



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

MARCELO AMORIM CORREIA

**A (RE)PRODUÇÃO DE MUSSURUNGA E DO BAIRRO DA
PAZ NA AVENIDA LUÍS VIANA FILHO (PARALELA),
SALVADOR-BA**

Salvador
2007

MARCELO AMORIM CORREIA

**A (RE)PRODUÇÃO DE MUSSURUNGA E DO BAIRRO DA
PAZ NA AVENIDA LUÍS VIANA FILHO (PARALELA),
SALVADOR-BA**

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

Orientador: Profa. Dra. CREUZA SANTOS LAGE

Salvador
2007

C824 Correia, Marcelo Amorim,
A (re)produção de Mussurunga e do Bairro da Paz na Avenida
Luis Viana Filho (Paralela), Salvador-BA / Marcelo Amorim
Correia. _ Salvador, 2007.
153 f. : il. + Anexos.

Orientadora: Profa. Dra. Creuza Santos Lage.
Dissertação (Mestrado) – Pós-Graduação em Geografia.
Instituto de Geociências da Universidade Federal da Bahia, 2007.

1. Geografia urbana - Salvador (BA)
2. Planejamento urbano
- Salvador (BA)
3. Bairro Mussurunga (BA) – Análise socioespacial
4. Bairro da Paz (BA) – Análise socioespacial I. Título.

CDU 911.375.635 (813.8) (043)

TERMO DE APROVAÇÃO

A (RE)PRODUÇÃO DE MUSSURUNGA E DO BAIRRO DA PAZ NA AVENIDA LUÍS VIANA FILHO (PARALELA), SALVADOR-BA

MARCELO AMORIM CORREIA

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Creuza Santos Lage - Orientadora
Pós-Doutorado em Geografia
Universidade Federal da Bahia (UFBA)

Prof.. Dr. Ângelo Szaniecki Perret Serpa
Pós-Doutorado em Estudos de Organização do Exterior e Planejamento Urbano –
Regional e Paisagismo e em Geografia Cultural
Universidade Federal da Bahia (UFBA)

Profa. Dra. Rosali Braga Fernandes
Doutora em Geografia Humana
Universidade do Estado da Bahia (UNEB)

Dissertação defendida e aprovada: _____ / _____ / _____

“O espaço é criação. Quem cria espaço cria o que o preenche. O lugar suscita a coisa e o lugar certo para a coisa certa. Daí uma ambigüidade, um mal-entendido, uma oscilação singular. Ou a doença do espaço desculpa as pessoas, mas acusa as competências, ou a doença das pessoas num espaço certo é indesculpável. O fetichismo do espaço implica contradições. Ele não resolve o conflito entre o uso e a troca, mesmo quando esmaga o uso e o usuário”

Lefebvre, Henri. (1999, p. 146)

AS CIDADES E A MEMÓRIA 5

Calvino. (2006, p. 30-31)

Em Marília, o viajante é convidado a visitar a cidade ao mesmo tempo em que observa uns velhos cartões-postais ilustrados que mostram como esta havia sido: a praça idêntica, mas com uma galinha no lugar da estação de ônibus, o coreto no lugar do viaduto, duas moças com sombrinhas brancas no lugar da fábrica de explosivos. Para não decepcionar os habitantes, é necessário que o viajante louve a cidade dos cartões-postais e prefira-a à atual, tomando cuidado, porém, em conter seu pesar em relação às mudanças nos limites de regras bem precisas: reconhecendo que a magnificência e a prosperidade da Maurília metrópole, se comparada com a velha Maurília provinciana, não restituem uma certa graça perdida, a qual, todavia, só agora pode ser apreciada através dos velhos cartões-postais, enquanto antes, em presença da Maurília provinciana, não se via absolutamente nada de graciosos, e ver-se-ia ainda menos hoje em dia, se Maurília tivesse permanecido como antes, e que, de qualquer modo, a metrópole tem este atrativo adicional – que mediante o que se tornou pode-se recordar com saudades daquilo que foi.

Evitem dizer que algumas vezes cidades diferentes sucedem-se no mesmo solo e com o mesmo nome, nascem e morrem sem se conhecer, incomunicáveis entre si. Às vezes, os nomes dos habitantes permanecem iguais, e o sotaque das vozes, e até mesmo os traços dos rostos; mas os deuses que vivem com os nomes e nos solos foram embora sem avisar e em seus lugares acomodaram-se deuses estranhos. É inútil querer saber se estes são melhores do que os antigos, dado que não existe nenhuma relação entre eles, da mesma forma que os velhos cartões-postais não representam a Maurília do passado, mas uma outra cidade que por acaso também se chamava Maurília.

Primeiramente a minha mãe pela vida e pelas orações, em seguida a minha companheira e filhos pelo apoio e resignação nos momentos mais cruciais desse processo. Vocês foram o grande alicerce para a não desistência.

À Cidade de Salvador, berço de meu nascimento e de tantas outras pessoas. Não me refiro, no entanto ao poder público que a ela gerencia, mas, ao espaço aglutinador que nos proporciona encontros, desencontros e confrontos. Espaço esse que me permitiu nascer no seio dessa família, conviver com amigos maravilhosos, freqüentar lugares únicos. Cidade ainda, que através das articulações de seus moradores me ofereceu oportunidade de trabalho, local de estudo, paisagem de reflexão e momentos de lazer.

Aos amigos e colegas que direta ou indiretamente contribuíram para elaboração e execução desse trabalho. Aqueles amigos que me inspiraram ou que constituíram como inspiração (Eliete Barros, Francisco Brito, Gilberto Baraúna, Jeane Sanches, Joésia Azevedo, Madalena Santos, Márcia Kalid, Márcea Sales, Marli Sales, Niêta Coêlho, Odete Freitas, Nilzete Amorim e Suréia Barigchum).

Aos colegas de trabalho, dos Colégios Antônio Vieira e ISBA, das Faculdades Jorge Amado e Social, que apoiaram e estimularam minha caminhada; aos meus alunos; aos meus coordenadores (Amarildo Calabrez, Iara Baruque, Jane Medrado, Maria Ornélia Marques e Zelão Teixeira) e Diretores (Pe. Domingos e Irmã Maria Alice) que se mostraram compreensivos nos momentos de pressão, frutos da exigência do processo.

Agradeço, em especial, a Marcelo Faria incentivador da busca da pesquisa pelo simples prazer de saber, ao meu amigo Helmut Muller, que no final da caminhada foi de fundamental importância, com sua paciência e estímulo.

Aos colegas do Mestrado, em especial; Anderson Oliveira, pelas belas imagens cartográficas, demonstração de seu talento, Cláudia Lima, Imaira, e Jacileda Santos, verdadeiras guerreiras, que tiveram paciência de ouvir as minhas lamentações.

A minha orientadora Creuza Lage pela confiança, paciência, incentivo, reflexões e apoio espiritual. Ao professor Ângelo Serpa e professora Rosali Fernandes que tantas contribuições deram através de seus olhares apurados, impregnados de conhecimentos e de suas análises críticas que foram de fundamental importância para conclusão da dissertação.

