



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



LUCAS UZEDA CASTRO

**O BAIRRO DA CALÇADA — SALVADOR (BA): DO CIDADÃO
IMPERFEITO AO CONSUMIDOR MAIS-QUE-PERFEITO**

**SALVADOR
2021**

LUCAS UZEDA CASTRO

**O BAIRRO DA CALÇADA — SALVADOR (BA): DO CIDADÃO
IMPERFEITO AO CONSUMIDOR MAIS-QUE-PERFEITO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal da Bahia, como requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientação: Prof.^a Dr.^a Maria Auxiliadora da Silva

Linha de Pesquisa: Análise urbana e regional.

SALVADOR
2021

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Universitária de Ciências e Tecnologias
Prof. Omar Catunda, SIBI - UFBA.

C355 Castro, Lucas Uzeda

O bairro da Calçada – Salvador (BA): do cidadão imperfeito
ao consumidor mais-que-perfeito/ LucasUzeda Castro. –
Salvador, 2021.

125 f.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª Maria Auxiliadora da Silva

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia.
Instituto de Geociência, 2021.

1. Cidadania 2. Consumidor. 3. Atacadistas. 4. Bairro
Popular. I. Silva, Maria Auxiliadora da. II. Universidade
Federal da Bahia. III. Título.

CDU 711.4

TERMO DE APROVAÇÃO

BAIRRO CALÇADA – SALVADOR/BA: DO CIDADÃO IMPERFEITO AO
CONSUMIDOR MAIS-QUE-PERFEITO

LUCAS UZEDA CASTRO

BANCA EXAMINADORA



Profa. Maria Auxiliadora da Silva (Orientadora)
Programa de Pós-Graduação em Geografia (UFBA)



Prof.ª Flora Sousa Pidner
Instituto Federal de Alagoas (IFAL)



Prof. Clímaco Siqueira Dias
Universidade Federal da Bahia (UFBA)

A meu pai, minha inspiração, meu orgulho, meu espelho, minha fortaleza sólida nos momentos de solidão e solitude. Espelho que reflete quem eu sou e como estou. Arquiteto da fortaleza que também me ajudou a construir. Nunca inquebrantável, mas capaz de suportar o que sozinho acreditei ser mais que suportável.

AGRADECIMENTOS

A minha família, especialmente, a meus pais, Zéu e Deraldo; a meus irmãos, Tiago, Tarcísio e Leandro; a meus primos Taene, Talita, Tácio e Willian; a minhas saudosas avós Maritê e Naná; a minhas sobrinhas, Alice e Thainá; a minha cunhada Viviane, pela presença e apoio na construção de meu caráter, minha dignidade e minha coragem para chegar até aqui. Agradeço por serem pilares, imagem-semelhança, porto, segurança, conforto e proteção nos bons e nos momentos desafiantes.

A amigos Ramon, Léo, Teles, Tati e Nailson, por contribuírem para nutrir a coragem que me move.

A minha tia Célia, principal precursora de tudo isso. Minha primeira professora na “banca” onde tudo começou, quando, à época, era incapaz de frequentar a escola regular, me tirando da escuridão da ignorância e abrindo caminho para o que se seguiu.

A minha prima Martha, pela contribuição fundamental a meu ingresso no Colégio Estadual Vitor Soares, minha primeira e eterna escola, onde se tornou possível a jornada que me trouxe a este dia.

A minha amiga e orientadora, professora Maria Auxiliadora, pelo cuidado, pela força e sabedoria nos momentos de dificuldade e nos percalços da jornada da vida. Pelos ensinamentos e conhecimentos valiosos na Geografia e na vida. Ensinamentos que vão muito além do que se pode escrever nas linhas deste texto. São marcas, sinais, mensagens e exemplos que carregarei comigo eternamente. Ensinamentos de generosidade, compreensão, competência, educação, elegância, gratidão, zelo, valorização das amizades e respeito.

A Marie Hélène Santos, pela oportunidade de fazer parte do grupo de bolsistas Milton Santos e pela generosidade nos momentos difíceis. Seu esforço e dedicação ao projeto desenvolvido pelo PEU (Grupo de Pesquisa Produção do Espaço Urbano) foram fundamentais na minha formação acadêmica.

À banca examinadora, por aceitar o convite e contribuir para minha formação profissional e acadêmica.

Aos professores e funcionários do Colégio Estadual Vitor Soares e do Instituto de Geociências e outros, em especial, aos professores Clímaco Dias, Denise Magalhães, Maria Adélia de Souza e Flora Pidner.

Aos colegas da UFBA e do PEU: Marcos Aurélio, Marcos Conceição, William Antunes, Débora, Itaciane, Juliana, Flora e Geimy Urrego.

Aos que ficaram ausentes. Não foi por negligência, foi somente um lapso de esquecimento diante da alegria angustiante por chegar a este momento. Por chegar a este momento!

RESUMO

Esta pesquisa intenta compreender a dinâmica socioespacial de um subcentro tradicional de Salvador, dedicado historicamente às atividades terciárias, cuja constituição tem como fator dominante a construção da estação de trem em 1960, o que tornou o bairro um ponto de confluência entre pessoas e mercadorias oriundas de diversas cidades e até de fora da Bahia. O bairro da Calçada passou a ser espaço de aglomeração de trabalhadores informais, com uma rede de lojas, atacadistas e hotéis (motéis), e de uma massa de consumidores provenientes, majoritariamente, da Cidade Baixa e do Subúrbio Ferroviário. Como subcentro terciário, nele, a dialética entre os dois circuitos da economia urbana é exacerbada, dissipando o tecido terciário e alcançando outros bairros adjacentes. Os pontos de seguimento que costuram esse tecido são os atacadistas e o terciário de rua. Imbricado ao subcentro, constitui um bairro popular, lugar do cotidiano de uma população cuja cidadania é mutilada por um modelo de desenvolvimento econômico, em detrimento de um modelo cívico, no qual o cidadão passa a ser consumidor, sujeito à determinação da lógica do consumo. A escolha do tema se deve à peculiaridade de a Calçada ser um entroncamento entre aglomerados de bairros importantes da cidade, além de seu processo de urbanização e centralização, desencadeado pelas transformações socioeconômicas e espaciais ocorridas desde o século XIX, em concomitância com o processo de ocupação e redistribuição espacial ou territorial do aglomerado Cidade Baixa. Assim, através do método dialético, foi possível compreender as contradições presentes no espaço da Calçada e no aglomerado de bairros do qual é integrante, bem como sua articulação com a cidade. Logo, empreendeu-se um estudo da dinâmica socioespacial nesta pesquisa, sendo o conceito de espaço instância fundamental para a compreensão da proposta de trabalho. Metodologicamente, foram realizadas consultas a dados governamentais, pesquisas documentais, enquetes em campo com trabalhadores, moradores, consumidores e passantes, a fim de subsidiar a produção e a argumentação, fornecendo embasamento teórico-metodológico para fins de conclusão deste trabalho.

Palavras-chave: Cidadania e cidadão. Terciário de rua. Consumidor. Atacadistas. Bairro popular.

RESUMEN

Esta investigación busca comprender la dinámica socioespacial de un centro de tercer nivel, en el centro tradicional de Salvador, históricamente dedicado a las actividades terciarias, teniendo como factor dominante en su formación la construcción de la estación de tren en 1960, lo que transformó el barrio en un punto de convergencia entre personas y mercancías de varias ciudades internas y externas del Estado de Bahía. El Bairro da Calçada se convierte en un espacio de aglomeración de trabajadores informales, una cadena de tiendas, almacenes al mayor, hoteles (moteles) y una masa de consumidores provenientes, principalmente, de la Cidade Baixa y Subúrbio Ferroviário. Al tratarse de un centro terciario, la dialéctica entre los dos circuitos de la economía urbana se ve exacerbada por la tecnología disipativa, expandiéndose a otras áreas adyacentes y teniendo como puntos de seguimiento esta costura o calle terciaria de mayoristas. Interligado con el centro terciario, un lugar popular en la vida cotidiana de una población con sus ciudadanos mutilados por un modelo de desarrollo económico en depresión de un modelo cívico que no califica, o de una ciudad que se convierte en consumidora según la lógica del consumo. Además de la temática, la particularidad de la Calçada es que existe un vínculo entre el enlace de barrios importantes de la ciudad, además del proceso de urbanización y centralización desencadenado por las transformaciones socioeconómicas y espacios o flujos del siglo XX, junto con el proceso de ocupación territorial y redistribución espacial del conglomerado de la Cidade Baixa. Así, a través del método dialéctico, es posible comprender las contradicciones presentes en el espacio Calçada y la aglomeración de barrios del cual esta interligado, así como su articulación como ciudad. Por tanto, determinación o estudio de la dinámica socioespacial en esta investigación, siendo la institución espacial fundamental para la comprensión de la propuesta de trabajo. Metodológicamente, se consultaron fuentes de investigaciones gubernamentales, poco documentales, aplicadas en encuestas de campo con trabajadores, vecinos, consumidores y transeúntes con el fin de subsidiar la producción y la argumentación, proporcionando una base teórico-metodológica para la conclusión de este trabajo.

Palabras-clave: Ciudadanía y Ciudadano. Terciario de la calle. Consumidor. Mayoristas. Barrio popular.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	9
1.1	PRESSUPOSTOS DA PESQUISA	12
1.2	INTENCIONALIDADES E OBJETIVO DA PESQUISA	14
1.3	PROPOSTA METODOLÓGICA	16
2	CAPÍTULO 1 — CIDADE BAIXA: O PORTO, A ESTAÇÃO E APENÍNSULA	23
2.1	EXPANSÃO DO NÚCLEO URBANO DE SALVADOR	25
2.2	O PORTO VELHO	29
2.2.1	O Porto novo	32
2.3	A FERROVIA	34
2.4	A PENÍNSULA	37
3	CAPÍTULO 2 — O ESPAÇO COMPARTILHADO	43
3.1	INFORMALIDADE: CONCEITO E OBJETO	43
3.2	TECIDO TERCIÁRIO CONTÍNUO E TECIDO TERCIÁRIO DESCONTÍNUO	46
3.3	O TERCIÁRIO DE RUA, FORMALIDADE E INFORMALIDADE	48
3.3.1	O fracasso do MEI como instrumento de inserção na formalização	52
3.4	O CIRCUITO INFERIOR NAS CALÇADAS DA CALÇADA	54
3.5	O TERCIÁRIO DE RUA E A PRECARIIDADE DO TRABALHO	56
4	CAPÍTULO 3 — OS ATACADISTAS	66
4.1	ATACADISTAS NÓS E ATACADISTAS SATÉLITES	66
4.2	CIRCUITO SUPERIOR IMBRICADO	68
4.2.1	Atacarejistas	75
5	CAPÍTULO 4 — O CIDADÃO IMPERFEITO	77
5.1	O CONSUMIDOR NÃO É CIDADÃO	78
5.2	CIDADE BAIXA: AGLOMERADO DE BAIROS POPULARES	80
5.3	O VLT E CIDADANIA MUTILADA	87
5.3.1	O trem do subúrbio	89
5.3.2	Projeto VLT	91
5.3.3	VLT monotrilho elevado	93
5.4	O TERCIÁRIO DE VIZINHANÇA	99
5.5	AS ENCOSTAS DA CALÇADA	102
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	106
7	REFERÊNCIAS	110
	APÊNDICE A — COMPOSIÇÃO DO TERCIÁRIO DA CALÇADA, 2020	116
	APÊNDICE B — FORMULÁRIO APLICADO AOS PASSANTES E TRABALHADORES	119
	APÊNDICE C — RENDA MÉDIA DOS RESPONSÁVEIS POR DOMICÍLIO AGLOMERADO CIDADE BAIXA	122
	APÊNDICE D — TAXA DE DESOCUPAÇÃO POR IDADE E TRIMESTRE NO BRASIL, BAHIA, SALVADOR, 2012-2021	123

1 INTRODUÇÃO

Situado na Cidade Baixa, na depressão do falhamento, ou *gráben* (ANDRADE; BRANDÃO, 2009), o bairro da Calçada se assenta sobre os terrenos cretáceos afogados pelo mar no Período Quaternário, com relevo caracterizado por colinas que formam a Península de Itapagipe. Como espaço de confluência entre áreas economicamente importantes para a cidade de Salvador, possui uma localização estratégica, pela proximidade com o porto, o Comércio (centro antigo), o terminal marítimo (*ferry boat*), o bairro da Liberdade, o Largo do Tanque, a Feira de São Joaquim e o terminal ferroviário do subúrbio. Destarte, o fator locacional é determinante na configuração do espaço intraurbano da Calçada, atuando, fundamentalmente, no processo de sua formação como subcentro, por conjugar, mutuamente, fluxos diversos, intensos e constantes que interagem, de forma dialética, nesse espaço.

O núcleo se desenvolve, como foi supramencionado, aproveitando-se do fator locacional estratégico como ponto de confluência de fluxos populacionais advindos, principalmente, do Subúrbio Ferroviário, da Cidade Baixa e do Centro. A Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (única ferrovia da cidade), implantada em 1862, que liga a Calçada ao subúrbio, denominado ferroviário em função da importância do trem para a localidade, é um elemento-chave fundante do potencial comercial que se desenvolveu no local. Historicamente pertencente à antiga Freguesia da Conceição, o bairro nasce e se desenvolve no contexto histórico da expansão do núcleo urbano da Cidade do Salvador, ainda nos períodos remotos do Brasil Colônia e do Império, tempo em que o povoamento da Cidade Baixa foi se avolumado, entre os séculos XVI e XVIII.

Entre os séculos XVI e XVIII Salvador era constituída de pequenos núcleos separados do centro pelos morros, outeiros e vales de sua topografia acidentada. [...] a aglomeração avançou, ocupando a base da escarpa e se expandiu, mais tarde, pela planície em direção à Península de Itapagipe. Desse modo se originam, ao norte da Cidade Baixa, o subdistrito dos Mares (formado pelos bairros do Uruguai e Calçada e Penha como também os subúrbios desde Plataforma até Cotegipe). (FREITAS, 1965, p. 29)

A expansão da Cidade Baixa toma grande impulso após a construção da estação ferroviária, que marca o início de um percurso que liga Salvador às demais cidades da região metropolitana, indo até Alagoinhas. Mais tarde, por volta de 1868, com a implantação dos transportes coletivos e a expansão das linhas de bonde que partiam da Barroquinha em direção à Calçada e ao Retiro, reformas foram realizadas, com ruas sendo alargadas para suprir as necessidades de circulação do local. Ulteriormente, na década de 1960, o crescimento populacional da cidade é impulsionado pela dinamização de suas funções e com a

expansão do comércio, o que passou a exigir nova remodelação na estrutura dos equipamentos urbanos, com abertura de novas ruas, correspondendo às novas necessidades de circulação na cidade. Mesmo não estando situado no Centro de Salvador, o Bairro da Calçada mantém intensa circulação de pessoas, mercadorias e serviços, como já foi sinalizado por Milton Santos, em sua tese de doutorado, *O centro da cidade do Salvador*, datada de 1959: "fora dos distritos centrais o comércio se desenvolve apenas em torno da estação ferroviária, na Calçada, servindo à Itapagipe" (SANTOS, 2012, p. 77). Fica evidente sua importância para a dinâmica econômica de Salvador. Ainda, segundo o autor, "[...] o comércio da Cidade Baixa abriga quase somente os bancos, atividades bancárias, casas de comércio grosso (comércio grossista); em suma, 'comércio de papéis', ali não se encontram um médico ou dentista" (*Ibid.*, p. 81).

Cabe destacar que o contexto de Salvador, exposto a partir dos escritos de Santos (2012) e Freitas (1965), corresponde a um período no qual a cidade possuía apenas um centro, estudado de maneira mais detalhada por Milton Santos na referida tese, onde discorre sobre uma cidade ainda mononucleada, na qual o bairro da Calçada surge como extensão do centro, no tocante à função comercial (comércio grossista). Tal conjuntura será consolidada nas décadas seguintes, tornando a Calçada um importante espaço de consumo e oferta de serviços, principalmente para a população menos abastada da cidade, como a seguinte citação demonstra:

Marco do povoamento da Cidade Baixa de Salvador, devido ao seu posicionamento estratégico como uma área de entroncamento, a Calçada sempre funcionou como eixo de ligação entre o centro e a periferia da cidade. Sua história é marcada por algumas transformações arquitetônicas e o surgimento de vias mais adequadas ao crescente fluxo de veículos e passantes. O bairro, ao longo dos anos, foi deixando de ser uma área residencial para transformar-se em uma área provedora de produtos e serviços. A instalação da ferrovia foi o grande fator de expansão das atividades terciárias no bairro. A ferrovia é quem vai fortalecer o seu papel enquanto eixo de circulação/ligação, agora não só entre o centro e a periferia da cidade, mas entre o centro e o interior do Estado da Bahia. (SERPA, 2001, p. 34)

Alguns autores divergem quanto ao período de consolidação do potencial comercial da Calçada. Freitas (1965) destaca o ano de 1960, enquanto Santos (2008) afirma se iniciar um pouco antes, no interregno entre 1940 e 1950. Tais divergências não implicarão um problema, pois, afinal, um processo não se dá num momento único, podendo permear tempos pretéritos e o presente, até mesmo avançar rumo ao futuro. Neste trabalho, debruçar-nos-emos com maior vigor na análise da dinâmica socioespacial da Calçada a partir da década de 1960, no conjunto das transformações desencadeadas pelo processo de urbanização e de reestruturação urbana da cidade nesse período.

Ademais, Santos (2008) afirma que, na década de 1940, ocorreu um movimento de ruptura importante no processo de urbanização de Salvador, repercutindo em sua estruturação, ganhando força a partir da década de 1960 e se consolidando na década de 1970. Assim, no contexto da estruturação urbana da cidade, o papel desempenhado pelo Centro foi acentuado face à excessiva concentração das atividades comerciais e de serviços no bojo da consolidação e do fortalecimento subcentros tradicionais da Calçada, Liberdade e Lapa, já indicando o fenômeno da descentralização e (re)centralização que continua incessante, promovendo nossos espaços a essa categoria, como nos bairros de Pau da Lima e Cajazeiras, e no miolo da cidade, entre outros.

Então, o aumento da população e sua distribuição por áreas menos ocupadas da Cidade Baixa, como nas superfícies aterradas de Itapagipe, favoreceram e potencializaram a concentração das atividades do setor terciário voltadas para abastecer a população mais pobre que se multiplicara na Cidade Baixa. Contribui também, relevantemente, para a consolidação da Calçada e a instalação de indústrias no Subúrbio, dinamizando os fluxos e ampliando seu leque de frequentadores. A cidade cresce, e novas centralidades emergem, para atender às demandas de uma população também crescente, de acordo com as perspectivas do capital, maior condutor nessa reestruturação urbana, que impulsiona a formação de espaços de consumo e negligencia o valor da cidadania e do cidadão na metrópole corporativa. Atualmente, o bairro da Calçada se apresenta como um importante núcleo comercial e de serviços ou subcentro de Salvador (SERPA, 2001), por se tratar de um local de fácil acesso, centralizador de atividades terciárias diversificadas, voltadas para atender, majoritariamente, à população soteropolitana de baixa renda, no contexto urbano de uma Salvador, a essa altura, polinucleada.

Ademais, pensar-se-á uma análise para além das relações instantâneas entre consumo e consumidor. Segundo dados da prefeitura de Salvador, disponibilizados no Sistema de Informações Municipais de Salvador (SIM), a Calçada contava com 5.024 habitantes, evidenciando um aumento populacional de 7,44% em relação ao censo anterior (ano 2000), acompanhado de uma taxa de crescimento anual de 0,78%. Ou seja, há cidadãos habitando e vivenciando seu cotidiano no bairro. Assim, trata-se de um lugar onde se dão relações não observadas no núcleo comercial, com destaque para a figura do morador – não transeunte, de raízes fincadas e não somente consumidor –, num espaço envolto em contradições: a área comercial e a área residencial conflitando por demandas distintas e o poder público viabilizando investimentos e infraestruturas seletivamente. Os trechos do bairro caracterizados pela função terciária são contemplados com maiores investimentos, para

permitir a fluidez do capital, enquanto, nos espaços residenciais, as políticas públicas e investimentos não são capazes de ofertar condições básicas de moradia, mutilando a cidadania dos habitantes do bairro, que ficam à mercê dos deslizamentos de terras em períodos de chuva, dentre outras mazelas socioambientais.

1.1 PRESSUPOSTOS DA PESQUISA

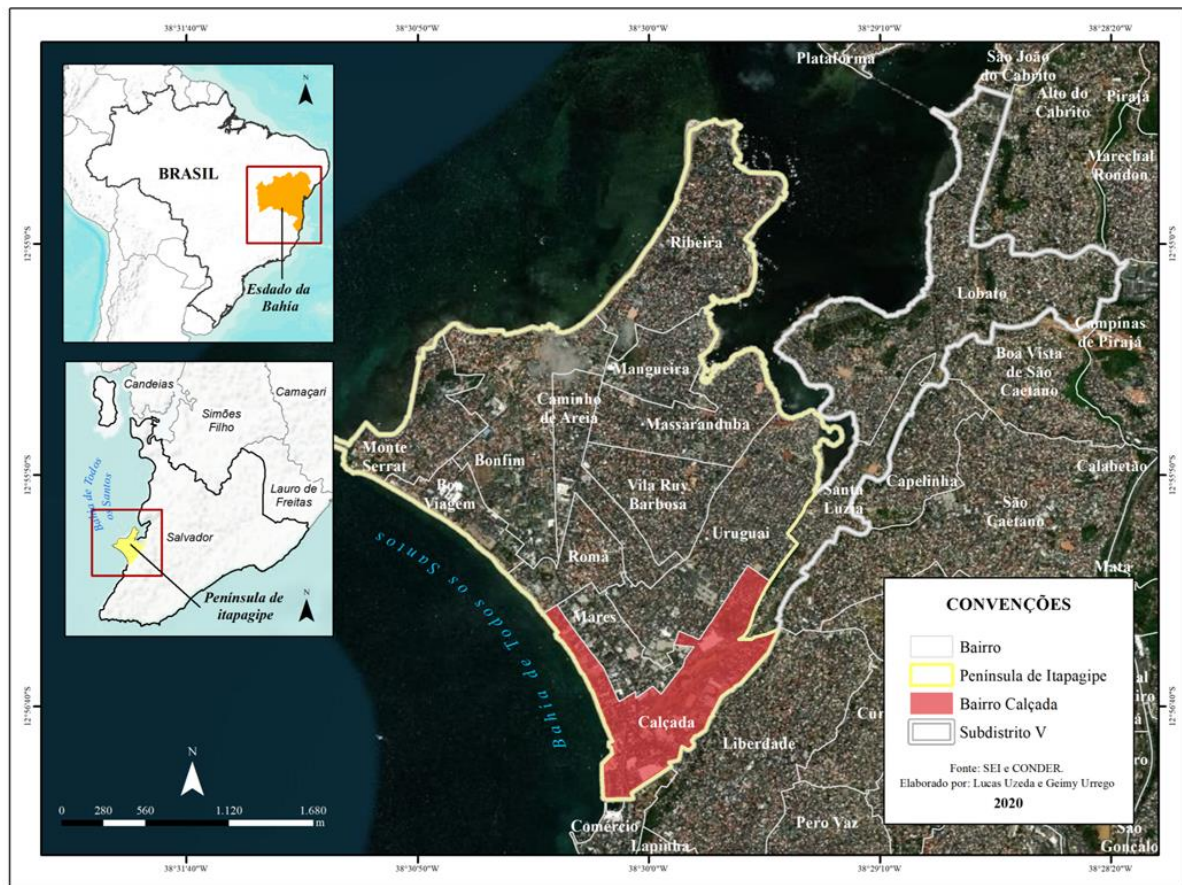
Estudar o espaço intraurbano de Salvador é, concomitantemente, um exercício de compreensão das rugosidades resultantes das transformações ocorridas ao longo do tempo, numa cidade histórica, tecnicamente densa, onde coexistem o tradicional e o moderno. Assim, o espaço a ser trabalhado, nesta pesquisa, compreende um bairro nascido no bojo do processo de urbanização da cidade, marcado, justamente, pela presença expressiva tanto do tradicional — estação de trem construída no século XIX, trilhos de bonde sobre o asfalto, prédio antigos e casarões —, bem como da modernidade — terminal de ônibus, ruas ampliadas, lojas de produtos com tecnologia avançada, prédios envidraçados.

Por conseguinte, com o propósito de identificar os processos responsáveis pelo arranjo espacial do bairro da Calçada, fundamentalmente importante será responder as questões que norteiam a pesquisa: (1) Qual a importância da atuação dos agentes (sociais, econômicos, políticos e espaciais) na configuração e na dinâmica socioespacial do bairro da Calçada, como subcentro terciário? (2) Que funções atuais os atacadistas desempenham no espaço do bairro da Calçada e que fatores foram determinantes para sua localização nesse espaço? (3) O quanto estão imbricados o bairro como subcentro terciário e o bairro como lugar do cotidiano? (4) É possível pensar a cidadania e o lugar do cidadão no espaço urbano a partir de um modelo de cidade subserviente, com um modelo econômico, por essência, desigual?

Como foi mencionado anteriormente, o bairro da Calçada se localiza na área correspondente à Cidade Baixa, na cidade de Salvador, estendendo-se entre a planície que se alonga depois do centro comercial até a península de Itapagipe, sendo cortado de enseadas pela Baía de Todos os Santos. Dessa maneira, situa-se entre Cidade Baixa, o Subúrbio Ferroviário, o bairro da Liberdade e o bairro do Uruguai, estando próximo também da Feira de São Joaquim e do terminal marítimo (estação de *ferry boat*), além do porto (ver Figura 1¹).

¹ No trabalho de elaboração das figuras, foi necessário utilizar como técnica cartográfica o *Buffer*, no eixo diagonal 1 (Caminho de Areia), que consiste em estabelecer uma distância de 100m no sentido longitudinal para ambos os lados, tendo a avenida Caminho de Areia como eixo central à poligonal. A técnica foi adotada devido

Figura 1 – Localização do bairro da Calçada, Salvador (BA)



Elaboração: Uzeda e Urrego, 2020.

Fonte: SEI.

Os limites territoriais dos bairros da delimitação espacial trabalhada na pesquisa foram estabelecidos seguindo a base de dados da CONDER, em conformidade com a lei 9.278/2017, que fixa novo plano de divisão de bairros da cidade (SALVADOR, 2017). Essa lei define a divisão de Salvador em 163 bairros, agrupados em 10 subdistritos, os quais são: I Centro–Brotas; II Subúrbio–Ilhas; III Cajazeiras; IV Itapuã–Ipitanga; V Cidade Baixa; VI Barra–Pituba; VII Liberdade–São Caetano; VIII Cabula–Tancredo Neves; IX Pau da Lima; X Valéria. Essa divisão foi elaborada com base no estudo *O Caminho das Águas* em Salvador (SANTOS *et al.*, 2010). Em cada subdistrito, foi implantada uma Prefeitura-Bairro, que é uma unidade representativa da prefeitura em atribuições e prestação de serviços públicos de forma descentralizada. No ano de 2020, foram redefinidos os limites para a criação de mais sete bairros agregados aos subdistritos já existentes, completando os 170 bairros atuais². Portanto,

ao fato de a via ser bastante estreita, o que dificultaria sua visualização na escala usada na figura. O *Buffer* constitui um recurso em Sistema de Informação Geográfica (SIG) capaz de gerar polígonos que contornam um objeto, ponto ou eixo, a uma distância determinada.

² No ano de 2020, foram criados mais sete bairros em relação ao projeto original. Até o momento, esses novos bairros não dispõem de dados censitários, considerando a suspensão do Censo 2020 em função da pandemia

o recorte dos bairros usado na pesquisa tem como base o referido plano de 2017, acrescido às alterações ocorridas no ano de 2020.

Dispomos, no Quadro 1, a divisão territorial do Subdistrito V, Cidade Baixa, de acordo com a SEDUR, acerca do recorte tomado como base. Contudo, não adotaremos fidedignamente essa divisão, por entender que o agrupamento dos bairros, na presente disposição da SEUDR, foi realizado para contemplar o gerenciamento do projeto Prefeitura-Bairro, para fins de gestão municipal. Para tanto, foi considerado o bairro Lobato, o qual compreendemos fazer parte do subúrbio ferroviário, e não da Cidade Baixa. Então, excetuaremos Lobato, e serão considerados como bairros da Cidade Baixa os demais, destacando que Cidade Baixa e península de Itapagipe podem contemplar delimitações espaciais distintas, podendo o primeiro alcançar o bairro Comércio, a depender dos elementos considerados no processo de delimitação.

Quadro 1 – Divisão territorial do Subdistrito V – Cidade Baixa

Bairro	Bairro
Ribeira	Roma
Mangueira	Caminho de Areia
Bonfim	Uruguai
Monte Serrat	Mares
Boa Viagem	Santa Luzia
Massaranduba	Calçada
Jardim Cruzeiro – Vila Rui Barbosa	Lobato

Elaboração: Lucas Uzeda, 2020.

Fonte: Salvador, 2017.

1.2 INTENCIONALIDADES E OBJETIVO DA PESQUISA

A pesquisa objetiva analisar a dinâmica socioespacial do bairro da Calçada e sua articulação com o aglomerado Cidade Baixa. Além disso, trata-se de um estudo acerca de um bairro tradicional de Salvador, centralizador de atividades terciárias, fluxos de objetos, ações e pessoas. Concomitantemente, intenta-se contribuir com os estudos urbanos sobre Salvador, elencando dados e analisando aspectos geográficos da cidade, destacadamente dos espaços da Calçada, da Cidade Baixa e do Subúrbio Ferroviário. Não obstante, a investigação se propõe também a debater questões relacionadas a cidadania, desigualdade socioespacial, políticas públicas, planejamento urbano e economia (terceiro setor), sintetizando reflexões que possam

provocada pela Covid-19. Os bairros Centro Administrativo e Aeroporto são bairros novos, advindos do projeto original de 2017 e também não possuem dados censitários.

contribuir para uma melhor compreensão da realidade perversa de um estado de cidadania mutilada, por vezes inexistente, que acomete a população mais pobre, em uma metrópole que abriga quase três milhões de pessoas e possui mais de 33% (cerca 882.204) de habitantes vivendo espaços inapropriados para habitação.

Discutimos também as contradições inerentes ao processo de centralização, como as disparidades entre o volume de capital, de técnica, de infraestrutura e planejamento destinados ao Bairro da Calçada. Nesse sentido, os textos desta pesquisa tentam atender às intencionalidades propostas nos objetivos específicos elencados: 1) caracterizar a dinâmica socioespacial do Bairro da Calçada; 2) investigar a função dos agentes (sociais, econômicos e políticos) no processo de consolidação de sua centralidade; 3) identificar e analisar a relação entre a cidadania e o consumo, como pressuposto do ser cidadão na cidade; 4) analisar as articulações entre o bairro da Calçada, o aglomerado Cidade Baixa e o aglomerado Subúrbio Ferroviário.

A justificativa da escolha do tema não é aleatória, uma vez que se trata do estudo de uma área com características únicas na cidade. A Calçada é o único bairro comercial a concentrar tamanha quantidade de estabelecimentos atacadistas, em consonância com grandes redes (de eletroeletrônicos, de móveis, de lojas de departamentos, entre outras) de capital local, regional e internacional, estabelecimentos de pequeno e médio porte e comércio informal (ver Apêndice A). Esse entrecruzado de verticalidades — formadas por pontos distantes uns dos outros, ligados por todas as formas e processos sociais por meio de redes e horizontalidades, ou seja, lugares vizinhos reunidos por uma continuidade territorial —, corrobora para existência de uma dinâmica socioespacial *sui generis*, instigante e convidativa à realização da pesquisa. Dessa maneira, há um campo de possibilidades bastante extenso a ser explorado nesse espaço, o que configura a pesquisa como uma contribuição relevante aos estudos sobre Salvador.

Não é tão extensa a lista de autores que, em períodos distintos, trabalharam o espaço do bairro da Calçada. Podemos citar: Milton Santos e sua tese de doutorado, intitulada *O Centro da Cidade do Salvador*, de 1959; Norma Maria Ramos de Freitas, com o estudo publicado no Boletim Baiano de Geografia, em 1965, denominado “Calçada. A Estação e o Bairro”; Ângelo Serpa e Jânio Santos, em um subcapítulo do livro *Fala Periferia!* em 2001. Esse último, Jânio Santos, retorna à localidade em sua tese de doutorado: “Cidade Poli (Multi)Nucleada”, publicada em 2008. Com exceção da professora Norma Maria Ramos de Freitas, os demais se debruçaram sobre temáticas bastante específicas quando perpassaram o espaço do bairro em suas pesquisas. Milton Santos atrelou o bairro da Calçada ao Centro de

Salvador, no final da década de 1950, no conjunto de sua função comercial, em que o bairro aparece como uma extensão do centro da cidade. Ângelo Serpa e Jânio Santos discorrem sobre a função de subcentro do bairro. Norma Freitas foi quem mais tentou se aprofundar no estudo do bairro. Contudo, por se tratar de uma pesquisa publicada em um boletim, apresenta limitações; destaca-se também que a publicação data de 1965.

As contribuições foram de extrema importância para esta pesquisa, suscitando bases teóricas e conceituais, dados estatísticos e noções que ajudam na compreensão do espaço do bairro. Todavia os estudos referidos apresentam uma característica em comum: dissertam sobre o bairro da Calçada na perspectiva de um subcentro comercial, a partir do processo de centralização e descentralização. A Calçada, sob a égide de um espaço vivido, lugar de vivência do cotidiano e *locus* de um processo de rarefação da cidadania, não figura, de forma extensiva, nos objetivos desses estudos.

1.3 PROPOSTA METODOLÓGICA

A bibliografia selecionada para compor o arcabouço teórico-metodológico e conceitual do projeto é constituída de trabalhos de cunho geográfico e, principalmente, de estudos de Geografia Urbana, em diálogo com também com a História, a Sociologia, o Urbanismo e a Arquitetura. São os trabalhos que mais se debruçaram em estudos sobre a cidade de Salvador. Tais leituras apresentam conceitos importantes e de grande relevância para que seja possível a compreensão dos fenômenos estudados ao longo do projeto. Para atender à proposta far-se-á necessário um diálogo com os autores que representam os pilares do referencial teórico-metodológico-conceitual. Tais discussões e conceitos serão contributivos para o cumprimento das intencionalidades da pesquisa.

O espaço geográfico, conceito-chave da Geografia, apresentou, ao longo da história, conotações distintas, levando à compreensão do espaço como objeto de estudo desse campo do conhecimento. No momento presente, o espaço pode ser entendido, epistemologicamente, a partir da dinâmica resultante das ações dos seres humanos, do movimento dialético, das constantes transformações e do acúmulo desigual de tempos ou histórias materializadas. Assim, a proposta de Santos (2017) contribui, de maneira significativa, ao oferecer um conceito altamente importante: o conceito de espaço geográfico. Para esse autor, o espaço constitui “um conjunto indissociável, solidário e também contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como quadro único, no qual a história se dá” (*Ibid.*, p. 63). A obra de Milton Santos

fundamenta também outros conceitos vultosos para a pesquisa, como os de verticalidades e horizontalidades, paisagem, tecnoesfera e psicoesfera, e totalidade. Essa obra densa evoca discussões concernentes ao papel dos pobres na cidade, lugar e cotidiano, rugosidades e território usado. O espaço é situado como instância social equivalente à economia, à política e à cultura.

Com referência à escala geográfica, o bairro é a principal delimitação espacial adotada na pesquisa, para a qual utilizamos também o conceito de “aglomerado de bairros populares” trazido por Dias (2017) como indeclinável à compreensão das formas de articulação entre os bairros da Cidade Baixa. Salienta-se a necessidade de observar que o bairro não somente surge como uma delimitação de maneira limitante, mas também como possibilidade de compreensão da totalidade-mundo e sua relação, como um subespaço fragmento da cidade, do espaço urbano onde se impõem e se contrapõem, dialeticamente, verticalidades e horizontalidades em um ambiente densamente tecnicizado, contraditório e articulado à cidade.

O conceito de bairro agrega severa complexidade e vários autores já se arriscaram a tentar propor o que pode ser entendido como bairro, elencando elementos que justificariam suas concepções. Souza (1989), em seu artigo “O bairro contemporâneo: ensaio de abordagem política”, se lança a discutir o conceito de bairro sob a perspectiva da geografia. O autor, em obra mais atual, *Os conceitos fundamentais da pesquisa socioespacial* (SOUZA, 2018), retoma a discussão sobre o bairro, não só como recorte espacial, mas como conceito a partir de subjetividades compartilhadas, compostas por conteúdos distintos. Dias (2017, p. 246), ao abordar os conceitos de *bairro popular* e de *aglomerado de bairros populares*, dá ênfase às “relações de vizinhança e parentesco como estratégias de sobrevivência e transformação da realidade” e critica a maneira como o bairro popular vem sendo tratado pela Geografia. Ainda conforme o autor:

Os conceitos de bairro trazidos pelos poucos autores geógrafos da literatura internacional e nacional, ao tratarem o tema, salvo raras exceções, não reconheciam o bairro popular como um lugar nem como espaço de vivência. Para muitos desses autores, o bairro só é reconhecido a partir de características tradicionais do urbanismo. Um bairro com todas as condições de higiene e saúde; ou até reconhecendo o bairro popular como um bairro, mas desde que não tenha as quadrilhas dos traficantes de drogas, porque aí passaria a ser tecido social fragmentado ou simplesmente os aglomerados subnormais do IBGE. (*Ibid.*, p. 244)

Como resultado, relações de vizinhança foram incorporadas no conceito de bairro popular pelo fato de existir uma vida em comum, que equaliza essas diferenças na questão do conceito (DIAS, 2017, p. 245). Sinteticamente, o bairro está articulado à cidade e, de acordo

com Santos (2017), a grande cidade é um enorme espaço banal, o mais significativo dos lugares. Na perspectiva de compreensão da dinâmica socioespacial, não podemos negligenciar o bairro a partir da noção de lugar, tendo em vista que o lugar é sede da resistência da sociedade (DIAS, 2017), acentuada pela condição de bairro popular carente de cidadania.

Muito contribuem para esta pesquisa as obras *O centro da Cidade do Salvador* (SANTOS, 2012), que trabalha com primazia as funções do centro de Salvador em 1959, e *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos* (Id., 2018a). Elas são deveras importantes para a compreensão do funcionamento dos dois circuitos econômicos (circuito inferior e circuito superior), no espaço do bairro da Calçada. Cada circuito constitui, em si mesmo, um sistema, ou antes, um subsistema urbano. Santos (2018a, p. 22) chama esses dois subsistemas de “circuito superior” ou “moderno” e “circuito inferior”. Segundo o autor o circuito superior se origina como produto direto da modernização tecnológica, sendo caracterizado, atualmente, pelos monopólios. Esse circuito tem, como essencial, a verticalização das relações que se dão fora da cidade e da região, onde estão abrigados tendo como “cenário” o país ou exterior. No mesmo trecho, o autor discorre sobre o circuito inferior: “formado de atividades de pequena dimensão e interessado, principalmente, nas populações pobres, é, ao contrário, bem enraizado e mantém relações privilegiadas com sua região”. Os dois circuitos da economia apresentam formações distintas, sendo o circuito superior constituído por bancos, comércio e indústrias de exportação, indústrias urbanas modernas, serviços modernos, atacadistas e transportadores. Já o “circuito inferior é constituído essencialmente por formas de fabricação não ‘capital intensivo’, pelos serviços não modernos fornecidos ‘a varejo’ e pelo comércio não moderno e de pequena dimensão.” (Id., p. 40).

