década de 70.** Revista de Economia Política, v. 5, n. 4, p. 77-89, 1985.

CARLOS, Ana Carlos Alessandri. **O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade.** São Paulo. LABUR. 2007

_____. **A Cidade.** 9 ed. São Paulo. Contexto. 2018.

_____. **O lugar no/do mundo.** São Paulo. LABUR. 2007.

CARVALHO, Laura. **Valsa Brasileira: Do boom ao caos econômico.** Todavia. São Paulo. 2018.

COLLIN, DENIS. **Compreender Marx.** Rio de Janeiro. VOZES. 2008.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano.** 4 ed. São Paulo: Editora Ática. 1989.

CORREIO DA BAHIA. Disponível

em: <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/antes-e-depois-da-barra-veja-o-que-mudou-na-estrutura-do-bairro-com-reforma/>> Acesso em 5 de dezembro de 2018.

DANTAS, Paulo Fábio. **O carlismo para além de ACM: estratégias adaptativas de uma elite política estadual.** Souza C, Dantas NETO PF, organizadores. Governo, políticas públicas e elites políticas nos estados brasileiros. 2006. p 247-86.

DANTAS, Paulo. **“Surf” nas ondas do tempo: do carlismo histórico ao carlismo pós-carlista.** Caderno CRH. V 16. N. 39. 2003.

DARDOT, Pierri. LAVAL, Crithian; tradução Mariana Echalar. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal.** São Paulo. Boitempo. 2016.

DE SOUZA MARTINS, José. Henri. **Lefèbvre e o retorno à dialética.** Hucitec, 1996.

DEBORD, G. **A sociedade do espetáculo: comentários sobre a sociedade do espetáculo.** Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DIEESE. Disponível em: <<https://www.dieese.org.br/analiseped/anualSSA.html>> Acesso em: 2 de set. de 2018.

_____. Discurso de posse do prefeito ACM Neto, empossado nesta terça-feira. Notícias, **Correio da Bahia.** Bahia, 1 de jan. 2013. Disponível em: <<http://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/leia-o-discurso-de-posse-do-prefeito-acm-Neto-empossado-nesta-terca-feira-1o/>> Acesso em 20 de janeiro de 2018.

ESTEVES, R. **Cenários Urbanos e Traffic calming.** Tese (Doutorado em Engenharia de Produção) – Rio de Janeiro, RJ: Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ. 2003.

Fundação Instituto de Pesquisas econômicas e Ministério do Turismo (FIPE). Caracterização e dimensionamento do Turismo doméstico no Brasil. Relatório de Pesquisa. São Paulo:FIPE. 2012.

FILGUEIRAS, Luiz. **História do Plano Real: Fundamentos, impactos e contradições.** São Paulo. Boitempo. 2000.

FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS E MINISTÉRIO DO TURISMO (FIPE). Caracterização e dimensionamento do Turismo doméstico no Brasil. **Relatório de Pesquisa.** São Paulo:FIPE. 2017.

_____. Caracterização e dimensionamento do Turismo doméstico no Brasil. **Relatório de Pesquisa.** São Paulo:FIPE. 2009.

FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA (FIPE). **RELATÓRIO FINAL POR LOCALIDADE DE PESQUISA**. São Paulo: Secretaria de Turismo do Estado da Bahia (Setur), 2015. 165 p.

_____. **CARACTERIZAÇÃO DO TURISMO RECEPTIVO NA BAHIA - 2011**: Salvador. São Paulo: Secretaria de Turismo do Estado da Bahia (setur), 2012.

FRANÇOIS. Chesnais. **A mundialização do capital**. Trad. Silvana Finzi Foá. São Paulo. Xamã. 1996.

FRANK, André Gunder; PACIOS, Elpidio; IZAGUIRRE, Inés. **Capitalismo y subdesarrollo en América Latina**. Editorial de ciencias sociales, 1970.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da Modernidade**. Tradução Raul Fiker. São Paulo. Editora Unesp. 1991.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: Do direito à cidade, a revolução urbana**. São Paulo.