Aos funcionários da CONDER, em especial, Ana Rosa, Paulo, Irã Sacramento e Érika, bem como os da biblioteca da SEPLAM, principalmente, a Sr^a. Hilda pelas diversas contribuições e palavras de conforto.

Aos moradores de Mussurunga e do Bairro da Paz, pela inspiração resultado de suas lutas, pelos depoimentos muitas vezes de conteúdo denunciativo, outras vezes expressão de orgulho, de resistência e pela confiança a que espero corresponder através desse trabalho.

RESUMO

Este trabalho analisa as principais implicações socioespaciais da (re)produção do espaço intra-urbano em Mussurunga e no Bairro da Paz, localizados no entorno da Avenida Paralela, na Cidade de Salvador/BA, a partir da década de 1970. Priorizou-se o confrontar entre os planos postulados com o que é vivenciado. Para tanto, buscou-se apoio teórico-conceitual através dos pressupostos empreendidos por autores que discutem a cidade e o fenômeno urbano, a exemplo de Carlos (1994, 2001, 2003, 2004), Lefebvre (1999, 2001) e Souza (2003, 2004), numa abordagem materialista histórica dialética. Como métodos de procedimentos, utilizou-se o histórico que orientou a pesquisa documental; o estatístico, primordial para computar, tratar e construir gráficos e tabelas, a partir das informações adquiridas nos órgãos oficiais e na pesquisa de campo e, o cartográfico, que serviu como elemento de linguagem e de comunicação, próprios da ciência geográfica. A análise proposta possibilitou verificar que a região a qual está inserido o objeto de estudo, tem o Estado como um dos principais agentes reprodutores do espaço desigual e combinado a partir de ações de planejamento que priorizam a produção da mais valia através da apropriação do uso do solo urbano aliados aos interesses dos promotores imobiliários. Apesar das sucessivas administrações municipais investirem em melhoramentos urbanos diversos, que valorizam mais as propriedades imobiliárias, as populações desses bairros continuam submetidas a níveis de degradação socioespaciais elevados, tirando-lhes boa parte das possibilidades de melhorias e de superação das condições adversas ligadas à sobrevivência, como ficou demonstrado pelas fases da pesquisa.

Palavras-chave: Cidade, Espaço intra-urbano, (Re)produção, Socioespacial, Planejamento urbano, Gestão e valor de uso e valor de troca.

ABSTRACT

This paper analyzes the main socio-spatial implications of (re) the production of the intra-urban space in Mussurunga and "Bairro da Paz", a neighborhood on Paralela Avenue, in the City of Salvador/BA, since the decade of 1970. There was a priority on the confrontation between the postulated plans and what really happens. Thus, we searched for a theoretical and conceptual support through the propositions undertaken by Carlos (1994, 2001, 2003, 2004), Lefebvre (1999, 2001) and Souza (2003, 2004) in the materialistic dialectic approach. As methods of procedures, the description that guided the documentary research was used; the statistical, extremely necessary to register, to treat and to build graphics and tables from the information acquired in the official agencies and on the field research, and the cartographic, which served to transpose these information into thematic maps. The proposed analysis made possible to verify that the region where the object of study is inserted, has the State as one of the main reproductive agents of the different and combined space from actions of planning that gave priority to the production of the great value through the appropriation of the use of the urban ground associated to the interests of the Real Estate business. Although the successive municipal administrations have invested on a number of urban improvements that value more the real state properties, the population of these popular and sub-proletarians areas keep subjected to great socio-spatial levels of degradation, which significantly diminishes their possibilities of improvement and overcoming adverse conditions.

Key-words – City, (Re)production, Intra-urban Space, Socio-spatial, Urban Planning, Management and value of use and value in exchange.

LISTA DE FIGURAS

1- Localização da área de estudo.....	20
2 - Procedimentos Metodológicos.....	25
3 - Esboço teórico-conceitual.....	26
4 - Fotografia Aérea: Mussurunga e Bairro da Paz na Av. Paralela - 1988.....	62
5 - Fotografia Aérea: Mussurunga e Bairro da Paz na Av. Paralela - 2002.....	63
6 - Av. Paralela e suas diferentes ocupações.....	64
7 – Av. Paralela: paradas de ônibus com via marginal – Sentido Iguatemi/Aeroporto.....	73
8 – Av. Paralela: paradas de ônibus com via marginal – Sentido Aeroporto/Iguatemi.....	74
9 - Salvador Shopping: A Construção.....	78
10 - Fotografia Aérea – Salvador Shopping.....	79
11 - Fotografia Aérea - Paralela Shopping – FTC – Alphaville.....	80
12 - Paralela Shopping - A Construção.....	81
13 - Mussurunga e Bairro da Paz na Av. Paralela.....	88
14 - Tipologia Socioespacial – SSA – 2000.....	92
15 - Rendimento mensal do chefe de domicílio.....	94
16 – Mussurunga – Planta Baixa.....	104
17 – Bairro da Paz – Fotografia Aérea.....	105
18 – Rua Jussari, Bairro da Paz.....	106
19 – Rua Professor Plínio Garcez de Sena – Área Central – Bairro Mussurunga.....	108
20 - Rua D, setor III – Bairro Mussurunga.....	109
21 – Bairro da Paz: autoconstrução.....	112
22 – Bairro da Paz: diferenciação habitacional.....	113
23 – Percentual de chefes de domicílios com instrução entre 5 e 11 anos de estudos.....	117

LISTA DE GRÁFICOS

1 - Grau de urbanização segundo as Grandes Regiões Brasil -1991/2000.....	40
2 - População residente, por situação do domicílio- Brasil - 1940/2000.....	54
3 - Av. Paralela- Necessidades Básicas não atendidas.....	84
4 - Av. Paralela- Utilidade no seu cotidiano.....	86
5 - Crescimento dos sub- distritos de Salvador - 1991/2000.....	90
6 - Percentual de população residente em São Cristóvão e Mussurunga em relação à Salvador – 2000.....	98
7 - Percentual de população de Itapuã e Bairro da Paz em relação à Salvador.....	101
8 – Mussurunga - Procedimentos dos Moradores.....	110
9 – Mussurunga - O que contribuiu para morar.....	111
10 - Bairro da Paz - Procedência dos Moradores.....	114
11 - Bairro da Paz - O que contribuiu para morar.....	115
12 – Mussurunga - Necessidades básicas não atendidas.....	118
13 - Bairro da Paz - Necessidades básicas não atendidas.....	120

LISTA DE QUADROS

1 - Modelo de Uso e ocupação do solo para áreas adjacentes à Avenida Paralela.....	22
2 - Locais da pesquisa ao longo da Avenida Paralela: sentidos e pontos de ônibus.....	24
3 - Programas voltados para área de habitação na Bahia – Década 1990.....	47
4 - Pressupostos para um planejamento e gestão democráticos.....	50
5 – Etapas do urbanismo moderno na Cidade de Salvador no século XX.....	55
6 - As <i>parkways</i> - Semana de Urbanismo - Salvador-Ba (1935).....	57
7 - Projetos de planejamento urbano aprovados para a Av. Paralela.....	66
8 - Via Expressa: Características Funcionais e Físico operacionais.....	71
9 - Avenida Paralela - Radares Fixos.....	75
10 - Avenida Paralela - Radares Estatísticos.....	76