Na Bahia o estudo de Freitas (1965), *Calçada o bairro e a estação*, e outros trabalhos realizados sobre os bairros do subúrbio de Salvador, entre 1963 e 1964, no antigo Laboratório de Geomorfologia e Estudos Regionais da Universidade da Bahia, publicados em 1965, no *Boletim Baiano de Geografia*, avançam na produção do conhecimento sobre a cidade e se fazem marcantes para se compreenderem as transformações ocorridas na Calçada. É o que sinaliza a seguinte afirmação:

[...] todas as localidades do Subúrbio Ferroviário da cidade foram estudadas com o interesse de compreender a cidade do Salvador e alguns problemas de seu espaço periurbano. Assim, as seis localidades que tiveram sua origem marcada por funções específicas – antigas chácaras para residência e veraneio da classe média – foram pesquisadas pela equipe do Laboratório. O Subúrbio Ferroviário vai passar por profundas transformações a partir da década de 1960, em função das migrações dos pobres, atraídos pelos baixos preços dos terrenos e pelo desenvolvimento dos

transportes, o que determinou a acessibilidade a esses espaços. Esse estudo tornou evidente a problemática crucial da classe média, em seus estratos inferiores, a qual, em um determinado momento, sentiu-se obrigada a procurar moradias em lugares mais distantes, competindo, assim, com os mais pobres. (SILVA, 2009, p. 136)

As obras e pesquisas citadas constituem elementos básicos para o estudo sobre a relação ou articulação entre a cidade e o bairro, atentando-se para a importância dos trabalhos produzidos no Grupo de Pesquisa Produção do Espaço Urbano (PEU), vinculado ao Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal da Bahia, que tem se aprofundado nos estudos sobre o espaço metropolitano de Salvador há quase três décadas. Nesse sentido, os autores Vasconcelos (2016) e Sampaio (2005) surgem como notáveis para reconstrução histórica do processo de urbanização da cidade, expansão do seu núcleo urbano e formação do bairro. Os estudos de Serpa (2001; 2007a; 2007b) se agregam aos objetivos da pesquisa, ao explanarem sobre a situação da população nas periferias de Salvador, as geografias dos bairros populares, as dinâmicas das atividades terciárias nas centralidades e nos subcentros periféricos, bem como os espaços de habitação popular. Serpa (2001) identifica os espaços que apresentam concentração excrescente de estabelecimentos comerciais e de serviços. Nelas, os estabelecimentos se apresentam-se muito concentrados, constituindo um aglomerado significativamente homogêneo, sem perder sua heterogeneidade intrínseca.

Ajudam a compor o referencial teórico as pesquisas de Dias (2017) e Santos (2008). Dias (2017) ressalta a discussão sobre o bairro e o bairro popular como um lugar articulado com a cidade, ao mesmo tempo em que Santos (2008) trabalha o processo de formação dos novos centros ou centralidades de Salvador e seus desdobramentos, possibilitando (condicionando) a formação do arranjo territorial da cidade, e facilitando o entendimento do processo de estruturação e reestruturação urbana no imo das ações dos agentes envolvidos, sobre-excedendo a força do capital. Consecutivamente à discussão sobre bairro e tendo em conta o recorte trabalhado, a abordagem referente à cidadania no espaço urbano e o direito à cidade é muito bem contemplada na obra de Santos (2014), *O espaço do cidadão*, e em Lefebvre (2008). Santos (2014) percorre um caminho pouco explorado pela Geografia Urbana, ao discutir a relação entre consumo e cidadania, asseverando a subserviência do modelo cívico ao modelo econômico. Sincronicamente, afirma que o consumidor não é cidadão. Segundo esse autor, na constituição da cidadania no Brasil, um processo seletivo e excludente, o cidadão é figurativo (cidadão fictício), despontando como consumidor, tratado mesmo como usuário, com suas solidariedades ancestrais e sociais dissolvidas na perspectiva de uma sociedade corporativa. As relações sociais, conforme esse autor, dão lugar às relações de consumo alienado pela mídia, que tem papel sobressalente

como difusora das culturas de massa em detrimento da cultura local e das ancestralidades. Destarte, o modelo econômico e seletivo supervaloriza o consumidor, e a cidadania é definida pelo potencial de consumo do indivíduo, nos espaços em que os objetos técnicos e as ações se voltam, prevalentemente, para a fluidez do capital no meio técnico-científico-informacional. Portanto, o estudo de Milton Santos sobre a cidadania e sua proposição sobre um novo modelo cívico nos permite pensar sobre o bojo do processo de mutilação da cidadania dos pobres na metrópole.

Autores como Lefebvre (2008) discutem o direito à cidade, vinculando-o ao direito à vida urbana, transformada, renovada, que se concretiza em uma sociedade organizada em outras bases, que não a capitalista. Liberdade, individualização, direito ao *habitat* devem ser contemplados por um novo modelo de cidade. O direito à cidade é o direito à vida urbana, e a tudo que ela pode representar como local de encontros e de trocas, na medida em que a vida e os empregos permitam o uso pleno e completo desses momentos e locais. A concretização do direito à cidade se dá pela proclamação e pela realização da vida urbana como reino do uso, do encontro, separada da esfera do mercado, que se materializa no valor de troca e na mercadoria. Essas obras permitem avançar na reflexão sobre o espaço urbano, cuja concepção precisa ser pensada não somente sob a égide do capital: precisa ser pensada também como um espaço de realização da cidadania para os pobres cidadãos que, por muito, não se enquadram nos padrões de consumo impostos pelo modelo econômico que suprime a cidadania no bairro popular e negligencia o direito à cidade. Trata-se de um espaço envolto em contradições, onde forças se interpõem dialeticamente: os atacadistas de capital nacional ou estrangeiro, o comércio e os serviços locais de menor investimento, o comércio informal, o consumidor volúvel e os moradores do bairro. Esse emaranhado de forças coexiste na mesma porção do espaço, chamado por Santos (2017) de espaço banal, ou seja, espaço de todos. Tal quadro nos remete a pensar no conjunto das contradições presentes no bairro da Calçada, em conformidade com o método de abordagem dialético, a fim de dar conta de uma argumentação consistente sobre as imbricações entre um conjunto tão diverso e denso em contradições.

A escolha do método é etapa axial na elaboração da pesquisa científica. Aqui, a complexidade do tema nos conduz a uma abordagem a partir do método dialético. De acordo com Lakatos e Marconi (2003, p. 101), “[...] para a dialética, as coisas não são analisadas na qualidade de objetos fixos, mas em movimento: nenhuma coisa está ‘acabada’, encontrando-se sempre em vias de se transformar, desenvolver; o fim de um processo é sempre o começo de outro”. Tal método tem como leis fundamentais: “a) ação recíproca, unidade polar ou ‘tudo

se relaciona'; b) mudança dialética, negação da negação ou 'tudo se transforma'; c) passagem da quantidade à qualidade ou mudança qualitativa; d) interpenetração dos contrários, contradição ou luta dos contrários," (*Ibid.*, p. 100).

O filósofo francês Politzer (1954), seguindo as ideias marxistas de Engels, afirma que a dialética considera as coisas e os conceitos em seu encadeamento, suas relações mútuas, sua ação recíproca, e as decorrentes modificações mútuas, seu nascimento, seu desenvolvimento e sua decadência. Dessa forma, a dialética descobre que um não pode existir sem o outro, e que todo movimento, toda mudança, toda transformação são explicáveis pela luta dos contrários. Dessarte, a luta entre os contrários (a contradição) coloca em oposição, na mesma porção do espaço, polos (forças, agentes, atores, intencionalidades) opostos, que se interpenetram, evocando a discussão de maneira propositiva (tese), sem desconsiderar seu movimento contraditório (antítese), buscando transcender a ambas e alcançar a síntese, o todo coerente, essencial para refletir a realidade, para refletir o espaço como inacabado, como um complexo de processos que sofrem transformações ininterruptas "de devir e decadência", que se refletem no momento atual ou o condicionam. Lakatos e Marconi (2003, p. 101), com base também em Politzer, dizem: "para a dialética, as coisas não são analisadas na qualidade de objetos fixos, mas em movimento: nenhuma coisa está "acabada", encontrando-se sempre em vias de se transformar, desenvolver; o fim do processo é sempre o começo do outro".

Os métodos de procedimento, ou que indicam os meios técnicos de investigação adotados na pesquisa (LAKATOS; MARCONI, 2003), serão vinculados às suas fases de execução, sendo dispostos proporcionalmente ao desenvolvimento do trabalho. Nesta fase, serão adotados os métodos histórico e explicativo (GIL, 2008). Na primeira fase, a abordagem foi proposta a partir da metodologia da Geografia Histórica, buscando-se elucidar as origens do bairro, o traçado histórico da formação desse território e sua articulação com as transformações ocorridas na cidade ao longo tempo. No caso da Calçada, trata-se de um bairro histórico na cidade de Salvador cujo início da ocupação data de 1694, a partir do povoamento da Freguesia da Conceição. Faz-se necessária a realização de um recorte temporal, com finalidade não se ater demasiadamente aos tempos pretéritos, pois a geografia é uma ciência do presente. Nesta proposta de pesquisa, será despendido um esforço intensivo no estudo da Calçada a partir da década de 1960, por se tratar de uma temporalidade significativa na configuração espacial do bairro e da consolidação de seu potencial comercial.

Assim, neste primeiro momento, a pesquisa é constituída de análise documental e bibliográfica de fontes primárias e secundárias, realizada a partir da pré-leitura e leitura de livros, artigos, boletins, teses, dissertações, entre outros documentos que embasaram o aporte

teórico-metodológico e conceitual da pesquisa. Nessa fase, foram consultados os acervos das bibliotecas, mapotecas e hemerotecas de universidades, da Biblioteca Pública do Estado da Bahia e de diversos órgãos, como Arquivo Público do Estado Bahia, o Arquivo Público Municipal de Salvador, a CONDER, a Fundação Pedro Calmon, o Instituto Histórico e Geográfico da Bahia, a Associação Comercial da Bahia, a Junta Comercial do Estado da Bahia, a Secretaria de Desenvolvimento Urbano (SEDUR), SEI, SEMOB e SEPLAN, o Serviço de Informação Municipal de Salvador (SIM), além dos arquivos e trabalhos produzidos pelo do Grupo de Pesquisa Produção do Espaço Urbano (PEU), revistas, periódicos e jornais atuais e antigos.

Os canais digitais, na atualidade, constituem fonte riquíssima de informações e dados. Dessa forma, foram acessados os acervos virtuais das bibliotecas, mapotecas e hemerotecas, dados estatísticos e arquivos iconográficos do IGBE, da Biblioteca Nacional Digital, da Hemeroteca Digital Brasileira, da revista *Geotextos*, do portal de *A Tarde*, *Correio da Bahia 24horas* e *sites* de órgãos públicos. Reitera-se ainda a importância dos *sites* de internet que dispõem de conteúdo local útil para a pesquisa: SubúrbioOnline.com, Cidadebaixa.com, ItapagipeOnline, e redes sociais. Os repositórios institucionais das universidades ofereceram grande contribuição, por disponibilizarem fontes terciárias com conteúdo denso e extenso da produção acadêmica dessas instituições, como teses, dissertações e monografias, entre outros.

Na segunda fase, foi adotado o estudo de campo, visando a identificar, registrar e analisar as características de determinada população ou fenômeno, ou o estabelecimento de relações entre variáveis (GIL, 2008). Nessa etapa foi constituída a pesquisa de campo, com visitas ao bairro em horário e dias diferentes, incluindo sábados e domingos, no intento de analisar a dinamicidade do recorte espacial. Ainda foram coletados pontos coordenados para elaboração de mapas temáticos essenciais à pesquisa.

Entrevistas semiestruturadas foram realizadas de forma presencial, por *e-mail* e *chat* (*Microsoft TEAMS*, *Messenger* e *ZOOM* etc.) com moradores, representações políticas e lideranças. Foram aplicados 31 questionários (ver Apêndice B) em campo, na Cidade Baixa e no Subúrbio Ferroviário. A participação dos entrevistados se deu de forma aleatória sem estabelecimento de percentuais de gêneros, idade ou qualquer outra categoria.

Devido à inconsistência dos dados dos órgãos públicos referentes ao quantitativo de estabelecimentos em funcionamento na Calçada, uma vez que são, em sua maioria, informais e não aparecem nas estatísticas oficiais, foi feita a contagem do número de estabelecimentos em campo, de forma manual, a fim de se obter maior rigor na veracidade

dos dados. Nesse espaço compartilhado, encontram-se grandes lojas, barracas de camelôs, pequenas lojas sem registro oficial, ambulantes, serviços prestados em salas alugadas, como pequenas oficinas, assistências técnicas. Importante é se atentar para as unidades de comércio e serviços de vizinhança, fora da área comercial: barbearia, salão de beleza, mercadinho, bar, barracas diversas, serviços de costura, borracharia, entre outros.

Na terceira fase, os dados obtidos em campo foram analisados, tabulados e transcritos para a produção de gráficos, quadros, tabelas, mapas e diagramas. Aqui, serão apresentados os resultados alcançados ao longo do trabalho, como a síntese das discussões feitas no percurso da investigação. Os dados e os produtos obtidos nas fases anteriores foram utilizados para a confecção da dissertação de mestrado, a ser apresentada ao final do curso, contribuindo para o avanço nos estudos acerca da geografia urbana de Salvador, bem como nos estudos sobre os bairros da cidade.

A partir de março de 2020, instalou-se a pandemia da Covid-19, uma doença altamente fatal, desencadeada pelo novo Coronavírus, que partiu da China e se disseminou rapidamente pelo Brasil e pelo mundo, arrastando-se até o presente momento. Os impactos da pandemia provocaram uma série de modificações na rotina do cidadão em todo o mundo, com isolamento social, *lockdown*, paralisação de diversas atividades, incluindo as aulas escolares e universitárias, toque de recolher, entre outros, gerando enorme caos como jamais foi visto anteriormente³. Consequentemente, algumas atividades da investigação foram prejudicadas, principalmente a pesquisa de campo, em função do isolamento social, embora esse fato não compromettesse os resultados do trabalho, pois, como veremos adiante, eventos importantes continuaram a ocorrer na cidade.

2 CAPÍTULO 1 — CIDADE BAIXA: O PORTO, A ESTAÇÃO E A PENÍNSULA

Construída para ser capital da colônia portuguesa na América, Salvador, na Baía de Todos os Santos, foi fundada em 1549 e cumpriu a função de capital da colônia até 1763, quando a capital foi transferida para o Rio de Janeiro. A cidade foi projetada a partir da tentativa de ocupação efetiva do território colonial além-mar pela Coroa Portuguesa, visando a impedir invasões estrangeiras. No contexto em questão, Portugal decidira reorganizar o sistema de Capitanias Hereditárias, em decadência, e formar um governo centralizado, o

³ Até o momento em que escrevo este texto, de acordo com o consórcio de veículos de imprensa, com base em dados das secretarias estaduais de saúde, em 20 de setembro de 2021, o número vidas perdidas no Brasil alcança o total de 591.034 óbitos e ainda 21.234.372 casos de pessoas infectadas com o novo coronavírus (G1, 2021).

Governo Geral do Brasil, nomeando Tomé de Souza como primeiro Governador Geral (SANTOS, 2012, p. 39-40). O núcleo da cidadela arquitetada por Luís Dias foi construída ao longo de um extenso litoral, acumulando as funções de sede administrativa e praça-forte. Durante três séculos, foi à aglomeração mais importante, sendo seu porto o mais movimentado, em função do escoamento da produção da agricultura comercial do Recôncavo Baiano.

O sítio escolhido para a implantação da cidade é o cume de uma colina, com relevo em dois níveis batimétricos, chamados, posteriormente, de Cidade Baixa e Cidade Alta, delimitados por uma falha geológica com desnível de 40 a 70 metros, denominada Falha de Salvador. A cidade se apresenta, pois, dividida em dois andares, tendo sido seu núcleo urbano edificado em doze meses e cercado de murros diante da Baía de Todos os Santos, a oeste, e se expande ao longo da península sendo banhada pelo Oceano Atlântico na porção leste (VASCONCELOS, 2016, p. 17). No andar inferior, a Cidade Baixa é marcada por sucessivos aterros sobre o mar possibilitando expansão do terreno. Nessa parte, as atividades do setor terciário e o porto serviram como a força motriz para seu desenvolvimento. Já no plano superior, onde se iniciou a ocupação, com a construção da cidade murada, a Cidade Alta, funcionava a administração pública e as residências de alto padrão. Ambas eram conectadas por elevados, tais como grandes ladeiras e guindastes. De acordo com Dias (2017, p. 74), a cidade de Salvador nasce da intencionalidade do Estado Português, com o intento de assegurar o domínio sobre os territórios alcançados com sua proeminência nos oceanos. Portugal, um dos primeiros Estados nacionais constituídos na Europa, mas com território e população pouco expressivos em relação aos outros Estados nacionais no continente, precisava tirar proveito do apoio e incentivo da Igreja Católica, que atua fortemente como detentora de uso e posse de terras na Colônia, com o avanço da colonização. Assim, Salvador foi concebida para ser o centro urbano da Colônia, e foi implantada em um território de domínio indígena, apresentando, desde o período inicial de sua formação, uma dinâmica populacional e econômica muito intensa e envolta em contradições.

A posteriori, com a dissolução da Colônia e o fim do período colonial no século XIX, novos eventos se sucedem, novos objetos são criados ou recriados a partir de ações que refletem tanto a fluidez do espaço quanto o corolário deixado pelo tempo. Estado, agentes hegemônicos, a sociedade, a natureza, entre outros, criam movimentos, vetores da expansão da cidade, marcada pelo avanço da pobreza urbana. Tais forças irão dialeticamente atuar, atribuindo forma e conteúdo à cidade, configurando as paisagens e transformando o espaço banal cotidianamente. Chamamos a atenção para o que Dias (2017, p. 15) analisa como

“movimento contínuo dos pobres e de agentes hegemônicos de ocupação/expulsão/invasão”, em um processo que cria tipos de relações de parentesco e vizinhança nos lugares de morar, que são embriões de um novo período da história, ainda discorrendo sobre as raízes da ocupação dos bairros populares de Salvador.

Em suma, neste capítulo, iremos analisar o processo de formação e expansão do núcleo urbano de Salvador, partindo da cidadela portuguesa embrionária, e seguiremos em direção à Cidade Baixa, tendo a Península de Itapagipe como vetor da expansão da centralidade nessa localidade, a estação ferroviária e a ferrovia como objeto elementar à constituição do “Subúrbio Ferroviário” e da imbricação entre ele, a Calçada e o porto, marcos da ocupação da Cidade Baixa, por sua importância econômica e estratégica.

2.1 EXPANSÃO DO NÚCLEO URBANO DE SALVADOR

Vertente de diversos rios e à margem da baía, fator muito importante para a produção econômica, à época da agricultura tipo *Plantation*, praticada no Brasil, Salvador dilata seu núcleo urbano e escoia sua produção para outros pequenos núcleos urbanos circunvizinhos, que foram se desenvolvendo, como verifica Santos (2012, p. 18), quando afirma que Salvador cresce sua área de domínio e organiza o seu espaço, “seja através do grande eixo de circulação que é o mar, seja pelo intermédio das estradas líquidas que são os rios. Ou pela abertura dos caminhos, por onde viajava a cavalo e em carros de bois, conduzindo, também a mercadoria”. O núcleo da cidadela cresce no decorrer dos séculos XVIII e XIX, seguindo eixos nas direções norte e sul, a partir da implantação de conventos e fortificações. A cidade assume uma forma radiocêntrica (VASCONCELOS, 2016). Mais tarde, sinaliza o autor, com o desenvolvimento dos transportes públicos, Salvador se desenvolve pelas cumeadas e, dos dois lados, a península é urbanizada paulatinamente. Na porção correspondente ao *gráben* do falhamento, na Cidade Baixa, em direção à península onde se localizava o porto, a área ocupada é demasiadamente restrita com apenas uma rua. Nesse pequeno trecho, foram instalados os primeiros prédios ligados ao porto e, em 1623, foi construída a Freguesia da Conceição da Praia, ratificando o desenvolvimento da Cidade Baixa e expansão da parte norte da cidade. Santos (2012) destaca os avanços nos meios de transporte, alcançados através da instalação de novas vias que possibilitaram maior comunicação entre a parte baixa, onde se formam bairros habitados pela classe média e pobre, e o centro da cidade. Ao longo do século XIX, foram sendo instaladas novas empresas de transporte coletivo, responsáveis por promover a integração entre bairros como Nazaré,

Barbalho e Federação, além da instalação dos elevadores hidráulicos, com o objetivo de favorecer as comunicações entre a cidade alta e a cidade baixa, que era o centro comercial.

Importante é notar que o desenvolvimento das atividades terciárias na Cidade Baixa é antigo, remetendo-se aos primórdios da expansão do núcleo e sendo determinante no processo de ocupação e povoamento posterior, iniciado com a criação da freguesia da Conceição da Praia, que passou a ser uma das mais movimentadas da cidade, em função dos estabelecimentos comerciais que se formaram no local. A fim de ganhar terreno frente ao mar, transcorreram obras de alargamento da Cidade Baixa, de modo a satisfazer às necessidades dos grandes comerciantes nacionais e estrangeiros e facilitar a penetração capitalista na Província. As obras decorreram através dos aterramentos progressivos, feitos com material derivado dos desmoronamentos das encostas, tanto em direção ao mar quanto ao extremo da península. Além disso, os entulhos foram usados nas obras de alargamento da cidade. Sampaio (2005, p. 30), seguindo a linha de Vasconcelos (2016), admite que “inicialmente, até 1840, a Cidade Baixa resumia-se numa única rua paralela à praia”. Com o deslançar do comércio e a chegada de novos moradores, há construção casas na encosta da montanha, em conjunto com o desmatamento da vegetação que revestia as encostas, tornando o solo mais permeável às chuvas que costumam se avolumar normalmente no inverno e favorecendo os eventos de deslizamentos de terras que arrastam casas e soterram pessoas. Os deslizamentos, com o decorrer dos séculos, se tornaram um problema crônico na realidade das cidades brasileiras, perdurando até os dias de hoje e matando dezenas de pessoas a cada ano.

Irmandades religiosas e particulares foram os agentes promotores das obras de aterro na Cidade Baixa, tendo avançado, no início do século XIX, cerca de 86.000m². O aterro avança até 1894 cerca de 97.000 m², com uma média de 1.000m² de área aterrada por ano (SAMPAIO, 2005) com predominância de obras custeadas pelo Estado, que financiava até 90% das obras nas áreas aterradas. O século XIX é o período de maior intensificação dos aterros, com conseqüente ganho de terreno edificável, ganhos do mar. Segundo Sampaio (*Ibid.*, p. 49) “A área conquistada ao mar no século XIX corresponde a mais da metade de toda à superfície aterrada, chegando até 183.800m² desde a fundação da Cidade até 1894”. Contudo, o aterramento da cidade passaria ainda por um período de intensidade superior no decorrer do século XX, com proporção jamais vista anteriormente. Nas primeiras décadas do século XX, as feições morfológicas da beira-mar e do porto assumem contornos muito próximos aos atuais.

A necessidade de aterramento está vinculada à fluidez do capital proveniente da atividade comercial, que, cada vez mais, ganha força e demanda por terrenos para construção

de galpões, armazéns e estabelecimentos comerciais, sendo o Estado o grande financiador das obras, através de investimentos públicos em infraestrutura para sua execução. Assim, Novos modais de transporte — bondes elétricos ou de tração animal, automóveis e elevados — são determinantes para permitir a fluidez de pessoas e mercadorias através cidade, o que contribui também para um maior espraiamento urbano. Câmara (1988) aponta duas direções de crescimento da área comercial de Salvador para o norte. O aterro foi gradualmente avançando da Conceição até Jequitiaia, em Águas de Meninos, onde a ligação se fazia pelo mar, devido à precariedade e à estreiteza das faixas terrestres, que melhoraram bastante após os aterramentos, a ponto de permitir o trânsito de novos veículos, como as gôndolas e, mais adiante, os bondes puxados a burro. Na direção oeste, a linha da costa avançou rumo ao mar, consumindo enormes quantidades de terras, onde se construíram prédios para morada e para negócios.

Não obstante, fatores econômicos ditaram os fluxos de expansão da cidade, com a intensificação do comércio interno, o qual desponta, como maior vetor de crescimento e transformação das estruturas edilícias. A configuração morfológica da paisagem urbana e sua modernização urbanística e paisagística se tornaram possíveis graças, principalmente, aos investimentos estrangeiros (ingleses). De acordo com Santos, “foi assim que, na última década do século XIX, Salvador ingressou em um novo momento de seu processo de urbanização, que se estenderia até o início dos anos quarenta do século XX.” (1990, p. 24). Vale lembrar que demais reformas urbanísticas semelhantes ocorreram em outras localidades da cidade.

O referido autor afirma ser o ano de 1940 o início de um novo período na "evolução urbana" de Salvador, relatando transformações mais sensíveis na paisagem, tais como o preenchimento de grandes espaços vazios na Cidade Baixa, mediante a construção de prédios de mais de seis andares, a derrubada de prédios mais antigos e a abertura de largas avenidas. Na Cidade Alta, também houve modificações similares, sendo que, nesse ponto, as demolições atingiram também prédios construídos entre 1890 e 1940, edifícios de quatro a seis andares, chamados pelo autor de "casas de meia-idade" (*Id.*, 2012).

Dessa maneira, o interregno entre 1890 e 1940 é quantioso no processo de urbanização da cidade, como discorre Santos (1990) acerca de algumas características do processo de urbanização de Salvador no período supracitado, alegando que a expansão física e a modernização urbanística estão ligadas ao crescimento vegetativo da população, à expansão do comércio local e aos investimentos externos. Para o autor, “a expansão física revela-se na ocupação gradual de novas áreas e demonstra-se mais precisamente no número de prédios

existentes: dos 14.698 do ano de 1893, passou aos 44.610 de 1940.” (*Id.*, p. 26). No conjunto do processo de expansão, o antigo centro se transformava em área administrativa e de negócios (na parte baixa, rumo ao Comércio) e as habitações residenciais degradavam-se material e socialmente, fato aliado à expansão da pobreza.

A expansão do comércio impelia a abertura de novas áreas residenciais distantes do centro. Para tais áreas dirigiam-se principalmente os grandes comerciantes exportadores e importadores. Outros pontos seriam ocupados pelo proletariado heterodoxo que se dispersava pela cidade. Este segmento, apesar de ainda permanecer em zonas centrais, passou a criar novos aglomerados habitacionais. Isto, em hipótese, explicaria o grande crescimento do distrito de Santo Antônio: com 2.359 edificações em 1893, já apresentava um total de 13.301 em 1940. (SANTOS, 1990, p. 26)

Na esfera arquitetônica, destacadamente nas construções edilícias, no século XIX, foi comum o uso compartilhado dos prédios (sobrados) em atividades de comércio — praticado no térreo — e habitação do proprietário no segundo pavimento, com posterior ocupação dos demais pavimentos sobrepostos pelos empregados. O compartilhamento dos sobrados, nas duas primeiras décadas do século XIX, principalmente entre os comerciantes portugueses, foi muito usado em Salvador, majoritariamente para, em substituição aos proprietários, manter os empregados, que deixavam os bairros periféricos enquanto rumavam em direção ao Centro e, mais tarde, com o declínio da função residencial do Centro, para outros distritos à beira-mar (SANTOS, 1990, p. 25). Visando a obter maior lucro e redução de custos com mão de obra, os comerciantes foram adaptando os sobrados e destinando-os, quase exclusivamente, ao aluguel, efetuando mudanças nas fachadas, com inserção de armação e balcão, e empilhamento de empregados (submetidos às mais extremas formas de exploração). Os sobrados maiores, de dois, três ou mais andares, já decadentes na função de imóvel residencial, “multiplicavam-se em várias unidades de negócio e de residência, subdivididos desde o subsolo até o sótão. Às vezes, um pavimento ainda se subdividia em ·cômodos·, ‘quartos’ e ‘partes de andar’ para serem alugados a diferentes inquilinos.” (*Id.*, p. 30).

Ao longo do século XXI, os sobrados passam por divesas transformações desencadeadas pela expansão do comércio e intensificação das atividades do setor terciário na Cidade Baixa e no Centro. As alterações superam somente as mudanças nas fachadas, transformando a fisionomia da paisagem através do avanço de casas de negócios, que se multiplicavam incessantemente, situação em que a função comercial expropriava a função residencial, deixando, como corolário, as casas de comércio, que predominaram na paisagem

da Calçada até a década de 1960, quando passam a ser substituídas por outras estruturas destinadas especificamente a esse fim.

Logo, evidenciamos que o crescimento do comércio de Salvador promoveu o acúmulo de capital, densamente influenciado pelas atividades do setor terciário da economia soteropolitana, concentrado no Centro, mas com fragmentos em outros pontos estratégicos onde se somou à aglomeração populacional de uma massa menos favorecida e densamente explorada. O acesso aos meios de transporte possibilitou o deslocamento dessa população das periferias até o Centro. O porquê da importância desse deslocamento é satisfeito pela necessidade de trabalho e consumo, esse último o principal elo entre a população que trabalha, consome e usa, e os que trabalham ou empregam, consomem e usam o território, e até mesmo os que somente empregam, consomem e usam o território.

2.2 O PORTO VELHO

Salvador foi significativa praça portuária desde os tempos coloniais, referenciada durante décadas, até mesmo séculos, como a “cidade porto”, a “cidade voltada para o mar” e o “importante porto exportador e importador”, em função da importância de seu porto, já considerado o mais importante do Atlântico Sul responsável pela integração no âmbito das atividades mercantis e industriais no sistema capitalista mundial (RIOS, 2008, p. 76). A área portuária de Salvador se estendia, no século XIX, em uma faixa que permeava da Gamboa até Itapagipe, sendo o setor mais movimentado, partindo da Gamboa até Águas de Meninos, englobando os limites do atual bairro da Calçada (SAMPAIO, 2005). Esse trecho do território soteropolitano se apresenta fragmentado, em função dos muitos trapiches pertencentes aos comerciantes brasileiros e estrangeiros, que, desde o início do povoamento do núcleo, foram extremamente importantes e estratégicos como catalisadores da atividade comercial da cidade. Era por meio do porto que desembarcavam, na capital, os artigos manufaturados trazidos da Europa; da mesma forma, mercadorias e matérias-primas eram exportadas por via marítima, promovendo intensa dinâmica de pessoas e mercadorias em suas adjacências. Apesar do peso da função portuária na economia da província, o porto carecia de infraestrutura como via para fortalecer o potencial latente do setor terciário vigorante na cidade, de maneira a ampliar seu porte para mais ser mais competitivo, tanto no Brasil com fora dele, como aponta Sampaio (2005, p. 47): “Não se pode esquecer que o porto de Salvador estava ligado ao sistema capitalista, [...] no qual o Brasil ocupava posição periférica. Além disso, a participação da província da Bahia era também periférica no contexto nacional”.

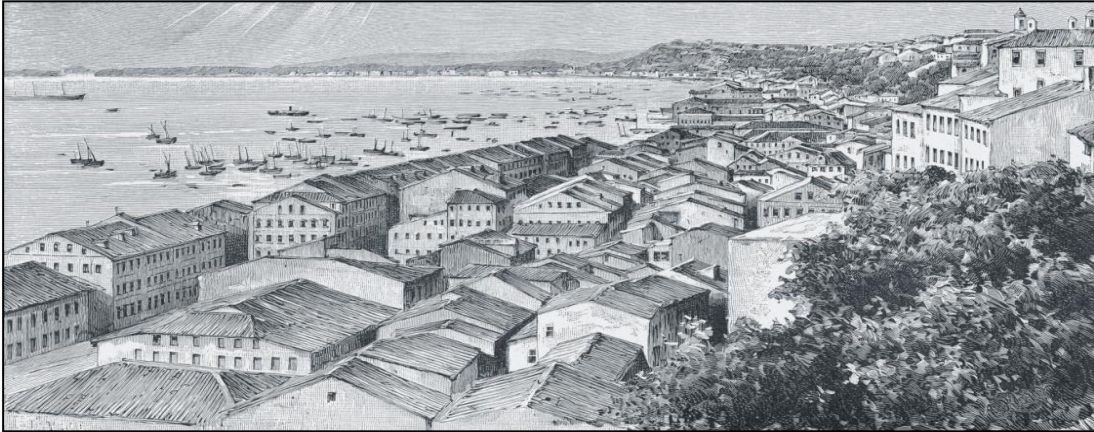
O porto sempre foi um objeto de destaque na dinâmica e na paisagem. A geografia que se delineia nas adjacências portuárias, no trecho compreendido entre o bairro do Comércio e o bairro da Calçada, é intensamente influenciada pelas atividades do porto, através da movimentação gerada pelo transporte de cargas para importação e exportação, juntamente com o fluxo de turistas de todos os lugares do mundo que desembarcam na capital diariamente. Ao longo de séculos, realizaram-se reformas no porto, buscando ampliar sua capacidade, com destaque para as mudanças realizadas a partir de 1906⁴, que contribuíram profundamente para o impulso urbanístico deflagrado com investimentos públicos em melhorias nas estruturas viárias, garantindo melhor circulação de veículos cujos donos demandavam cada vez mais ávidos investimentos em infraestrutura de transportes. Avenidas foram construídas, com destaque para a Avenida Jequitaia; outras foram ampliadas, e ainda houve reformas sanitárias para conter os avanços de doenças infectocontagiosas.

As obras de modernização do porto, apesar de não conseguirem promover sua articulação e nem das estruturas portuárias esparsas na cidade, favoreceram sua consolidação como articulador das relações comerciais “[...] de um mundo rural produtor de matérias-primas, que sofre em parte transformação primária, e um mundo industrial (seja do Sul do Brasil, seja o estrangeiro), comprador de matérias-primas e fornecedor de produtos manufaturados de que a cidade e sua região têm necessidade” (SANTOS, 2012, p. 69). Rios (2008) destaca que o porto de Salvador não apresentava uma unidade de área portuária compacta e bem articulada. Sendo fragmentado e voltado para atender às demandas dos trapicheiros, isso “lhe concedia destaque como elemento fundamental da vida portuária” (ver Figura 2).

A função portuária da cidade confundiu-se com a própria gênese da urbe; dessa forma, essa dependência que a economia baiana possuía na metade do século XX era rapidamente espelhada sobre a movimentação no cais do porto soteropolitano. Isto confirmava a assertiva de que o crescimento da cidade correspondeu, ao longo dos séculos, à possibilidade de Salvador “comandar as relações entre o mundo rural e o mundo industrial”. (RIOS, 2008, p. 80)

⁴ No ano de 1906, foram realizadas significativas obras no porto, que geraram a construção de 300 metros de cais (SANTOS, 1990).

Figura 2 — O Comércio visto da Cidade Alta, no século 19



Fonte: Guia Geográfico, s/d.

Santos (2012) sugere uma economia especulativa na metrópole soteropolitana, arraigada numa economia agrícola comercial antiga ainda muito presente, conservando funções em escala regional, com aspectos materiais de outros períodos ainda presentes na paisagem. Diante do exposto, podemos observar três momentos distintos e complementares, na relação entre o porto, a cidade e a região, apontados por Rios (2008, p. 83).

1) O primeiro momento corresponde a um porto totalmente integrado à economia nacional e internacional, o que corresponde ao título de “o porto do Brasil”, pois ele representava o principal entreposto comercial da colônia, posição que só iria perder na metade do Segundo Império para o porto do Rio de Janeiro.

2) No segundo instante, verifica-se uma retração da área de influência do porto, da qual resulta o enfraquecimento de suas atividades na escala nacional, embora permaneça como principal elo do escoamento da produção interiorana, representando uma condição necessária à realização da circulação comercial da região em âmbito nacional e internacional.

3) O terceiro momento é assinalado pela sublimação do modelo agroexportador e pela impulsão no desenvolvimento da base industrial, pautada basicamente nas indústrias petroquímica, metalúrgica e, mais recentemente, automobilística.

Há dificuldade em equiparar sua capacidade em relação à de outros grandes portos, como os de Santos ou do Rio de Janeiro. Nesse sentido, considera-se o deslocamento do eixo político-econômico como o grande divisor de águas entre a pujança conferida aos portos do Centro-Sul e o segundo plano a que foi impelido o porto de Salvador. Tal defasagem, em escala nacional, não configura, entretanto, obsolescência. Ao contrário, no espaço de Salvador, o porto continua sendo um ímã das atividades terciárias que se aglomeram em suas proximidades, e tal fenômeno perduraria até os dias atuais, com a

alavancagem do turismo, no dizer de Santos (1990). Mesmo sem a Bahia ter acompanhado o ritmo de certas transformações que se operavam no Centro-Sul do país, a diversificação da produção de artigos tropicais tem permitido a integração do estado na estrutura capitalista internacional, garantindo-lhe dupla condição: intercâmbio comercial contínuo com mercados mundiais e possibilidade de se tornar campo de investimentos de capitais estrangeiros. Para o autor, o escoamento da produção agromercantil se fazia pelo porto de Salvador, cujo movimento só era superado pelos portos do Rio de Janeiro e de Santos.

Por isso, sucederam-se diversas tentativas de modernização do porto de Salvador desde o governo imperial. Contudo, apenas após a assunção de Jose Joaquim Seabra (1912-1916) no governo estadual é que obras importantes para a modernização do porto o aproximaram da configuração atual. No conjunto da modernização desse equipamento, obras complementares favoreceram o desenvolvimento da Cidade Baixa, como aterros sucessivos até a Estação da Calçada (antiga Estação Jequitaia), dinamizando o terciário e potencializando as importações, o que tornou paulatinamente mais latente a urbanização da área portuária. (SAMPAIO, 2005).