_____. **Condição Pós-Moderna**. São Paulo. Loyola. 2007.

_____. **A Produção Capitalista Do Espaço**. Annablume, 2005.

_____. **O enigma do capital e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2011.

_____. **A Loucura a Razão Econômica: Marx e o capital no século XXI**. Trad. Artur Renzo. Boitempo. São Paulo. 2018.

HARVEY. David; SMITH. Neil. **Capital financeiro, propriedade imobiliária y cultural**. Barcelona. Universitat Autònoma de Barcelona. 2005.

IBGE. (2010). Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br/>> Acesso em: 10 de set. de 2018.

IBGE. Disponível Em:

<<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=292740&idtema=16&search=bahia|salvador|sintese-das-informacoes>> Acesso em: 29 de set. de 2017.

LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo, SP: Ática, 1991.

_____. **A produção do espaço**. Estudos avançados. n. 79. 2013. v. 27

_____. **A revolução urbana**. trad. Sérgio Martins. Belo Horizonte. Editora UFMG. 2001.

_____. **Lógica Formal, Lógica Dialética**. 6 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira (1995).

_____. **O direito a cidade**. Trad. Rubens Eduardo Frias. São Paulo. Centauro. 2001.

_____. **A revolução urbana**. Belo Horizonte, MG. UFMG. 1999.

PAULANI, Leda Maria. **A atualidade da crítica da economia política**. Crítica Marxista. São Paulo. 2000.

LOJKINE, JEAN. **O Estado capitalista e a questão urbana**. Trad. Estela dos Santos Abreu. 2 ed. São Paulo. Martins Fontes. 1997.

KLINK, Joroen; SOUZA, Marcos. Financeirização: conceitos, experiências e a relevância para o campo do planejamento urbano brasileiro. In: **Cadernos Metrôpoles**, São Paulo, v. 19, n. 39, pp. 379-406.

JAPPE, Anselm. **Crédito a Morte: A decomposição do capitalismo e suas críticas**. São Paulo. Hedra. 2013.

_____. **Las Aventuras de La Mercancía**. Trad. Diego Luís Sanromán. Pepitas de Calabaza. 2016.

MACHADO, Helena. A construção social da praia. **Cadernos do Noroeste**. Série Sociologia. Sociedade e Cultura. 2000. p. 201-218. v. 13.

MARX, Karl. **Grundrisse: Manuscrito econômicos de 1857-1858**. Trad. Mario Duayer, Nélio Schneide. Boitempo. 2011.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **O capital: crítica de economia política, volume I**. Abril Cultural, 1996.

_____. **O capital: crítica de economia política: o processo de circulação do capital, volume II**. Trad. Regis Barbosa, Flávio Kothe. São Paulo. Abril Cultura. 1983.

_____. **A ideologia alemã: teses sobre Feuerbach**. São Paulo. Centauro. 2005.

MENDES, David. Precisamos realizar um trabalho de maquiagem para receber visitantes. **BAHIA NOTICÍAS**. BAHIA. 15 de dez. 2012. Disponível em: <<https://www.bahianoticias.com.br/noticia/127912-precisamos-realizar-trabalho-de-maquiagem-para-receber-visitantes-diz-secretaria-de-Neto.html>> Acesso em: 20 de dez. de 2017.

MINISTÉRIO DO TURISMO. Disponível em: <<http://dados.turismo.gov.br/indice-de-competitividade>> Acesso em: 1 de set. de 2018.

_____. Disponível em: <<http://basededados.turismo.gov.br/>>. Acesso em 5 de dezembro de 2018.

_____. **Plano nacional de turismo 2007/2010: Uma viagem de inclusão**. Brasília: MTur.2007.

_____. **MARKETING E DESTINOS TURISTICOS**. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Marketing_Destinos_Turisticos.pdf> Acesso em: 18 de dez. de 2018.

MUÑOZ, Francesc. **Urbanización: paisajes comunes, lugares globais**. Editorial Gustavo Gili. Barcelona. 2008.

NASCIMENTO, Jaime; GAMA, Hugo. **A urbanização Salvador em três tempos - colônia, Império e República: textos críticos de história urbana**. Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, 2011. v. 2.

NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. **Dez freguesias da cidade do Salvador: aspectos sociais e urbanos dos séculos XIX**. Bahia: Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1986. 204 p.

ORTIGOZA, Silvia Aparecida Guarnieri. **Paisagem do Consumo: São Paulo, Lisboa, Dubai e Seul**. Cultura Acadêmica. São Paulo. 2010.