LISTA DE TABELAS

1 – Total populacional de Mussurunga e do Bairro da Paz.....	23
2 - Grau de urbanização da Bahia e de Salvador - 1991/2000.....	41
3 - Salvador: Ocupações do MSTs – 2004.....	42
4 - Financiamento pela habitação pelo SFH, segundo faixas de renda - 1965-1985.....	45
5 - Av. Paralela - Necessidades básicas não atendidas.....	84
6 – Registros de Roubos a Ônibus Urbano em Salvador. Período: Janeiro de 2000 a Dezembro de 2006.....	85
7 - Av. Paralela - Utilidade no seu cotidiano.....	86
8 - Crescimento de Salvador e sub-distritos -1991/2000.....	89
9 - Mussurunga - Procedência dos moradores.....	110
10 - Bairro da Paz - Procedência dos moradores.....	113

LISTA DE SIGLAS

ACS – Área de Predominância de Uso Comercial e serviços
APRNJ – Área de Proteção aos Recursos Naturais da Bacia do Jaguaribe
AUC – Área Urbana Consolidada
AV. - Avenida
BNH – Banco Nacional de Habitação
CAB – Centro Administrativo da Bahia
CEF – Caixa Econômica Federal
CIA – Centro Industrial de Aratu
CIDEU – Centro Iberoamericano de Desenvolvimento estratégico Urbano
CIMATEC – Centro Integrado de Manufatura e Tecnologia
COELBA – Companhia Elétrica do Estado da Bahia
CONDER - Companhia de Desenvolvimento Metropolitano de Salvador
CRA - Conselho Regional de Arquitetura
EPUSC – Escritório do Plano Urbanístico da Cidade de Salvador
EUST – Estudo do Uso do Solo e Transportes
FGTS – Fundo de garantia por Tempo de Serviço
FJA – Faculdades Jorge Amado FMLF - Fundação Mário Leal Ferreira
FMLF – Fundação Mário Leal Ferreira
FNP – Frente Nacional de Prefeitos
FNRU – Fórum Nacional de Reforma Urbana
FTC – Faculdade de Tecnologia e Ciência
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INOCOOP – Instituto de Orientação às Cooperativas
LOUOS – Leis de Uso e Ocupação do Solo
MICI – Ministério das Cidades
MNRU – Movimento Nacional pela Reforma Urbana
MST – Movimento dos Trabalhadores sem Terra
MTST – Movimento dos Trabalhadores sem Teto
MUNIC – Pesquisa de Informações Básicas Municipais
OCEPLAN – Órgão Central de Planejamento
ONGS – Organizações não governamentais

ONU – HABITAT –Programa de assentamentos Humanos da Organização das Nações Unidas

PASS – Programa de ação Social em Saneamento

PDs – Planos Diretores

PDDU – Plano Diretor do Desenvolvimento Urbano

PETROBRÁS – Petróleo Brasileiro S/A

PHSP – Programa Habitacional do Servidor Público

PLANDURB – Plano de Desenvolvimento Urbano

PMS - Prefeitura Municipal do Salvador

RMS – Região Metropolitana de Salvador

SENAI – serviço de Aprendizagem Industrial

SEPLAM - Secretaria do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente

SEPLANTEC - Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia

SET - Secretaria de Engenharia de Tráfego

SETRADES – Secretaria do Trabalho e Desenvolvimento Social do Município de Salvador/Ba

SERFHAU – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo

SETHA - Secretaria de Terras e Habitação

SFH – Sistema Financeiro de Habitação

SM – Salário Mínimo

SMTU - Secretaria Municipal de Transportes Urbanos

TAC – Termo de Acordo de Compromisso

TGCA – Taxa Geométrica Anual

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

UNIFACS – Universidade do Salvador

URBIS – Habitação e Urbanização da Bahia

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	17
1.1. Procedimentos Metodológicos.....	21
1.2. Referencial Teórico Metodológico.....	25
1.2.1. Esboço teórico-conceitual.....	26
1.2.1.1. Cidades e Espaço intra-urbano.....	27
1.2.1.2. Planejamento e Gestão Urbana.....	28
1.2.1.3. (Re)produção do Espaço Urbano.....	31
1.2.1.4. Socioespacial: valor de uso/valor de troca.....	32
2. A (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO SOTEROPOLITANO NO CONTEXTO NACIONAL.....	38
2.1. A urbanização, e o problema habitacional.....	40
2.2. Programas e projetos para a habitação destinada à população de baixa renda.....	44
2.3. A arte de planejar e de gerenciar as cidades.....	48
2.4. A modernização do espaço municipal: A Reforma Urbana.....	53
2.4.1. Etapas do urbanismo moderno na Cidade de Salvador no Século XX...	54
3. AVENIDA LUIS VIANA FILHO.....	60
3.1. Projetos de planejamento urbano aprovados para a Av. Paralela.....	65
3.2. Confronto entre o Plano Funcional e o PDDU.....	67
3.2.1. O Projeto Funcional.....	68
3.2.2. O PDDU.....	69
3.2.3. O confronto.....	72
3.3. A Av. Paralela como mercadoria.....	77
3.3.1. Av. Paralela e os seus novos empreendimentos.....	77
3.3.2. Av. Paralela: a pesquisa e a informação urbana.....	83
3.3.2.1. Av. Paralela: as necessidades não atendidas.....	83
3.3.2.2. Av. Paralela: Utilidade no seu cotidiano.....	86

4. A (RE)PRODUÇÃO DE MUSSURUNGA E DO BAIRRO DA PAZ.....	88
 4.1. Características Gerais.....	89
4.1.1. Tipologia Socioespacial.....	90
 4.2. Origem e evolução.....	95
4.2.1. Mussurunga.....	97
4.2.2. Bairro da Paz.....	99
 4.3. Mussurunga e Bairro da Paz: condições socioespaciais.....	102
4.3.1 Sistema Viário.....	1
4.3.1.1. Mussurunga.....	1
4.3.1.2. Bairro da Paz.....	1
4.3.2. Padrão habitacional.....	1
4.3.2.1. Mussurunga.....	1
4.3.2.2. Bairro da Paz.....	1
4.3.3. A relação entre renda e educação.....	1
4.3.3.1. Mussurunga e Bairro da Paz	1
 4.4. As necessidades.....	1
4.4.1. Mussurunga.....	1
4.4.2. Bairro da Paz.....	1
5. Conclusão.....	1
6. Bibliografia.....	1

APÊNDICES

ANEXOS

A cidade contemporânea, apesar de grandes transformações, está mais próxima da cidade medieval do que esta última da cidade antiga.

Le Goff. (1998, p. 25)

1. INTRODUÇÃO

A internacionalização da economia mundial, que se desenvolve de maneira irreversível, é um processo ao qual as cidades tiveram que se adaptar. Estas representam a maior manifestação da apropriação do espaço pelo homem, originada através das relações entre os processos sociais e políticas públicas. Deste modo, a (re)produção dessas relações materializam-se no espaço e são cristalizações da sociedade humana.