2.2.1 O Porto novo

De acordo com o Plano Mestre do Complexo Portuário de Salvador e Aratu-Candeias (BRASIL, 2018), a poligonal que delimita a área portuária abrange parte do território municipal de Salvador, onde está localizado o Porto de Salvador, o Terminal Portuário Cotegipe, no Bairro Comércio, e o Terminal de Uso Privado Gerdau, além do município de Candeias, onde está localizado o Porto de Aratu. O documento destaca que as principais movimentações do complexo de Salvador vão desde cargas gerais a cargas de granéis, celulose, e uma importante atividade de contêineres. Assim, a área portuária de Salvador, vista na Figura 3, é definida pelo Decreto de junho de 2015 (BRASIL, 2015), que, em seus três primeiros artigos, estabelece o seguinte para o Porto Organizado do Município de Salvador:

Art. 1º A área do Porto Organizado de Salvador, localizado no Município de Salvador, Estado da Bahia, é constituída:

I – pelas instalações portuárias terrestres tais como: edificações em geral, silos, tanques, armazéns, pátios, acessos e vias de circulação, passeios, terrenos, abrangidos pela poligonal da área do porto organizado, sob guarda ou responsabilidade do Porto, incorporados ou não ao seu patrimônio; e

II – pela infraestrutura de acessos aquaviários, de proteção e de acostagem, nelas compreendidas entre outras, bacias de evolução, áreas de fundeio, canais de acesso, molhes, quebra-mares, guias correntes, espigões, cais, pontes, píeres de atracação, dolphins, sistemas de amarração, de balizamento e de sinalização e áreas adjacentes a estas infraestruturas, abrangidas pela poligonal do porto organizado, que sejam administradas e mantidas pelo Porto.

Art. 2º A área do Porto Organizado de Salvador tem sua poligonal definida pelos vértices cujas coordenadas georreferenciadas estão discriminadas no Anexo.

Art. 3º A Administração do Porto deverá manter atualizada a demarcação em planta da poligonal da área definida no art. 2º (BRASIL, 2015, não paginado).

Figura 3 – Parte terrestre da poligonal do Porto Organizado de Salvador



Fonte: BRASIL, 2018.

Em 2015, o porto concentrava um percentual correspondente a 6% do total de trabalhadores formais contabilizados, sendo categorizados como trabalhadores do setor aquaviário e portuário⁵. Nessa gama de trabalhadores, predominavam os do sexo masculino, 83% com Ensino Médio completo ou grau inferior de escolaridade e 46% ganhavam até três salários mínimos (BRASIL, 2018). Esses dados, em conformidade com as observações e enquetes aplicadas em campo, permite-nos inferir que grande parte dos trabalhadores do porto advém dos bairros adjacentes, sendo essas contratações incentivadas pela gestão portuária, por via de programas como o Banco de Empregos (BRASIL, 2018), destinados a acolher mão de obra ociosa das localidades mais próximas, captando currículos, promovendo seleções e recrutamentos. Com isso, evidencia-se, em função dos dados apresentados, que a maior parte

⁵ Trabalhadores aquaviários e portuários são aqueles que trabalham embarcados ou em empresas de navegação, e ainda aqueles relacionados às funcionalidades decorrentes da atividade portuária, como operadores marítimos, guardas portuários e funcionários administrativos (BRASIL, 2018).

dessa mão de obra é pouco qualificada e encaminhada a ocupar os cargos de menor qualificação técnica e profissional, conseqüentemente, com salários mais baixos. Dessa forma, para o comércio de seu entorno, a proximidade do porto é demasiadamente importante para a compreensão do funcionamento do terciário da Calçada, de São Joaquim, da Jequitaiá e do Comércio, pois o fluxo de pessoas (trabalhadores, turistas e comerciantes) do porto é um elemento preponderante na compreensão do potencial terciário da Calçada, em concomitância com a ferrovia.

2.3 A FERROVIA

Projeto inaugurado em 1860, com expectativa de ser ampliada em longo prazo, a Viação Férrea foi construída para conectar Salvador ao interior da Bahia (São Francisco). Alguns autores divergem quanto ao propósito original da construção da ferrovia. Uma dessas vertentes propõe que, inicialmente, apenas uma estrada de ferro seria construída como um meio de transporte suburbano ligando a Calçada (estação inicial) em direção ao Lobato. Um trecho bastante curto e retilíneo, com o objetivo de facilitar o deslocamento entre o Subúrbio e a Cidade Baixa, onde seriam integrados a outros meios de transporte para circular pelo centro ou outros lugares. Posteriormente, ocorreu a extensão do trecho: saindo da Calçada e indo até os bairros do Lobato e Itacaranhá; de Itacaranhá a Praia Grande; de Plataforma a Escada; de Escada a Periperi; de Periperi a Coutos; e de Coutos a Paripe. Depois, partiu de Paripe até Aratu. Mais tarde, a ferrovia chegou até o município de Propriá, no limite entre Sergipe e Alagoas, passando ainda por cidades como Alagoinhas, Santo Amaro da Purificação, Cachoeira, São Felix, Brumado e Juazeiro.

Fernandes (2011) apresenta uma visão diferenciada em relação ao contexto que permeia a construção da ferrovia, inserindo-a num conjunto de políticas econômicas cujo objetivo era conectar o litoral ao sertão, num contexto de integração regional a partir do escoamento da produção do Recôncavo, bem como o transporte de passageiros.

A proposta para construção de uma ferrovia baiana para atingir o rio São Francisco tinha importante função social de integrar os sertanejos à capital, tirando-os do isolamento a que foram condenados por três séculos. Para as indústrias, principalmente inglesas, criava um novo mercado, facilitando a distribuição de suas manufaturas. Para os políticos, representava um instrumento de poder na região mais árida da Província da Bahia, com uma população castigada pelas secas constantes que assolam periodicamente o sertão e que foram, com frequência, utilizadas em campanhas eleitorais. (FERNANDES, 2011, p. 150)

Na proposta de construção da ferrovia, houve um plano com sugestão de traçado, orçamento e justificativa de viabilidade econômica. De acordo com a autora citada, “a estrada deveria partir da capital em direção a Matta de São João, passar por Vila Nova da Rainha, atual Bonfim, tendo como ponto final a cidade de Juazeiro”. A Estação da Calçada é a principal edificação da Estrada de Ferro Bahia, na San Francisco *Railway* (FERNANDES, 2011, p. 156), por estar localizada na capital, sendo a estação mais importante e movimentada de toda a viação férrea. A partir da implantação da Estação da Calçada, deu-se início a uma intensa aglomeração de comerciantes e ganhadores nas adjacências, em função da movimentação proporcionada pelo fluxo dos trens, tanto de passageiros quanto de cargas. Sua situação é o fator preponderante na formação e configuração do potencial terciário da Calçada, com já foi apontado por Sampaio (2005). Concomitantemente, inicia-se a ocupação do bairro por uma população menos favorecida, que irá compor a base social do bairro, à medida que ele se desenvolve. Não ocorre somente na Calçada: as estações foram se tornando polos de atração de população, comércio e serviços em outros locais, mudando a localização dos centros e das centralidades de vários municípios e povoados na Bahia.

Fernandes (2011) traz elucidações importantes sobre as transformações desencadeadas pela presença das estações, o que é fundamental para a compreensão da reorganização espacial de povoados, vilas e cidades a partir da influência das ferrovias. Esse fato é confirmado nas análises dos mapas de localidades atravessadas pelas estradas de ferro. Elas desempenham o papel de vetor de expansão e reorganização de núcleos urbanos. A reorganização diz respeito ao fato de já existir uma organização prévia, baseada em outros polos de nucleação ou centralização, como a presença de feiras livres e mercados que, em alguns casos, foram deslocados por decretos de autoridades políticas para ficar mais próximos da estação. Vale destacar o que Fernandes (2011) chama de urbanismo ferroviário, utilizando Alagoinhas como expoente desse processo, pois essa cidade teve seu centro deslocado para perto da estação.

Quando foi construída a primeira estação, em 1863, seu núcleo original foi esvaziado. A população se deslocou para perto da estação, abandonando a sua instalação inicial. O local para onde se transferiu a maior parte de Santo Antônio das Alagoinhas era chamado de a “Estação.” E o núcleo primitivo ficou conhecido como Alagoinhas Velha. A força do processo de urbanização, provocado por influência do fenômeno de implantação das ferrovias e das estações fica demonstrada quando a resolução Provincial de número 1.013, de 16 de abril de 1866, determina a transferência da Vila de Santo Antônio das Alagoinhas para o local onde fora construída a Estação da “Estrada Inglesa”. (*Ibid.*, p. 160).

Entretanto, a ferrovia não atingiu as expectativas criadas em seu projeto original e foi deficitária na maior parte de sua existência, nunca tendo o movimento esperado

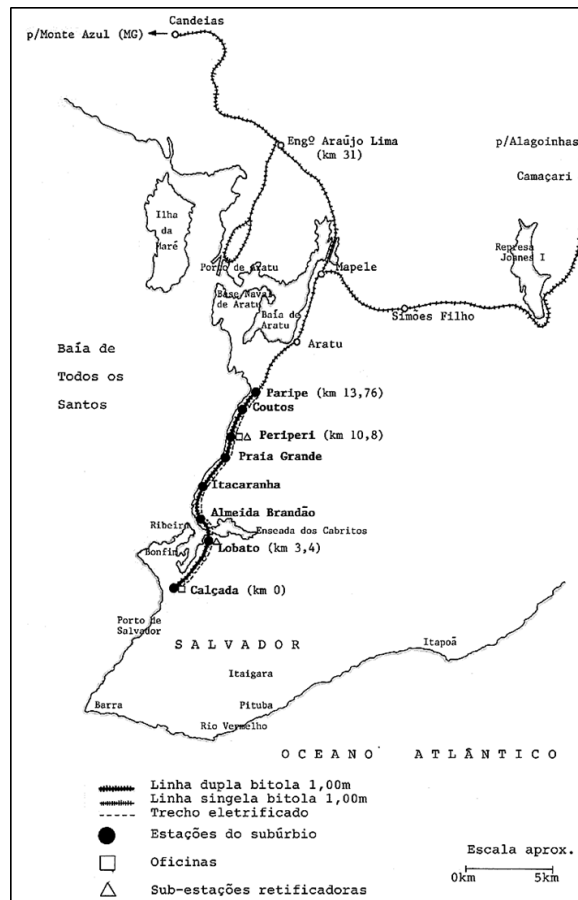
(FERNANDES, 2011, p. 162), principalmente o movimento de cargas. O fluxo de passageiros superou em muito o fluxo de cargas devido à preferência pela utilização do transporte marítimo do porto, por barcos, saveiros e trapiches de propriedade dos próprios donos dos engenhos, reduzindo o volume de mercadorias transportadas na ferrovia.

Outro elemento a ser destacado é o atraso com que o projeto foi desenvolvido, na perspectiva de uma conjuntura econômico-espacial multiescalar, não condescendente com o projeto: a ferrovia é um objeto novo, mas que nasce antigo. Antigo por não cumprir as demandas que lhe foram destinadas; antigo ainda por não dar conta da dinamicidade espacial daquele período. Dessa maneira, apesar de todo o esforço e investimentos na ferrovia, o cenário econômico e político brasileiro conduz a novas relações de produção, advindas da revolução industrial, que se disseminavam paulatinamente no território brasileiro. Então, as estruturas montadas para escoar a produção agrícola do Recôncavo para o interior da Bahia se encontravam em inconformidade com as demandas essenciais dos mercados do Centro-Sul, somando-se ao longo prazo dedicado à sua construção e às interrupções frequentes durante a implantação do projeto e sendo insuficiente para cumprir o objetivo maior dos governantes brasileiros e satisfazer aos desígnios de um mercado regional decadente. Assim, os projetos de extensão da ferrovia acabam por esbarrar no avanço frenético do transporte rodoviário que, mesmo muito mais oneroso, consegue satisfazer imediatamente às demandas do eixo econômico, como foi assinalado por Santos (2012, p. 19), referindo-se ao século XIX: “No último século, o eixo da economia se desloca para o sul, e a capital baiana viveu quase um período de estagnação, de crescimento lento, situação que somente mudou a partir de 1940”.

Igualmente, a engenharia da “Era Ferroviária” (FERNANDES, 2011, p. 161) trouxe pontos positivos ao aglutinar novos aparatos tecnológicos trazidos pelos ingleses e que foram sendo incorporados à indústria brasileira. A partir de 1950, passa a operar a linha que se estende até Monte Azul, no sertão Norte do estado de Minas Gerais, completando o trecho interrompido⁶ em 1928 na cidade de Contendas, no sul da Bahia, entre outras localidades percorridas pela viação (ver figura 4).

⁶ O trecho Salvador (Calçada)–Contendas, BA, é unificado em 1943.

Figura 4 – Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro no Século XIX



Fonte: CENTRO-OESTE, S/d.

Assim sendo, com o fracasso do sistema ferroviário brasileiro, logo essas estações-polos tornaram-se obsoletas. A maioria, após o auge, deu lugar apenas às operações de carga de descarga de mercadorias, deixando de ser um meio primário para utilização como transporte público das massas, contrariando o movimento do início das operações. Com isso, aos poucos, o percurso foi sendo encurtado, até se tornar uma estação complemente urbana que, atualmente, liga o Bairro da Calçada a Paripe e, portanto, o projeto da Viação Férrea é concebido como marco para o desenvolvimento da vocação comercial da Calçada.

2.4 A PENÍNSULA

Entre os séculos XVII e XVIII, a população de Salvador dobrava a cada 50 anos (SANTOS 2012) e, como foi exposto anteriormente, os primeiros aterros foram realizados no

porto. Distinguem-se cinco períodos de evolução demográfica do núcleo urbano da cidade, destacando-se o adensamento da ocupação ocorrida em Itapagipe.

Essa evolução demográfica corresponde à evolução na ocupação do sítio pelo organismo urbano. Durante o primeiro período, a cidade se limitou à plataforma, ao topo do escarpamento. No segundo, estendeu-se sobre as colinas dos rebordos da esplanada, atravessou o vale do rio das Tripas (a atual Baixa dos Sapateiros) e uma segunda linha de colinas foi colonizada. No terceiro período, formam-se vários bairros que se aproveitam da instalação das linhas de transporte coletivo. A cidade se espria para o norte e para o sul, principalmente sobre as dorsais. Na Península de Itapagipe a ocupação é mais densa. Durante o quarto período a cidade não cresce como havia feito no período precedente, mas os trabalhos do porto são iniciados e fazem-se grandes aterros. Durante o quinto período, o centro se desenvolve mais ativamente, bairros ricos são construídos, as "invasões" se formam, os vales começam a ser ocupados por construções, e as praias se valorizam com luxuosas casas de morada. (SANTOS, 2012, p. 64)

A Península de Itapagipe passa a ser ocupada massivamente no quarto período descrito pelo autor supracitado, com o deslocamento intensivo de uma massa de pobres, que chega para ocupar terrenos recém-aterrados, ou mesmo o mar, através das palafitas⁷. Diga-se de passagem, no final do século XIX, se completa a ligação entre Água de Meninos e a Jequitaitaia, o que contribui para a consolidação do conúbio entre Calçada e Mares, avivando o sistema de transportes precário disposto antes para ligar a Calçada ao Bonfim. Em meados do século XX, a Prefeitura de Salvador promulga o Decreto-Lei Municipal nº 701, de 24 de março de 1948, com o estabelecimento do Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador, no intento de setorizar as atividades do segundo setor em algumas localidades da cidade, separando-as da população urbana. Destarte, a zona urbana da cidade é dividida em doze setores, dentre os quais a Zona Industrial correspondia aos subdistritos de Mares, Penha e São Caetano (FLEXOR, 2011).

Contudo, o zoneamento, como constava no projeto inicial, nunca foi implementado, em função do processo de ocupação da Península. A população, atraída pelas oportunidades de emprego e trabalho geradas pelas fábricas, deu origem às chamadas "invasões"⁸, que foram avançando sobre as áreas aterradas, promovendo um tipo de ocupação completamente diferente daquilo que constituía o ideário da formação do "distrito industrial" em Itapagipe. O processo de ocupação que se deu nesse espaço foi o que Santos (1958, p. 263) chama de "ocupação de fato", distante dos projetos políticos e do planejamento urbano

⁷ Sistemas construtivos usados em edificações localizadas em regiões alagadiças marítimas, fluviais ou em manguezais.

⁸ O conceito atribuído por Santos (1958, p. 261) às "invasões": "fenômeno que começou a acontecer, entre nós, em meados da década de 1940–1950, pode definir-se como a ocupação indevida de terrenos de outrem, particular ou estado, onde o 'invasor' constrói como pode a sua casa e passa a morar nela. É, naturalmente, uma construção clandestina. Em Itapagipe, foram aproveitados primeiro os terrenos que tinham proprietários, terrenos inundados que foram aterrados".

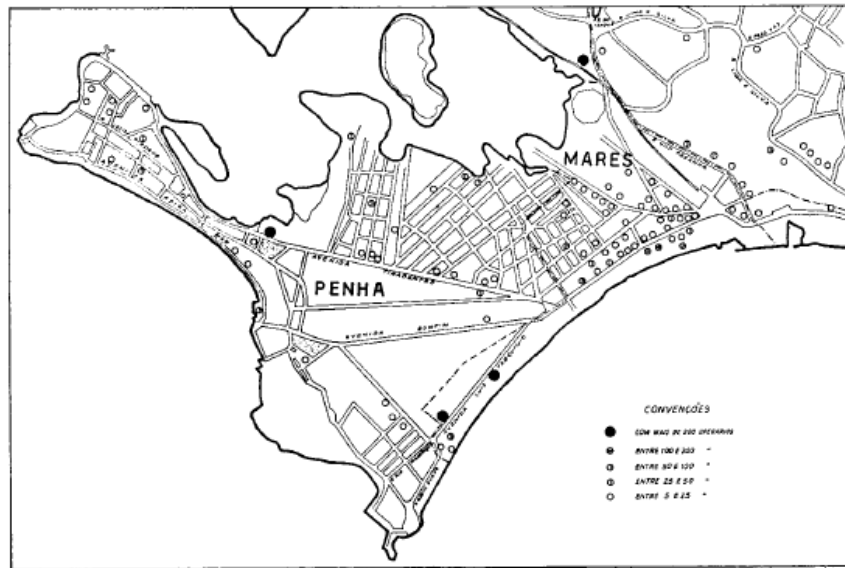
eficiente. Essa não foi a primeira vez que o poder público tentou intervir grandiosamente em Itapagipe. Anteriormente, no ano de 1889, a Presidência da Província teve a ideia de construção de uma “Cidade Nova” no local, cogitando-se até mesmo da transferência do governo Provincial para o espaço itapagipano (FLEXOR, 2011). A autora apresenta uma citação do Presidente da Província, Manuel do Nascimento Machado Portella, de 1889, evocando o projeto de então para os terrenos aterrados no local.

[...] projetei ampliá-la ligando-a aos bairros do Bomfim e Itapagipe para formar com estes a grande Cidade nova, comercial e industrial, conquistando ao mar uma larga faixa, desde o princípio do Cais Novo até o Forte de Santo Alberto por meio de um cais e aterro entre este e a extensa, mas estreita e quase intransitável artéria que hoje serve de comunicação para aqueles bairros, à calçada do Bomfim. (FLEXOR, 1999, p. 78)

Fato é que, ao final do século XIX e início do XX, a ocupação da Cidade Baixa ganhou força, à medida que começou a atrair e a receber muitas indústrias de natureza e tamanhos variados, consolidando-se como principal área industrial do município. Para além das ocorrências mencionadas anteriormente, as fábricas da Península contribuíram para que Itapagipe assumisse feição próxima à encontrada nos dias atuais. Concorreram também para isso algumas características que lhe eram intrínsecas, como contar com terrenos planos (de baixo custo, se comparados aos existentes nas demais áreas da cidade), águas marítimas calmas (que facultavam um fácil acesso), e proximidade do centro da cidade, da linha férrea e do setor portuário e comercial de Salvador.

Em suma, mesmo distante da intencionalidade original, o papel das indústrias foi preponderante na configuração da paisagem de Itapagipe, em concomitância com a localização da Estação da Calçada e do Porto. As indústrias foram sendo instaladas no que Santos (1958, p. 253) chamou de “auréola” da Estação da Calçada, estendendo-se pela Península num total de 103 estabelecimentos. A Carta nº 1, na Figura 5, publicada pelo autor na obra acima referenciada, ilustra com precisão a estratégia estabelecida, que aproveitou a localização e a dinâmica (movimento de pessoas, mercadorias e comércio efervescente) da Estação da Calçada para a instalação das fábricas.

Figura 5 – Localização de indústrias próximas à Estação da Calçada



Fonte: SANTOS, 1958.

Chama a atenção o “desacerto” entre as intencionalidades governamentais e a realidade socioeconômica encontrada na cidade, bem como o crescimento ascendente da população em paralelo à capacidade de controle desse crescimento por parte do poder público (SANTOS, 1958). Ainda acordo com o autor, o espaço, de acordo com a lei municipal vigente na primeira metade do século XX, devia ser reservado, exclusivamente, para receber um povoamento industrial. Entretanto, a área foi ocupada, de forma esparsa, por fábricas, sendo hoje, sua principal ocupação a residencial, “incluindo as chamadas ‘invasões’, seja nas áreas de terra firme, seja nas conquistadas ao mar por pessoas que vão atulhando com lixo o mangue próximo e, depois, constroem ali suas moradias.

Sinteticamente, em Itapagipe, a atividade industrial está inteiramente relacionada às atividades terciárias, destacadamente o comércio, por estar a Península localizada próxima a mercados, criando-se um elo entre mercados, indústrias e transportes. Não obstante, os mercados possuíam autonomia em relação às fábricas, e, no decorrer dos anos, com o “esfacelamento” dessas unidades, o setor terciário resistiu, consolidando-se no local. Cabe enaltecer, portanto, que o contexto no qual se insere Salvador, embasado nos escritos supracitados, perpassa uma cidade mononucleada, com os atuais subcentros em formação e (ou) consolidação. Na cidade mononucleada, o Bairro da Calçada surge como extensão do centro da cidade, com a atribuição de uma função comercial (comércio grossista). Tal conjuntura será consolidada nas décadas seguintes, tornando-se a Calçada um importante espaço de consumo e oferta de serviços, principalmente para a população menos abastada,

arraigada na Cidade Baixa e no Subúrbio Ferroviário. Em conclusão, o processo de ocupação da Península é crucial na configuração territorial da Cidade Baixa, como corolário dos aterros e da ocupação das invasões, o que deu origem aos atuais bairros e contribuiu para o processo de enraizamento da população local. Isso favoreceu o desenvolvimento das relações de solidariedade e de vizinhança entre os pobres, tecendo um conjunto que veio a se tornar o Aglomerado Cidade Baixa, fortalecido nas décadas seguintes.

3 CAPÍTULO 2 – O ESPAÇO COMPARTILHADO

Em primeiro lugar, o trabalho formal compreende as atividades voltadas para os setores da economia legalmente reconhecidos através da cobrança ou pagamento de impostos, taxas, além de vinculação por meio de um contrato de trabalho, o que garante benefícios como plano previdenciário, auxílios, 13º salário etc. Em contraposição, o trabalho informal é um conceito bastante difícil de se discutir e (ou) categorizar (tradicional ou moderno, estruturado ou não estruturado; com ou sem benefícios, direitos, obrigações, acessos, etc.). Genericamente, o trabalho informal é reconhecido pela ausência de benefícios, instabilidade do emprego, autonomia, efemeridade e, não raramente, marginalização e condição de pobreza.

Prosseguindo, o conceito de formal e informal é objeto de intensas discussões no meio acadêmico, bem como em documentos da Organização Internacional do Trabalho, principalmente por economistas e cientistas sociais, comportando diversas acepções e assumindo significados diferenciados com base em critérios também distintos. Cacciamali, (1983) inicialmente em trabalhos voltados para países os africanos em situação de pobreza, trabalha o conceito de setor informal reportando-se à forma de organização da produção, caracterizada pelo uso de pouco capital, baixo nível técnico, número reduzido de trabalhadores, ou trabalho familiar. O emprego assalariado constitui o pilar para a classificação do que seria setor formal ou informal, e é relacionando fortemente à pobreza e ao mercado de trabalho.

Neste capítulo, nos propomos a discutir o conceito de formal e informal, sob a égide da Geografia, ou seja, do espaço. A informalidade, como conceito, costuma ser reduzida a um viés burocrático, que remete à taxaçaõ e ao registro por parte do Estado. Contudo, adentramos num campo importante a ser explorado, que se refere às condições de trabalho, concernentes à precariedade e à mutilação da cidadania de uma massa de trabalhadores de rua, crescente nas mais variadas escalas territoriais no Brasil. Também nos debruçaremos sobre a dinâmica dos dois circuitos da economia urbana e o papel desempenhado pelos agentes hegemônicos (Estado, atacadistas, grupos econômicos entre outros) e sua atuação vertical, além das contradições que se efetivam através das horizontalidades no espaço banal, reafirmando o movimento de resistência dos pobres em busca da legitimação da cidadania na cidade.

3.1 INFORMALIDADE: CONCEITO E OBJETO

Na década de 1970, desponta a ideia de informalidade, que passou a ser estudada a partir de critérios mais diversificados, considerando variáveis com renda, produtividade, porte empresarial e perenidade e assumindo um caráter multifacetado, complexo e urbano, crítico às abordagens associadas à pobreza e à falta de regulamentação estatal (CACCIAMALI, 1983). Na década de 1980, o termo informalidade é inserido na discussão, promovendo novo enfoque na análise (BRAGA, 2006). Assim, a informalidade se reporta à ausência de regulamentação estatal, fiscal, benefícios trabalhistas e previdenciários. Em Salvador, a informalidade consolida-se acompanhando as intensas transformações ocorridas no período trabalhado no capítulo anterior, que atuam como força motriz para o dimensionamento da economia soteropolitana, em articulação com o processo de expropriação da força de trabalho, característica do sistema capitalista global. Assim, o arranjo socioespacial e econômico da cidade é o corolário da dialética entre o global e o local. Refletindo-se nas instâncias do social.

Buscando compreender as características das atividades informais na Calçada, objeto de nossa análise, é relevante levar em consideração a complexidade envolvida no mercado de trabalho em Salvador e sua complexidade no cenário capitalista global. Na capital da Bahia, o mercado de trabalho tem como arcabouço o período colonial, através de características econômicas, políticas e sociais que levam em conta o tardio processo de industrialização. Assim, “o mercado de trabalho se constitui pelo perverso processo de exploração do trabalho escravo, produzindo um mercado hierarquizado radicalmente” (QUEIROZ, 2017, p. 72). Guerra (2007, p. 19), em conformidade com o exposto acima, afirma: “[...] o processo de formação e de desenvolvimento dos trabalhadores urbanos deu-se de maneira relativamente rápida e concentrada no tempo, fruto das possibilidades de difusão” das condições inauguradas e impostas pela industrialização retrógrada. Queiroz (2017), sobre o processo de formação de exército de reserva de mão de obra nos centros urbanos, afirma que as adaptações não foram realizadas, não existindo tempo hábil para a formação dos trabalhadores urbanos. Elas ocorreram anacronicamente aos movimentos de transição demográfica do campo para as cidades e de constituição do mercado de trabalho interno, realizando-se de modo intensivo e produzindo especificidades no desenvolvimento do mercado de trabalho nacional. Assim, há um intenso “movimento histórico de migração da população para os centros industrializados, em países sem passado feudal, com presença generalizada do trabalho escravo, [o que] representou uma importante mobilidade social da

população que conseguiu se deslocar para as cidades” (*Ibid.*, p. 71). Esse exército industrial de reserva será a base da massa de mão de obra desempregada que, capitaneada pela escassez de empregos formais, debruçará sua força de trabalho sobre os centros e subcentros urbanos a fim de garantir o suficiente para prover o sustento, ao menos diariamente.

Recorrendo a Marx (1985), sob a perspectiva historiográfica, no intuito de aprimorar as postulações anteriores, quando tratamos da ideia de exército industrial de reserva, supõe-se que “[...] a acumulação capitalista sempre produz, e na proporção da sua energia e de sua extensão, uma população trabalhadora supérflua relativamente[...] isto é, que ultrapassa as necessidades médias da expansão do capital, tornando-se, desse modo, excedente.” (1985, p. 731, *apud* QUEIROZ, 2017, p. 76). Esse excedente é o sustentáculo da formação do exército de reserva, cujo perfil se tornará fundamental na configuração das paisagens e na dinâmica espacial dos centros urbanos em todo o mundo. Na década de 1990, ocorrem algumas transformações muito significativas na estrutura econômica do Brasil, impulsionadas pelas privatizações e, como já foi exposto, pelo avanço desenfreado do processo de terceirização⁹. Além disso, os avanços tecnológicos e o crescimento do desemprego estrutural se apresenta de mãos dadas com essas transformações e com a obsolescência do sistema educacional, incapaz de qualificar ou requalificar os trabalhadores, impossibilitando sua inserção num mercado de trabalho cada vez mais exigente com a progressão do meio técnico-científico-informacional.

No estudo temático sobre o mercado de trabalho dito informal na Bahia, nos anos 2000¹⁰ (BAHIA, 2013), atenta-se para um período marcado pelo movimento do capital na busca de flexibilização de mão de obra, através das relações de trabalho dissociadas do padrão

⁹ O processo de terceirização promove a descentralização de atividades antes concentradas em companhias maiores em nível de capital, infraestrutura e postos de trabalho. Nessa via, novas empresas de médio e (ou) pequeno porte ou familiares emergem como alternativa a um tipo de divisão menos corporativa do trabalho, trazendo, dentre as consequências, menor segurança dos empregos e contribuindo para impulsionar outro processo dialeticamente imbricado à terceirização: a “terciarização”. De acordo com Santos (2008, p. 261): “...não podemos dissociar a terciarização da economia soteropolitana, materializada nessas novas áreas centrais: – do processo de terceirização econômica, que ampliou o número de pequenas empresas, muitas das quais baseadas em relações informais; – da desregulamentação do mercado de trabalho e da redução relativa do emprego industrial, que estimulam a criação de pequenos estabelecimentos autônomos, alguns utilizando trabalho familiar; – da criação de novos componentes técnicos, que suscitam a implantação de pequenas empresas prestadoras de serviços, suprimindo uma miríade de equipamentos técnicos e suporte às tecnologias contemporâneas; – da centralização do capital comercial, que garante às grandes empresas a ampliação de suas filiais, favorecendo a reprodução ampliada do capital investido; – de mudanças no consumo, fundamentadas pela redução da vida útil dos produtos; e – da expansão de pequenas empresas, ambulantes e trabalhadores informais.”

¹⁰ Estudo temático intitulado “A informalidade no mercado de trabalho da Bahia nos anos 2000”, que faz parte do plano de atividades do Observatório do Trabalho da Bahia, parceria entre o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE) e a Secretaria do Trabalho, Emprego, Renda e Esporte da Bahia – SETRE (Convênio N°. 004/2011).

de assalariamento, despontando como estratégia de acumulação capitalista promissora, dado o aumento do espaço econômico ocupado pela dita “informalidade” (GONZALES; SILVA, 2011). Não podemos deixar de considerar a informalidade como um fenômeno multiescalar, gestado em escala macroeconômica e refletido nas demais escalas, tanto no âmbito do bairro quanto em espaços menores, como a rua. Nessa perspectiva, também não podemos desconsiderar o processo histórico de formação do mercado de trabalho nacional e as tendências recentes de organização da produção, da estrutura produtiva e das relações de trabalho no Brasil (DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS, 2012, p. 165). De acordo com os autores Krein e Proni (2010), algumas perspectivas devem ser expostas no intento de se debater a informalidade no Brasil.

No cenário de transformações econômicas e de reordenamento institucional, diversos estudos e artigos buscaram rediscutir o tema da informalidade, mas a partir de diferentes perspectivas: a) observando a sua importância na geração de ocupações; b) considerando-a como expressão da rigidez da legislação trabalhista; c) denunciando-a pela precariedade e insegurança que traz para o mundo do trabalho; d) enxergando-a como um fato inexorável da transição para uma sociedade de serviços; e e) entendendo que há um “processo de informalidade” implícito na reorganização econômica contemporânea. Essas perspectivas não são necessariamente antagônicas, mas diferenciam o posicionamento dos diferentes interlocutores no debate. (*Ibid.*, p. 7)

Os autores atentam para o papel assumido pela informalidade nos debates, tratando com distinção de significados suas manifestações cotidianas, uma vez que sua compreensão, na opinião pública, na academia e entre instituições, costuma variar de acordo com a visão de mundo, os compromissos e os interesses imediatos de cada segmento social ou grupo. Outro ponto crucial tratado pelos autores é a compartimentação da questão “como se o problema estivesse restrito a um setor atrasado e estanque da economia”, sem se considerar toda a amplitude do debate socioeconômico-político que a envolve. Teles (2017) aborda as transformações no trabalho informal na cidade como um processo articulado conjuntamente no sistema capitalista, açambarcando elementos relevantes nas discussões atuais e justificando, por exemplo, o fato de um camelô na Calçada vender mercadorias importadas da China ou Paraguai. Para a autora, o processo de reestruturação produtiva na cidade, com o comércio informal atual, “não representa mais o pequeno produtor que traz o catado de seu quintal para garantir um mínimo recurso financeiro, ou a venda de artigos que não se produziam na região.” (TELES, 2017, p. 64). Seguindo os escritos da autora, o comércio informal é uma interseção entre a mercadoria de escala global e o consumidor em escala local, desencadeada pela localização privilegiada e estratégica dos agentes envolvidos. Tal observação da autora é relevante considerando a evolução do meio técnico-científico

informal e as relações verticais no território. Contudo, o terciário de rua agrega maior complexidade do que comércio informal com viés econômico, pois se trata de um setor ou subsetor que envolve estratégias de sobrevivência dos pobres nas cidades, os quais, por serem excluídos mesmo do circuito do comércio informal, recorrem à prestação de serviços simples ou com tecnologia rudimentar, como no caso de engraxates, amoladores de facas ou tesouras e os antigos e já obsoletos locadores de cartões telefônicos. Eles não conseguem sequer se inserir em um circuito complexo, como o de comercialização de artigos importados chineses ou paraguaios. A máxima, para esses cidadãos, é o ganho para a sobrevivência cotidiana, trabalhando durante o dia para ter o que comer à noite, em um ciclo intermitente, diria interminável, presente na realidade de muitos.

Por isso, muitas seriam as abordagens sobre a questão da informalidade, tornando o debate amplo, caloroso, e evocando discussões e tentativas de conceituação para tornar o conceito mais límpido ou elucidativo. Destacamos as manifestações do formal ou informal, e da formalidade ou informalidade no cotidiano do tempo presente, no espaço da cidade. Assim, a informalidade é analisada em sua complexidade, destacando ações e intentos que se dirigem à “formalização” dos trabalhadores de rua, como a criação da categoria Microempreendedor Individual (MEI), ou o cadastramento de ambulantes realizado em diversas cidades brasileiras, entre outras medidas ainda pouco factíveis e deficitárias.

3.2 TECIDO TERCIÁRIO CONTÍNUO E TECIDO TERCIÁRIO DESCONTÍNUO

No contexto do processo de estruturação urbana da cidade, aliada às transformações globais ocorridas principalmente na década de 1970, com a crise do capitalismo desencadeada pelo aumento no preço do petróleo e entraves à sua distribuição, virando uma questão geopolítica relevante à época, emerge a necessidade de reestruturação produtiva a partir das transformações na forma de acumulação do capital. Esse processo desigual se dissemina de maneira distinta por sobre o território, atingindo as populações e as estruturas preexistentes de forma paradoxal e complexa. No cenário inerente a esse contexto, podemos apontar fatores relevantes, como a desregulamentação das estruturas construídas pelos trabalhadores ao longo do tempo, provocando um novo arranjo das relações de trabalho, flexibilização de acordos trabalhistas, jornadas de trabalho, contratos de trabalho firmados entre empregador e empregado, grau crescente de informalidade e subemprego em função da também ascendente desigualdade social. Consequentemente, vale ressaltar o aumento da pobreza, principalmente nos países subdesenvolvidos.

Em escala local, na Calçada, por se tratar de um subcentro tradicional, as atividades terciárias conectadas ao núcleo, no decorrer tempo, foram se espraiando e extrapolando os limites do próprio bairro, criando uma zona de extensão do núcleo. De acordo com o conceito trabalhado por Santos (2008), chamar-se-á de “tecido terciário” o conjunto de espaços (ruas e avenidas) circunscritos à área da Calçada. O autor afirma ser o tecido terciário, em Salvador, o resultado da terciarização e do fortalecimento do papel desempenhado pelos setores comerciais e de serviços. Destaca que o tecido terciário, assim, é entendido como um elemento que faz parte do *tecido urbano*, no que concerne, definido segundo as proposições de Lefebvre (2008). No caso de Salvador, a expansão desse tecido progressivamente alterou as características de uso do solo, principalmente a partir da segunda metade do século XIX, incorporando grande parte da cidade. Destaca seu início no centro tradicional, espraiando-se paulatinamente para outras áreas da cidade, caracterizadas pelo processo de substituição do uso do solo residencial pelo uso terciário (comércio e serviços) nessas áreas centrais, atendendo às crescentes necessidades de consumo.

Com base nos apontamentos sobre o processo de expansão do tecido terciário em Salvador e trazendo o conceito para o recorte analisado, compreendemos o núcleo da Calçada como ponto inicial de consolidação do terciário. Serão considerados três *eixos paralelos* como vetores dessa expansão tecidual traçados a partir do núcleo da Calçada, numa poligonal em torno da praça principal, chamada Largo da Calçada, tendo como limites as coordenadas destacadas no Quadro 2 e mostradas na Figura 6. O eixo paralelo 1, Roma–Caminho de Areia, segue pela Avenida Fernandes da Cunha até a Avenida Caminho de Areia e se encerra à altura da Agência 1498-2 da Caixa Econômica Federal; os eixos paralelos 2 e 3, Uruguai, seguem em direção ao Bairro Uruguai perpassando a Rua Direta do Uruguai no Eixo 2 e a Avenida Régis Pacheco no Eixo 3, se encerrando à altura do Viaduto dos Motoristas, onde a poligonal une ambos os pontos finais.