OBSERVATÓRIO DO TURISMO DA BAHIA. Disponível em:
<<http://observatorio.turismo.ba.gov.br/estudos-economicos/>>_ Acesso 10 de dezembro de 2018.

PINHEIRO, Eloísa Petti. **Europa, França e Bahia**: Difusão e adaptação de modelos urbanos. Salvador: EDUFBA, 2013.

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DA PREFEITURA DE SALVADOR 2013-2016. Disponível em:
<http://planejamentoestrategico.salvador.ba.gov.br/imagens/Planejamento_Completo.pdf> Acesso em: 31 de agosto de 2018.

_____. **Revitalização da Orla Marítima de Salvador ficará pronta antes do mundial**. Notícias, 13 de junho de 2013. Disponível em:
<<http://biblioteca.fmlf.salvador.ba.gov.br/phl82/pdf/DOM/20130613.pdf>> Acesso em: 20 de dez. de 2017.

PLANALTO CENTRAL. **LEI Nº 12.462, DE 4 DE AGOSTO DE 2011**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12462.htm> Acesso em: 02 dez. 2018.

PORTAL DOS CONVÊNIOS. SICONV. Disponível em:
<<https://www.convenios.gov.br/siconv/proposta/SelecionarObjeto/SelecionarObjeto.do?destino=EditarDadosProposta>> Acesso em: 10 de dez. de 2018.

POSTONE, Moishe. **Tempo, trabalho e dominação social**: uma reinterpretação da teoria crítica de Marx. São Paulo: Boitempo, 2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR: Disponível em:
<<https://www.youtube.com/watch?v=d9fbjfyqmp0>> Acesso em: 10 de dez. de 2018.

PRADO. Eleutério. **A agonia da relação de capital**. Disponível em:
<<http://oohodahistoria.ufba.br/wp-content/uploads/2016/12/21eleuterio.pdf>> Acesso em: 20 de julho de 2018.

ROSDOLSKY. Roman. **Gênese e Estrutura do Capital de Karl Marx**. Trad. César Benjamin. Rio de Janeiro. Contraponto. 2001.

SÁNCHEZ, Fernanda. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. Chapecó. Argos. 2003.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. São Paulo: Hucitec. 1996.

_____. **Técnica, espaço, tempo**. São Paulo: Editora Universal de São Paulo. 2008.

_____. **O centro da cidade do Salvador**: estudo de geografia urbana. São Paulo. EDUSP/EDUFBA, 2008.

_____. **Por uma outra globalização**: Do pensamento único à consciência universal. 26 ed. Editora Record. São Paulo. 2017.

SANTOS E; PINHO J.A. G; MORAIS L. R.S; FISHER T. **O caminho das águas**: bacias hidrográficas, bairros e fontes. Salvador: Ciags/UFBA, 2010.

SANTOS. Jânio. **A cidade poli(multi)nucleada**: a reestruturação do espaço urbano em Salvador. EDUFBA. Salvador. 2013.

SALVADOR. Prefeitura Municipal de Salvador. Fundação Mário Ferreira Leal. **Conceito da Nova Orla de Salvador**. Salvador. 2013.

SCHEINOWITZ, A. S. **O macroplanejamento da aglomeração de Salvador**. Salvador: Secretaria de Cultura e Turismo do Estado da Bahia, 1998. 310 p. (Coleção Apoio, 24).

SECRETARIA DE TURISMO DO ESTADO DA BAHIA (SETUR). **PROGRAMA NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO DO TURISMO - PRODETUR NACIONAL**: estudos de demanda turística atual com foco em segmentos de turismo náutico e cultural na zona turística da baía de todos os santos (BTS), com vistas a apoiar a identificação dos subsegmentos e produtos a serem priorizados pelo PRODETUR nacional Bahia. Bahia: Governo do Estado da Bahia, 2017. 288 p.

SOUZA, Eron Bispo. **Planejamento e Gestão da Orla Marítima de Salvador – Bahia**. 2017. Dissertação – Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFBA, Bahia (Salvador).

SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS INTERSETORIAS. Disponível em: <http://www.sei.ba.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=561&Itemid=335> Acesso em: 5 de set. de 2018.