O presente trabalho intitulado A (Re)produção de Mussurunga e do Bairro da Paz na Avenida Luis Viana Filho (Av. Paralela)¹ analisa as principais implicações socioespaciais decorrentes da implantação dos planos de desenvolvimento urbano para a região do Salvador, implementados no espaço a partir da década de 1970 até o ano de 2006. A prioridade é confrontar o programa habitacional Estadual de um lado e as formas de ocupação informais tipificadas como “invasão” que foram durante as décadas de 1970 e 1980, um fenômeno social de extrema importância para a evolução urbanística do país.

Corrêa (2004) salienta que o estudo do processo de (re)produção do espaço demanda uma sobreposição entre os diferentes agentes, os proprietários dos meios de produção externos e internos; os promotores imobiliários; os proprietários fundiários; o Estado e os grupos sociais excluídos que regem a (re)produção geral da sociedade. O espaço torna-se, portanto, palco e objeto de disputas entre esses agentes que criam estratégias e ações concretas, contribuindo no fazer, desfazer e refazer a cidade.

¹ Em diversos documentos como projetos de estudos, leis e recortes de jornais, encontramos o nome da Avenida Luís Viana Filho com a grafia Luís, ora com “s” ora com “z”. Optamos nesse trabalho pela grafia com “s” obedecendo ao adotado pela Secretaria de Engenharia de Tráfego (SET).

O reflexo destas tensões e disputas de poder sobre o espaço é materializado no tecido urbano, definido, neste trabalho, “não como realidade acabada, situada, em relação à realidade atual, de maneira recuada no tempo, mas, ao contrário, como horizonte, como virtualidade iluminadora”, (LEFEBVRE, 1999, p. 28), portanto, pensar o espaço intra-urbano como resultado de um plano pode ser um equívoco, pois a cidade nos remete ao vislumbramento do conturbado, contraditório, cenário de tensões, diversidades e disputas.

A necessidade de refletir sobre a (re)produção do espaço urbano na escala *intra-urbana*, numa perspectiva socioespacial, nasce das polêmicas e posições controvertidas, que o tema suscita. Este, sendo produto do trabalho social, estabelece a condição de continuidade da sociedade. Com o tempo, se complexifica e, com as novas condições de comunicabilidade entre os grupos sociais, ultrapassa o local, tornando-se universal.

Nesse trabalho, a escala *intra-urbana* permite a apreensão da realidade a partir da sistematização de um conjunto de elementos – o plano urbano, a densidade da população, as habitações, a produção, a circulação, a moradia, os equipamentos de serviços e as categorias sociais – relevantes para a análise em profundidade do espaço urbano através de uma relação entre a vida cotidiana e a cidade (SANTOS, 1989; VILAÇA, 1998; CAVALCANTI, 1999).

A hipótese deste trabalho está balizada na concepção da cidade ser concebida como uma obra que possui um valor de uso e um valor de troca, produto da (re)produção da sociedade, fruto do capitalismo, um espaço complexo multifacetado, impregnado de contradições entre as necessidades dos diferentes agentes que a reproduzem (LEFEBVRE, 2001, p. 4). A (re)produção de Mussurunga e do Bairro da Paz não foge à regra. É nessa perspectiva que este trabalho se desenvolve.

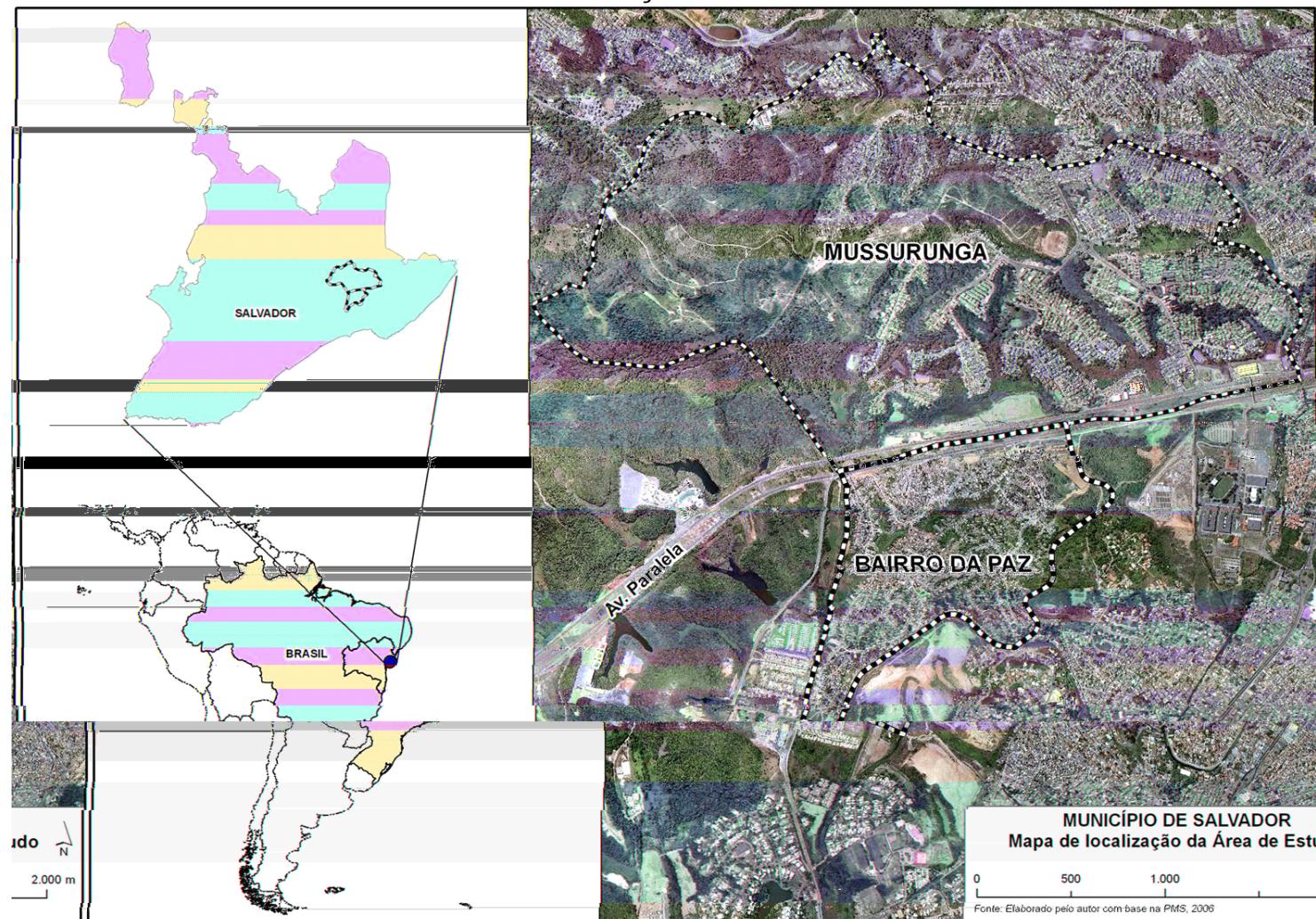
Ao adotar a abordagem dialética materialista, na qual o espaço é fruto da contradição produzida historicamente no interior da organização socioespacial, buscou-se analisar as implicações da (re)produção nos espaços intra-urbanos de Mussurunga e do Bairro da Paz, localizados a nordeste da Cidade de Salvador, no último trecho da Av. Paralela, entre o Rio Jaguaribe e a Primeira Rótula do

Aeroporto Internacional Luis Eduardo Magalhães, área ocupada por uma população de média e baixa renda, que ganha grande valorização da propriedade fundiária e imobiliária, principalmente a partir da década de 1970, combinando vetores de intensa modernização com forte segregação socioespacial de forma contraditória (Figura 1).