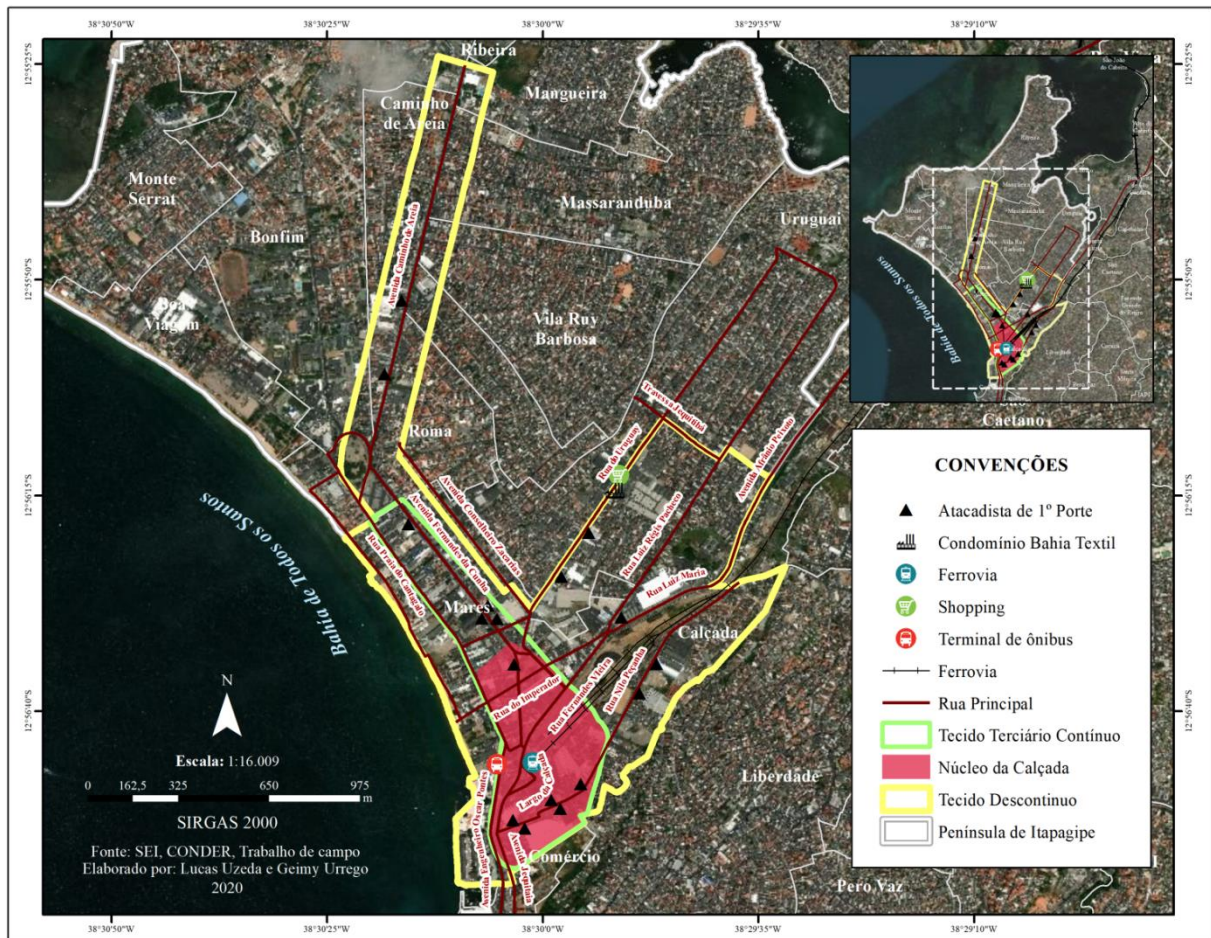
Quadro 2 – Limites do tecido terciário da Calçada, 2019

Eixo Paralelo	Localidade	Coordenadas Finais	
Eixo Paralelo 1	Roma–Caminho de Areia	12° 55' 28",02	38° 30' 09", 31
Eixo Paralelo 2	Rua do Uruguai	12° 56' 10", 74	38° 29' 39", 10
Eixo Paralelo 3	Avenida Régis Pacheco	12° 56' 05", 92	38° 29' 45", 99

Elaboração: Lucas Uzeda, 2019.

Fonte: *Google Earth*, 2019.

Figura 6 – Tecido Terciário da Calçada, 2020



Elaboração: Uzeda e Urrego, 2020.
Fonte: SEI.

3.3 O TERCIÁRIO DE RUA, FORMALIDADE E INFORMALIDADE

O terciário informal é um tema relevante neste capítulo, considerando que o recorte espacial estudado apresenta intensa atividade do terceiro setor. Com isso, a questão da informalidade se configura como um debate importante acerca da atuação dos movimentos sindicais, das políticas públicas, bem como para o meio acadêmico, que ainda carece de critérios mais concisos para a conceituação do termo. Considerar o que é o informal – tendo em vista o crescente interesse do Estado, através de seus regimes de tributação cada vez mais vorazes, que taxam, cadastram, quantificam e categorizam esse segmento – é uma tarefa árdua. Assim, grupos informais ora são fragmentados, ora são aglutinados, como no caso de ambulantes, camelôs, feirantes, “flanelinhas”, vendedores de queimados (balas, doces), chamados de “baleiros” etc. Na falta de um consenso, por vezes, tais categorias são

homogeneizadas, e, em outros momentos, são rigidamente distinguidas, a depender do local, da legislação municipal ou do autor, quando no meio acadêmico. Faz-se pertinente, então, colocar em xeque se, de fato, todos os trabalhadores que exercem suas atividades na rua podem ser considerados como informais, cabendo questionar se seria também pertinente agrupá-los em uma única categoria. Que critérios podem ser utilizados para diferenciar um feirante de um ambulante, ou de um camelô? A palavra “ambulante”, por exemplo, de acordo com o DÍCIO – Dicionário Online da Língua Portuguesa – é definida da seguinte forma:

Sem local determinado ou morada fixa; quem trabalha comprando ou vendendo mercadorias sem possuir um local fixo: o ambulante andava de bairro em bairro.
 Aquilo que não permanece por muito tempo num só lugar: vendedor ambulante.
 Itinerante; que vive mudando, se locomovendo ou migrando de um lugar para outro; sem lugar fixo. (DÍCIO, [entre c2009 e c2021]).

Nota-se que a ideia de movimento é elementar. O termo “ambulante” remete ao entendimento de andarilho e, quando somado à prática do comércio ou da prestação de algum serviço, assemelha-se, no senso comum, à figura do camelô. O site de pesquisas *Wikipédia*, muito popular, traz um conceito peculiar de ambulante, vinculando-o estritamente ao exercício do comércio informal urbano, no que lhe toca, com a sinonímia correspondente a ilegal ou clandestino. No fragmento a seguir “ambulante” e “camelô” são termos indissociáveis:

Um vendedor ambulante, no Brasil comumente chamado camelô ou marreteiro, é um comerciante de rua geralmente parte da economia informal ou clandestina, com banca improvisada, em especial nas grandes cidades. A palavra *camelô* é um galicismo (provém de *camelot*, em francês, "vendedor de artigos de pouco valor"). Camelô e ambulante são sinônimos, só que o primeiro termo é uma denominação popular e o segundo é uma designação utilizada em legislação que regula o exercício de vendas em um ponto fixo ou em movimento. (WIKIPÉDIA, 2020).

Nas linhas finais da citação surgem alguns elementos de uma contradição fundamental à nossa discussão:

- 1) Se há regulamentação da atividade podemos utilizar o termo informal, visto que a regulamentação, por si, já não implica formalização da atividade?
- 2) A atividade ocorre em pontos fixos, num espaço onde o processo de territorialização é exacerbado; logo, o termo ambulante contempla a realidade observada?
- 3) O tipo, a origem da mercadoria e o capital empregado exercem influência sobre a categorização dos trabalhadores?

Santos (2018, p. 218) já chamara a atenção para o devido cuidado com generalizações, quando comparam mascates com verdureiros nas cidades, no que chama de grandes cidades ocidentais e destaca os critérios postos para a distinção. Os questionamentos

acima destacam o anacronismo em que o conceito informalidade permanece imerso nos dias atuais. Em entrevista cedida à Secretaria de Comunicação da Prefeitura de Salvador (SECOM), durante a inauguração do Camelódromo da Calçada (ver Figura 7), em 20 de setembro de 2019, o então prefeito Antônio Carlos Magalhães Neto, vulgo ACM Neto, fez uma afirmação que, conceitualmente, se mostra confusa quanto à situação de formalidade ou informalidade dos ambulantes:

O que estamos fazendo em locais como a Avenida Sete de Setembro e aqui na Calçada são provas do compromisso que temos para construir, conjuntamente, uma solução que atendesse a todos, dando dignidade e condições de trabalho aos milhares de pessoas que sobrevivem do comércio informal, de forma organizada. (SALVADOR, 2019).

No mesmo episódio, o secretário municipal de Ordem Pública, Felipe Lucas, durante essa mesma inauguração, corroborou o exposto anteriormente pelo prefeito de Salvador:

Esse camelódromo é o melhor e mais bonito de toda a cidade. Aqui temos uma estrutura metálica isotérmica. Ela tem uma camada de isopor pra absorver o calor. Era uma das principais demandas levantadas pelos ambulantes. Esse camelódromo garante a possibilidade de melhor fluxo para as pessoas poderem transitar melhor. E temos esse modelo de barraca, que atende tanto a quem vende fruta quanto quem vende roupa. (SALVADOR, 2019)

Figura 7 – Vista interna do novo camelódromo da Calçada



Fonte: *A Tarde*, 2019.

Justaposta às falas acima citadas, verifica-se a disposição de o poder público edificar estruturas voltadas exclusivamente para o comércio dito “informal”, reforçando a necessidade de esclarecimento sobre os critérios de categorização do que é considerado informal, pois, no que se propõe neste trabalho, a partir do instante em que são criadas

estruturas físicas, se estabelece regulamentação sobre o uso do solo e se taxam os trabalhadores de rua, eles deixam de ser informais. Inclusive no exemplo acima, no Camelódromo da Calçada, foram disponibilizadas 75 barracas a trabalhadores devidamente cadastrados junto à SEMOP, mediante pagamento de DAM referente à taxa de PSE – Preço de Serviço de Expediente, no valor de R\$ 16,71.

Dessa forma, o entendimento a respeito do terciário informal, neste estudo, não será apenas o de uma atividade remunerativa não regulamentada pelo Estado, mas de uma forma de trabalho mal remunerado e carente de direitos e proteção social fundamental ao cidadão. Cabe não negligenciar o fato de a iniciativa ocorrer por livre vontade dos trabalhadores, vislumbrando atender a um mercado em plena expansão na cidade, pois a rua é um mercado a céu aberto. Também não aceitaremos a proposição de sinonímia entre “ambulantes” e “camelôs”. O primeiro grupo é compreendido como um conjunto de trabalhadores andarilhos, sem ponto fixo, sem barracas fixas ou desmontáveis, carrinhos ou tabuleiros etc. O segundo grupo, o de camelôs, é entendido como constituído de trabalhadores fixados em uma porção, mesmo pequena, do território. No decurso do já exposto, compreendemos ambos os grupos como formados por trabalhadores (in)formais. A noção de (in)formal é uma referência à massa de trabalhadores de rua, que mesclam o trabalho deferido de acordo com as diretrizes da concessão dada pelo Estado para um ramo específico autorizado, concomitantemente à comercialização de produtos ou prestação de serviços não autorizados (evitaremos o termo legalizado¹¹) na Classificação Nacional de Atividades Econômicas, diferentemente do constante na licença. Isso torna a prática, dialeticamente, formal por estar autorizada e cadastrada em órgão público e, paralelamente, informal, em função do não cumprimento das determinações obrigatórias à cessão da autorização. Esse último grupo predomina na Calçada. Portanto, há uma imbricação dessas duas categorias, tornando-as indissociáveis na condição de trabalhador de rua na cidade.

Por fim, metodologicamente, optamos por aglutinar os setores do comércio e dos serviços encontrados no que chamaremos de “*terciário de rua*”, pois a linha que separa a atividade comercial e a de serviços, praticada tanto por ambulantes quanto por camelôs, na rua, é demasiadamente tênue para separar com exatidão. Assim, o terciário de rua é o termo que acreditamos ser mais adequado, com vistas a contemplar o “comércio de rua” e os

¹¹ Preferiu-se não utilizar o termo “legalizado”, pois os trabalhadores ditos formais atuam, substancialmente, no comércio, com distribuição de mercadoria sem nota fiscal ou outro tipo de controle fiscal, independentemente de possuir cadastro em órgão municipal e arcar com o ônus da taxação. Em resumo, o trabalho com mercadorias ilegais, que não passaram por controle alfandegário ou fiscal, não inviabiliza a concessão das autorizações fornecidas pelo Estado, trazendo consigo contradição intrínseca.

“serviços de rua”, imbricados num espaço onde a multiplicidade do trabalho de cada indivíduo é muito grande: um chaveiro também é vendedor jarras de liquidificador; um amolador de tesoura também é vendedor *pen-drives* e acessórios para celulares; um relojoeiro é, conjuntamente, vendedor de artigos e acessórios como bonés e óculos, além de bijuterias, e amola facas e tesouras, bem como tira cópias impressas (xerox), tudo na mesma banca.

3.3.1 O fracasso do MEI como instrumento de inserção na formalização

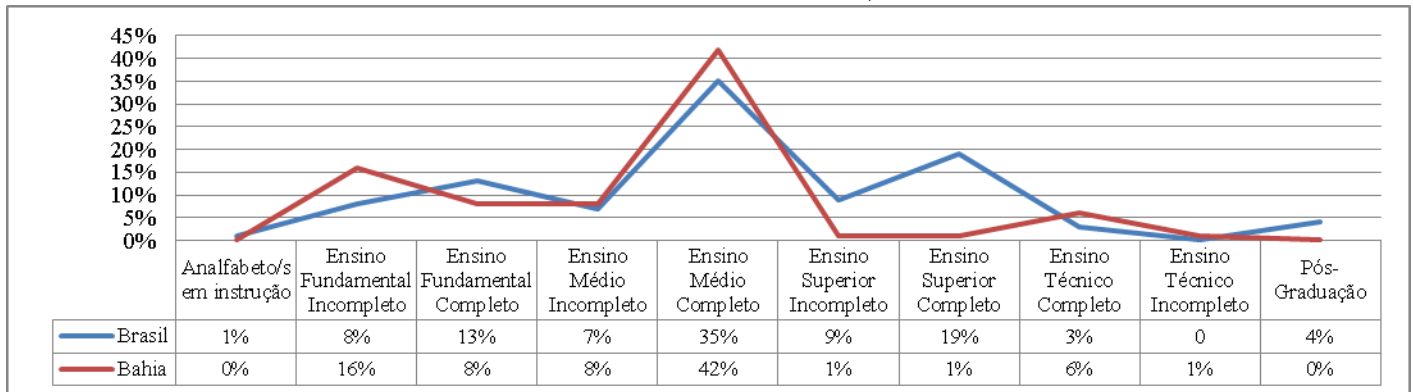
Diante das medidas adotadas na tentativa de “formalizar” os trabalhadores de rua, o cadastro no Microempreendedor Individual (MEI) desponta como principal meio de acesso à formalização. O MEI é uma figura jurídica criada pelo Governo Federal por meio da Lei Complementar nº 128, de 19 de dezembro de 2008, para facilitar a regulamentação da atividade dos trabalhadores autônomos e pequenos empreendedores. O intuito foi o de viabilizar a adesão à contribuição previdenciária, o direito a um CNPJ e à emissão de nota fiscal mediante pagamento tributo específico, o SIMEI (Sistema de Recolhimento em Valores Fixos Mensais dos Tributos do Simples Nacional), desde que não ultrapasse o teto estabelecido, hoje, em 81 mil reais. O projeto de implantação do MEI é tutelado pelo Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE)¹² e operado de forma *on-line* no *site* do órgão, onde todo procedimento é realizado de forma autônoma pelo microempreendedor.

Em 2019, foram contabilizados 9.430.438 no Brasil e 511.143 na Bahia, o que representa 5% do total de MEIs registrados até 31 de dezembro de 2019. Salvador vai açambarcar 166.784 registros no mesmo período. Com base na análise dos dados da Pesquisa de Perfil do MEI 2019, é possível inferir que o programa, implantado em 2008, não foi capaz de sanar as emergentes necessidades dos trabalhadores de rua no Brasil. No caso de Salvador, não há obrigatoriedade de CNPJ ou de nenhum outro registro empresarial para a realização de cadastro dos trabalhadores de rua junto à prefeitura, fazendo do MEI uma opção individual. Estatisticamente, o perfil de renda e escolaridade dos empreendedores registrados destoa do perfil dos trabalhadores que mais dinamizam o terciário de rua no cotidiano da cidade. Cerca de 80% dos MEIs, na Bahia, possuem nível médio ou superior, mesmo que incompletos, e, no panorama geral dos microempreendedores, predominam, com 78% dos cadastros ativos, os

¹² Em entrevista extraoficial com funcionária do SEBRAE que não quis se identificar, foi declarado que o órgão não teria mais interesse na gestão do MEI. O órgão suspendeu os atendimentos presenciais relacionados ao MEI, direcionando-os para o atendimento remoto através do *site*.

que se declaram pretos ou pardos, proporcionando média de renda de R\$ 3.326,00 (ver Gráfico 1 e Tabela 1).

Gráfico 1 – Grau de escolaridade dos MEIs no Brasil e na Bahia, 2019



Elaboração: Lucas Uzeda, 2020.

Fonte: SEBRAE, 2019.

Tabela 1 – Classificação de raça dos ativos como MEI, 2019

Cor	Bahia	Brasil
Branco(a)	17%	47%
Pardo(a)	52%	39%
Preto(a)	26%	9%
Amarelo(a)	1%	2%
Indígena	2%	1%
Não respondeu	2%	2%
Total	100	100

Elaboração: Uzeda, 2019.

Fonte: SEBRAE, 2019.

O descompasso entre os propósitos do MEI e a realidade das ruas é acentuado (ver Apêndice C). Os dados do Gráfico 1 estão estreitamente relacionados ao perfil de raça constante na Tabela 1 e evidenciam menor concentração dos registros de MEI entre a população de baixa escolaridade, contrastando com predominância, nesse grupo, de uma população negra e muito presente *in loco*. De acordo com o SEBRAE (2019), o tempo médio de trabalho informal anterior à adesão ao MEI está estabelecido em oito anos. Se esse dado for comparado com a situação de muitos trabalhadores encontrados em campo, que superam décadas de trabalho nas ruas e sem adesão ao MEI, isso nos ajuda a reforçar a constatação de que o MEI nunca atendeu às demandas de quem trabalha informalmente, não se tornando uma política-modelo para cumprir o objetivo da formalização. Ele funciona apenas como um meio para a arrecadação de tributos pelo Estado, sem servir ao cidadão e sem atingir um propósito

claro e factível, como é exemplificado no caso do Sr. Bahia, vendedor de carteiras de couro, que reclama:

Tenho 80 anos de idade e 25 anos de trabalhos na aqui na Calçada, e sou morador também. Antes, trabalhei como pedreiro e já tive carteira assinada um pouco antes de começar a vender aqui. Nunca paguei nenhuma taxa porque é caro e não ganha nada. Ainda por cima, colocaram vendedores novos nas barracas [referência ao novo camelódromo; ver figura 7] e nem falaram com gente que é antigo. (Sr. Bahia, camelô, vendedor de carteiras e acessórios de couro)

Os dados têm como abrangência todo o território nacional e contribuem para se traçar o perfil e a incidência da população que mais aderiu ao SIMEI, obtendo a dita formalização. Predomina uma população parda, com grau de escolaridade intermediário, que trabalha em casa ou em local com ponto fixo, fora de casa. Ainda de acordo com a pesquisa realizada pelo SEBRAE, a fatia enquadrada como o que denominamos trabalhador de rua (usa-se o termo ambulante indiscriminadamente na pesquisa) é relativamente pequena atingindo apenas 11%. Como já foi indicado, tal constatação choca com a realidade encontrada em campo tanto na Calçada e em outros subcentros, principalmente, nos grandes centros urbanos.

Sintetizando, pensar o MEI como principal critério para a formalização dos trabalhadores de rua configura estratégia carente de ajustes e reflexões, pois o acesso ao MEI não tem se mostrado democrático, atingindo um grupo determinado, distante da maioria presente nas ruas. O alcance do MEI para feirantes, ambulantes e camelôs que apresentam menor perfil de renda e baixa escolaridade ainda é um desafio à garantia da cidadania e à proteção social aos trabalhadores, forçados a pagar o Documento de Arrecadação Municipal (DAM) para trabalhar em determinados locais da cidade, mas não têm a garantia de medidas compensatórias à dignidade do exercício do seu trabalho nem ao exercício da cidadania na cidade.

3.4 O CIRCUITO INFERIOR NAS CALÇADAS DA CALÇADA

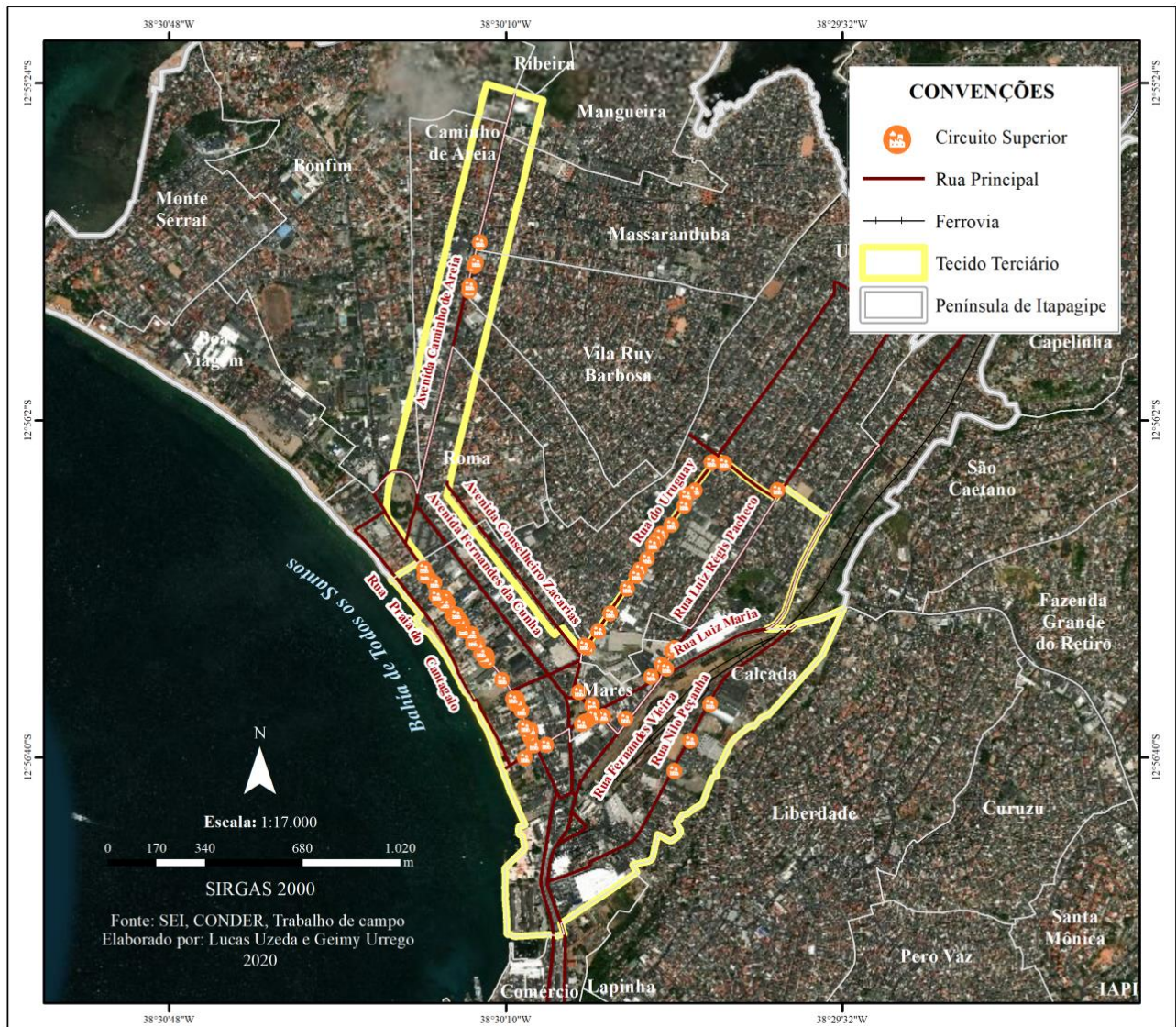
Na introdução, nos propomos a apresentar a teoria dos dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos, proposta por SANTOS (2018). De acordo com a proposta do autor, os circuitos são indissociáveis no espaço e se completam dialeticamente, configurando um todo densamente imbricado. Metodologicamente, analisaremos com mais detalhes a dinâmica de cada circuito em partes diferentes do trabalho, mas isso não significa inexistência de correlação ou correspondência entre ambos; ao contrário.

O circuito inferior contempla o pequeno comércio artesanal, com baixa renda e baixo nível de salários ou ganhos, incluindo o que chamamos de trabalhadores de rua. Eles não necessitam de propaganda ou publicidade, não possuem estoques e geralmente se concentram em um espaço definido (SANTOS, 2018a). Seguindo à linha de Santos (1990), Santos (2018a) afirma que o aumento do número de trabalhadores de rua originalmente se deu em função do êxodo rural, situação em que a população migrante do campo, expropriada do acesso à terra, infla os grandes centros urbanos em busca do sustento e da sobrevivência na cidade.

Por bem dizer, a teoria de Santos (2018a) até hoje se faz muito atual, ensejando reflexão sobre o contexto contemporâneo quanto aos elementos que compõem ambos os circuitos. *Exempli gratia*, os avanços tecnológicos na informática e no setor de telefonia, têm possibilitado a camelôs, ambulantes e feirantes uma aproximação da tecnologia de pagamentos parcelados por meio de cartão de crédito, débito automático, Pix ou qualquer outra forma de pagamento *on-line*. Basta apenas ter um celular conectado à internet ou uma pequena máquina de cartão de crédito e débito automático, ou acesso à internet via celular ou *smartphone*. Contudo, as transformações nas formas de pagamento — as quais, na época da publicação da obra, eram restritas a poucas modalidades —, em nada alteram os pressupostos colocados pelo autor como critérios para caracterização do circuito inferior e fundamentação da teoria. Um vendedor ambulante não irá compor o circuito superior somente por utilizar um meio de pagamento *on-line* ou divulgar seu trabalho nas redes sociais, entre outros exemplos. A propósito, a condição social desse vendedor tem maior preponderância do que, propriamente, o acesso a uma máquina de cartão de crédito que, por seu turno, não é uma ferramenta acessível a todos.

Na Figura 8, mostramos a distribuição dos estabelecimentos pertencentes ao circuito superior ao longo do espaço estudado. Optamos pela marcação do superior com destaque por causa da intensa presença do circuito inferior, muito heterogêneo, compreendendo toda a poligonal, ora adensado como no núcleo da Calçada, ora esparso, o que deixaria a leitura da figura confusa. Destacamos o circuito superior também em função dos critérios mais rigorosos usados para caracterizar os estabelecimentos o compõem conforme a teoria em questão.

Figura 8 – Circuito superior no tecido terciário da Calçada



Elaboração: Uzeda; Urrego, 2020.
Fonte: SEI.

3.5 O TERCIÁRIO DE RUA E A PRECARIIDADE DO TRABALHO

A ocupação das calçadas e ruas pelos trabalhadores não acontece de forma aleatória. O espaço público está submetido a um processo de territorialização por seus ocupantes. Tal fato nos inclina a refletir sobre o território considerando as relações de poder que se dão nele. Raffestin (1993, p. 143, *apud* TELES, 2017, p. 36) considera a formação territorial como um produto humano e afirma que o território está contido no espaço como resultado de uma ação conduzida por um ator (preferimos chamar de agente), ou seja, o território torna-se campo de lutas a partir das relações de poder (RAFFESTIN, 1993). Souza

(2018, p. 88) aponta que as “motivações para territorializar sempre estão conectadas ao substrato espacial material, eventualmente, aos próprios significados culturais atribuídos às formas espaciais, isto é, à imagem de lugar”.

Por conseguinte, a territorialidade passa por um processo de concretude quando associada à identidade, fruto da relação entre sociedade e espaço, a começar pelo estabelecimento das relações de poder, efetividade, enraizamento e apropriação do espaço, de feitiço concreto ou simbólico, mesmo com as modificações das estruturas pretéritas (TELES, 2017, p. 40). Portanto, o território emerge como um conjunto material e imaterial de forças que agem na construção de territorialidades. São forças econômicas, políticas, culturais, naturais e espaciais, imbricadas na construção do território de modo dialético, implicando, como síntese, considerar o território como uma totalidade multidimensional. Acrescentamos à noção de território uma questão essencial, referente a seu uso (SANTOS, 2017), em outros termos, do espaço geográfico historicizado, ou habitado, construído e reconhecido pela sociedade, bem como pelo processo histórico de apropriação e enraizamento por agentes sociais que são seus usuários.

Destarte, o terciário de rua, na Calçada, está vinculado, de forma preponderante, ao circuito inferior, sendo mais denso no núcleo comercial, que compreende a poligonal iniciada no Largo dos Mares em direção ao Mercantil Rodrigues, longitudinalmente e latitudinalmente da Rua Barão de Cotegipe até a Rua Arthur Catrambi. O mapa apresentado a seguir (Figura 9) ilustra o núcleo, com o tecido terciário descontínuo e o tecido terciário contínuo, como foi apontado na introdução. No circuito inferior da Calçada, o terciário de rua é a força motriz dinamizadora do terciário, atraindo consumidores, principalmente de baixa renda, à busca por preços baixos. Como foi exposto, os meios de pagamento são mais diversificados em razão das tecnologias atuais: cartão de crédito, débito automático, dentre outras soluções de pagamento digital. Contudo, o meio mais utilizado pelos consumidores ainda é o pagamento à vista, em espécie. Algumas dificuldades balizam a alta utilização desse meio de pagamento e listamos algumas:

- 1) Dificuldade de acesso ao crédito pelos consumidores;
- 2) Confiança nos vendedores insuficiente pra usar o cartão magnético em suas máquinas; muitos consumidores chegam a alegar que os vendedores podem praticar golpes como clonagem de cartão etc.;
- 3) Falta de acesso ao crédito pelos trabalhadores de rua;
- 4) Dificuldade de abrir conta bancária para receber o crédito do pagamento ou ter acesso ao crédito (trabalhadores e consumidor);

- 5) Incapacidade de manusear os equipamentos tecnológicos modernos;
- 6) Acesso à internet escasso, meio fundamental para a utilização dos equipamentos eletrônicos digitais;
- 7) Dificuldade de arcar com os custos de taxas exigidas pelas operadoras de cartão, operadoras de máquinas e bancos;
- 8) Falta de recursos para investimento na compra de uma máquina de cartão de crédito ou débito automático;
- 9) OMEI tem extrema dificuldade de acesso ao crédito como pessoa jurídica, tornando-se praticamente obsoleta junto às instituições de crédito;
- 10) As metas estabelecidas pelas empresas inviabilizam a dispensa de isenção de desconto nas taxas pagas, devido ao faturamento inferior ao que a maior parte das empresas exige.

Em muitos pontos, a solidariedade é capaz de suprir algumas dificuldades, através do compartilhamento das máquinas mediante pagamento acordado entre as partes, ou seja, é possível comprar na barraca de “fulano”¹³ e efetuar o pagamento com cartão de crédito ou débito automático na barraca de “sicrano”. Assim, os custos de aquisição e manutenção das máquinas podem ser divididos entre dois ou mais trabalhadores e, até mesmo, entre trabalhadores e lojistas. Os trabalhadores cujo ponto é fixo possuem maior grau de organização e capital para investimento no negócio, não se equiparando aos ambulantes menos adeptos da venda digital, em virtude dos baixos preços de suas mercadorias e pela dificuldade de acesso a crédito. A recíproca é completamente verdadeira no que tange ao consumidor, com acesso escasso a crédito, o que torna as operações à vista mais recorrentes.

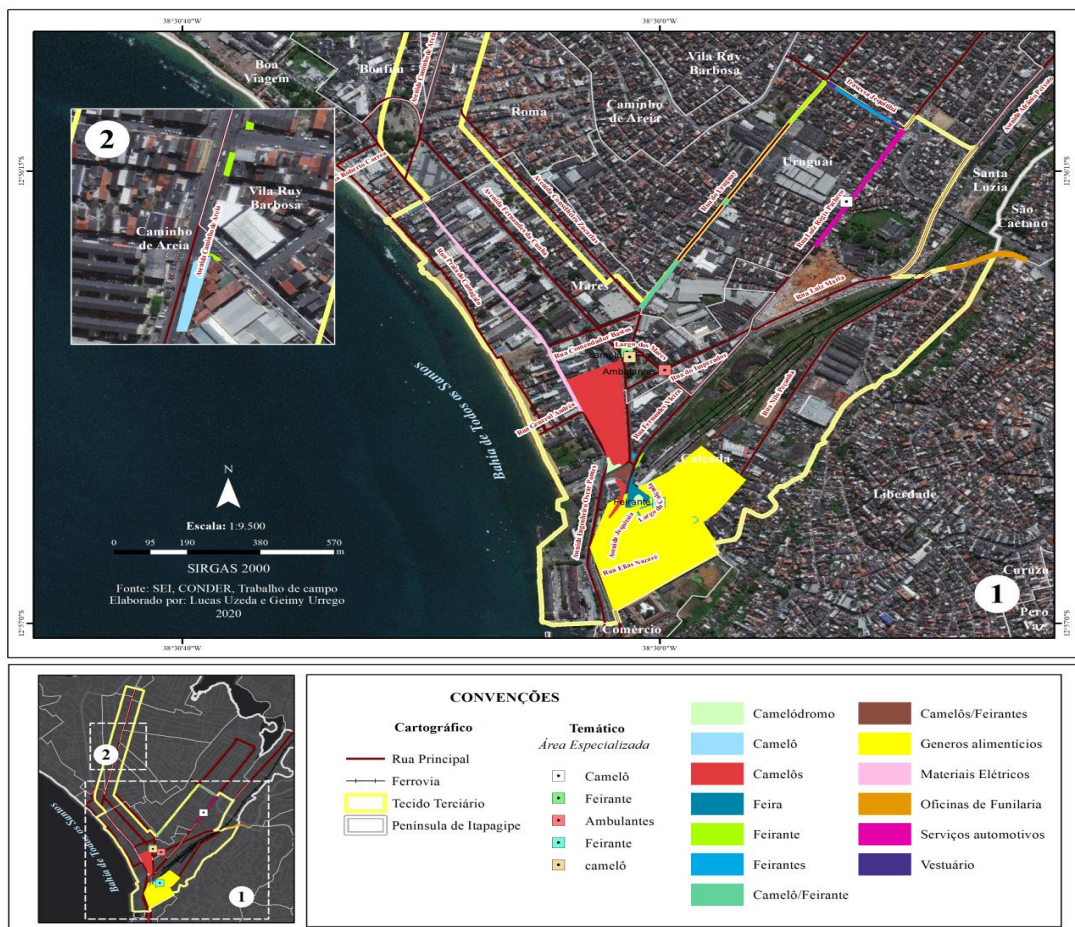
Ademais, para ter ponto fixo, em muitos casos, é necessário pagar uma espécie de taxa para se instalar. O pagamento dessa taxa geralmente cobre segurança e garantia de que o ponto não será ocupado por outro trabalhador. A cobrança é atribuída à contribuição sindical¹⁴ ou a grupos sem vínculo sindical nem estatal, que atuam como uma espécie de “milícia”. Os que normalmente são ambulantes não necessitam arcar com esse tipo de custo, pois, na

¹³ Preferimos utilizar as expressões fulano e sicrano para reforçar a proximidade com que são estabelecidas as relações entre consumidor e vendedor ou prestador de serviços, uma vez que dificilmente uma barraca possui letreiro ou placa que sirva como identificação ou *marketing*. Muitos trabalhadores ocupam o mesmo território há décadas e possuem clientes fixos (os “fregueses” e as “freguesas”), além dos passantes, que também dificilmente encontram outra referência do vendedor que não seja seu próprio nome ou apelido, ou o ponto exato onde se localiza sua banca, barraca, tenda ou o que for.

¹⁴ O Sindicato dos Vendedores Ambulantes e Feirantes da Cidade do Salvador (Assidvan) exerce liderança quanto a assuntos de interesse das categorias, as quais apresentaram reclamações sobre atuação do sindicato como entidade de representação.

maioria dos casos, apenas uma “guia”¹⁵ e um tipo de item já são suficientes para se iniciar a atividade. Em Salvador, é muito comum pessoas pedirem ajuda dentro do transporte público aos passageiros para “montar uma guia” e iniciar o trabalho nas ruas. O terciário de rua de ponto fixo, como camelôs e feirantes, compõe quase 30% dos estabelecimentos da Calçada, sendo o mais frequente entre todos os segmentos. Ressalta-se a heterogeneidade desse setor, concomitantemente à multiplicidade de produtos e serviços prestados na mesma barraca. A qual, eventualmente, é compartilhada entre dois ou mais trabalhadores: um vendedor de acessórios para celulares, um vendedor de roupas e um vendedor de relógios, por exemplo.

Figura 9 – Área de especialização no tecido terciário da Calçada



Elaboração: Uzeda e Urrego, 2020.

Fonte: SEI.

In loco foram coletados dados, entre maio de 2019 e março de 2020, por meio da aplicação de questionários semiestruturados com camelôs, ambulantes, feirantes e passantes. Os participantes não foram separados por grupos por gênero, raça idade ou outro. Os

¹⁵ Guia é o termo utilizado pelos ambulantes para se referir ao material necessário ao trabalho nas ruas. Por exemplo, uma guia de queimados (balas, doces), uma guia de cigarros, uma guia de lanches ou uma guia de picolés.

questionários foram aplicados em dias e horários alternados, incluindo sábados e domingos. Foram contadas 270 barracas somente no núcleo da Calçada, com 75 proprietários cadastrados na SEMOP e 130 sem registros. O número de barracas ou bancas de feirantes chegou 65 nesse período (Ver Tabela 2).

Tabela 2 – Barracas e Bancas do Núcleo da Calçada, 2020

Camelôs	Feirantes	Total
205	65	270
76%	24%	100%

Autor: Lucas Uzeda, 2020.

Fonte: Trabalho de campo, 2020.

O total de feirantes está em ascendência na ocupação das calçadas do bairro, totalizando 24% das barracas atuais. Tal fato pode ser explicado pela facilidade em adquirir produtos para comercialização (frutas, legumes e verduras) e montar uma banca, mesmo que seja composta por um único produto. O acesso ao produto pode ser feito diretamente junto ao fornecedor, que habitualmente está muito próximo, devido à distância da Calçada em relação à Feira de São Joaquim (FSJ), embora isso não signifique que os feirantes do núcleo da Calçada comprem diretamente na Feira de São Joaquim. O motivo é simples: se o fizessem, comprariam mais caro. A estratégia desenvolvida foi adquirir produtos diretamente dos abastecedores da FSJ, que, indiretamente, funcionam como um pequeno centro de distribuição no trecho que abrange a FSJ e se estende ao longo da Avenida Oscar Pontes, onde se encontram caminhões vindos do interior da Bahia para abastecer a feira e os feirantes de diversos locais. Assim, criou-se um novo mercado também para esses fornecedores que, ao abastecerem a feira, deixam seus caminhões carregados de produtos nas proximidades, para distribuí-los aos feirantes da Calçada e de várias outras localidades da cidade, como Liberdade, São Caetano, São Marcos, Paripe e outros bairros do subúrbio e da Cidade Baixa.

A ação dos feirantes da Calçada não configura concorrência a FSJ, pois a clientela é bastante diferenciada, proveniente de bairros populares já citados e dos próprios moradores do bairro, que encontram preços mais baixos, conseqüentemente, menor qualidade dos produtos, já que o abastecimento da FSJ prioritário é, principalmente, nos dias de sábado quando o movimento da feira é mais intenso. No largo da Calçada, a aglomeração de feirantes é grande, conferindo características de feira a um trecho do núcleo, existindo também os feirantes esparsos e com presença apenas pontual, à medida que se amplia a distância do

espaço central, que concentra 62% dos estabelecimentos, seguido pelo Uruguai, com 25%, e Caminho de Areia, com 13% (ver Figura 9, acima).

É notável a superioridade quantitativa dos trabalhadores sem licença ou outro tipo de registro, considerados informais. Eles figuram com 63% do total de camelôs e feirantes, sendo o primeiro grupo com presença mais pomposa, 76%. Como já foi exposto, o aumento dos feirantes é recente, se comparado à tradição dos camelôs. Salientamos que o aumento dos feirantes não necessariamente se restringe à chegada de novos trabalhadores, ocorrendo em associação com a ocupação de novos espaços, a migração de camelôs para a categoria de feirante, seguindo uma tendência já verificada em outros subcentros, como a Avenida Sete de Setembro, a Barroquinha, a Baixa dos Sapateiros, Paripe, Periperi e Pau da Lima.

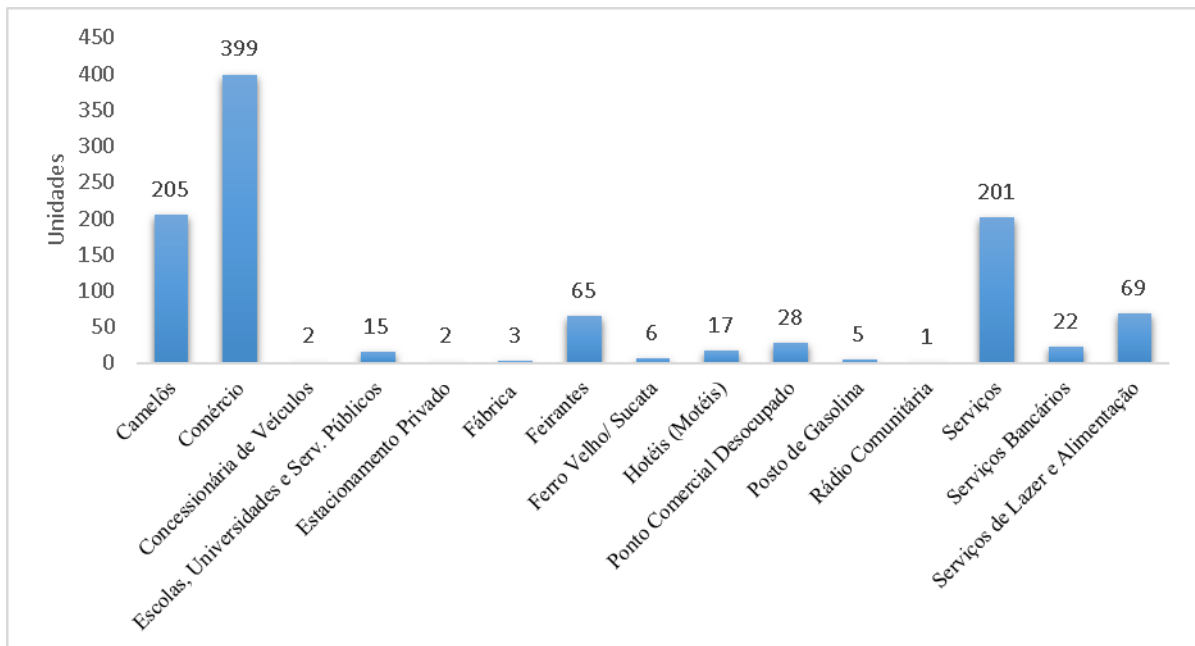
As motivações que impulsionam atualmente as mudanças da atividade de camelô e a adesão de uma nova massa de trabalhadores de rua à atividade de feirante perpassam, no âmbito da macroeconomia, pela ascensão das taxas de desemprego e desocupação, acompanhada pelo aumento da pobreza urbana, o que impele, periodicamente, uma massa de desempregados para as ruas em busca de estratégias de sobrevivência na cidade (ver Apêndice D). Sem emprego formal, ser terciário de rua se converte em alternativa para o trabalhador desenvolver algum tipo de atividade laborativa como fonte renda principal. Outro fator relevante é o menor custo, acompanhado da menor facilidade em adquirir mercadorias oriundas de importação, normalmente de origem chinesa, vendidas pelos camelôs e compradas em atacado, através de investimentos relativamente volumosos. Não é raro o compartilhamento dos custos entre os camelôs para a aquisição desses itens. A atividade do feirante pode ser considerada menos estável e consolidada do que a do camelô, cujo ponto é repassado até hereditariamente, fazendo desse trabalho uma atividade tradicional no núcleo familiar.

Não podemos desconsiderar, como elementar às territorialidades, a transformação das calçadas em espaços dominados por grupos ou indivíduos. Fatores como localização, visibilidade e fluxo de passantes são elementos de largada na disputa, na mercantilização e na luta pela propriedade sobre o território na rua, elevando-o ao *status* de mercadoria. O pequeno volume de mercadorias, que ocupa menor espaço, o trabalho itinerante, através de carrinhos de mão, e a menor capacidade de investimento em mercadorias abrem um leque de possibilidades à atividade feirante. O feirante consegue acessar públicos diferentes em relação ao camelô, dinamizando o terciário da Calçada também aos domingos, quando a presença dos camelôs é rarefeita. A possibilidade de trabalho em horários diferenciados e em finais de semana pode ser apontada como um fator avultado no crescimento dos feirantes, pois mais um

leque de alternativas de trabalho se abre em horários antes pouco explorados. A atividade dominical se concentra, basicamente, no núcleo à altura do Largo da Calçada.

Evocamos a questão das territorialidades cíclicas para melhor entender a ocupação dos espaços pelos feirantes aos domingos, atuando nas calçadas esvaziadas, sem a presença dos camelôs, entre segunda-feira e sábado. A ciclicidade da ocupação não é livre de conflitos, pois ocupar determinada porção do território é crucial no período de maior movimento. Aos domingos, estrategicamente, se estabelecer próximo ao Largo da Calçada é muito importante para aumentar a visibilidade do negócio e acessar a clientela. Portanto, a população emergente de trabalhadores de rua, através da mercadoria típica de feira mais barata e mais disponível, consegue montar uma guia e se lançar ao trabalho normalmente, com suas mercadorias dispostas em bancas, barracas, carrinhos de mão (muito utilizados, por serem móveis, facilitando o deslocamento do vendedor e o recolhimento ao final da jornada), ou até baldes. Para os recém-chegados, nesse primeiro momento, ocupar um ponto específico não é o mais importante. A prioridade é se familiarizar com os demais, a fim de evitar rejeição e conflitos na procura de espaço para se fixar, que pode ser desde uma esquina até o espaço de sombra sob um poste de iluminação, ou embaixo de uma árvore.

A Figura 9, exposta anteriormente, também mostra a dispersão dos trabalhadores de rua ao longo do espaço em análise, percebendo-se a inexistência de um padrão ou organização formal nessa dispersão. Consideramos feira-livre o trecho em frente à estação de trem, onde a concentração dos feirantes é muito abundante, chegando à aglomeração. Contudo, a presença dos feirantes, em grupo ou individualmente, é frequente por todo o espaço. Decidiu-se por sinalizar separadamente camelôs e feirantes, assim como as aglomerações de trabalhadores e o emaranhado de ambos os grupos, o que remete à migração da atividade, pois muitos camelôs se tornaram feirantes na última década. À medida que nos distanciamos do núcleo, verificamos outras atividades que ganham força, como no final da Rua Nilo Peçanha, no sentido Largo do Tanque, onde se encontram oficinas de funilaria, num total de 10, o que representa cerca 1% (ver Gráfico 2) dos estabelecimentos, retratando sua importância por atrair clientes para um trecho residencial. Destacam-se, na paisagem, as funilarias ligadas aos serviços ofertados na Avenida General San Martin, mais do que propriamente na Calçada, pois muitos frequentadores e moradores não reconhecem esse trecho como parte do bairro da Calçada, com referência à problemática da demarcação dos limites dos bairros em Salvador.

Gráfico 2 – Distribuição das atividades no bairro da Calçada por categoria, 2020

Autor: Lucas Uzeda, 2020.

Fonte: Pesquisa de campo, 2020.

No núcleo da Calçada, até a altura dos Mares, o número de edifícios voltados para uso comercial é infinitamente superior aos edifícios de ocupação mista ou residencial, alcançando 97% dos imóveis encontrados. A vocação histórica desse espaço subsiste, concentrando-se a função residencial em espaços de ocupação posterior, nas chamadas invasões, em áreas de risco como encostas e morros mais distantes do núcleo, com relevo caracteristicamente acidentado, sendo essas áreas conectadas ao bairro da Liberdade por grandes escadarias. A tabela 3 evidencia a intensa vocação comercial do núcleo, em contraposição ao recente interesse por espaços mais interiores da Península, como o Caminho de Areia, onde 82% dos imóveis são de ocupação residencial majoritariamente nas vias transversais a essa avenida (via principal do bairro).

Tabela 3 – Edifícios de uso misto no bairro da Calçada, 2020

Tipo de imóvel	Calçada-Mares	Eixo 1 - C. de Areia	Eixo 2 - Uruguai
Misto	5%	17%	91%
Comercial	95%	1%	9%

Autor: Lucas Uzeda, 2020.

Fonte: Pesquisa de campo, 2020.

No Eixo 1, Caminho de Areia, há uma inversão do que ocorre na Calçada. Tradicionalmente, trata-se de um bairro boêmio, onde a ocupação residencial é muito forte, tendo seu potencial sido desenvolvido recentemente. Apenas dois edifícios com mais de um andar foram catalogados como de uso exclusivamente comercial, sendo ambos construídos na última década. Contudo, a realidade de Caminho de Areia é bem diferente da que se apresenta no Uruguai, trecho onde o tecido terciário é pouco extenso, em razão do alto grau de ocupação residencial, concentrando-se atividades na Avenida Caminho de Areia (principal via do bairro), que apresenta 17% de edifícios com ocupação mista e a maioria com apenas um andar.

No Eixo 2, Uruguai, a predominância é dos serviços automotivos, configurando-se como um eixo bem especializado. Na Avenida Régis Pacheco, a concentração de oficinas mecânicas, lojas de autopeças, assistências técnicas e lojas de peças e ferragens, em geral, representa 4% do total de todo o tecido terciário. Paralelamente à Avenida Régis Pacheco, o setor de vestuário é farto, criando um cordão cujos nós são o *Shopping Bahia Outlet Center* e a Travessa Jequitibá, a transversal mais importante entre a Rua Régis Pacheco e a Rua Direta do Uruguai, com presença considerável de feirantes. Um ponto a ser destacado, nesse eixo, é a imbricação entre trabalho e residência, sendo 88% dos edifícios de ocupação mista, em sua maioria com estabelecimentos comerciais no térreo e apartamentos ou quitinetes nos andares superiores, popularmente chamados de “puxadinhos”, um tipo de sobrado atual. A incidência de famílias que residem na parte superior e que são donas do imóvel comercial é diminuta, pois a valorização desse último ultrapassa a dos imóveis residenciais, tornando-o incompatível com o perfil de renda da maioria das famílias residentes. Tal peculiaridade remete à apropriação dos imóveis comerciais por comerciantes de fora do bairro, e muitos desses imóveis foram planejados para uso misto, ou são o resultado da transformação de antigas casas ou garagens em pontos comerciais.

A trama das relações observadas no circuito inferior denota a ideia de horizontalidades. No circuito inferior, as horizontalidades evocam a importância da comunicação e da solidariedade entre os pobres. Santos (2017, p. 192), sobre o conceito de verticalidades e horizontalidades, apresenta a noção de recortes inseparáveis:

A noção de verticalidades e horizontalidades como dois recortes inseparáveis: um contínuo e o outro descontínuo criando interdependências entre as categorias de análise do espaço. Nas atuais condições, os arranjos espaciais não se dão apenas através de figuras formadas de pontos contínuos e contíguos. Hoje, ao lado dessas manchas, ou por sobre essas manchas, há, também, constelações de pontos descontínuos, mas interligados, que definem um espaço de fluxos reguladores. As segmentações e partições presentes no espaço sugerem, pelo menos, que se admitam

dois recortes. De um lado, há extensões formadas de pontos que se agregam sem descontinuidade, como na definição tradicional de região. São as horizontalidades. De outro lado, há pontos no espaço que, separados uns dos outros, asseguram o funcionamento global da sociedade e da economia. São as verticalidades. O espaço se compõe de uns e de outros desses recortes, inseparavelmente. É a partir dessas novas subdivisões que devemos pensar novas categorias analíticas. Enquanto as horizontalidades são, sobretudo, a fábrica da produção propriamente dita e o *locus* de uma cooperação mais limitada, as verticalidades dão, sobretudo, conta dos outros momentos da produção (circulação, distribuição, consumo), sendo o veículo de uma cooperação mais ampla, tanto econômica e politicamente, como geograficamente.

Assim, verticalidades e horizontalidades se entrecruzam no espaço da Calçada. a confirmar a condição de indissociabilidade dos dois circuitos, predominando, no circuito superior, as redes, onde as decisões são tomadas de cima para baixo, seguindo uma racionalidade hegemônica do capital que controla grandes empresas ou corporações. Já no circuito inferior, encontramos o domínio de estratégias locais e de arranjos específicos, dados no cotidiano como corolário da resistência e das estratégias de sobrevivência dos pobres, em meio à exclusão do meio técnico-científico e informacional. Consequentemente, a proximidade impulsiona a solidariedade, os laços culturais e a identidade (J. L. GUIGOÛ, 1995, p. 56, *apud* SANTOS, 2017, p. 218). Santos (2017, p. 321) afirma que, “na cidade, pessoas desconhecidas entre si trabalham conjuntamente para alcançar, malgrado elas, o resultado coletivo”. Conforme esse autor, as relações de proximidade são a garantia da comunicação entre os participantes.

Em vista disso, na complexidade da dinâmica do circuito inferior da economia, na Calçada, destaca-se o papel dos trabalhadores de rua. Decidimos agrupá-los em distintas categorias, refletindo, nessa formação, as territorialidades no espaço público, ocupado por uma massa de ganhadores de origem pobre, reflexo da pobreza urbana, da desigualdade e da mutilação da condição de cidadão. O terciário de rua é erguido como tendência plenamente atrelada ao desemprego ou subemprego em ascendência, que lançam mais trabalhadores nas ruas, nas calçadas e nos sinais de trânsito. Os artifícios de controle utilizados pelo Estado, direcionados para amparar organizacionalmente e qualificar esses trabalhadores, são ineficazes, não contribuindo para melhorias nas condições precárias de trabalho e de vida. Portanto, o terciário de rua aparece enraizado na estrutura social da cidade, personificado na figura do ambulante, do feirante, do camelô ou de outro grupo, que compõem o terceiro setor. Nas ruas das cidades brasileiras, eles, os pobres, se reinventam, encontrando novos usos e finalidades para objetos, técnicas e também novas articulações, práticas e novas normas, na vida social e afetiva (SANTOS, 2017), tendo a esfera comunicacional como elemento estruturante das estratégias de sobrevivência.

4 CAPÍTULO 3 – OS ATACADISTAS

O compreender as características do comércio atacadista é de suma importância para que tenhamos a dimensão da dinâmica do terciário num subcentro como a Calçada, onde não somente o fator locacional se faz fundamental, mas também a espacialidade. Assim, o fator espacial é elementar à indissociabilidade entre o comércio atacadista e o terciário de rua, sendo a cidade ponto de interseção entre verticalidades e horizontalidades e onde se entrecruzam sistemas de objetos e sistemas de ações. A globalização, característica do meio técnico-científico e informacional, remete à comunicação e à informação como premissas essenciais à fluidez do capital hegemônico e, por muitas vezes, podem estar a serviço dos agentes hegemônicos e do Estado, em detrimento do cidadão.

Tentaremos elucidar a importância da atividade atacadista na configuração do subcentro da Calçada e desvelar a relação entre os atacadistas, como agentes responsáveis pela dispersão do tecido terciário da Calçada. A articulação dessa malha promove a dinamicidade do subcentro, dada segundo o conjunto de ações coordenadas pelos grupos econômicos dominantes: os atacadistas. Ao mesmo tempo, eles são intrinsecamente dependentes do terciário de rua, pela força de atração dos consumidores e o despertar do potencial terciário da localidade, mantendo uma complexa e contraditória interligação, sem a qual não é possível compreender os enlaces inerentes à caracterização da Calçada. Tentaremos, concomitantemente, analisar as características desses atacadistas e a inter-relação entre o circuito superior e o inferior, no espaço da Calçada.

4.1 ATACADISTAS NÓS E ATACADISTAS SATÉLITES

Tema pouco estudado na Geografia, o comércio atacadista tem ganhado relevância como objeto de pesquisa, analisado, inclusive, como um setor ou um processo: o atacadismo. Alves (2011) afirma que o atacadismo passa ser visto como um setor nos processos espaciais de uso do solo, articulando agentes intermediários e até serviços de transportes, armazenamento e beneficiamento. O referido autor destaca ainda a importância do atacadismo no processo de centralização e coesão do terciário na cidade, chamando a

atenção para a falta de trabalhos publicados sobre o comércio atacadista na Geografia. No caso da Calçada, os grandes atacadistas são de suma importância no entendimento da continuidade do tecido terciário nos eixos. No intento de melhor elucidar a representatividade dos atacadistas, faz-se necessário categorizá-los, e decidimos utilizar as denominações “*atacadistas nós*” e “*atacadistas satélites*”.

Consideramos atacadistas nós as unidades estabelecidas na Calçada pertencentes a grupos econômicos, nacionais ou internacionais, que possuem capacidade de atração dos atacadistas de menor porte, do terciário de rua, os quais chamaremos de satélites, que atuam como articuladores do tecido terciário e principais vetores de expansão. Os atacadistas nós estão envolvidos numa relação dialética na expansão do tecido, como força motriz de sua expansão, bem como são atraídos a expandir sua atividade à medida que o tecido avança. Consideramos nós por compreender o quão importante é a presença desses atacadistas, amarrando, costurando, conectando o tecido terciário da Calçada, de forma contínua ou descontínua, a outras localidades, dando força a seu potencial terciário e de subcentro consolidado, destinado, majoritariamente, às classes populares. Em sua maioria, os atacadistas nós integram redes comandadas de fora da localidade e possuem unidades em outros pontos da cidade. Conseqüentemente, seu grau de articulação e seu poder de atração de consumidores e estabelecimentos de capital local os torna nós do tecido terciário, quer dizer, pontos de articulação entre os eixos do tecido, funcionando como unidades de referência, vetores da expansão do tecido que acompanha a expansão desses agentes.

Quanto às verticalidades, essa é uma noção importante no entendimento sobre a atuação dos atacadistas, pois existe uma tendência de criar interdependências quando forem maiores as necessidades de cooperação, bem como de assumir papel hierárquico (SANTOS, 2017). Apenas uma rede de atacadista nó, o *Atacadão Centro-Sul*, possui matriz na Calçada sendo um dos pioneiros do local. Nasce de uma parceria entre empresários oriundos da Feira de São Joaquim, que passam atuar com comércio em atacado de cereais, com posterior ampliação do galpão cerealista e mudança de segmento, para supermercado. Segundo Sr. André, representante da empresa, muitas foram as ofertas de compra da empresa, advindas de outros grupos atacadistas, contudo sem êxito. Durante a conversa, percebemos a sensação de orgulho demonstrada pelo representante, ao destacar a resistência às investidas (inclusive o termo resistência foi colocado por ele). Os demais atacadistas são filiais de redes locais, nacionais ou internacionais, comandadas remotamente. No caso das redes internacionais, o comando parte de grupos controladores, detentores de outras redes comandadas de fora (ver Quadro 3).

Por consequência, os atacadistas atuam firmemente no fortalecimento do terciário de rua, além do estabelecimento dos atacadistas satélites, que se aglomeram em torno dos atacadistas nós, numa relação de reciprocidade dialética. Destaca-se a presença de estabelecimentos menores, como os atacadistas satélites, alinhada ao terciário de rua extenso, que funciona como um ímã para a fixação dos atacadistas nós, não sendo complementares entre si, mas densamente imbricados. Em resumo, os atacadistas satélites não acompanham a lógica hegemônica verticalizada dos atacadistas nós, não integrando grupos econômicos e com seu núcleo de decisões integrado à unidade comercial.

4.2 CIRCUITO SUPERIOR IMBRICADO

Na introdução, já abordamos os conceitos de circuito superior e inferior, ratificados no capítulo anterior. Neste capítulo, nos debruçaremos sobre o circuito superior, com ênfase na atuação dos atacadistas. Na Calçada, os atacadistas do ramo alimentício (atacado, atacarejo) predominam, mas encontramos também atacadistas atuantes em ramos como variedades, cerealistas, materiais elétricos e equipamentos industriais, entre outros. Nenhum atacadista de outro segmento possui o mesmo poderio (capital, área construída, infraestrutura) dos atacadistas de alimentos, sejam eles grossistas ou atacarejistas.

O núcleo da Calçada concentra a maior parte dos atacadistas, com 70% do total encontrado, contemplando 61% dos atacadistas classificados como atacadistas nós, totalizando 54 unidades. Dentre os atacadistas nós, os de maior porte se dedicam ao ramo alimentício em atacado ou em segmento atacarejo. Essas empresas são as principais articuladoras na dinâmica espacial do subcentro, em razão da contribuição na intensa movimentação de pessoas, veículos e mercadorias, atuando como distribuidoras de insumos para o comércio de vizinhança intrabairro, nas localidades adjacentes ao Subúrbio e à Cidade Baixa. Em função da falta de terrenos no núcleo, o crescimento desses atacadistas se deu em direção à península, chegando à Avenida Caminho de Areia, como vimos anteriormente. Sua distribuição espacial proporciona expansão da atividade terciária em crescimento constante, contribuindo para a aglomeração de feirantes e camelôs, e a circulação de ambulantes em seus arredores.

Todavia, a expansão dos atacadistas não rumou em direção única, e o Subúrbio se tornou rota de expansão nas últimas duas décadas. Tal expansão é promovida pelo fortalecimento dos subcentros de Paripe e Periperi, em concomitância à disponibilidade de terrenos com preços menos vultosos, quando comparados com o de outras localidades, como

já foi colocado por Silva (2009) Esse fato se alinha à existência de grande massa de consumidores de baixa renda, que habitualmente consomem menor variedade de itens, aderindo aos princípios do tipo de comércio atacarejista praticado. Saliente-se que, de forma intrínseca, os atacadistas passam por adaptações em suas lojas, de acordo com o bairro onde está localizada a unidade, a fim atender melhor à demanda, promovendo diferenciações entre uma unidade localizada na Calçada ou no Subúrbio e outra no Camurujipe, por exemplo, em estrutura, atendimento e mercadorias, entre outras mudanças. O Quadro 3 apresenta a relação dos atacadistas nós encontrados ao longo do tecido terciário da Calçada. O processo de identificação e classificação dos atacadistas foi bastante criterioso, evitando-se incorrer em falha analítica, com consequente banalização do subsistema superior de Santos (2018a).

Assim, não levamos apenas em consideração a formalização do estabelecimento como condição principal para a classificação. A formalização ou informalização não caracteriza, necessariamente, o dualismo contraditório balizador da teoria dos dois circuitos da economia, sendo sua complexidade dada pela coexistência de ambos no mesmo espaço. Para Santos (2018a), o subsistema superior é composto por grandes empresas, bancos, atividades ligadas à tecnologia, com muito capital investido e, acrescentamos, a formação de grandes redes hegemônicas em alguns segmentos. Em um subcentro popular, voltado para atender a demandas de uma população pouco abastada, o filtro aplicado sobre o circuito superior deve ser cuidadoso. Por fim, compõe o circuito superior todo o conjunto formado pelos atacadistas nós, mas não consideramos os atacadistas satélites em sua totalidade por falta de enquadramento nas características listadas por Santos (2018a) em sua teoria.

Quadro 3 – Distribuição e caracterização dos atacadistas nós do Bairro da Calçada, 2020¹⁶

Atacadista	Localização	Ramo	Grupo	Tipo	Capital	Rede (Unidades)		Matriz
						Total	Salvador	
Abelardo Barbosa e Cia. Ltda.	Calçada	Equipamentos industriais	LTDA.	Atacado	Local	1		Salvador, BA – BR
Atakadão Atakarejo		Supermercado	Grupo Atakarejo	Atacarejo	Regional	24	20	Salvador, BA – BR
Atakadão Atakarejo – Bairro*				Atacado				
Atakadão Atakarejo – Atacado*		Distribuidor de alimentos	Grupo Centro Sul	Atacarejo	Local	2		Salvador, BA – BR
Atacadão Centro Sul		Supermercado		Atacado				
Atacadão Centro Sul Distrib.		Distribuidor de Alimentos	LTDA.	Atacado	Local	1		Salvador, BA – BR
Bom Gosto Atacado		Distribuidor de Alimentos	LTDA.	Atacado	Local	1		Salvador, BA – BR
Casa das Indústrias		Equipamentos Industriais	LTDA.	Atacado	Local	1		Salvador, BA – BR
CODEF		Ferramentas	LTDA.	Atacado	Local	1		Salvador, BA – BR
Elétrica Bahiana		Materiais elétricos	LTDA.	Atacado	Regional	2	1	Salvador, BA – BR
Eletrocenter		Materiais elétricos	LTDA.	Atacado	Local	1		Salvador, BA – BR
Macro Real		Distribuidor de alimentos	LTDA.	Atacado	Local	1		Salvador, BA – BR
Mercantil Rodrigues		Supermercado	Cencosud	Atacarejo	Internacional	8	3	Chile
Parcol		Peças e ferragens	EIRELI	Atacado	Local	1		Salvador, BA – BR
REHDE Elétrica		Materiais elétricos	EIRELI	Atacado	Local	1		Salvador, BA – BR
Revolux		Materiais elétricos	LTDA.	Atacado	Local	1		Salvador, BA – BR
Telas industriais		Equipamentos industriais	LTDA.	Atacado	Local	1		Salvador, BA – BR

¹⁶ A relação dos estabelecimentos completa se encontra-se no Apêndice A.

(Conclusão)

Atacadista	Localização	Ramo	Grupo	Tipo	Capital	Rede (Unidades)		Matriz
ArcelorMittal	Eixo 1	Siderurgia, metalurgia	Grupo ArcelorMittal S. A.	Atacarejo	Internacional	15	1	Luxemburgo
Atacadão Atacarejo**		----	----	----	----	----	----	----
Cerealista universal		Cerealista e distrib. de alimentos	LTDA.	Atacado	Local	1		Salvador, BA – BR
Esquina Embalagens e Variedades		Variedades	Grupo Esquina	Atacarejo	Regional	25	11	F. de Santana, BA – BR
Freitas Varejo		Variedades	Grupo Freitas Varejo	Atacarejo	Regional	30	3	Fortaleza, CE – BR
Maxxi Atacado		Supermercado	Walmart Brasil	Atacarejo	Internacional	55	3	EUA
Super Minipreço		Variedades	Grupo Super Minipreço	Atacarejo	Nacional	11	2	Curitiba, PR – BR
ABC Distribuidora	Eixo 2	Distribuidora	ABC Distrib.	Atacarejo	Nacional	10	1	Fortaleza, CE – BR
Aço Barra Forte		Ferragens	LTDA.	Atacado	Local	1	1	Salvador, BA – BR
Assaí Atacadista		Supermercado	Grupo GPA	Atacarejo	Nacional	191	4	São Paulo, SP – BR
Dubai Magazine		Variedades	LTDA.	Atacarejo	Local	1		Salvador, BA – BR
Hiperferro		Ferragens	LTDA.	Atacado	Regional	5	1	Salvador, BA – BR
Hiperfusos		Ferragens	LTDA.	Atacado	Local	1		Salvador, BA – BR

Elaboração: Lucas Uzeda, 2020.

Fonte: Pesquisa de campo, 2019/2020.

* Unidades anexas no mesmo galpão, com distinção entre atacado e varejo.

** Contemplada no total de 24 unidades da rede.

Dentre os atacadistas nós, o único que mantém capital vinculado ao grupo original é o Atacadão Centro-Sul, com duas unidades na Calçada, onde foi instalada a primeira em 2001, em um antigo galpão cerealista de nome homônimo. Os demais atacadistas, atualmente, pertencem a grupos com grande rede, seja nacional como o Grupo Pão de Açúcar (GPA), dono da rede Assaí, com uma unidade localizada no Eixo 2, e o mais recente entre os principais atacarejistas, instalado em 2017 e chamado antes de “Assaí Calçada”. Hoje, a empresa utiliza como referência “Assaí Cidade Baixa”. Grupos internacionais estão presentes e, dentre eles, o grupo chileno Cencosud, que adquiriu, em 2007, o atacarejista mais antigo da localidade, o Mercantil Rodrigues. O mesmo grupo também adquiriu outras duas redes na cidade, ambas voltadas para o segmento de atacarejo.

Não somente o ramo alimentício é visto como potencial pelos grupos multinacionais ou transacionais, pois atacadistas de outros segmentos se instalaram ao longo do trecho, como o grupo alemão ArcelorMittal, voltado para a siderurgia e a mineração, considerado um grupo forte nesse nicho de mercado. O setor metalúrgico ou de ferragens movimenta bastante o cotidiano no Eixo 2. Ao redor dos atacadistas, observa-se um aglomerado de trabalhadores oriundos da vizinhança, alocados em pequenas oficinas ou trabalhando nas calçadas para produzir vigas metálicas usadas na construção civil. A escala e a abrangência desse tipo de trabalho atendem, majoritariamente, à Cidade Baixa e ao Subúrbio, na construção de casas ou pequenos estabelecimentos comerciais circunvizinhos, complementando a atividade dos atacadistas responsáveis pela distribuição da matéria-prima bruta trabalhada por esses ganhadores, que cobram baixos preços para serviços como corte de ferro, emendas ou aramagem, utilizando-se de ferramentas simples e muito trabalho braçal.

No ramo de atacarejo, atualmente só existem dois grupos originalmente baianos em atividade. O Grupo Atakarejo possui quatro unidades (Lojas Atacadão Atakarejo) somente no espaço onde foi realizada a pesquisa. A rede Atacadão Atakarejo possui uma loja mista, destinada ao atacado em grosso, de um lado, e, de outro, somente varejo, no denominado Atacadão Atakarejo Bairro, localizado na Rua Nilo Peçanha, em trecho conhecido com Baixa do Fiscal. Fundado em 1994 e hoje com 22 unidades pelo Estado, demorou de se instalar na Calçada, perdendo em espaço físico (terrenos disponíveis) e representatividade. O Grupo Atakarejo, apesar de possuir mais unidades na cidade, não possui tamanho potencial de articulação nem atração de consumidores, como o Mercantil Rodrigues ou o Centro Sul, e isso se deve ao fato de o porte das lojas ser inferior ao dos concorrentes no núcleo. Contudo, no Eixo 1, sua megaloja é o principal atacadista nó, referência para a população da península. Na Figura 10, tentamos representar espacialmente o circuito superior na Calçada. Nota-se

semelhança entre o desenho formado pelos limites do tecido e a disposição sobre o espaço dos atacadistas e do circuito superior (estão já estão assinalados no mapa os atacadistas nós). Desse jeito, o circuito superior da Calçada é basicamente composto pelos atacadistas nós, redes de lojas de eletrodomésticos, bancos, lojas de móveis, financeiras e lojas de variedades.

No eixo Caminho de Areia, a presença dos atacadistas, em sua parte mais setentrional, tem papel fundamental na interligação do tecido terciário, pois são os integrantes mais capazes de articular e dinamizar o terciário nessa porção do espaço. Também são responsáveis pela dinâmica do terciário de rua ainda em formação na Av. Caminho de Areia. A presença de ambulantes é incipiente, mas os feirantes vêm ocupando espaços nas calçadas do entorno da loja Atakadão Atakarejo, que se apresenta como o nó mais importante no final do eixo, porém envolto em relação simbiótica com o circuito superior em um trecho cujo circuito inferior é menos denso em função da prevalente função residencial desse espaço.

No Eixo Uruguai, o circuito superior é bastante diversificado e se encontram atacadista distribuidor de papéis, atacadistas de variedades, condomínio têxtil com fábricas de tecidos e empresa de *telemarketing*, além de um terciário de rua muito denso.

Figura 10 – Espacialização dos atacadistas no Bairro da Calçada, 2020



Elaboração: Uzeda e Urrego, 2020.
Fonte: SEI.

Na altura da Rua Barão de Cotegipe, no sentido Roma, os atacadistas predominantes são os de materiais elétricos e equipamentos industriais. Muitos são tradicionais, os mais antigos, e desempenham função muito importante como nós para os satélites, num trecho em que o terciário de rua é rarefeito. Os produtos comercializados por esses atacadistas conseguem atrair maior quantitativo de consumidores de localidades mais longínquas da cidade, alterando a dinâmica do trânsito no local. Encontram-se motores para barcos, ferramentas e equipamentos industriais, peças de caminhão etc., destoando bastante do perfil de consumo comum no núcleo, onde as barracas são o ponto de destaque na paisagem, ornadas por suas quinquilharias expostas ao alto fluxo de passantes.¹⁷ A Figura 10 sintetiza a

¹⁷ Na figura 10, utilizamos o numeral 1 como referência aos atacadistas nós, e 2 como referência aos atacadistas satélites. A motivação para escolha da legenda foi não elaborar o mapa com muitas informações ou textos longos.

espacialização dos atacadistas nós, aludindo à relação entre o circuito superior (completo) e estabelecimentos dispostos, ratificando o termo "nó", por evocar a noção de amarração, de costura do tecido terciário, sendo responsável por sua configuração territorial e paisagística com intensificada aglomeração de atacadistas no núcleo e promovendo a dispersão das atividades na direção aos eixos. À medida que nos distanciamos do núcleo, a ocorrência dos atacadistas satélites é reduzida. Os fatores que explicam tal realidade são o tradicionalismo da atividade atacadista no núcleo, referência importante para a cidade, seguido pelo distanciamento real entre os atacadistas, tornando mais rarefeita a presença dos satélites, com tendência à concentração próxima do núcleo. Contudo, não há vazios entre os atacadistas nós. Pelo contrário, os espaços entre cada "nó" do tecido é território do terciário de rua e do comércio varejista, cuja magnitude e representação não podemos ignorar. Assim, os atacadistas nós funcionam como ímãs para atrair mais atacadistas nós, bem como o terciário de rua e o comércio varejista, mas não conseguem atrair os atacadistas menores, o que não impede, de forma alguma, a intensificação da aglomeração terciária a seu redor.

Os atacadistas satélites atuam, majoritariamente, no ramo alimentício e de embalagens ou armarinho, mantendo o atacado como atividade principal. Diferem dos atacadistas nós fortes, no segmento atacarejo. Apesar de o termo atacarejo ser utilizado com mais frequência pelos atacadistas do ramo de alimentos, a prática é comum independentemente do ramo de atuação. Os atacadistas satélites apresentam maior grau de especialização, o que lhes confere um público diferenciado, composto por comerciantes de estabelecimentos menores de bairro ou revendedores. Um ponto relevante a destacar é o papel desempenhado pelos atacadistas satélites como principais fornecedores dos ambulantes, tendo esse grupo também como um eixo de mercado. É possível comprar uma guia para trabalho na rua, diretamente dos atacadistas satélites. Segundo os ambulantes, a relação entre preço e quantidade é fator determinante para negociar com os atacadistas satélites, sob a justificativa de preços mais elevados nos atacadistas nós, quando a operação não se caracteriza como atacado.

4.2.1 Atacarejistas

Presença marcante no espaço da Calçada, o comércio atacarejista é o resultado da aglutinação dos segmentos de atacado, em conjunção com o varejo, no mesmo ambiente. É um mercado misto, comercializando produtos em larga escala, tanto para comerciantes como diretamente para o consumidor final.

No Brasil, o setor atacadista tem como ponto inicial as atividades do grupo holandês MAKRO¹⁸ (não possui unidade na Calçada), na década de 1970. Também chamado de autosserviço ou *cash and carry* (pague e leve), é caracterizado por apresentar preços diferenciados em relação aos supermercados e hipermercados, tendo como premissa para os preços baixos um arranjo estrutural capaz de unificar ambas as modalidades de atacado e varejo, atraindo um mercado consumidor composto por pequenos comerciantes e famílias de menor poder aquisitivo, atraídas por menores preços. Têm-se, basicamente, como características do comércio atacarejista a adequação da estrutura física das lojas, de modo a expor e dispor os produtos e, ao mesmo tempo, armazená-los, exercendo as prateleiras também função de estoque dentro da loja. São dispensados luxos comuns nos supermercados ou hipermercados, além de menor número de empregados, evocando a origem do autosserviço. Outra característica interessante é a limitada variedade de produtos disponíveis, dando enfoque à quantidade em detrimento da variedade.

Inicialmente, os locais mais aprazíveis para a localização de um atacarejo eram os espaços distantes dos centros da cidade, devido ao porte das lojas, que também exercem função de estoque ou galpão. Contudo, nas duas últimas décadas, o crescimento intensivo dessa atividade a tornou bastante convidativa para os bairros populares, com sua massa de consumidores à procura de baixos preços por renda pressionada. As características da atividade atacarejista proporcionaram grande sucesso entre os grupos de renda baixa, levando lojas a se instalarem nos centros terciários populares, pontos de aglomeração do terciário, como nos casos de Paripe e Lobato, no Subúrbio, além do Bairro do Uruguai e do Caminho de Areia.

Na Calçada, dos trinta atacadistas nós considerados, todos atuam no segmento atacarejo, seguindo tendência consolidada nesse mercado. Já os atacadistas satélites não possuem capital suficiente para concorrer com as grandes empresas, empenhando-se no atacado tradicional, onde há maior possibilidade de atração e fidelização do público, principalmente, por trabalharem com estoques menos variados, chegando à especialização em áreas como embalagens, bebidas ou bomboniere.

Por ser um estudo de cunho geográfico e não econômico, não destrincharemos as entranhas do mercado atacarejista. O objetivo da apresentação desse segmento é esclarecer, conceitual e brevemente, as imbricações entre o comércio varejista e o atacadista, que têm

¹⁸ A Rede MAKRO é considerada por muitos precursora do atacarejo no Brasil atuando desde 1972. O Makro pertence ao grupo holandês SHV (*Steenkolen Handels Vereeniging*) com tentáculos em cinco países da América do Sul: Argentina, Brasil, Colômbia, Peru e Venezuela, além de Portugal. No Brasil possui mais de 130 lojas dispersas por todas as regiões.

como tendência muito forte a complementaridade. Portanto, a Calçada é o palco no qual o comércio atacadista foi erguido e se consolida na confluência entre a pobreza da península e do subúrbio, e o caminho único, nesses espaços, em direção ao centro da cidade. Os atacadistas abastecem os moradores, são fornecedores diretos para muitos ambulantes e para o comércio de bairro, tanto da Calçada quanto das imediações. Em outras palavras, o papel desempenhado pelos atacadistas, na configuração do terciário de rua e na dinâmica socioespacial da Calçada, é condição *sine qua non* para a preservação do potencial terciário do bairro.