Assim, a análise da (re)produção desses espaços *intra-urbanos* torna-se relevante ao verificar as estratégias de intervenção dos diferentes agentes envolvidos que geram novas dinâmicas e cicatrizam no espaço o jogo de interesses e de intervenções econômicas, o que pode contribuir de forma efetiva para os debates e reflexões, não só no meio acadêmico, como também, nas esferas que (re)produzem o espaço de maneira propositiva, além de apresentar as contradições

FIGURA 1 – Localização da Área de Estudo

20



1.1. Procedimentos Metodológicos

Ao estabelecer, como objetivo geral, a análise da (re)produção de Mussurunga e do Bairro da Paz localizados na Av. Paralela, a partir da década de 1970 até o ano de 2006, com foco nas estratégias e ações criadas pelos diferentes agentes para a área de estudo, adota-se, como método de abordagem, o materialismo histórico dialético para a investigação do objeto de pesquisa, por considerar que o mesmo permite identificar as contradições nas relações sociedade-natureza que constituem o objeto da ciência geográfica. A escolha se justifica pela adequação da sua concepção aos objetivos propostos, como salienta Gomes (1991, p. 31):

A dialética como concepção e método confirma o continuo movimento da matéria – apresentada em todas as suas formas, inferiores e superiores – em sua infinitude e unicidade e define o mundo como um processo ininterrupto do vir-a-ser, isto é, a transformação da própria matéria.

Nesse sentido, o método dialético possibilita analisar a (re)produção do objeto de pesquisa, não como uma realidade estática, mas como algo passível de mudanças, a partir dos princípios próprios do materialismo dialético, quais sejam a lei da unicidade e a lei da luta dos contrários, confirmando, assim, a conexão e a interdependência dos fenômenos em toda a realidade que se apresenta como um conjunto integrado de processos dinâmicos e contraditórios.

Como procedimento de pesquisa, utilizou-se o método histórico que orientou a pesquisa documental; apoiado em dados estatísticos importantes para computar, tratar e construir gráficos, quadros e tabelas que acompanham o trabalho, a partir das informações recolhidas nos órgãos oficiais: Prefeitura Municipal do Salvador (PMS), Companhia de Desenvolvimento Metropolitano de Salvador (CONDER), Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia (SEPLANTEC), Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF), Secretaria do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente (SEPLAM), Conselho Regional de Arquitetura (CRA), Secretaria de Terras e Habitação (SETHA), Secretaria Municipal de Transportes Urbanos (SMTU), SET e Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O trabalho de pesquisa em campo e a linguagem cartográfica serviram para sistematizar e comunicar as informações, através de mapas temáticos, uma das

competências específicas da ciência geográfica.

A delimitação da poligonal da área de estudo considerou como referência os Setores Censitários propostos pelo IBGE (2000) e os estudos da PMS, através do Modelo de uso e ocupação do solo para áreas adjacentes à Avenida Paralela, elaborado em 1995, que divide a mesma em três trechos distintos. (Quadro 1).

Quadro 1 – Modelo de Uso e ocupação do solo para áreas adjacentes à Avenida Paralela

Trechos	Características
1º Pernambués/CAB	Apresenta uma ocupação já consolidada através de grandes áreas residenciais e de equipamentos de serviços de grande porte lindeiros à via.
2º CAB/Rio Jaguaribe	Representa um dos últimos grandes maciços de terra disponível para ocupação, agregando elementos de valor ambiental e paisagístico configurando-se como importante espaço estruturador da cidade.
3º Rio Jaguaribe/Primeira Rótula do Aeroporto	Apresenta ocupações consolidadas por populações de baixas e médias rendas denominadas respectivamente de Malvinas ou Bairro da Paz e Mussurunga.

Fonte: Prefeitura Municipal do Salvador – Centro de Planejamento Municipal, Gerência de Desenvolvimento Municipal. Área de Proteção aos Recursos Ambientais da Bacia do Rio Juaguaribe – APRNJ, Salvador, 1995

Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2005.

Os Setores Censitários correspondem unidades mínimas criadas para fins de controle cadastral da coleta, onde cada setor apresenta variáveis que abrangem características sociais e econômicas dos domicílios cadastrados. Os espaços da área de estudo encontram-se nos sub-districtos de São Cristóvão e de Itapuã, onde Mussurunga possui 36.217 habitantes e o Bairro da Paz 17.436 habitantes, totalizando 53.653 (Tabela 1).

Tabela 1 – Total populacional de Mussurunga e do Bairro da Paz

Área de Estudo	Sub-districto	Código do setor-	População
----------------	---------------	------------------	-----------

quantidade			
Mussurunga	São Critovão	23 - 30	36.217
Bairro da Paz	Itapuã	09 - 14	17.436
Total	-	-	53.653

Fonte: IBGE. Cadastro de Setores Censitários. Salvador: IBGE, 2000.

Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2007.

Com a poligonal de estudo delimitada, partiu-se para a escolha das variáveis balizadoras: população residente, renda, anos de estudos, infra-estrutura, priorizando o sistema viário e o padrão habitacional, uma vez que os mesmos definem a tipologia da distribuição das categorias na área de estudo, confrontadas sempre com a pesquisa de campo, os quais contribuíram para a elaboração e interpretação de mapas temáticos, tabelas, quadros e gráficos que serviram para a análise e compreensão da (re)produção de Mussurunga e do Bairro da Paz.

A pesquisa de campo, propriamente dita, desenvolveu-se em dois momentos, a aplicação dos questionários de caráter qualitativo, dividido em duas partes (Apêndice A): primeira com o perfil daquele que responde e a segunda com as questões ativas à pesquisa. Estes foram aplicados ao longo da Av. Paralela, obedecendo ao seguinte roteiro:

Seis pontos de ônibus (três em cada sentido), ao longo da Av. Paralela, escolhidos aleatoriamente, porém em horários de pico, durante os dias 10 e 11 de dezembro de 2005, entre as 06 e 08h, 12 e 14h e 18 e 20h. Em cada ponto, foram aplicados 15 questionários, correspondendo a aproximadamente 0,03% da população total da área de estudo (Tabela 1), perfazendo 90. Nessa etapa, o objetivo específico era identificar os usos e os hábitos dos indivíduos da pesquisa que se utilizam da Av. Paralela através do transporte público (Quadro 2).

Quadro 2 – Locais da pesquisa ao longo da Avenida Paralela: sentidos e pontos de ônibus

Iguatemi – Aeroporto	Aeroporto – Iguatemi
Supermercado Extra	Transbordo de Mussurunga
FTC*	FJA**
Parque de Exposições	Conjunto Amazonas

Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2005

*Faculdade de Tecnologia e Ciência

**Faculdades Jorge Amado

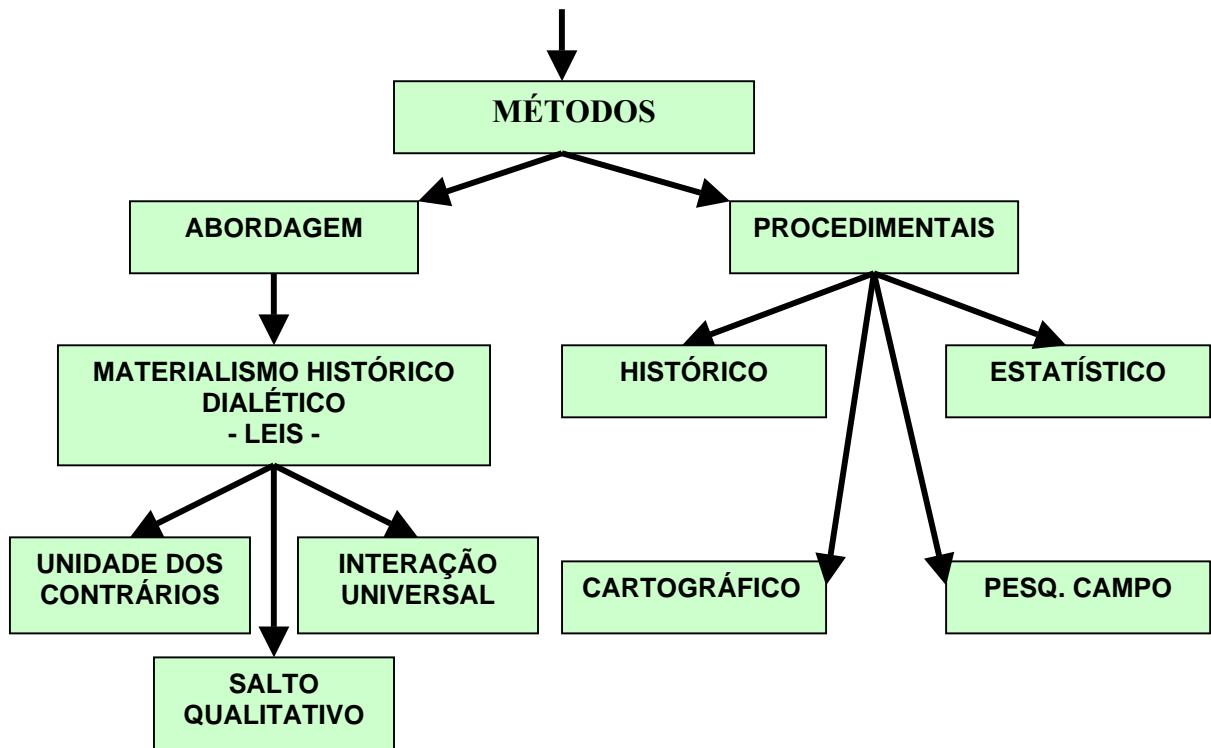
O segundo momento são as visitas de reconhecimento em Mussurunga e no Bairro da Paz, nos meses de dezembro de 2005, janeiro e fevereiro de 2006, cujos objetivos específicos estabelecidos pela pesquisa foram os de identificar as qualidades das variáveis estabelecidas anteriormente, registrar fotograficamente como apoio importante para o trabalho de gabinete, além de estabelecer contato direto com o cotidiano das pessoas.

Nesse sentido, tomando como base a população total de Mussurunga e do Bairro da Paz, citada na Tabela 1, foram aplicados, respectivamente 180 e 90 questionários (Apêndice B), correspondendo a aproximadamente 0,5% da população residente em cada área de estudo.

A figura 2 apresenta a metodologia nas duas dimensões através das quais a pesquisa se desenvolveu (Figura 2).

FIGURA 2 – PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A (RE)PRODUÇÃO DE MUSSURUNGA E DO BAIRRO DA PAZ NA AVENIDA LUÍS VIANA FILHO (AV. PARALELA)



Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2007.

1.2. Referencial Teórico-Conceitual

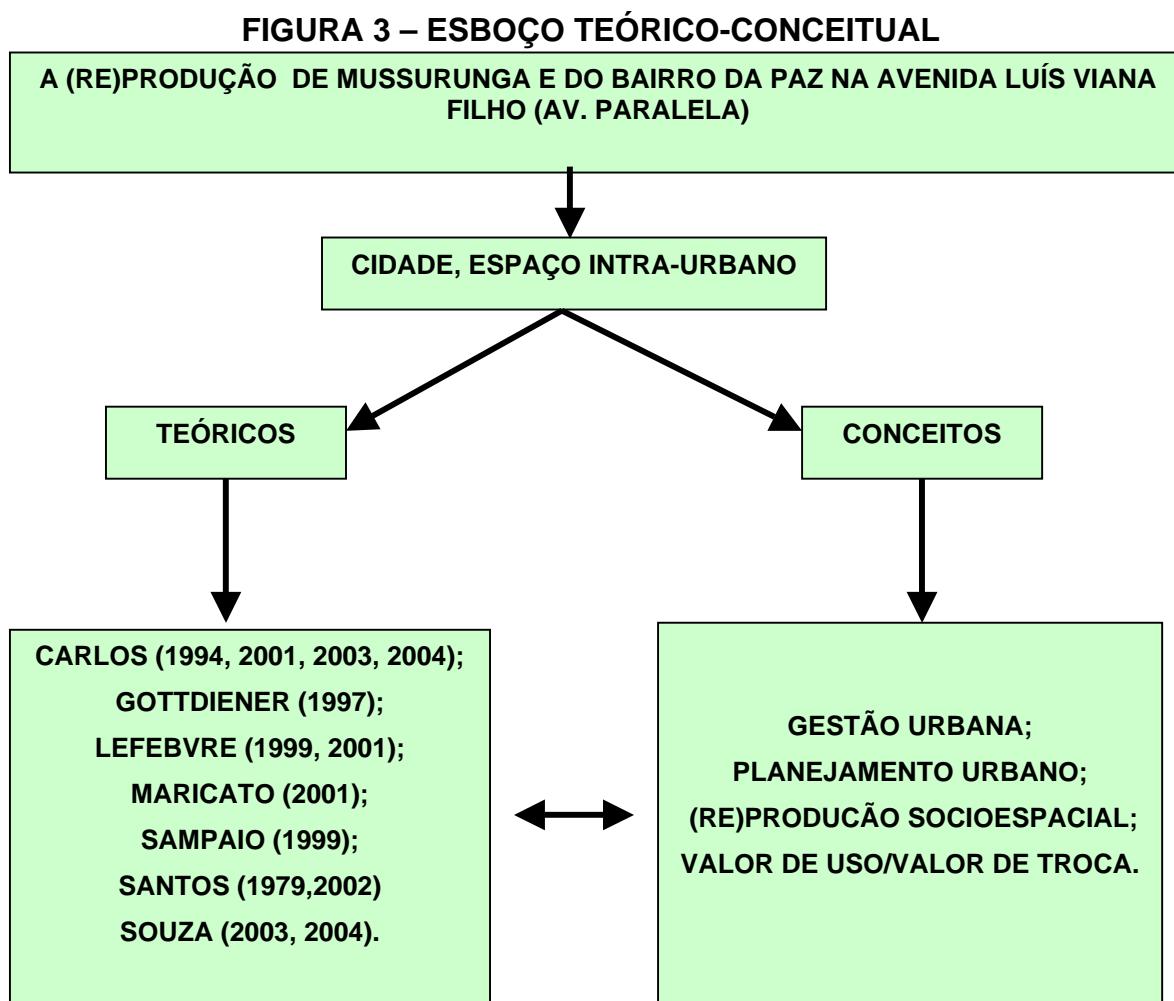
Nesse trabalho, enquanto estratégia básica assumiu-se, deliberadamente, uma quantidade de autores que desenvolvem teoricamente os aspectos que mais diretamente abordam o objeto da pesquisa, qual seja o espaço *intra-urbano*, a partir dos conceitos estabelecidos e desenvolvidos pelos mesmos como parte do *corpus* da ciência geográfica.