5 CAPÍTULO 4 – O CIDADÃO IMPERFEITO

Neste capítulo final, tentaremos empreender uma reflexão conjunta sobre o bairro como subcentro e do bairro, também, como bairro: como lugar de vivência do cotidiano. Partimos da premissa de que não somente consumidores animam o espaço do Bairro da Calçada, uma vez que, além de lojas, atacadistas e prédios comerciais, são elementos componentes da paisagem residências, escolas, praças, quadras poliesportivas entre outros equipamentos urbanos voltados para atender às demandas da população residente. Também encontramos, nele, traços fortes da desigualdade e da pobreza presentes nos centros urbanos brasileiros. Ou seja, há formas carregadas de um conteúdo produzido pelas práticas do cotidiano das pessoas, o que permanece quando se abaixam as portas do comércio, se esvaziam as barracas dos camelôs e se desmontam as bancadas dos feirantes. Há de se convir que é imprescindível analisar a cidadania para se alcançar o objetivo de compreender o cidadão. Como já foi explicitado na introdução, buscaremos trazer a instância espacial como condicionante da cidade e do cidadão no bairro popular (na cidade) onde o consumo é um fator de redistribuição territorial.

Sobre cidadania não temos um conceito bem esclarecido. Muitos autores já falaram sobre o tema, e há muito que se discutir em relação à cidadania e ao ser cidadão, também sobre ser cidadão no Brasil e ser cidadão em Salvador. A cidadania é uma categoria reflexo-condicionante espacial, territorial, pois “é impossível imaginar uma cidadania concreta que prescindia do componente territorial.” (SANTOS, 2014, p. 144). Os autores clássicos, como Marshall (1967), entendem como cidadania o pertencimento pleno à comunidade, o que implica participação dos indivíduos na determinação das condições de sua própria vida. A cidadania é apontada com um princípio de igualdade, contrário à classe social segregatória. O *citizenship*, figura emblemática da obra de Marshall, está muito atrelado às

questões de classe, no sentido de oposição à prerrogativa classista, que limita a capacidade de a cidadania possibilitar acessos, pois ela não transita livremente entre as classes. Em resumo, cidadania e classe social partem de princípios opostos.

5.1 O CONSUMIDOR NÃO É CIDADÃO

Em consonância com o pensamento de Milton Santos, na obra *O Espaço do Cidadão*, classe é uma categoria importante na compreensão da cidadania. Contudo, soma-se o espaço como instância espacial e o território como reflexo das relações espaciais. Santos (2014, p. 11) afirma que “a atividade econômica e a herança social distribuem os homens desigualmente no espaço” e, “para a maioria das pessoas, seu acesso efetivo aos bens e serviços distribuídos conforme a hierarquia urbana depende do seu lugar socioeconômico e também do seu lugar geográfico”, dando ênfase ao espaço como categoria *sine que non* para se pensar sobre cidadania. O autor coloca ainda os modelos instaurados como prerrogativas à constituição da cidadania. O modelo político e cívico (formado essencialmente pela cultura e o território) foram instrumentais para o modelo econômico: “As esperanças com que este último acenava às massas a necessidade, o interesse, a vantagem de ampliação do consumo, mas não para o exercício da cidadania, que era cada vez mais amputada.” (*Ibid.*, p. 16). Refere-se, ainda, a um “modelo cívico territorial, a organização redistributiva, isto é, tendente à atribuição de justiça espacial para a totalidade da população, não importa onde esteja cada indivíduo” (p. 18). Esse modelo cívico territorial seria composto por um conjunto de componentes destacadamente a cultura e o território. Dessa maneira, a cidadania tem seus limites, como uma situação social, jurídica e política. Acrescentaremos também a situação espacial e a situação territorial, num processo de urbanização caracterizado pelo consumo amplo, em redistribuição espacial e territorial desigual e excludente, não cidadã. “Em lugar do cidadão formou-se o consumidor, que aceita ser chamado de usuário.” (SANTOS, 2014, p. 25).

Numa sociedade tornada competitiva pelos valores que erigiu como dogmas, o consumo é o verdadeiro ópio, cujos templos modernos são os shoppings centers e os supermercados, aliás, construídos à feição das catedrais. O poder do consumo é contagiante, e sua capacidade de alienação é tão forte que a sua exclusão atribui às pessoas a condição de alienados. Daí a força e o seu papel perversamente motor na sociedade atual. (*Ibid.*, p. 48)

Em vista disso, além de um espaço de consumo e território usado por um consumidor volúvel – consumidores, usuários, transeuntes que compram e usam os serviços

disponíveis –, o Bairro da Calçada é também bairro popular e espaço que anseia por cidadania, por direito à cidade para os cidadãos mutilados (SANTOS, 2014) que ali vivem seu cotidiano em um bairro popular onde o Estado é omissivo em suas atribuições de garantir benefícios essenciais ao cidadão na cidade. Nesse sentido, o cidadão, num bairro popular que não satisfaz as expectativas da sociedade de consumo, encontra-se marginalizado em meio a um processo de urbanização excludente e seletivo, no qual a negação do direito à cidade e a desigualdade espacial o condicionam ao *status* de cidadão imperfeito. Tal condição é imposta por uma cidadania mutilada através da desigualdade materializada no território.

Santos (2014), em seu capítulo “Do cidadão imperfeito ao consumidor mais-que-perfeito”, apresenta o cidadão brasileiro como consumidor, sob a perspectiva da expropriação de seus direitos e do desrespeito. Nesse contexto, as corporações se impõem sobre as regulamentações de consumo proclamadas pelo Estado, extirpando a cidadania e alienando o consumidor, desprotegido e desprovido de representação ou representatividade, cuja tendência é a de atender aos anseios do consumo alienado. Santos (2014, p. 56) afirma também que o consumidor não é o cidadão: “nem o consumidor de bens materiais, ilusões tornadas realidades como símbolos: a casa própria, o automóvel, os objetos, as coisas que dão status...” Ou seja, o acesso a bens materiais e imateriais não é capaz de equiparar o consumidor ao cidadão.

A condição do cidadão imperfeito é promovida não só pelo consumo, é gide de um subcentro terciário como o bairro da Calçada, mas também através da conjuntura social de um bairro popular na grande cidade, dinamizado mesmo quando seu núcleo de consumo adormece. No espaço da Calçada, o indivíduo tem sua cidadania mutilada sob dois vieses basilares: o consumo e a pobreza (variáveis estritamente imbricadas). Todavia, tal condição não inviabiliza a resistência da massa de excluídos frente às imposições do consumo. O bairro popular é lugar de resiliência, campo de lutas, solidariedade e resistência, onde o ser e o fazer solidário contrastam com as imperfeições da cidadania, erigida através do modelo econômico em detrimento do modelo cívico. Santos (2014, p. 56) afirma ser a cidadania multidimensional, onde “cada dimensão se articula com as demais à procura de um sentido para a vida”.

O estudo de um bairro com características *sui generis*, na cidade do Salvador, como o Bairro da Calçada, nos remete à abordagem bidimensional do bairro: como espaço de consumo, território usado do consumidor mais-que-perfeito, mas também, dialeticamente, como espaço vivido, lugar da solidariedade humana, território usado por uma população pobre e carente de cidadania.

Mais ainda é necessário que seja um verdadeiro cidadão para que sua individualidade possa ter eficácia. Onde o indivíduo também é cidadão, pode desafiar os mandamentos do mercado, tornando-se um consumidor imperfeito, porque insubmisso a certas regras impostas de fora dele mesmo. Onde não há o cidadão, há o consumidor mais-que-perfeito. (SANTOS, 2015, p. 56).

Diante de tais acepções, abordamos o consumidor e o cidadão em concordância com a proposta de Santos (2014), sendo o primeiro o consumidor mais-que-perfeito, ou aquele que se submete às imposições do modelo econômico, cujo pilar de cidadania é o consumo. Por conseguinte, o cidadão imperfeito é desde o morador, residente do núcleo comercial ou dos espaços periféricos, cuja pobreza se acentua pela rarefação da cidadania e falta de planejamento, o que se torna condição crônica. Vale ressaltar que tais categorias não são rígidas nem se anulam: ao contrário, estão imbricadas em movimento contínuo e dialético. Assim, consumidor mais-que-perfeito está dialeticamente imbricado ao cidadão imperfeito, independentemente de sua origem, classe ou grupo social a que pertença, pois como é proposto por Santos (2014), o consumidor não é cidadão, e o consumo não é meio de alcançar a cidadania.

5.2 CIDADE BAIXA: AGLOMERADO DE BAIROS POPULARES

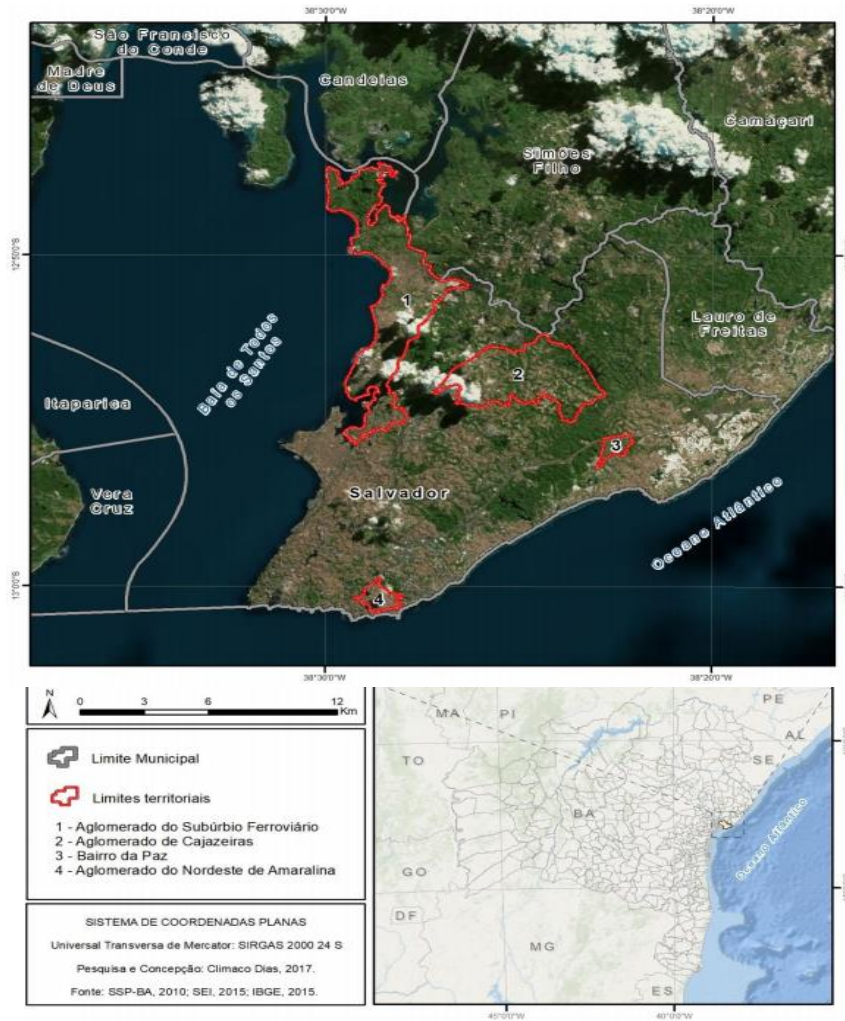
O Bairro da Calçada, no último censo demográfico, datado de 2010, contabilizou 5.024 habitantes. Esse número isolado é pouco expressivo e insuficiente para contemplar a verdadeira expressão da dinâmica de um subcentro comercial tão importante para a população da Cidade Baixa. Seria muito difícil desvencilhar o bairro da Calçada do contexto espacial no qual está inserido, considerando que a continuidade paisagística e territorial é fundamental para a compreensão do arranjo espacial desse núcleo terciário. Nos capítulos anteriores, quando abordamos a dinâmica do comércio e dos serviços, nos apoiamos no conceito de Santos (2008) de tecido terciário. Entretanto, esse conceito sozinho não seria capaz de expressar com clareza a dinâmica espacial da Península, no âmbito dos bairros imbricados às atividades terciárias (completamente), mas que, ao mesmo tempo, vivem seu cotidiano quando o terciário se esvai.

Objetivamente, a fim de abarcar a ideia de unicidade entre os bairros que compõem à Península, rompendo com as delimitações limitantes colocadas na divisão dos bairros de Salvador de 2017, decidiu-se por beber da fonte de Dias (2017), recorrendo ao conceito de “aglomerado de bairros populares”. O autor trabalha com três aglomerados: Subúrbio Ferroviário, Cajazeiras, Nordeste de Amaralina, além do Bairro da Paz

separadamente, porém, não isoladamente (ver mapa da Figura 11). De acordo com Dias (2017, p. 120), a ideia de aglomerado pulsa para o entendimento de uma união pela diferença, remetendo às diferenças internas nos bairros, ou diferenças entre os bairros, e podemos acrescentar semelhanças, num par inseparável e contraditório de semelhanças e diferenças.

Assim, o aglomerado de bairros populares é uma concepção baseada na proposta de unidade na diferença como discorre Dias (2017, p. 20): “Estes bairros podem formar um Aglomerado, baseado em história comum, contiguidade física, centros comerciais, de lazer, rotas de mobilidade comuns, que forjam comunicações menos intensas que o bairro e mais intensas do que a Cidade” (ver Figura 11). Metodologicamente, Dias (2017) se apropria de critérios, como tempo de existência do aglomerado, características da população e localização do sítio na cidade do Salvador. No caso da Cidade Baixa, que denominaremos, de forma similar, “Aglomerado Cidade Baixa”, sua formação remete aos primórdios da formação da cidade, consolidando-se no século XIX como espaço de concentração de população carente, onde a cidadania imperfeita é condição proeminente. Caracteriza o Aglomerado Cidade Baixa a continuidade geográfica, a história comum e influência da Baía de Todos os Santos (BTS). Tais características foram apontadas por Dias (2017) como comuns ao aglomerado do Subúrbio Ferroviário, elencando ainda a ligação com o trem à estação da Calçada como peculiaridade fundamental à articulação do Subúrbio. Na Cidade Baixa, o trem não exerce função de ligação entre os bairros, mas conecta um aglomerado de bairros ao outro, como ponto de conexão entre ambos os aglomerados.

Figura 11 – Localização dos Aglomerados de Bairros pesquisados e do bairro da Paz na cidade de Salvador



Fonte: Dias, 2017.

Desse ponto de vista, destaca-se o potencial aglomerador do núcleo da Calçada, que mantém relação intensa com o Subúrbio Ferroviário, tendo o trem como marco fundamental. No primeiro capítulo, discorreremos sobre o histórico da formação e ocupação da Cidade Baixa, pois entender esse processo é salutar à compreensão da proposta metodológica pensada para analisar a constituição do aglomerado. Os bairros mais tradicionais, como Ribeira, Bonfim, Boa Viagem, Roma, Mares e Monte Serrat têm formação muito antiga, remetendo à ocupação do local a partir das atividades voltadas para a pesca e a produção nos estaleiros. Já os bairros de Massaranduba, Mangueira, Vila Ruy Barbosa, Jardim Cruzeiro e Caminho de Areia são o resultado do processo de ocupação das áreas aterradas sobre o mar ou mangue, na década de 1970, enquanto o Uruguai surge em consequência das fábricas instaladas no local, no mesmo período. Assim, topograficamente, o trecho que corresponde do *Gráben* da falha tectônica até a porção limítrofe da Península de Itapagipe é considerado

Cidade Baixa, contemplando o bairro do Comércio no limite do plano de falha, separado da Cidade Alta, nos primórdios da cidade, por elevados e ladeiras. Contudo, o processo de ocupação e formação do Comércio é relativamente distinto em relação ao dos demais bairros. O bairro Comércio permanece articulado ao Centro Antigo, antigo centro financeiro, lugar onde se abrigava o comércio de “papéis”, apontado como coração financeiro e cérebro (centro de decisões) por sua importância financeira imbricada à atividade portuária (SANTOS, 2012).

O autor citado se refere à denominação dada pelos baianos à parte alta de Salvador, como “A Cidade”, e à parte baixa como “O Comércio”, evocando o potencial do local como espaço de trabalho, centro burocrático ávido durante os dias úteis. A partir do deslocamento do eixo de decisões em direção ao novo Centro Administrativo, criado na década de 1970, no Vale do Camaragibe, o Comércio mantém características de espaço de trabalho e negócios, mas não como centro de decisões, embora muito articulado ao Centro Antigo, permanecendo como importante núcleo terciário da capital. Por esse quadro apresentado, não contemplaremos o bairro do Comércio no Aglomerado Cidade Baixa, mantendo a delimitação semelhante à da Península de Itapagipe, de acordo com o que foi apresentado no Mapa 1. Em suma, o Comércio atua como ponto de confluência entre a Cidade Baixa e a Cidade Alta, estendendo seus tentáculos em ambas às centralidades e apresentando outras complexidades. A Península, por sua vez, se atrela à questão geomorfológica, quando analisada no rigor da delimitação espacial, o que acreditamos superar, nesta abordagem, em detrimento da questão geográfica que envolve a Cidade Baixa.

No censo de 2010, a população residente nos bairros que compõem esse aglomerado apresentou leve crescimento seguindo a tendência comum à cidade. Somente Monte Serrat, Bonfim, Boa Viagem e Caminho de Areia sofreram leve redução (ver Tabela 4). Esses são os bairros mais abastados do aglomerado, que vêm sendo explorados através de especulação imobiliária, nos últimos anos. No caso do Caminho de Areia, toda atividade do terciário se dá na avenida principal homônima, como foi citado anteriormente. Nos casos de Boa Viagem, Bonfim e Monte Serrat, o terciário é pouco denso, com exceção das áreas dedicadas ao turismo, onde há presença dos ambulantes.

Tabela 4 – População residente, densidade demográfica, razão de sexo e taxa geométrica de crescimento anual nos bairros componentes do Aglomerado Cidade Baixa, no período de 2000-2010

Bairros	População residente (habitantes)		População residente - participação relativa (percentual)		Densidade demográfica bruta (habitantes por hectare)		Densidade demográfica bruta (habitantes por km quadrado)		Razão de sexo (homens por 100 mulheres)	
	2000	2010	2000	2010	2000	2010	2000	2010	2000	2010
Boa Viagem	2.463	2.322	0,10	0,09	102,77	96,89	10.277,16	9.688,82	83,26	82,83
Bonfim	10.437	9.446	0,43	0,35	115,89	104,88	11.588,82	10.488,45	82,34	82,28
Calçada	4.650	5.024	0,19	0,19	63,27	68,35	6.326,51	6.835,35	96,04	94,13
Caminho de Areia	12.952	12.318	0,53	0,46	348,69	331,62	34.868,85	33.162,02	84,69	82,22
Mangueira	12.202	12.310	0,50	0,46	432,01	435,83	43.201,04	43.583,41	90,57	87,37
Mares	2.277	2.359	0,09	0,09	85,94	89,04	8.594,38	8.903,89	86,79	83,44
Massaranduba	19.297	20.160	0,79	0,75	363,99	380,27	36.398,84	38.026,67	89,22	87,76
Monte Serrat	7.064	6.590	0,29	0,25	168,64	157,33	16.864,44	15.732,82	85,99	82,60
Ribeira	18.692	19.578	0,77	0,73	218,17	228,51	21.817,02	22.851,14	86,99	85,22
Roma	3.459	3.636	0,14	0,14	128,15	134,71	12.815,44	13.471,22	79,41	80,27
Uruguai	31.004	30.370	1,27	1,14	341,00	334,03	34.100,44	33.403,12	89,67	86,31
Vila Ruy Barbosa e Jardim Cruzeiro	17.386	19.448	0,71	0,73	413,54	462,58	41.353,87	46.258,49	86,97	83,35
Total	143.88	145.57	5,81	5,38	2782,06	2824,04	278.206,81	282.405,40	86,82	84,81

Elaboração: Lucas Uzeda, 2020.

Fonte: Salvador, 2019.

A condição de ocupação do domicílio (Tabela 5) é mais um fator importante na análise do aglomerado, onde se verifica presença considerável de domicílios próprios já quitados, com destaque para Calçada, Vila Ruy Barbosa e Jardim Cruzeiro. Muitas dessas residências, no aglomerado, são de ocupação recente, em área de encostas na Calçada, nas áreas de aterramento no restante da Península, nas ocupações que se deram de forma gradual em direção à ponta da Península. O bairro Mangueira é último a ser delimitado e reconhecido como tal, corolário da ocupação informal sobre o mar e os manguezais, por meio de palafitas e sucessivos aterros, num trecho de “invasões”, neste caso conhecidas antigamente como ¹⁹Alagados, entre os atuais bairros da Ribeira, Massaranduba, Uruguai, Vila Ruy Barbosa e Jardim Cruzeiro.

Na Calçada, os domicílios cedidos por empregador são mais expressivos proporcionalmente, pela maior densidade do terciário, o que se soma às atividades de intrabairro, comumente praticadas em edifício de uso misto, com comércio ou serviços no

¹⁹ Alagados é um conglomerado urbano localizado na Enseada dos Tainheiros em Salvador, que consiste na “conurbação” de cinco assentamentos que apresentam diferentes estados de consolidação e infraestrutura, então classificados como invasões, cuja característica comum, no seu processo de formação, é a construção de casas de madeira sobre palafitas em áreas alagadiças (CARVALHO, 2002, p. 85).

térreo e residências nos demais andares. Esses domicílios são compostos basicamente de três andares, podendo ser muito repartidos internamente, gerando várias quitinetes (puxadinhos²⁰).

Tabela 5 – População residente por condição de ocupação no domicílio particular permanente – proporção (percentual %), 2010

Bairros	2010					
	Próprio em aquisição	Próprio já quitado	Alugado	Cedido por empregador	Cedido por outra forma	Outra condição de ocupação
Boa Viagem	2,17	76,20	19,27	0,00	1,29	1,06
Bonfim	2,56	69,82	24,80	0,17	2,26	0,39
Calçada	1,88	76,91	16,32	0,60	3,41	0,88
Caminho de Areia	1,03	75,40	21,38	0,05	1,85	0,28
Mangueira	0,36	76,69	17,01	0,12	5,77	0,04
Mares	0,24	70,34	26,24	0,05	2,70	0,43
Massaranduba	2,72	76,81	15,08	0,11	5,13	0,15
Monte Serrat	1,14	75,42	20,89	0,40	2,00	0,15
Ribeira	2,04	74,38	20,40	0,15	2,50	0,53
Roma	1,57	70,33	25,14	0,14	2,59	0,22
Uruguai	0,38	74,42	19,02	0,11	5,93	0,14
Vila Ruy Barbosa e Jardim Cruzeiro	0,15	78,29	19,18	0,08	2,10	0,21
Total	1,62	5,34	5,84	3,29	7,77	2,94

Autor: Lucas Uzeda, 2020.

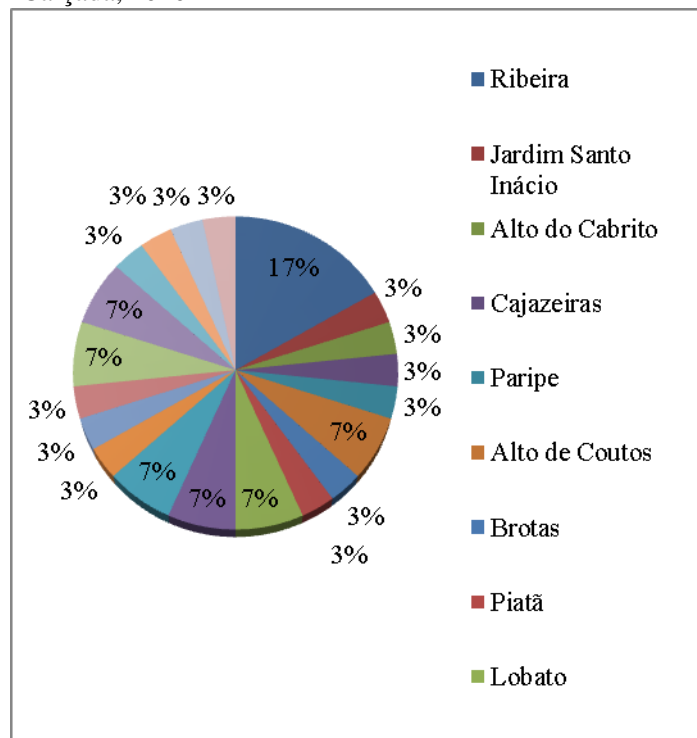
Fonte: Salvador, 2019.

Os dados coletados na pesquisa de campo, num total de 31 questionários semiestruturados, aplicados com passantes, moradores e trabalhadores, sugerem contrastes em relação ao Censo, em função da metodologia, considerando especialmente o Aglomerado Cidade Baixa, e não o modelo de domicílios, como utilizado no IBGE, bem como o local de aplicação, majoritariamente na rua, onde o público se mostrou predominantemente masculino, na faixa etária entre 31 e 40 anos, declarando-se de cor parda (ambos os gêneros). As mulheres estiveram menos presentes, com 41,90%. O quantitativo de mulheres é levemente inferior, mas devemos considerar sua menor disposição para colaborar, sendo os homens mais suscetíveis ao diálogo durante a pesquisa. Aproximadamente 68% dos participantes da pesquisa se declararam casados, enquanto 74,2% declararam ter filhos. Dos que se declararam

²⁰ Puxadinhos são designações dadas às construções anexas, normalmente verticais, podendo ter autonomia ou não em relação às demais construções inferiores. Em Salvador, são muito comuns, como forma de ampliar uma edícula a fim de garantir moradia para familiares ou parentes. Também existem puxadinhos horizontais a depender do tamanho e distribuição do terreno. Esses são menos frequentes, e comumente formam um conjunto habitacional horizontal, chamado de “beco” ou “avenida”.

pais ou mães, 52,2 % afirmam ter apenas um filho e 39,1% afirmam ter dois filhos. Os que disseram ter três filhos ou mais somam cerca de 9%. Dentre os bairros de origem dos entrevistados, os mais frequentes foram Subúrbio Ferroviário e Ribeira. A proximidade da Ribeira com os Eixos 1 e 2 justifica o destaque desse bairro (ver Gráfico 3), pois seus habitantes consomem mais frequentemente nesses eixos. No núcleo da Calçada, a presença de pessoas de origem do subúrbio é mais intensa, por causa da estação de trem, maior conexão entre ambos. O Terminal Marítimo da Ribeira (transporte por lancha entre a Ribeira e o Subúrbio) contribui para intensificar a presença dos moradores do subúrbio no bairro. Esses moradores do subúrbio são mais dedicados à prática marisqueira e de pesca nas praias da Ribeira.

Gráfico 3 – Bairros de origem dos passantes no Bairro da Calçada, 2020



Elaboração. Lucas Uzeda, 2021.
Fonte: Pesquisa de campo, 2020.

Quanto à renda familiar, a faixa que sobressai é de até um salário mínimo, com 38,7 %, em contraponto aos que afirmam receber acima de quatro salários mínimos, somando 22,60%, em segundo lugar. Já os que se declararam sem renda alcançaram 6,5%. Dos que se declararam sem renda, a maior parte se dedica ao trabalho informal, sem nenhum registro e sem ponto fixo (86%). O segmento de renda predominante se reflete no modal de transporte usado, com incidência forte na modalidade “a pé” (14%) e, em maior escala, o modal ônibus

no trajeto entre casa e trabalho e vice-versa (52%). A modalidade “a pé” também funciona como complemento ao transporte coletivo. O trem aparece muito pouco em Itapagipe, na medida em que é mais efetivo no subúrbio, tendo como destino o Centro ou a Calçada, e não Itapagipe. A recíproca a essa afirmação é verdadeira, pois o caminho para a Ribeira pode ser feito via lancha, principalmente por pescadores, marisqueiros e tratadores de peixes, muito ligados aos espaços à beira-mar na Ribeira durante a semana e às atividades de lazer nos finais de semana.

5.3 O VLT E CIDADANIA MUTILADA

No primeiro capítulo, abordamos a importância do trem e da estação para a Calçada. O trem é um marco histórico da conjuntura espacial e da paisagem para o Subúrbio Ferroviário, caracterização dada pelo trem, e para Cidade Baixa. Principal modal de articulação entre centro e subúrbio, tendo a Calçada com ponto de confluência, articulação entre o transporte ferroviário e o transporte rodoviário, o trem, além de um meio de locomoção, é um marco da identidade suburbana e da Calçada, a rugosidade mais expressiva desse espaço.

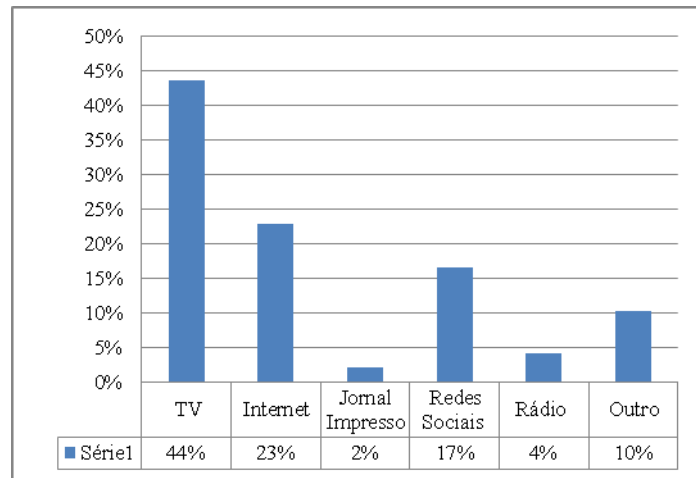
Em 2017, o governo do Estado da Bahia apresentou, em cerimônia espetacular, o projeto VLT Monotrilho Elevado do Subúrbio (*Veículo Leve de Transporte*). O projeto será executado pelo consórcio *Skyrail* Concessionária da Bahia S.A. (*Skyrail* Bahia) para a construção, operação e manutenção do Monotrilho. O consórcio é o resultado da Parceria Público-Privada (PPP) entre a empresa chinesa *Build Your Dreams* (BYD) e o governo estadual. Assim, o VLT Monotrilho Elevado será construído em substituição ao trem do subúrbio atual, e foi apresentado como grande política de investimentos para o local, apontado pelo governo como essencial à modernização do subúrbio. Contudo, muitas transformações ocorreram no projeto original do VLT do Subúrbio, ocasionado uma série de discussões por parte da população moradora, autoridades políticas, lideranças locais e de movimentos sociais, sobre as intencionalidades do projeto e os benefícios trazidos às comunidades dos 22 bairros do Subúrbio, da Calçada, bem como da cidade.

O ápice das discussões aconteceu a partir janeiro de 2021, quando o governador Rui Costa (PT/BA) anunciou a interrupção das atividades do trem, em meio à pandemia de Covid-19, para início das obras do projeto VLT “*Veículo Leve de Transporte*” sob Monotrilho Elevado, em detrimento do projeto original em discussão desde 2012, o VLT – “*Veículo Leve sobre Trilhos*”, um modal ferroviário como o trem atual. O monotrilho é movido à base de

pneus, destoando completamente do caráter ferroviário do trem atual e do VLT (trilhos) proposto no projeto original apresentado e discutido junto à população, durante as audiências públicas e outros meios de debates com os cidadãos que precisam do trem e com ele se identificam. Segundo Gilson Vieira, coordenador do Movimento Ver de Trem e um dos entrevistados deste estudo, o trem foi sucateado para dar vazão à construção do VLT, e quando lançado o projeto do Monotrilho, estrategicamente, a sigla VLT permanece: “Maldosamente, ele (referência ao governo estadual) colocou no lugar do “T” de trilhos o “T” de transporte e, até recentemente, a imprensa toda passava batida”. A troca do VLT sobre trilhos para o Monotrilho à base de pneus é o maior ponto de descontentamento da população suburbana nos aspectos econômicos, políticos e de identidade cultural com o trem. Importante salientar que, com a permanência da sigla VLT para o projeto do Monotrilho, pode se tornar confuso, ao longo do texto, diferenciar a que projeto estamos nos referindo.

Para equacionar esse problema, optou-se pela separação entre Monotrilho Elevado e VLT (sobre Trilhos). Por obviedade, a sigla VLT já é indicativa de veículo sobre trilho, proveniente de tradução do inglês *Light Rail Vehicle* (LRV), que se reporta um modal ferroviário rápido e eficiente, com capacidade de transporte de pessoas superior à dos ônibus tradicionais. O VLT é um modal urbano sustentável, muito comum em cidades como Estrasburgo, na França, e Rio de Janeiro, no Brasil, entre outras. A mudança da descrição extensiva da sigla não foi por acaso, pois esteve no bojo da estratégia de amenizar as tensões quanto ao atropelamento do projeto VLT, mantendo a sigla, contudo mudando a descrição de “trilhos” para “transporte”. A propósito, a maior parte da população afirma ter acesso às informações sobre o Monotrilho através da mídia televisiva que divulga o Monotrilho com caráter de VLT (ver Gráfico 4), tornando difícil perceber a transformação que, diga-se de passagem, vai muito além da nomenclatura.

Gráfico 4 – Principais meios de acesso às informações sobre o VLT



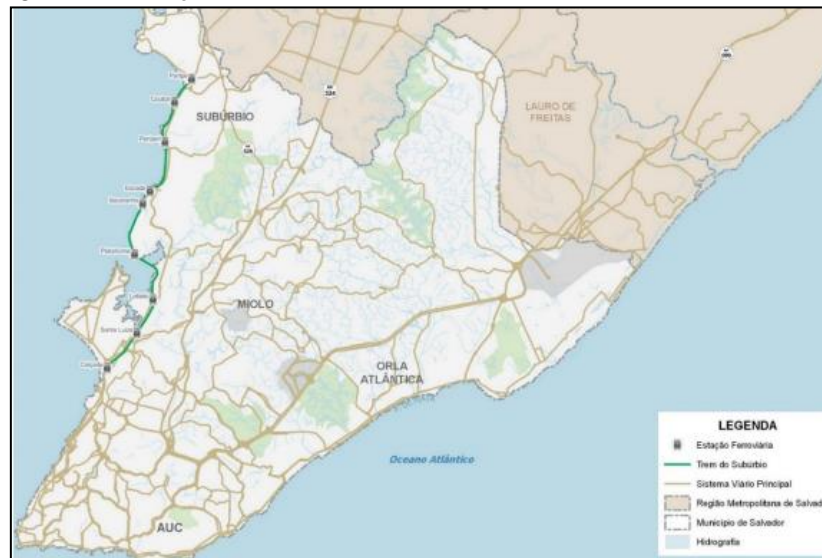
Elaboração. Lucas Uzeda, 2021.

Fonte: Pesquisa de Campo, 2020.

5.3.1 O trem do subúrbio

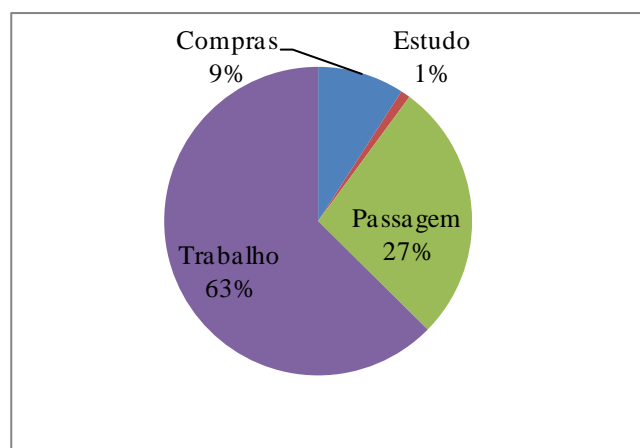
O trem do subúrbio é o principal vetor de integração ou articulação entre a localidade e a Calçada, e o principal modal promotor da mobilidade da população suburbana de baixa renda de Salvador. Trata-se de um modal de transporte precário e com infraestrutura aquém da demanda. O trem possui 10 estações: Calçada, Santa Luzia, Lobato, Almeida Brandão, Itacaranha, Escada, Praia Grande, Periperi, Coutos e Paripe, num total de 13,5 km de linha férrea (ver Figura 12). É um meio de transporte barato, com preço da passagem fixado em R\$ 0,50 desde 2002, com direito à meia passagem, o que torna muito atrativa a utilização do trem para essa população carente, que precisa se deslocar para o trabalho, consumo, ou de passagem para outras localidades da cidade, como é visto no Gráfico 5. Outro ponto forte do trem está relacionado ao tempo gasto no trajeto, cerca de 25 minutos, a uma velocidade de 35km/hora entre à estação da Calçada e a estação de Paripe, criando uma rota de fuga ao caótico trânsito da Avenida Afrânio Peixoto, vulgo Avenida Suburbana.

Figura 12 – Traçado atual do trem do subúrbio



Fonte: Salvador, 2018a.

Gráfico 5 – Principais usos do trem, 2020



Elaboração. Lucas Uzeda, 2021.
Fonte: Pesquisa de Campo, 2020.

O trem transportou, em média, mais de 8 mil passageiros/dia entre 2019 e 2021, num total de 22.752 viagens (ver Tabela 6), comprovando a efetividade do modal, mesmo diante da precariedade das estruturas dos vagões e dos elevados intervalos entre uma viagem e outra. Com objetivo de revitalizar o trem, foi feita uma grande reforma no ano de 2007. Na ocasião, foram entregues três trens, sendo dois reformados e um novo, com três vagões cada. Os trens foram climatizados para garantir mais conforto aos cidadãos que são transportados diariamente, além da construção da nova ponte, a ponte São João, na Enseada do Cabrito, ligando os bairros de Plataforma ao Lobato.

Tabela 6 – Trem do subúrbio: média de viagens e passageiros transportados, 2019-2021*

Ano	Passageiros transportados	Passageiros por viagem	Número de viagens	Passageiros por dia
2019	282.937	319	888	10.869
2020	195.774	216	895	7.533
2021	147.315	220	681	7.880

Fonte: Bahia, 2021.

*As operações do trem foram interrompidas em 13 de fevereiro de 2021 para início das obras do VLT Monotrilho.

O objetivo proposto com a reforma foi, utilizando recursos federais provenientes do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), contribuir para a melhoria na rede de transportes de Salvador, seguindo o viés da integração dos modais, assim como fora realizada em 1982, quando houve uma grande reforma no trem, no intento de integrar esse equipamento à rede de ônibus, criando dois vetores principais de integração: um no sentido Cidade Baixa, com parada final na Ribeira, e outro no sentido do Centro, em direção ao Campo Grande, além da ampliação dos horários de funcionamento (6h às 20h) até o momento da interrupção das operações. Dos novos trens, apenas um circulou em fase de teste, durante um período curto, enquanto os outros dois estão obsoletos até hoje, nunca entrando em circulação. Por fim, os investimentos ultrapassaram a quantia 60 milhões de reais à época, e as obras duraram até 2012, se encerrando a entrega da ponte São João, mas com intervenções que foram operacionalizadas até 2018 como paliativos à implantação do Monotrilho.