Nesse sentido, para analisar e compreender a (re)produção do espaço de Mussurunga e do Bairro da Paz, buscou-se apoio teórico-conceitual nas obras de Carlos – **A (re)produção do espaço urbano** (1994), **Espaço-Tempo na metrópole** (2001), **A cidade** (2003) e **O espaço Urbano** (2004), Gottdiener – **A produção social do espaço urbano** (1997), Lefebvre - **A Revolução Urbana** (1999) e **O direito à cidade** (2001), Maricato – **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**

(2001), Sampaio – **Formas Urbanas**: cidade-real & cidade-ideal; contribuição ao estudo urbanístico de Salvador (1999), Santos – **Pobreza Urbana** (1979), A natureza do espaço (2002) e A urbanização brasileira (2005) e nas de Souza – ABC do desenvolvimento urbano (2003) e Mudar a Cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos (2004).

1.2.1. Esboço teórico-conceitual

A figura 3 representa o esboço dos teóricos e os conceitos balizadores.



Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2007.

1.2.1.1. Cidade e Espaço intra-urbano

O espaço intra-urbano é o espaço da cidade, é nele que acontece a vida urbana cotidiana. É muito importante, para compreender o espaço urbano ou a cidade, estudar e analisar a forma urbana e seu crescimento, como subsídios às políticas de planejamento, assim como o intra-urbano. Villaça (1998) aponta que o espaço intra-urbano seria o estudo do arranjo intenso dos espaços urbanos. Para este autor, o estudo das formas é, sem dúvida, o estudo do espaço urbano, sendo atributos do espaço como um todo.

Dito de uma outra maneira, a cidade é a forma, é a cristalização das relações sociais de produção – expressão - enquanto o espaço urbano é o conteúdo, qual seja, são as próprias relações sociais e relações sociais de produção estabelecidas a partir da relação sociedade-natureza. Carlos (2003, p. 70) ratifica essa idéia quando afirma: “Pensar a cidade significa refletir sobre espaço urbano”.

Na realidade, não existe um espaço urbano homogêneo, da forma com é assumido pelo planejamento racional e tecnocrata, mas - espaços intra-urbanos - fragmentados, diversificados, articulados e contraditórios como a própria lei da dialética nos ensina. No espaço urbano, cada um de seus componentes mantém relações espaciais com os demais, ainda que de intensidade muito variável.

Nessa perspectiva, Cavalcanti (2001, p. 14), salienta:

[...] a cidade é a forma, é a materialização de determinadas relações sociais que se materializam no espaço. Porém, não se pode fazer uma separação absoluta entre espaço urbano e cidade, assim como, numa análise dialética, não se pode fazer separação absoluta entre forma e conteúdo – há entre as duas categorias uma relação de interdependência dialética.

O homem se apropriando do espaço, transforma-o e passa a dar-lhe um caráter social, este, revelado por uma dialética de espaço/tempo. Sendo assim, a construção humana sobre o natural materializa a cidade como um produto histórico-social, composto de sistemas de objetos e sistema de ações. Para Santos (2002), esses sistemas conjugados permitem transitar do passado ao futuro, mediante a consideração do presente. Nesta dimensão, a cidade revela a maneira pela qual se dá a (re)produção do espaço.

Nesse contexto, a reflexão sobre o espaço intra-urbano transcende a idéia de

cidade enquanto aglomeração de capitais, supera a discussão da cidade e/ou do espaço do capital. A cidade, o espaço urbano, assim passa a integrar a paisagem geográfica do capital enquanto parte necessária de um espaço social complexo e pleno de contradições que simultaneamente estimula e obstaculariza o desenvolvimento e a (re)produção das relações sociais de produção em nível geral, num movimento de construção de novos espaços e destruição/apropriação de espaços pretéritos.

1.2.1.2. Planejamento e Gestão Urbana

Etimologicamente o termo planejamento deriva da palavra planejar que significa projetar, planificar, elaborar (um projeto), segundo Bueno, Silveira (Dic. Ling. Portuguesa, 1996). Nessa perspectiva, adotamos o termo como sendo uma atitude de planejar e intervir no espaço urbano, como uma realização ligada diretamente com a ação do Estado.

Planejamento urbano deve ser entendido como modalidade de planejamento associada à profissão do geógrafo interessado em analisar, discutir e propor soluções para os problemas das cidades. Considerado de uma maneira positiva, deve, ao lado da gestão urbana, ser utilizado como instrumento de acesso ao fenômeno urbano, de promoção de justiça social e realização de uma melhor qualidade de vida.

As preocupações com o planejamento urbano não são uma temática recente. Acredita-se que remonta a 3.500 a.C. Desde os primórdios, a civilização humana se preocupa em desenhar e planejar as cidades. A exemplo das teorias e idéias desenvolvidas por Hippodamus², considerado por muitos historiadores como o pai do planejamento urbano.

Dessa época até meados do século XX, de acordo com as mais diversas referências sobre o assunto, o planejamento urbano esteve muito ligado ao desenho das cidades, isto é, eminentemente técnico, sem muita ou nenhuma

² Desenvolveu na Grécia Antiga, teorias e idéias sobre o uso ideal da terra e da localização de ruas e edifícios nas cidades de Miletus (antiga cidade da Ásia Menor) e Pireus (atualmente principal porto da Grécia).

preocupação com as necessidades efetivas das populações que ali residiriam. Planejar era sinônimo de embelezar a cidade, estava diretamente ligado ao ordenamento físico.

Essa concepção pode ser bem retratada dentre outros tantos momentos da história da evolução urbana, com as idéias proferidas na Feira Mundial de Chicago, em 1893, nos Estados Unidos, que marca o início da *City Beautiful* (Bela Cidade)³, pelas propostas das *Cidades-Jardins*, criadas por Howard (1899), como também, as propostas desenvolvidas por Le Corbusier, considerado o pai da arquitetura moderna, entre 1947 e 1953; a *Cidade radiosa (cité radieuse)*⁴, e pelo projeto do plano-piloto da cidade de Brasília, considerado como um exemplo do urbanismo moderno.