5.3.2 Projeto VLT

O projeto original do VLT esteve no bojo do PAC pela Mobilidade – vinculado ao Ministério das Cidades em 2011, no governo da então presidente Dilma Rousseff (PT/BR), com orçamento inicial de cerca de 552 milhões de reais (PACHECO, 2013). A proposta do *VLT Metropolitano* foi divulgada como uma das ações de melhorias dentro do Plano de ²¹Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador, PlanMob (SALVADOR, 2018a; b). No mesmo pacote, estava a finalização do metrô (em atividade atualmente) e a construção do BRT (*Bus Rapid Transit*, atualmente em fase final de construção). O trajeto idealizado objetivou

²¹ O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador, PlanMob Salvador, foi estruturado com base na Lei Federal nº 12.587/2012 (Lei da Mobilidade Urbana), coordenado pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Salvador (SEMOB) com horizonte de ações previsto até o ano de 2049, norteado pela Lei da Mobilidade Urbana, pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU/2016) e pelas Leis de Ordenamento, Uso e Ocupação do Solo (LOUOS/2016) (SALVADOR, 2018a).

conectar Salvador à sua Região Metropolitana e integrar o VLT aos outros modais ativos ou em construção. A extensão do trajeto seria da Calçada até o Comércio (sentido Centro). Do outro lado, de Paripe até Alagoinhas, passando por municípios como Dias d'Ávila, Simões Filho, Candeias, São Francisco do Conde, Pojuca e Catu, na Região Metropolitana.

O ideário do projeto VLT Metropolitano, da maneira como foi estruturado inicialmente, foi ratificado no Decreto Federal nº 8.206, de 13 de março de 2014. Portanto, de acordo com o projeto original do VLT, seriam implantados veículos leves sobre os trilhos já existentes, do atual trem do subúrbio, com ampliação do número de estações e requalificação das estações atuais. O modal ferroviário deveria ser mantido, bem como a estrutura de base já existente, e sua extensão deveria ser alongada em direção aos novos vetores da mobilidade urbana de Salvador, em articulação. O projeto VLT é descrito no Relatório do RDC (Regime Diferenciado de Contratações [públicas]) para o Anteprojeto do VLT – Tomo I, publicado em agosto de 2015, em âmbito estadual. No âmbito municipal, o projeto VLT aparece no PDDU de Salvador de 2016 na Seção VIII, Art. 216, inc. 1 – sobre o transporte de passageiros – como se cita abaixo. Nota-se que palavra monotrilho sequer aparece na íntegra do documento.

Art. 216. A Rede Integrada e Multimodal do Transporte Coletivo de Salvador/RMS compreende os seguintes subsistemas:

I – Subsistema Estrutural de alta capacidade, composto pelas linhas 1 e 2 do Metrô, e de média capacidade, com o uso do sistema VLT - Veículo Leve sobre Trilhos, em substituição ao trem de subúrbio vigente, e pelo sistema BRT podendo, ainda, fazer uso de outras tecnologias adequadas ao atendimento da demanda. (SALVADOR, 2016, p. 110)

Destarte, segundo o PlanMob, o VLT objetivaria dotar os espaços da Cidade Baixa e do Subúrbio Ferroviário de infraestrutura para o transporte coletivo de média capacidade, a fim de articular ambos os aglomerados e facilitar a interligação com Centro. O planejamento do VLT visava a açambarcar, em seu traçado, as áreas de ZEIS, espaços de ocupação consolidada há muito tempo, sujeitas a um processo perverso de gentrificação através de desapropriações e deslocamento de famílias para espaços com ainda menos infraestrutura. O documento já apontava para a existência de processos complexos como consequência à implantação do VLT.

[...] decorrente do apelo paisagístico natural da orla da Baía de Todos os Santos (BTS), aliada a uma reestruturação dessa orla decorrente da futura implantação do modal (VLT), as áreas lindeiras ao projeto estão passíveis a um processo de gentrificação, com a desocupação da população residente nas suas proximidades, atualmente das classes de menor renda. Portanto, é estimado de um baixo a moderado crescimento localizado às margens desse projeto, com ocupações diversificadas e intensificação de atividades econômicas, condicionadas ao pequeno porte das edificações que ali poderão se instalar, face ao tipo de solo (massapés)

predominante nas áreas mais baixas e lindeiras ao VLT. (SALVADOR, 2018a, p. 350)

A última consulta pública, através de audiência, ocorreu no ano de 2017, ocasião em que foi apresentada a proposta de um modal ferroviário contemplando a preservação do modal como ferroviário em função da compatibilidade da estrutura do trem com a estrutura necessária para o funcionamento do VLT, bem como com trens de carga. O eixo central da discussão esteve atrelado às partes técnica, mecânica, estrutural, orçamentaria e de acessibilidade do VLT à população do subúrbio. Segundo o entrevistado Gilson Vieira, na última grande audiência pública sobre o VLT, o ponto de embate foi a intenção do governo em substituir toda a estrutura do trem atual e seguir o parâmetro das bitolas do metrô, o que, pela análise dos especialistas, seria desnecessário e custoso. O Monotrilho não foi cogitado, enquanto o VLT sobre trilhos já era visto como possibilidade real e aceita pela comunidade.

Em suma, o VLT (sobre Trilhos), apesar dos problemas possíveis em sua implantação, foi muito bem aceito pelas comunidades locais e especialistas em mobilidade urbana e apontado como opção de modal viável para alavancar a reestruturação do transporte coletivo na zona suburbana de Salvador, não cabendo desconsiderar o trem como factível de revitalização e modernização com viabilidade econômica e estrutural. Não obstante, essa possibilidade foi claramente descartada pelo poder público, intencionado em estreitar relações econômicas como as empreiteiras chinesas claramente interessadas em participar de licitações futuras.

5.3.3 VLT Monotrilho elevado

Os embates mais relevantes acerca da implantação do Monotrilho emergem de problemas como a desapropriação de casas com mais de 364 famílias nas margens dos trilhos atuais do trem, os impactos ambientais e paisagísticos na borda da BTS, a perda da identidade cultural dos moradores do subúrbio com o trem e o encarecimento expressivo do valor da passagem, que hoje custa R\$ 0,50 com direito a meia passagem. De acordo com a SEPLAN, no plano econômico-orçamentário, o projeto Monotrilho (ver Figura 13) gira em torno de 2,5 bilhões de reais, valores muito mais elevados em relação aos do VLT. Os argumentos mais tenazes estão vinculados à questão da integração entre os modais, sob a justificativa de pagamento de tarifa única (R\$ 4,20 em abril de 2021), possibilitando acesso integrado a mais de um modal, como monotrilho-ônibus ou monotrilho-ônibus-metrô. Atualmente, como é visto na Figura 12, o trem liga às estações finais Calçada e Paripe, cabendo complementação

com outro modal para deslocamento em direção a outras localidades da cidade, sem integração, mediante pagamento de tarifa ferroviária no valor de R\$ 0,50, e, em seguida, complementação com a rede de ônibus (R\$ 4,20) que resulta num montante de R\$ 4,70 por viagem. O tempo de deslocamento e de espera no trem também é convidativo para a melhoria do sistema. O percurso completo dura cerca de 40 minutos; já o tempo de espera entre as viagens dura em torno de 40 a 50 minutos.

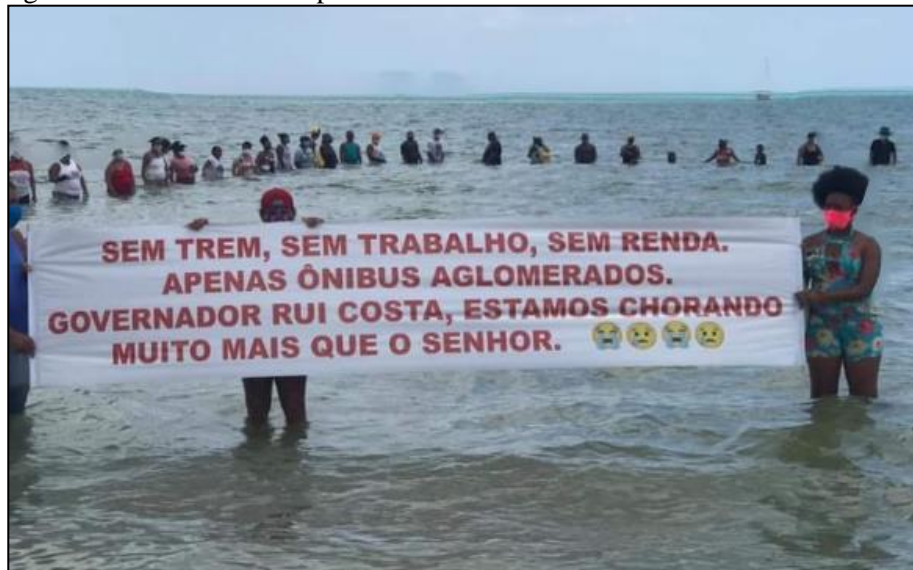
Figura 13 – Mapa do Traçado do VLT Monotrilho Elevado – 2021



Fonte: SKYRAIL Bahia, [c2019].

O Estado argumenta que o tempo de viagem e de espera serão reduzidos, após o Monotrilho, para 25 minutos e em torno de 4 minutos, respectivamente, dando celeridade as viagens e justificando o aumento no preço da tarifa como compensatório dos benefícios. Em campo, 74% dos entrevistados acreditam no aumento da passagem e entendem como um ponto negativo, em contraposição à argumentação do Estado, que destoa da realidade socioeconômica da população, desconsiderando, conjuntamente, a incapacidade de arcar com o custo de R\$ 0,50, recorrendo a outra modalidade muito comum à população mais humilde, como o transporte por bicicletas ou a pé, de custo reduzido. O valor de R\$ 4,20 em substituição e tarifa atual de 50 centavos é totalmente incompatível, também, com o modo de vida do suburbano, a exemplo de pescadores, marisqueiros e tratadores de peixe, que usam o trem até a estação da Calçada e de lá percorrem a pé até Itapagipe, em direção à orla marítima, sem necessidade de integração (ver Figura 14). Sem contar com o alto volume de trabalhadores de rua, camelôs, feirantes e empregados do terciário formal da Calçada, do Subúrbio ou das proximidades, além da forte atuação dos transportes alternativos por “Vans”, mototáxis, lanchas, Plano Inclinado e o Subsistema de Transporte Especial Complementar, através das nove linhas de micro-ônibus circulantes no subúrbio.

Figura 14 – Trabalhadores protestam contra o Monotrilho



Fonte: VLT INTERESSA..., 2021.

De acordo com o PlanMob, com base nos dados do Relatório de Diagnóstico da Mobilidade em Salvador (RT06), através da Pesquisa Origem-Destino de 2012 “[...] o predomínio de deslocamentos a pé em Salvador sobre demais modalidades de transporte com 1,75 milhões de viagens correspondendo a 38% do total de viagens diárias” (SALVADOR, 2018b, p. 439). O relatório indica ainda que 35,9% das viagens diárias em Salvador transcorrem a pé, com indicativo de crescimento dentro do período supracitado podendo alcançar 2,10 milhões de viagens até 2032. O deslocamento a pé também está associado às transferências entre os modais e à capacidade reduzida por parte dos passageiros em custear o transporte na cidade.

Dentre os modais alternativos, a travessia entre Plataforma e Ribeira liga os bairros homônimos a um custo atual de R\$ 2,40 à tarifa, e transporta até 22 mil pessoas por mês, sete dias por semana. A lancha apresenta um incremento do seu fluxo nos finais de semana, em função do deslocamento rumo às praias da Ribeira, muito frequentadas pelos moradores do subúrbio. Durante a semana, predominam os trabalhadores que tiram seu sustento das atividades ligadas ao mar, não negligenciando o papel do turismo local através da lancha, com terminal localizado na área mais nobre da Ribeira, ponto turístico tradicional da cidade. Do outro lado, em Plataforma, a vista da Baía de Todos os Santos é um privilégio muito à parte, explorada pelo setor turístico. Ressaltamos também o Plano Inclinado que liga a Liberdade à Calçada (PILC), conectando ambos os bairros com tarifa de R\$ 0,15, desde novembro de 2009, e não é contemplado pelo plano de integração dos modais. O ascensor é um importante modal articulando a Cidade Baixa e o Subúrbio ao subcentro da Liberdade,

que possui um terciário muito forte, além de ser um dos bairros mais populosos de Salvador. O PILC foi inaugurado na década de 1981 e possui dois bondes, apresentando uma média de 164 passageiros mensalmente. Entre 2013 e 2014, o PILC esteve inativo, sendo requalificado e reativado em 2014 e, de acordo com dados da SEMOB, no Anuário de Transportes Urbanos de Salvador, entre 1989 e 2018 (SALVADOR, 2018c), a média de passageiros do PILC chegou a 2.567.787 por ano, quantitativo expressivo e, ao que parece, negligenciado pelo projeto Monotrilho.

Dados de pesquisa²² socioeconômica realizada em 2019, no subúrbio, pelo Ministério Público Estadual da Bahia (BRITO, 2020), apontam que 42% dos cidadãos e cidadãs que utilizam o trem possuem renda abaixo de um quarto do salário mínimo vigente em 2021 (R\$ 1.110,00). A pesquisa aponta que 90% dessas pessoas são negras e 80% chegam à estação a pé. Outro dado relevante indicado na pesquisa diz respeito ao fato de 70% dos entrevistados afirmarem que deixarão de utilizar o trem ou reduzirão a frequência após a ativação do monotrilho, sendo o preço da passagem o fator indutor dessa mudança, considerando que o gasto mensal se elevaria consideravelmente pulando de R\$ 20,00 para R\$ 160,00 (trajeto origem–destino). Segundo Gilson Vieira:

Se eles cumprissem aquilo que foi acordado na última audiência pública e no PDDU também, e realizar o VLT, o trem agora não precisaria parar para fazer a manutenção ou a reforma. O trem iria circular até quando os vagões do VLT chegassem...

A maioria das pessoas usa o trem entre a Calçada e Paripe e entre as estações: Periperi salta em Praia Grande, Almeida Brandão salta etc. Esse rodízio de pessoas que usam o trem, neste circuito, neste trecho, e a passagem a 50 centavos. Se a passagem fosse até 1 real, um 1 real e 50 centavos, no máximo 2 reais, ficaria suportável de se absorver, mesmo com dificuldades. Para você ter ideia, tem ocasiões que, mesmo com 50 centavos, pessoas não têm esse valor para comprar. Inclusive têm testemunhos de vigilantes a inteirar ou pagarem a passagem ou o próprio bilheteiro pagar por ficar com sentimento por uma pessoa, uma senhora, um senhor, uma família para você ter ideia...

O peso no orçamento já é uma realidade após início das obras do Monotrilho em fevereiro de 2021, quando foi paralisada a atividade do trem, agravando, ainda mais, as dificuldades de mobilidade, num contexto catastrófico de pandemia, no qual as seguidas restrições da atividade econômica, objetivando reduzir aglomerações e o contágio pelo Coronavírus, praticamente excluiu os usuários do trem do sistema rodoviário. Acrescente-se

²² Pesquisa realizada em 2019, pelo Bákó (Escritório Público de Engenharia e Arquitetura da UFBA), Ministério Público Estadual e Tec&Mob, por meio da aplicação de 1.053 questionários durante duas semanas, em dezembro de 2019, no Subúrbio Ferroviário. A pesquisa faz parte do conjunto de medidas adotadas pelo MP–BA, incluindo ações judiciais para tentar garantir acesso desses cidadãos e cidadãs ao Monotrilho, em função da inviabilidade do pagamento da passagem estipulada com valor igual ao do ônibus urbano e do metrô.

que, em meio à pandemia, houve aumento da pobreza no país, corroborando os dados apresentados pelo MP–BA. Não obstante, o Monotrilho descarrilha o atendimento de outras demandas da população, seja em escala local ou regional, como relata o ex-vereador de Salvador, Marcos Mendes (PSOL, BA), um dos entrevistados, quando chama a atenção para o descaminho no processo de articulação do transporte urbano e interurbano na Bahia:

Você abria um precedente para que pudesse fazer de novo uma ligação através de via férrea não só para aqui, mas você ia até Alagoinhas, você ia até Feira de Santana, você poderia ir até Juazeiro, inclusive. De Juazeiro poderia fazer uma ligação para chegar até Minas Gerais. Então, você poderia fazer toda uma ligação para que tivesse passageiros através de trem. Poderiam ser uns trens mais velozes e poderia fazer todo um processo de articulação para integração dessas linhas férreas aqui no Estado da Bahia. E aí, de repente, de uma hora para outra, projeto era esse (VLT) e estava tudo articulado, de uma hora para outra, Rui Costa vem com esse monotrilho, monotrilho à base de pneus, que é mais caro do que o VLT e você não aproveita a bitola do trem. Na verdade, você tira qualquer possibilidade de integração entre as vias férreas. Então, você já tira essa integração.

De acordo com o Marcos Mendes, Mestre em Geologia, um segundo ponto a ser destacado está atrelado à construção dos elevados, com cerca de 6 metros de estruturas de concreto, criando uma espécie de barreira à beira-mar na BTS, impactando paisagística, ambiental e socialmente. “O Lobato vai ser um dos bairros mais afetados. Tem gente que vai ser realocada. Processo é pesado de deslocamento de pessoas, de famílias que já moram ali, que tem toda uma cultura ali no subúrbio, inclusive, foi uma comoção social muito grande”. O ex-vereador integrou um grupo que propôs, em 2019, a criação de uma frente parlamentar mista, para que fosse discutida a questão da implantação do VLT junto à comunidade, a fim de equacionar democraticamente e com viabilidade socioeconômica o projeto. Mas não houve avanço. Em 2021, o presidente da Câmara Municipal, Isnard Araújo, propôs um projeto de lei com objetivo criar uma espécie de cadastro dos moradores do subúrbio com renda abaixo de dois salários mínimos e inscritos no CadÚnico²³, para que recebam descontos na passagem após início das atividades do Monotrilho. É perceptível que o dito projeto de lei não contemplaria a demanda real do subúrbio, por considerar dois salários mínimos parâmetro de mensuração ora muito além do perfil de renda da população, em função de a maioria ter renda enquadrada abaixo do teto, ora muito aquém do perfil dessa população, devido ao impacto que a nova tarifa vai causar às pessoas que estão acima do teto. como afirma o ex-vereador Marcos Mendes:

[...] Então você começa a ter um caos social. Qual é o caos social? Primeiro, que as pessoas vão deixar de pagar R\$ 0,50 para pagar R\$ 4,20 e muita gente não vai pagar

²³ O Cadastro Único é um conjunto de informações sobre as famílias brasileiras em situação de pobreza e extrema pobreza para fins de implementação de políticas públicas, e serviços sociais.

esse transporte. Para você ter uma ideia aqui, hoje em torno de mais ou menos 40% dessas pessoas andam a pé aqui. Mas não anda a pé porque quer fazer malhação. Andam a pé porque não tem dinheiro para pagar o transporte. É um processo social muito grande. Em torno de 10% a 15 % das pessoas andam de bicicleta. Então, você tem entre 40 e 60% das pessoas que andam a pé ou andam de bicicleta justamente porque não têm condição de pagar transporte. Na Suburbana, onde você tem uma renda *per capita* muito baixa, pessoas extremamente pobres, humildes. Vai fazer um monotrilho à base de pneus, caríssimo, moderno, né? Então, ele vai fazer um processo moderno, mas não tão moderno assim, porque, de qualquer forma, se bota pneu, do ponto de vista ambiental ele é muito ruim. Assim, o que vai acontecer é que vai ter a via, mas não vai dar o resultado esperado, porque a população não vai pegar.

Por conseguinte, o adjetivo ferroviário adicionado ao subúrbio evoca um viés de enraizamento cultural da população com o espaço, com o lugar. Não somente na esfera econômica está a complexidade da retirada do trem, pois ele é um elemento fundamental da paisagem, um marco espacial e histórico, edificador da identidade do subúrbio. Em 2021, o documentarista argentino Carlos Pronzato publicou o documentário “Trem do Subúrbio, Trilhos de Resistência” (TREM..., 2021). O material expõe à insatisfação dos moradores do subúrbio perante a desativação e a retirada do trem e a implantação do Monotrilho. Entre as falas mais veementes dos cidadãos está a indignação a respeito da retirada do trem, com eco ainda maior do que a negação ao Monotrilho. Ou seja, o subúrbio quer continuar sendo ferroviário, tendo o trem como um equipamento urbano útil e, ao mesmo tempo, um marco cultural e histórico suburbano. Pronzato, quando questionado acerca da importância da questão cultural da relação entre a população o trem, afirmou:

[...] Importantíssima. É a grande questão que os tecnocratas e burocratas do governo não entendem. Talvez essas mesmas pessoas, muitos como militantes, antes de ser governo entendessem, mas chegando lá, nos escritórios do poder, afastados durante quatro anos do chão das demandas populares, esquecem o essencial, a identidade cultural, neste caso, a identidade ferroviária. Fizemos questão, durante a produção do documentário, de abordar essa questão e dar o devido espaço. Um crime a substituição das ferrovias pelo cimento do Monotrilho. A perda é evidente, aliada a uma sensação de resignação. É um povo sofrido, destituído de grande parte dos seus direitos na estrutura social, na pirâmide. Acostumados às carências, se percebe uma espécie de costume, de hábito da perda e certo desinteresse pela coisa pública que os rodeia, do cenário. E é nesse espaço, nesse vácuo, que o Poder aproveita e impõe seus negócios das PPP. E o povo, vai fazer o que? Fica aguardando qualquer tipo de modernização. Só alguns conseguem enxergar o tamanho da destruição da sua identidade cultural.

O trem, para o Subúrbio, e a estação, para a Calçada, são os principais catalizadores da dinâmica socioespacial historicamente constituída. A retirada do trem resultará na morte do Subúrbio, adjetivado como Ferroviário pela identificação com a ferrovia, lembrou Pronzato: “Há uma relação de muitas décadas, de uma centúria e meia, o trem faz parte do corpo do subúrbio; extirpar o seu órgão principal levará à morte do cenário natural, do espírito, da História suburbana”, dando foco ainda ao impacto caótico para a

população de ambas as localidades. O cidadão suburbano pobre dificilmente terá acesso ao Monotrilho cujo custo é projetado em R\$ 4,20. A extensão até o Bairro do Comércio poderá alterar a baldeação na Calçada, que deixará de ser um ponto de confluência, onde desaguam diariamente uma massa de trabalhadores, passantes e consumidores que constituem a paisagem e animam esse espaço. Qual será, então, o rumo desses lugares? Estamos caminhando para “Subúrbio Rodoviário” com o Monotrilho à base de pneus? Seria drástico pensar na decadência da Calçada como subcentro no futuro, em médio ou longo prazo. São questões que emergem e nos inquietam. O Monotrilho ainda não é um fato, pois existem movimentos contrários, que agem fortemente para tentar interromper o projeto atual. Será uma batalha árdua, todavia jamais invencível.

Em conclusão, o projeto VLT sobre trilhos poderia manter a estrutura já existente, por possuir a mesma bitola, aproveitando as linhas do trem, não necessitando interrupção de seu funcionamento durante as obras, e, assim, conservando a tarifa acessível de 50 centavos, ou proporcionalmente compatível com a realidade da população que mais precisa do transporte, notadamente num momento delicado em todas as escalas de governo, num Brasil arrasado sanitária, econômica e politicamente pela pandemia da Covid-19, quando os pobres mais sofrem com o desemprego crescente e o aumento da pobreza urbana.

5.4 O TERCIÁRIO DE VIZINHANÇA

Sem lugar nas discussões e sem participação acerca das decisões políticas, no planejamento participativo pífio da cidade, como foi evidenciado no evento do Monotrilho, o cidadão busca, no lugar de vivência do cotidiano, um meio através do qual poderá prover sua sobrevivência e o sustento seu e de sua família.

Como foi exposto anteriormente, o comércio atacadista é um ponto forte da Calçada, ao longo de seu núcleo e em pontos do tecido terciário. Paralelamente às atividades do núcleo, encontra-se outro tipo de terciário, praticado nos espaços de moradia e residência da Calçada, nas suas entranhas ou ao longo de seus 12 becos, escadarias e vielas. Esse terciário de bairro é caracterizado distintamente quando comparado ao núcleo, menos formal, marcado por outra perspectiva, como relações de vizinhança, solidariedades e compromissos assumidos, sem qualquer tipo de contrato ou intermediação tecnológica, como máquinas de cartão de crédito. Nesse mercado, o perfil de consumo é diferenciado, os propósitos do consumo também. Na Tabela 7, listamos os estabelecimentos encontrados nos espaços onde a função residencial predomina, juntamente com o terciário. Além do consumo direto, tais

espaços se destinam a fins recreativos, ao lazer e ao atendimento de demandas cotidianas, imediatas. São estabelecimentos de menor porte, por vezes, situados em um vão residencial, como um quarto com janela voltada para rua, que se transforma em mercearia ou padaria, ou uma garagem que vira salão de beleza ou barbearia. Os bares são muito numerosos e ocupam o térreo dos edifícios. Muito frequentemente, funcionam como principal fonte de renda da família, que reside nos andares superiores.

Tabela 7 – Atividade terciária do bairro da Calçada, 2020

Restaurante, bar e lanchonete	19
Serralheria e marcenaria	3
Igreja	3
Salão de beleza e barbearia	3
Mercearia	1
Variedades	1
Fábrica de gelo	1
Barracas (diversas)	1
Ração e pet shop	1
Jogo do bicho	1
Material de construção	1
Serviços	1
Brasilgás	1
Sorveteria e picoleteria	1
Xérox	1
Serviços automotivos	1
Total	40

Autor: Lucas Uzeda, 2020.

Fonte: Trabalho de campo, 2020.

A dupla função do lar é elementar na comunidade, como meio de geração de renda, independentemente de o imóvel funcionar como ponto comercial, pois pode servir para a produção dos produtos vendidos na rua como alimentos (lanches, doces, marmitas), peças de artesanato, cafezinho entre outras. Com isso, faz-se pertinente traçar o perfil dos imóveis ocupados na Cidade Baixa: 74% são próprios; 74% dos moradores residem há mais de 20 anos no mesmo local; 36% das famílias que ocupam os imóveis são constituídas por mais de três membros; e 64% das pessoas residem no mesmo edifício em que seus familiares. Esses dados nos ajudam a compreender os arranjos do terciário no bairro popular, caracterizado pelo intenso uso imóvel residencial como ponto comercial ou espaço de produção, seja para complementar a renda familiar, seja como renda familiar principal, realidade de muitas famílias. A partir dos dados de campo apresentados, ganha destaque o fato de as

horizontalidades surgirem como contravenção à lógica do capital. Assim, as relações de identidade com o lugar e com as pessoas constituem fator significativo no entendimento das estratégias de estruturação da vida social da população carente, bem como de seu modo de vida, na medida em que se desenvolvem relações de solidariedade e de ajuda mútua, que vão desde o vender “fiado” até o “rachar” uma cerveja no bar, permitindo maior coesão social, em detrimento da exclusão provocada pela pobreza e desigualdade.

Pela tabela, percebe-se a existência de um grande número de bares, o que reflete a falta de equipamentos públicos destinados ao lazer, em conjunto com o descaso do poder público, que não proporciona aos cidadãos pobres acesso a equipamentos de lazer e nem mesmo acesso ao transporte para garantir o dinamismo no fluxo da população pela cidade, condicionando o morador a buscar alternativas no próprio bairro (ver Figura 15).

Figura 15 – O terciário de bairro da Calçada

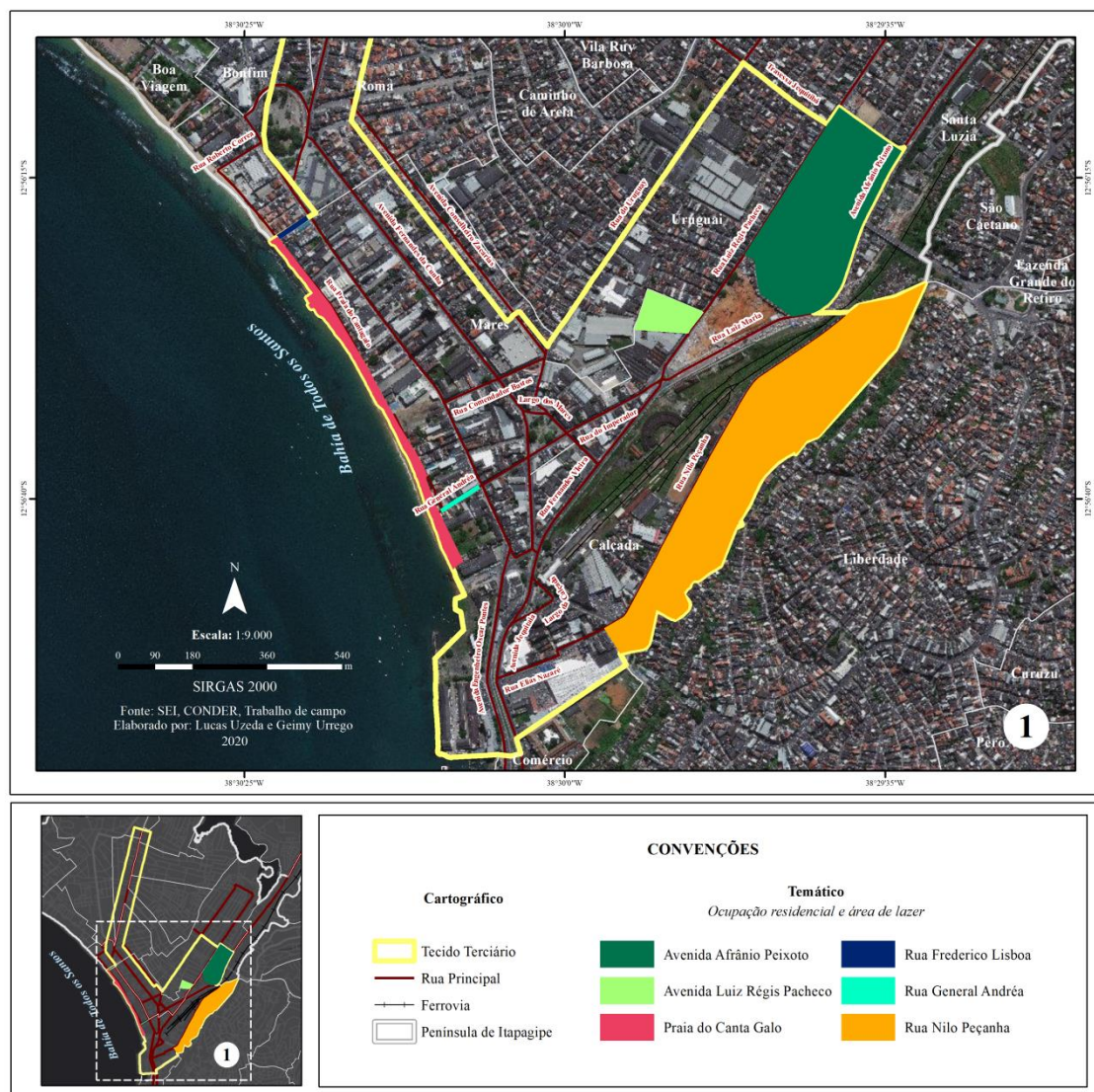


Autor: Lucas Uzeda, 2019.

Fonte: Trabalho de campo, 2019.

As praias também são muito frequentadas, tornando-se espaços de encontro entre as populações dos aglomerados da Cidade Baixa e do Subúrbio Ferroviário. Elas se tornam a opção de lazer mais acessível para os que não possuem condição de custear passeios em outros bairros. Além de lazer, a praia contempla movimento intenso de parcela considerável de trabalhadores de rua, majoritariamente ambulantes, que aproveitam os finais de semana para vender seus quitutes e bugigangas nas areias. A presença de barraqueiros e vendedores de bancadas destina-se basicamente ao setor alimentício e de bebidas, para abastecer os banhistas e passantes, concomitantemente aos bares e restaurantes distribuídos em todo trecho de praias (ver figura 16).

Figura 16 – Ocupação residencial e áreas de lazer no Bairro da Calçada



Elaboração: Uzeda e Urrego, 2020.

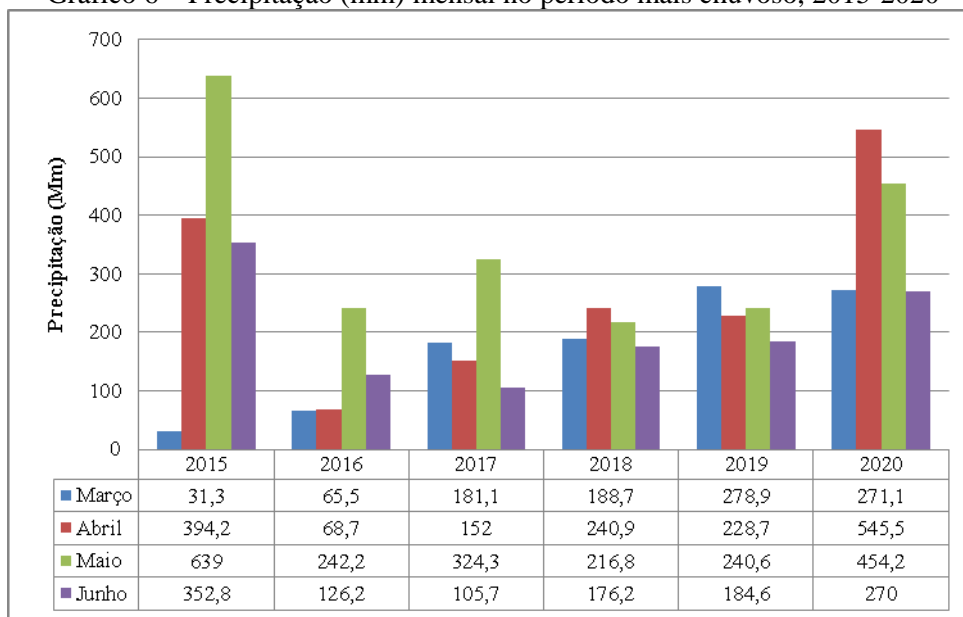
Fonte: SEI.

5.5 AS ENCOSTAS DA CALÇADA

Na Figura 16, representamos os espaços com maior incidência de ocupação residencial e os espaços de lazer. No trecho residencial, há ocupação intensiva dos pobres, condicionados à violência urbana, que assume faces distintas. Nos espaços afastados do núcleo, margeando os limites orientais da Calçada, e ao norte, em direção à Av. Afrânio Peixoto (Av. Suburbana), fazendo divisa com o bairro Liberdade, com ligação direta através de escadarias e do Plano Inclinado Liberdade–Calçada (PILC), verifica-se maior incidência de ocorrências de deslizamento de encostas. Esse evento é proporcional ao volume de chuvas elevado, característico do tipo climático da cidade, tropical superúmido, com período chuvoso

entre às estações de outono e inverno, época em que essas precipitações superam os 900 mm. O Gráfico 6 ilustra a média de precipitação entre março e junho de 2015 a 2020, sendo possível constatar a volumetria das chuvas, apontada pelas autoridades como responsável pelos eventos catastróficos de deslizamento de terras.

Gráfico 6 – Precipitação (mm) mensal no período mais chuvoso, 2015-2020



Elaboração: Lucas Uzeda, 2020.

Fonte: Salvador, 2020.

Entretanto, o histórico de ocupação do solo urbano nas áreas de encostas, concomitante à ausência de medidas mitigadoras e de investimento em infraestrutura de moradia urbana para a população carente que ocupa as encostas, atesta a complexidade da questão. Os deslizamentos não podem somente ser justificados pelo volume de chuvas, já que, como se demonstra no gráfico acima, é perceptível a existência de regularidade das chuvas e conhecimento prévio acerca do período chuvoso. Portanto, o ocupante desses espaços de moradia informal se torna um cidadão sem cidadania, expropriado do direito à moradia. São cidadãos vítimas de uma política que se debruça no atendimento das demandas do capital fluido no núcleo terciário, em detrimento do espaço do cidadão. Na Cidade Baixa, 29% dos entrevistados alegam que sua casa já foi alagada no período chuvoso (ver Figuras 17 e 18).

Figura 17 – Alagamento no Largo da Calçada, em março de 2020



Fonte: G1 Bahia, 2020.

Figura 18 – Deslizamento na Vila Sabiá, no bairro da Calçada, em março de 2020



Fonte: G1 Bahia, 2020.

Na Tabela 8, compara-se a média total acumulada no período chuvoso, no intervalo analisado (2015-2020) e se observa o período de pico nas vistorias da defesa civil e na aplicação de lonas como medida emergencial provisória. Ineficazes e insuficientes, tais medidas não solucionam o problema das comunidades das encostas, tornando cíclicos os danos consequentes às chuvas. Sem assunção da responsabilidade e investimento maciço objetivando contornar o problema da habitação na cidade, esse ciclo tende a ser interminável, comprometendo a vida de dezenas de cidadãos em Salvador.

Tabela 8 – Comparativo de precipitação média e ações de contenção de encostas nos meses entre março e junho, 2016-2020

Ano	Precipitação média (mm)	Média de vistorias mensais realizadas	Média de distribuição de lonas (m²/ano)
2016	125,65	1465,25	18361,00
2017	190,78	1049,75	24775,67
2018	205,65	1649,00	34414,33
2019	233,20	1936,75	32772,67
2020	385,20	2513,75	61937,67

Elaboração: Lucas Uzeda, 2020.

Fonte: Salvador, 2020.

Destarte, a urbanização das cidades brasileiras tem, dentre suas características, a ocupação de espaços sem estrutura urbana pelas populações mais carentes. No entanto, não apontaríamos esses espaços, necessariamente, como impróprios à habitação por sua heterogeneidade. Podemos falar em ocupações informais, com no caso da Vila Sabiá, mergulhada em descaso crônico, desencadeado pela intencionalidade na gestão dos recursos e esforços pelo poder público, sem interesse em sanar os problemas sociais e ambientais das comunidades residentes em encostas.

Destacamos ainda que os planos inclinados são modais de transporte construídos sobre encostas, com infraestrutura tecnológica e de engenharia compatível ao declive e à situação do sítio. Isso prova que é possível prover recursos técnicos, tecnológicos e de planejamento, de modo a garantir o fluxo, de forma segura nas encostas. Sem desconsiderar a possibilidade de assentamento da população em outros espaços da cidade, desde que feito com responsabilidade, planejamento e respeito ao cidadão.

Concluindo, a condição imposta pela realidade dos alagamentos expõe mazelas urbanas mutiladoras da cidadania na cidade, corroendo as engrenagens que movimentam o terciário. Essa condição evidencia uma das faces mais perversas da urbanização periférica, ilhando pessoas que, por causa dos alagamentos, mal conseguem transitar pela cidade, como mostrado na Figura 18. Ela resulta no comprometimento do funcionamento do terciário e expropria as pessoas de seu trabalho, através da impossibilidade de abertura das barracas, tendas, com ruas intransitáveis, paralisação do trem, dos ônibus etc. O cidadão que sobrevive do ganho extraído diariamente, na maioria das vezes, não tem segunda alternativa de sobrevivência.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa floresce a partir da vivência do e no cotidiano na Cidade Baixa. Cidadão morador e nascido na Ribeira, frequentador e consumidor da Calçada, desde sempre me perguntava o que acontecia naquele espaço quando as portas se abaixavam e o terciário, efemeramente, se punha. O evanescer do terciário da Calçada abriria, então, espaço para o quê? Para quem? Essa foi minha premissa inicial. Posteriormente, fui tomado pela inquietude que me instigara a pensar sobre o subcentro e suas articulações com os bairros circunvizinhos, por onde muito andei, bem como pelos arranjos espaciais que engendram a relação entre a Calçada e seu entorno imediato.

Na Geografia, o espaço, para assim ser compreendido, deve ser um espaço habitado, vivido, território usado por um grupo de pessoas. Mas quem são essas pessoas? Quem usa o território? Essa máxima me levou a refletir sobre o ser cidadão num bairro popular, com características peculiares como as do Bairro da Calçada. E ainda pensar o cidadão para além de mero consumidor, num bairro onde há espaços sem cidadania, ou onde a cidadania é mutilada pelo descaso de um Estado submisso ao modelo econômico dominante. Assim, se o consumo é o balizador, a cidadania passa ser um *status* de privilégio não democrático, influenciado pela natureza espacial do território. Logo, a cidadania é uma premissa territorial. Os conceitos de bairro e de aglomerado remetem ao conjunto de relações espaciais que, considerando o espaço como uma instância da sociedade (SANTOS, 2017), e arrastam consigo uma reflexão sobre os sistemas de objetos e sistemas de ações, como um par inseparável, no qual os objetivos são materializados a partir das ações. Consequentemente, na cidade, grande espaço banal, as racionalidades se entrelaçam e se (re)produzem no arranjo territorial como produtos das verticalidades e horizontalidades. Destarte, as horizontalidades são o lugar da contrafinalidade (SANTOS, 2017) e das ações verticais produzidas pela racionalidade do capital através dos agentes hegemônicos e do Estado. Nesse sentido, a construção do tecido terciário perpassa um conjunto complexo de agentes que atuaram e continuam atuando. A dinâmica é incessante, e os eventos se sucedem e se entrelaçam todo o tempo pelo espaço do bairro, do aglomerado, da cidade. A cidade, lugar de trocas, é um símbolo capaz de exprimir a tensão entre a racionalidade geográfica das construções e o emaranhado das existências humanas (PINHEIRO; SILVA, 2004, p. 22), sendo refúgio de uma história cheia de rugosidades, num processo cíclico de construção-reconstrução. Desse modo, o pilar que sustenta a formação da centralidade dada pela construção da estação de trem, torna o bairro, no século XXI, um ponto de confluência que

deve ser mantido, por aliar, irrefutável e conjuntamente, a proximidade com o porto e o processo de ocupação da Península de Itapagipe.

A escolha do método dialético para a condução da proposta metodológica da pesquisa não se deu ao acaso, uma vez que a dialética nos induz a tentar refutar o irrefutável, evocando a antítese fundamental à construção metodológica defendida. Como síntese, temos o bairro da Calçada subcentro terciário e também bairro, bairro popular habitado por cidadãos pobres que lutam diariamente para garantir a sobrevivência na cidade. Essa é a figura do cidadão imperfeito, expropriado do direito à cidade, bem como do direito à cidadania na cidade. Nela, o consumo desponta como balizador da cidadania, carregando uma contradição, pois o consumo, em si, é desigual, “é o ópio da sociedade” (SANTOS, 2014, p. 48). Afirma o autor ser a cidadania multidimensional, e poderíamos falar em diferentes dimensões: territorial, jurídica, econômica, social, espacial, entre outras. A dimensão solidária se destaca, por consequência das horizontalidades e da comunicação entre os pobres. Igualmente, devemos considerar a comunicação entre os pobres como elemento de articulação fundamental e pensar a dimensão solidária como produto da comunicação dos pobres nas periferias, em meio às imposições hegemônicas verticais, no mundo globalizado. Assim, “Os lugares também podem se refortalecer horizontalmente, reconstruindo, a partir de ações localmente construídas, uma base de vida que amplie a coesão da sociedade civil, a serviço do interesse coletivo.” (SANTOS, 2017, p. 288).

No lugar – cotidiano compartilhado entre as mais diversas pessoas, firmas e instituições – cooperação e conflito são à base da vida em comum. Porque cada qual exerce uma ação própria, a vida social se individualiza; e porque a contiguidade é criadora de comunhão, a política se territorializa, com o confronto entre organização e espontaneidade (Ibid., p. 322).

Neste sentido, buscamos o conceito de aglomerado de bairros populares (DIAS, 2017), por compreender a necessidade ultrapassar os limites rígidos interbairros, pois eles se entrelaçam e se relacionam com a cidade em totalidade. Não é intenção contida na proposta metodológica unificar ou aglutinar os bairros, pois desconsideraríamos as identidades de cada um deles. Nosso objetivo é aglomerar as semelhanças, as raízes históricas, também as raízes identitárias, os processos espaciais, as características demográficas e culturais, a comunicação e a solidariedade que conectam os espaços. Trouxemos o tecido terciário como um viés metodológico de compreensão da influência do bairro da Calçada no Aglomerado Cidade Baixa, tendo os atacadistas como nós que costuram o tecido e ajudam a tecer a dinâmica espacial no escopo das verticalidades condicionantes do capital hegemônico, contemplando o circuito superior e, contraditoriamente, fortalecendo o circuito inferior, seja no terciário de

rua, seja nos atacadistas satélites. Em contrapartida, o circuito inferior é nutrido pelas horizontalidades, pela comunicação e pela solidariedade entre os pobres, que compõem a força de trabalho principal, sobrevivendo e se reinventando diante das estratégias ou políticas equivocadas, como na situação da formalização dos trabalhadores de rua, que não contribuiu para melhorar a condição desse grupo, pois mesmo possuindo algum tipo de registro, eles continuam sem ter acesso aos benefícios e direitos do cidadão, ratificando a precariedade do trabalho na rua, seja ele formalizado ou informalizado. O MEI despontou como grande alternativa, nos primórdios de sua implantação. Não obstante, mostrou-se falho e obsoleto. Muitos trabalhadores sequer conseguem cumprir o pagamento do imposto. O mesmo se pode dizer das construções de camelódromos, feiras padronizadas, galerias, dentre outros equipamentos. A distribuição dos pontos para trabalho nas estruturas (tendas, quiosques, barracas etc.) proporcionadas pelo Estado carece de compreensão e esclarecimento dos critérios usados. Parcela significativa dos trabalhadores se diz preterida, em detrimento das alianças com lideranças dos sindicatos e associações, que não garantem acesso democrático, obrigando-os a recorrer, involuntariamente, à ocupação das ruas novamente, se aglomerando ao redor da própria estrutura.

Em síntese, há caminhos a se percorrer e lacunas a serem preenchidas. A implantação do Monotrilho abre um desses caminhos, levantando uma questão importante acerca do futuro do bairro da Calçada, quando considerado o projeto com final de linha no Comércio, deixando a estação do bairro de ser ponto de confluência para população do Subúrbio. Envolto em um processo apontado com características de gentrificação, não sabemos se o Monotrilho continuará permitindo o transporte de mercadorias pelos trabalhadores, impactando nessa circulação no trecho entre Calçada e Subúrbio Ferroviário e vice-versa. A estação de trem está intrinsecamente atrelada ao núcleo da Calçada, e qualquer modificação em sua estrutura ou conjuntura acarretará reflexos na dinâmica espacial do subcentro, desencadeando novos processos que convidam a novas observações frente às transformações em curso.

Conclusivamente, objetos são refuncionalizados a todo o tempo, e os sistemas de ações interagem incessantemente. O bairro da Calçada é um grande emaranhado complexo, heterogêneo e dinâmico, de onde pessoas retiram seu sustento diário e ali vivem seu cotidiano em busca de cidadania. As características singulares da Calçada a tornam relevante no contexto urbano da cidade, deixando possibilidades abertas para outros estudos e debates acerca dos temas abordados nesta pesquisa. Ciente das limitações inerentes ao trabalho, não intentamos discutir amenidades genéricas, e sim apresentar uma proposta de compreensão e

apreensão da realidade do espaço da Calçada, evidenciando o papel do cidadão, e acreditando que o trabalho pode contribuir aprofundar o conhecimento sobre a Geografia da Cidade.

7 REFERÊNCIAS

ALVES, Vitor de Araújo, **A Geografia do Comércio Atacadista Carioca (1855–1900)**. 200 f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Rio de Janeiro: UFRJ / PPGG, 2011.

ANDRADE, Adriano Bittencourt; BRANDÃO, Paulo Roberto Baqueiro. **Geografia de Salvador**. 2 ed. Salvador: Edufba, 2009.

A TARDE. **Nova Rua Miguel Calmon é inaugurada nesta sexta**. 2019. Disponível em: <<https://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/2093869-nova-rua-miguel-calmon-e-inaugurada-nesta-sexta>>. Acesso em: 10 out. 2019.

BAHIA (Secretaria do Trabalho, Emprego e Renda). **A informalidade no mercado de trabalho da Bahia nos anos 2000**. Salvador: SECOM, 2013. Disponível em: <A-Informalidade-no-Mercado-de-Trabalho-da-Bahia-nos-anos-2000_2013.pdf (saude.ba.gov.br)>. Acesso em: 18 abr. 2020.

BAHIA (Companhia de Transportes do Estado da). **Estatísticas do trem**. 2021. Disponível em: <[Estatísticas do Trem - Companhia de Transportes do Estado da Bahia - CTB - Governo da Bahia](#)>. Acesso em: 20 maio 2021.

BRAGA, Thaiz Silveira. O setor informal e as formas de participação na produção: os casos das regiões metropolitanas de Salvador e Recife. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 15, Caxambu/MG, 2006. Associação Brasileira de Estudos Populacionais, **Anais...**, 2006, p. 1–23. Disponível em: <“O setor informal e as formas de participação na produção”: os casos das Regiões Metropolitanas de Salvador e Recife | Braga | Anais (abep.org.br)>. Acesso em: 15 jul. 2019.

BRASIL (Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil). **Plano mestre: complexo portuário de Salvador e Aratu–Candeias**. Santa Catarina: UFSC, 2018, v. 2. Disponível em: <[CODEBA – Companhia das Docas do Estado da Bahia](#)>. Acesso em: 17 abr. 2019.

BRASIL. **Decreto de 3 de junho de 2015**. Define a área do Porto Organizado de Salvador, localizado no Município de Salvador, Estado da Bahia. Brasília, DF: Presidência da República, 2015. Disponível em: <[Dsn14202 \(planalto.gov.br\)](#)>. Acesso em: 26 mar. 2019.

BRITO George. **Monotrilho no Subúrbio: pesquisa aponta para prejuízo socioeconômico e da mobilidade de usuários do trem suburbano**. Salvador, mar. 2020. Disponível em: <<https://www.mpba.mp.br/noticia/50169>>. Acesso em: 20 mar. 2020.

CACCIAMALI, M. C. **Setor informal urbano e formas de participação na produção**. 144 f. Tese (Doutorado) – IPE/USP, São Paulo, 1983.

CÂMARA, Marcos Paraguassu de Arruda. **Conceição e Pilar: freguesias seculares do centro econômico e do Porto de Salvador até o século XIX**. 210f. (Dissertação de Mestrado). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1988.

CARVALHO, Eduardo Teixeira de. **Os Alagados da Bahia: Intervenções Públicas e Apropriação Informal do Espaço Urbano**. 307 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), UFBA, 2002.

CENTRO-OESTE Brasil. **Trem suburbano de Salvador**: mapa das estações. S/d. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/Bahia/suburbios/Trem-Suburbano-Salvador-1992-mapa.shtml>>. Acesso em 12 out. 2019.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS. **A Situação do trabalho no Brasil na primeira década dos anos 2000**. São Paulo: DIEESE, 2012.

DIAS, Clímaco. **Práticas socioespaciais e processos de resistência na grande cidade**: relações de solidariedade nos bairros populares de Salvador. Salvador: UFBA, 2017. 285 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2017. Disponível em: <<https://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/25600>>. Acesso em: 4 ago. 2019.

DICIO (Dicionário Online de Português). **Ambulante**. [entre c2009 e c2021]. Disponível em: <<https://www.dicio.com.br/ambulante/>>. Acesso em: 21 jan. 2020.

FERNANDES, Etelvina. São Francisco Railway: O caminho de ferro para o sertão. In: NASCIMENTO, Jaime; GAMA, Hugo (Org.). Instituto Geográfico e Histórico da Bahia. **A Urbanização de Salvador em três tempos - colônia, império e república**: textos críticos de história urbana. Salvador, BA: IGHB, 2011. v. 2, p. 149–168.

FLEXOR, Maria Helena Ochi. **Salvador nos postais**. Salvador: [s. n.], 1999. Digitado.

_____. Introdução. In: FLEXOR, Maria Helena Ochi; SCHWEIZER, Peter José (Org.). **Península de Itapagipe**: patrimônio industrial e natural. Salvador: EDUFBA, 2011.

FREITAS, N. M. R. de. Calçada a Estação e o Bairro. In: **Boletim Baiano de Geografia**, v. 8, anos IV, V e VI. Salvador: Laboratório de Geomorfologia e Estudos Regionais/AGB/UFBA, 1965, p. 26–50.

G1 Bahia. **Chuvas atingem Salvador pelo 3º dia seguido e deixa diversos pontos alagados**. 2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2020/03/26/chuvas-atingem-salvador-pelo-3o-dia-seguido-e-largo-da-calcada-fica-alagado-veja-situacao-em-outros-pontos.ghtml>>. Acesso em: 03 abr. 2021.

G1 (Bem Estar). **Brasil completa uma semana com média móvel de mortes por Covid acima de 500; total passa de 591 mil**. 2021. Disponível em: <<https://g1.globo.com/bemestar/coronavirus/noticia/2021/09/20/brasil-completa-uma-semana-com-media-movel-de-mortes-por-covid-acima-de-500-total-passa-de-591-mil.ghtml>>. Acesso em: 20 set. 2021.

GIL, A. C. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2008.

GONZALEZ, Roberto; SILVA, Sandro. **Debatendo a dicotomia formal/informal**: em busca de uma interpretação sistemática do mercado de trabalho brasileiro. João Pessoa: Universitária, 2011. p. 229–254.

GUERRA, Alexandre et. al. **Trabalhadores urbanos: ocupação e queda na renda**. Atlas da nova estratificação social no Brasil, v. 2. São Paulo: Cortez, 2007.

GUIA GEOGRÁFICO (Cidade do Salvador). **O Comércio visto da Cidade Alta - Século 19**. S/d. Disponível em: <http://www.cidade-salvador.com/seculo19/elisee-reclus/comercio.htm>. Acesso em: 25 jun. 2020.

KREIN, J. D. ; PRONI, M. W. . **Economia Informal**: aspectos conceituais e teóricos. 1. ed. Brasília: Escritório da OIT no Brasil – OIT, 2010. v. 4. 39 p.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. 5 ed. rev. e ampl. São Paulo: Atlas, 2003.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. 5 ed. 3 reimpr. São Paulo: Centauro, 2008.

MARSHALL, Thomas Humphrey. **Cidadania, classe social e status**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política. 12 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1985.

PACHECO, Clarissa. **Metrô e mais obras de mobilidade para desafogar tráfego da capital baiana**. Salvador: Correio, quarta-feira, 16 out. 2013. Disponível em: <Wayback Machine (archive.org)>. Acesso em: 20 dez.2020.

PINHEIRO, Délio José Ferraz; SILVA, Maria Auxiliadora da (org.). **Visões imaginárias da cidade da Bahia**: diálogos entre a geografia e a literatura. Salvador, BA: EDUFBA; Instituto de Geociências, 2004.

POLITZER, Georges. **Princípios Fundamentais de Filosofia**. São Paulo: USP, 1954.

QUEIROZ, Adriana Franco de. **Do direito à cidade para o direito ao trabalho**: ocupação e expropriação de “territórios de trabalho” por vendedores ambulantes em espaços públicos da cidade de Salvador–Bahia. 281 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais), UFBA, Salvador, 2017.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RIOS, Ricardo Bahia. **Os portos de Salvador e Aratu**: organização e dinâmica atual nos contextos urbano e metropolitano. 155 f. Dissertação (Mestrado em Geografia), UFBA, Salvador, 2008. Disponível em: <RI UFBA: Os portos de Salvador e Aratu: organização e dinâmica atual nos contextos urbano e metropolitano>. Acesso em: 25 fev. 2019.

SALVADOR (Secretaria de Comunicação). **Prefeitura inaugura novo camelódromo na Calçada**. 2019. Disponível em: <SECOM | Prefeitura Municipal do Salvador–Prefeitura inaugura novo camelódromo na Calçada>. Acesso em: 14 nov. 2019.

SALVADOR. **Lei nº 9.278/2017**. Dispõe sobre a delimitação e denominação dos bairros do Município de Salvador, Capital do Estado da Bahia, na forma que indica, e dá outras

providências. Salvador: Gabinete do Prefeito Municipal do Salvador, 2017. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/lei-ordinaria/2017/927/9278/lei-ordinaria-n-9278-2017-dispoe-sobre-a-delimitacao-e-denominacao-dos-bairros-do-municipio-de-salvador-capital-do-estado-da-bahia-na-forma-que-indica-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: jul. 2019.

SALVADOR. **Lei nº 9.069/2016**. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador – PDDU 2016 e dá outras providências. Salvador: Gabinete do Prefeito Municipal do Salvador, 2016. Disponível em: <<http://www.sucom.ba.gov.br/wp-content/uploads/2016/07/LEI-n.-9.069-PDDU-2016.pdf>>. Acesso em: 20 abr. 2019.

_____. (Secretaria Municipal de Mobilidade de). **Relatório Técnico RT14: Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador**. Tomo I. Salvador, 2018a. disponível em: <1 (salvador.ba.gov.br)>. Acesso em: 13 abr. 2021.

SALVADOR (Secretaria Municipal de Mobilidade de). **Relatório Técnico RT14: Plano de Mobilidade de Salvador**. Tomo II. Salvador, 2017b. Disponível em: <1 (salvador.ba.gov.br)>. Acesso em: 13 abr. 2021.

_____. (Secretaria de Mobilidade). **Anuário de Transportes Urbanos**. Salvador, ano 30, 2018c. Disponível em: <ANUARIO_2018_Corrigido.pdf (salvador.ba.gov.br)>. Acesso em: 20 ago. 2019.

SALVADOR (Defesa Civil do). **Operação Chuva 2020 – Salvador registra maior acumulado de chuvas em 36 anos**. 2020. Disponível em: <CODESAL – Prefeitura Municipal do Salvador>. Acesso em: 12 dez. 2020.

SALVADOR (Prefeitura do). **Sistema de Informação Municipal de Salvador**. 2019. Disponível em: <SIM - Sistema de Informação Municipal de Salvador - Principal>. Acesso em: 23 fev. 2020.

SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no Século XIX**. Rio de Janeiro: Versal, 2005.

SANTOS, Elizabete et al (Org.). **O Caminho das Águas em Salvador: bacias hidrográficas, bairros e fontes**. Salvador: CIAGS/UFBA, SEMA, 2010.

SANTOS, Jânio. **A cidade poli(multi)nucleada: a reestruturação do espaço urbano em Salvador**. 402f. Tese – (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista “Presidente Júlio Mesquita”, Presidente Prudente, 2008.

SANTOS, Mário Augusto da Silva. Crescimento urbano e habitação em Salvador (1890–1940). **Revista de Urbanismo e Arquitetura**, v. 3, ano 1, 1990.

SANTOS, Milton. Localização Industrial de Salvador. **Revista Brasileira de Geografia**, ano 3, jul.– set., 1958.

_____. **O centro da cidade do Salvador: estudo de geografia urbana**. 2 ed., 1 reimpr. São Paulo: Edusp, 2012.

SANTOS, Milton. **O Espaço do Cidadão**. 7 ed., 2 reimpr. São Paulo: Edusp, 2014.

_____. **A Natureza do Espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 3 ed. São Paulo: Edusp, 2017.

_____. **O Espaço Dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. 2 ed., 2 reimpr. São Paulo: Edusp, 2018a.

SEBRAE (Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas). **O Perfil do MEI 2019**. Unidade de Gestão Estratégica do SEBRAE Nacional. Brasília: SEBRAE. Junho de 2019.

SERPA, Ângelo (Org.). **Fala Periferia!** Uma reflexão sobre a produção do espaço periférico metropolitano. Salvador: Edufba, 2001.

_____. **Cidade Popular**: trama das relações sócio-espaciais. Salvador: Edufba, 2007a.

_____. **O espaço público na cidade contemporânea**. Salvador, BA: EDUFBA; São Paulo, SP: Contexto, 2007b.

SILVA, Maria Auxiliadora da. Gênese da Geografia Urbana no Brasil: a contribuição de grupos de pesquisa da Bahia. **GeoTextos**, v. 5, n. 2, dez. 2009, p. 131– 146.

SKYRAIL BAHIA. **Mapa do Traçado**. [c2019]. Disponível em: <<https://www.skyrailbahia.com.br/o-projeto/mapa-do-tracado/>>. Acesso em: 10 Fev. 2021.

SOUZA, Marcelo Lopes. O Bairro Contemporâneo: ensaio de abordagem política. **Revista Brasileira de Geografia**, 51(2): 139– 172. Rio de Janeiro, 1989.

_____. **Os Conceitos Fundamentais da Pesquisa Sócio-espacial**. 4 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2018.

TELES, Alessandra Oliveira **O comércio informal em Feira de Santana (BA): permanências e mudanças**. 247 f. Tese (Doutorado em Geografia) – UFS, 2017, São Cristóvão, 2017.

TREM do Subúrbio, Trilhos de Resistência. Direção, Roteiro e Produção: Carlos Pronzato. Salvador: [s. n.], 2021. 1 vídeo (50:25). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=PLYJj3zoMk4&t=1470s&ab_channel=CarlosPronzato>. Acesso em: 15 mar. 2021.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **Salvador: Transformações e Permanências (1549–1999)**. 2 ed., rev. e ampl. Salvador: EDUFBA, 2016.

VLT INTERESSA – Subúrbio Ferroviário. **Manifestação de pescadores e marisqueiras...** 2021. Disponível em: <<https://www.facebook.com/groups/1847989102023115/permalink/1881110992044259/>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

WIKIPÉDIA. **Camelô**. 2020. Disponível em:
<<https://pt.wikipedia.org/wiki/Camel%C3%B4>>. Acesso em: 21 jan. 2021.

APÊNDICE A – COMPOSIÇÃO DO TERCIÁRIO DA CALÇADA, 2020

Tabela 9 – Composição do Terciário do Bairro da Calçada, 2020

Categoria	Calçada – Mares	Eixo 1– C. de Areia	Eixo 2– Uruguai	Total
Academia	1	3	1	5
Açougue	1	1	10	12
Agência Bancária	7	1	1	9
Agência de Viagem	–	1	–	1
Armarinho e Presentes	1	–	3	4
Asilo/ Abrigo	1	1	–	2
Assistência Técnica	3	–	9	12
Autoescola	2	–	–	2
Banca de Revistas e Jornais	1	–	2	3
Bar	9	3	2	14
Barbearia	–	1	3	4
Barraca Fixa	2	15	–	17
Bomboniere	1	1	2	4
Borracharia	1	–	3	4
Camelôs com alguma tipo de registro	75	–	–	75
Camelôs sem nenhum registro	130	–	–	130
Cartório	1	–	–	1
Cartório Expresso	0	1	–	1
Casa do Bolo	1	–	–	1
Casa Lotérica	3	1	–	4
Casas de Material de construção	4	4	12	20
Churrascaria	1	5	–	6
Clínica/Consultório Médico	1	4	4	9
Clínica/Consultório Odontológico	5	1	5	11
Clínica/Consultório Veterinário	2	–	–	2
Concessionária de Veículos	2	–	–	2
Corpo de Bombeiros	0	–	–	0
Correspondente bancário	1	–	–	1
Creche	0	–	1	1
Delicatessen	0	2	–	2
Depósito de Bebidas	5	–	2	7
Distribuidora	4	1	–	5
Escola	1	2	1	4
Escola Técnica/ Curso preparatório	1	2	1	4
Escritório de Advogados	1	–	3	4
Escritório de Contabilidade	3	–	1	4
Estacionamento Privado	2	–	–	2
Estofaria	2	–	–	2
Estúdio de Estética Corporal	0	1	–	1
Fábrica	3	–	–	3

Tabela 9 – Composição do Terciário do Bairro da Calçada, 2020

(Continua)

Categoria	Calçada - Mares	Eixo 1 - C. de Areia	Eixo 2 - Uruguai	Total
Faculdade/Universidades	2	1	1	4
Farmácia	6	9	6	21
Feirantes	65	–	–	65
Ferro Velho/ Sucata	3	–	3	6
Financeira	8	–	–	8
Foodtruck	1	1	7	9
Funerária	0	5	–	5
Gráfica	4	1	4	9
Hotéis (Motéis)	15	2	–	17
Imobiliária	0	–	2	2
Laboratório de Análises Clínicas	0	4	1	5
Lanchonete	3	1	–	4
Loja Alimentos Processados	2	2	6	10
Loja Bicicleta	2	–	1	3
Loja de Bijuteria	0	1	3	4
Loja de Calçado	5	2	4	11
Loja de Celulares	1	–	2	3
Loja de Colchões	4	–	–	4
Loja de Cosméticos	3	2	3	8
Loja de Departamentos	1	1	–	2
Loja de Eletros Domésticos	7	–	–	7
Loja de Embalagens/ Festas	10	–	1	11
Loja de Equipamentos Industriais	19	1	1	21
Loja de Equipamentos para lojas	1	–	1	2
Loja de Essências	5	–	1	6
Loja de Fardamento/Uniformes	6	–	1	7
Loja de Ferragens/Ferramentas	19	–	4	23
Loja de Informática	1	1	4	6
Loja de Instrumentos Musicais	2	–	–	2
Loja de Janelas e Parsianas	1	–	–	1
Loja de Material Elétrico	39	–	2	41
Loja de Material Esportivo	1	1	–	2
Loja de Material Hospitalar	0	1	–	1
Loja de Móveis	18	–	1	19
Loja de Peças Gerais	11	1	2	14
Loja de Produtos Naturais	2	1	1	4
Loja de Suplementos Alimentares	0	2	1	3
Loja de Tecidos	2	–	–	2
Loja de Utilidades para o lar/variedades	9	–	8	17
Loja de Vestuário	19	6	38	63

Tabela 9 – Composição do Terciário da Calçada, 2020

Categoria	(Conclusão)			Total
	Calçada - Mares	Eixo 1 - C. de Areia	Eixo 2 - Uruguai	
Madeiraira/Marcenaria	–	–	2	2
Marmoraria	1	–	–	1
Mc Donalds	1	–	1	2
Mercearia/Mercadinho	1	3	11	15
Oficina de Funilaria	10	–	–	10
Óticas	9	2	3	14
Padaria	1	3	–	4
Papelaria	0	1	–	1
Pet shop e Rações	0	4	4	8
Pizzaria	0	7	7	14
Ponto Comercial Desocupado	17	4	7	28
Posto de Gasolina	3	2	–	5
Rádio Comunitária	0	–	1	1
Restaurante	6	4	1	11
Salão de Beleza	1	–	9	10
Salão de Festas	0	1	24	25
Serviços Automotivos/Autopeças	16	4	5	25
Serviços Gerais	9	3	–	12
Sorveteria	1	2	–	3
Vidraçaria	2	–	–	2
Total	653	137	250	1040

Elaboração: Lucas Uzeda, 2020.

Fonte: Pesquisa de campo, 2020.

APÊNDICE B – FORMULÁRIO APLICADO AOS PASSANTES E TRABALHADORES

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

Formulário - Passantes e Trabalhadores

Nome (Opcional) _____

1 Sexo:

Masculino Feminino

2 Idade:

0-18 anos 19-30 anos 31-40 anos 41-50 anos 51-60 anos Acima de 60 anos

3 Cor:

Branco(a) Preto(a) Pardo(a) Amarelo(a)

4 Estado civil:

Solteiro(a) Casado(a) Divorciado(a) Separado União Estável
 Viúvo(a)

5 Escolaridade:

Ensino Fundamental Completo
 Ensino Fundamental Incompleto
 Ensino Médio Completo
 Ensino Médio Incompleto
 Ensino Superior Completo
 Ensino Superior Incompleto
 Ensino Técnico ou Tecnológico
 Analfabeto (a)

6 Você tem filho(s)?

Sim Não

7 Se tem filhos, quantos?

1 Filho 2 Filhos 3 Filhos Mais de 3 filhos

8 Quantas pessoas moram com você?

1 Pessoa 2 Pessoas 3 pessoas 4 Pessoas Mais de 4 pessoas

9 Você é de Salvador?

Sim Não

9.1 Se vem de outra cidade/estado, qual é _____

10 Em qual bairro você mora? _____

10.1 Há quanto tempo mora nesse bairro?

Até um ano De 1 a 5 anos De 6 a 10 anos De 11 a 20 anos Mais de 20 anos

11 Sua residência é?

Própria Alugada Cedida Outros

12 Você mora no mesmo prédio que seus familiares?

Sim Não

13 O prédio em que reside tem quantos andares?

1 andar 2 andares 3 andares Mais de 3 andares

14 Qual é a sua renda familiar?

Até 1 salário mínimo
 De 1 a 2 salários mínimos
 De 2 a 3 salários mínimos
 De 2 a 4 salários mínimos

15 Seu emprego é:

Formal Informal Autônomo (a) Empresário (a) Desempregado (a) atualmente

16 Se seu emprego é informal, em qual seguimento você trabalha?

Ambulante Camelô Feirante Prestador de Serviços Motorista
 Entregador (a) Outros

17 Seu espaço de trabalho é a rua?

Sim Não

18 Se trabalha na rua, seu ponto é fixo?

Sim Não

19 Qual meio de transporte utiliza para trabalhar?

A pé Ônibus Táxi Metrô Uber/Táxi Veículo Próprio
 Bicicleta Carona Trem

20 Costuma consumir nos centros comerciais dos bairros Calçada, Uruguai ou Caminho de Areia?

Sim Não

21 Se sim, com que frequência frequenta os bairros Calçada, Caminho de Areia ou Uruguai?

Diariamente Semanalmente Mensalmente Esporadicamente

22 Quais tipos de produtos/ serviços procura na Calçada, Caminho de Areia ou Uruguai?

- Clínicas/Serviços Médicos
- Material Elétrico

- Hotel/Motel
- Atacadistas
- Feira
- Roupas
- Camelô
- Assistência Técnica
- Variedades/ Embalagens
- Calçados
- Serviços Públicos (cartórios e órgãos públicos)
- Serviços Gerais (relojeiros, amoladores, concertos)
- Peças e autopeças
- Farmácia
- Restaurante/Lanchonete

23 O seu bairro alaga quando chove? Sim Não

24 Sua casa já foi alagada? Sim Não

25 Utiliza o trem da Calçada? Sim Não

26 Com qual frequência utiliza o trem da Calçada?

Diária Semanal Mensal Esporádica

27 Utiliza o trem principalmente para:

Trabalho Estudo Passeio Compras

28 Sabe o que é VLT? Sim Não

29 Acredita que o VLT vai trazer melhorias ao transporte local? Sim Não

30 Por qual meio teve acesso às informações do VLT?

TV Internet Jornal Impresso Redes Sociais Rádio Outro

31 Com o VLT acha que passagem vai ficar mais cara? Sim Não

APÊNDICE C – RENDA MÉDIA DOS RESPONSÁVEIS POR DOMICÍLIO AGLOMERADO CIDADE BAIXA

Tabela 10 – Renda Média dos Responsáveis por Domicílio Aglomerado Cidade Baixa

Bairros	Renda
Boa Viagem	R\$ 2.331,00
Bonfim	R\$ 2.948,00
Calçada	R\$ 989,00
Caminho de Areia	R\$ 1.551,00
Mangueira	R\$ 884,00
Mares	R\$ 2.037,00
Massaranduba	R\$ 1.076,00
Monte Serrat	R\$ 2.417,00
Ribeira	R\$ 1.634,00
Roma	R\$ 2.728,00
Uruguai	R\$ 1.108,00
Vila Ruy Barbosa/Jardim Cruzeiro	R\$ 1.236,00
Média Total	R\$ 1.762,55

Elaboração: Lucas Uzeda, 2020.

Fonte: Salvador, 2019.

APÊNDICE D – TAXA DE DESOCUPAÇÃO POR IDADE E TRIMESTRE NO BRASIL, BAHIA, SALVADOR, 2012-2021

Tabela 11 – Taxa de Desocupação por idade e trimestre no Brasil, Bahia, Salvador, 2012-2021

(Continua)

Unidade Territorial	Grupo de idade	2012				2013				2014				2015				2016				2017			
		1º	2º	3º	4º	1º	2º	3º	4º	1º	2º	3º	4º	1º	2º	3º	4º	1º	2º	3º	4º	1º	2º	3º	4º
Salvador	14 a 17 anos	36	43	35	29	31	36	28	42	56	57	42	43	48	48	55	46	69	64	69	64	54	44	52	57
	18 a 24 anos	28	26	22	22	27	21	27	25	33	30	27	24	32	34	34	28	36	38	37	38	35	37	37	32
	25 a 39 anos	9,5	11	09	8,9	14	14	12	11	13	14	14	11	13	15	17	15	17	19	18	19	18	18	17	17
	40 a 59 anos	6,5	6,5	6,5	7,2	10	09	7,5	6,5	7,9	7,5	7,6	7,6	08	10	9,5	8,3	11	11	13	11	11	14	12	9,9
	60 anos ou mais	2,4	03	4,7	07	7,1	4,6	7,9	3,3	7,6	06	3,9	5,4	3,3	6,9	5,2	4,4	7,7	12	8,1	9,7	8,4	9,7	7,6	4,9
	Total	12	12	11	11	15	14	13	12	15	15	14	13	15	17	17	15	18	19	20	19	18	19	18	17
Bahia	14 a 17 anos	27	27	26	22	26	25	20	22	29	28	22	21	28	27	29	32	41	44	48	44	48	38	42	42
	18 a 24 anos	24	22	20	21	24	20	21	18	24	21	20	20	24	25	25	23	31	30	30	33	35	33	33	28
	25 a 39 anos	10	11	10	10	13	12	10	8,3	11	8,9	9,4	09	10	12	13	12	14	14	15	15	17	17	15	14
	40 a 59 anos	6,3	5,9	6,2	07	8,2	7,3	6,2	5,6	6,1	5,8	5,5	6,1	6,4	8,2	7,8	7,1	9,1	8,8	10	10	12	11	10	9,9
	60 anos ou mais	2,3	3,1	2,3	3,1	3,4	2,5	2,9	2,3	3,5	3,3	2,2	03	02	04	2,8	2,6	4,1	5,7	4,9	5,9	6,6	6,6	6,9	4,4
	Total	12	11	11	11	13	12	11	09	12	10	9,7	9,7	11	13	13	12	16	15	16	17	19	18	17	15
Brasil	14 a 17 anos	25	22	20	20	25	23	21	19	22	21	21	21	26	24	27	29	38	39	40	40	45	43	42	39
	18 a 24 anos	16	16	14	14	16	15	15	13	16	15	15	14	18	19	20	19	24	25	26	26	29	27	27	25
	25 a 39 anos	7,2	7,1	6,7	6,7	7,6	7,2	6,6	06	6,6	6,3	6,4	6,3	7,5	7,9	8,6	8,5	9,9	10	11	11	13	12	11	11
	40 a 59 anos	04	3,6	3,7	3,4	04	3,8	3,4	3,2	3,7	3,5	3,4	3,3	04	4,4	4,6	4,9	5,9	6,3	6,7	6,9	7,9	7,6	7,4	07
	60 anos ou mais	02	2,2	1,7	02	2,1	1,8	1,8	1,6	2,1	1,9	1,9	02	2,1	2,6	2,7	2,5	3,3	3,8	3,6	3,4	4,6	4,5	4,3	4,2
	Total	7,9	7,5	7,1	6,9	08	7,4	6,9	6,2	7,2	6,8	6,8	6,5	7,9	8,3	8,9	8,9	11	11	12	12	14	13	12	12

Tabela 11 – Taxa de Desocupação, por idade e por trimestre no Brasil, Bahia, Salvador, 2012–2021

		(Conclusão)												
Unidade Territorial	Grupo de idade	2018				2019				2020*				2021*
		1º	2º	3º	4º	1º	2º	3º	4º	1º	2º	3º	4º	1º
Salvador	14 a 17 anos	56	67	67	81	67	64	62	56	73	0	0	0	0
	18 a 24 anos	34	37	34	33	34	39	34	38	39	0	0	0	0
	25 a 39 anos	20	21	19	15	16	16	15	13	17	0	0	0	0
	40 a 59 anos	12	13	9,1	11	13	11	11	12	15	0	0	0	0
	60 anos ou mais	11	9,7	9,2	5,7	11	12	9,9	9,7	9,2	0	0	0	0
	Total	19	20	18	17	19	19	17	16	19	0	0	0	0
Bahia	14 a 17 anos	41	46	47	53	50	46	48	42	53	0	0	0	0
	18 a 24 anos	34	32	32	34	36	35	34	34	38	0	0	0	0
	25 a 39 anos	17	16	16	16	18	16	15	15	16	0	0	0	0
	40 a 59 anos	12	10	9,2	11	11	11	11	11	13	0	0	0	0
	60 anos ou mais	7,3	06	6,2	5,3	6,6	7,7	7,1	5,6	8,4	0	0	0	0
	Total	18	17	16	17	18	17	17	16	19	0	0	0	0
Brasil	14 a 17 anos	44	43	40	40	45	42	41	39	44	43	44	43	46
	18 a 24 anos	28	27	26	25	27	26	26	24	27	30	31	30	31
	25 a 39 anos	12	12	11	11	12	11	11	10	11	13	14	14	15
	40 a 59 anos	7,8	7,5	6,9	6,9	7,5	7,2	7,1	6,6	7,5	8,7	9,9	09	9,7
	60 anos ou mais	4,6	4,4	4,5	04	4,5	4,8	4,6	4,2	4,4	4,8	5,1	05	5,7
	Total	13	12	12	12	13	12	12	11	12	13	15	14	15

Elaboração: Lucas Uzeda, 2021.

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2021.

*Dados extraídos da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua trimestral. Em função da pandemia da Covid-19 não foram coletados dados do 2º ao 4º semestre de 2020, bem como do 1º semestre de 2021.