É a partir dos trabalhos de La Blache e L. Gallois (1927), com a publicação da *Géographie universelle*, bem como dos trabalhos teóricos de Marcel Aurousseau (1921), R. Blanchard (1922), portanto com a afirmação da Geografia Urbana e a consolidação da “Escola de Chicago”, com publicações de sociólogos, arquitetos e historiadores que o planejamento urbano atinge seu auge e se fortalece impregnado de forte carga naturalista e com grande ênfase na morfologia urbana.

As análises sobre o planejamento passam a ganhar um propósito mais crítico a partir da década de 1970, quando vários autores discutem o urbano numa concepção marxista, criticando a concepção da cidade desenvolvida pelo pensamento modernista, a exemplo de Castells com **A questão urbana** (1983), Harvey com **A Justiça social e a Cidade** (1980), Ledrut com, **Sociologia Urbana** (1971), Lefebvre com suas obras **O pensamento marxista e a cidade** (1978), **Revolução Urbana** (1999), **O direito à cidade** (2001), e Soja com **Geografias pós-moderna: a reafirmação do espaço na teoria social crítica** (1993), dentre outros. Esses autores proporcionaram uma renovação significativa no debate acerca do

³ Durante essa Feira, os planejadores urbanos trouxeram a idéia da cidade ideal. Esta deveria possuir avenidas largas e grandes, além de uma estrutura pública bem estruturada.

⁴ Desenvolvida para a cidade de Marselha (França). Fundamenta-se na análise das funções urbanas e acompanhadas por um zoneamento: as funções de habitação, trabalho e lazer são atribuídas a zonas específicas. O imóvel coletivo gigante - blocos de apartamentos e ou escritórios – representa o ideal a ser implantado, com largas avenidas e aumento dos espaços abertos. A cidade de Brasília também foi planejada dentro dessa concepção.

planejamento urbano e elencaram a produção social como o elemento fundamental nos seus estudos.

O aparecimento de fato do planejamento urbano e regional com um alicerce compilado e profissionalizado ocorre no século XX, inicialmente na Europa, quando o Estado necessita manter o controle sobre a cidade industrial, esta, marcada por um conjunto de mudanças quantitativas e qualitativas que, aos poucos, contribui para o aumento e a redefinição da rede de transportes inter e intra-urbana, assim como a da tecnificação do território, para possibilitar uma maior fluidez do espaço e atender à demanda por maior quantidade de produtos em menor tempo, conforme afirma Benevolo (1987).

Nessa perspectiva, a cidade monumento vai se transformando progressivamente na cidade da produção, do consumo e dos fluxos, mas também dos conflitos, e, portanto, na necessidade de se constituir como cidade-vigiada, pois ela será, desde esse período, o lugar de excelência do conflito de interesses do capitalismo industrial.

Souza (2004, p. 52), ao se referir à unidade entre planejamento e gestão da cidade, afirma que:

[...] a mesma é produto dos processos socioespaciais, que refletem a interação entre várias escalas geográficas, deve aparecer não como uma massa passivelmente modelável ou como uma máquina perfeitamente controlável pelo Estado (teoricamente instruído por planejadores racionalistas e tecnocráticos), mas como um fenômeno gerado pela interação complexa, jamais plenamente previsível ou manipulável, [...]

Quanto ao planejamento e à gestão urbana, as contribuições de Souza (2004) foram relevantes para a análise da área evidenciada, na medida em que defende o planejamento como instrumento do desenvolvimento socioespacial, tendo a qualidade de vida e a justiça social como as bases de um planejamento crítico, contrapondo-se à idéia de um planejamento voltado para manter a ordem capitalista, enquanto a gestão é concebida como um instrumento distinto e auxiliar do planejamento.

A crítica que se pode fazer às abordagens de planejamento racionalista e tecnocrático é a de que nem todo o conhecimento do projetar e elaborar deveriam

ser exclusivamente científico e técnico, uma vez que há de se considerar as outras formas de saber como sendo capazes de reconhecer a realidade, em pé de igualdade com o conhecimento científico. Pensando assim, concordamos com Souza (2004, p. 69), quando este autor afirma que:

A práxis planejadora ou gestora, e antes dela já a própria prática de pesquisa, deveria, idealmente, encarnar a fusão criativa do saber dos autores sociais com os balizamentos técnicos científicos trazidos, na qualidade de consultores populares, pelos profissionais de planejamento e gestão.

As contradições presentes na ação do planejamento territorial, em relação à (re)produção do espaço urbano, permitem uma reflexão sobre os direitos sociais e políticos. É nessa conjuntura que analisaremos a (re)produção dos espaços de Mussurunga e do Bairro da Paz.

1.2.1.3. (Re)produção do Espaço Urbano

Analizar e discutir a (re)produção do espaço urbano no conjunto da produção social, é pensar em seu movimento dialético e contraditório. Essa contradição decorre do fato de que há uma relação necessária e fundamental entre a sociedade e o espaço.

Nesse sentido, a (re)produção espacial revela as contradições presentes na produção da vida, bem como na produção das relações de trabalho entre os homens e a natureza (CARLOS, 1994).

Lefebvre (2001), ao conceber a idéia de (re)produção da cidade como obra, salienta que o espaço é uma produção social, ocorre na lógica da ideologia do crescimento, marcada pelo conflito entre pró-crescimento e não crescimento e pela luta entre o capital e o trabalho.

A idéia central que orienta essa pesquisa diz respeito à importância da compreensão de como um determinado espaço intra-urbano reproduz-se, e quais as relações sociais que ordenam e estruturam o processo. Assim, pensar o fenômeno urbano significa, na compreensão de Carlos (1994, p. 25), que se deve estar

baseado:

[...] na preocupação com o modo de entender o espaço geográfico como criação social e histórica, portanto concreta e dinâmica de um lado; e de outro a necessidade do desvendamento do processo urbano.

A construção do objeto da pesquisa é o ponto de partida para a análise do fenômeno urbano que se apresenta como processo de (re)produção fundamentado na relação homem-natureza, associado às condições de vida da sociedade e determinado por ela. São as condições sociais de produção que determinam o grau e a medida em que se dará a ampliação e o desenvolvimento de suas relações.

De acordo com Souza (2004, p, 61), ao se estabelecer uma relação entre planejamento e gestão urbana, dentro da lógica da (re)produção espacial, aqui discutida, o processo de desenvolvimento socioespacial deve ser entendido como uma mudança social positiva de desenvolvimento.

Em termos muito singelos e puramente introdutórios, pode-se dizer que se está diante de um autêntico processo de desenvolvimento socioespacial quando se constata uma *melhoria da qualidade de vida e um aumento da justiça social*. A mudança social positiva, no caso, precisa contemplar não apenas as relações sociais, mas, igualmente, a espacialidade (grifos do autor).

A crítica que se pode estabelecer é em relação ao fato de que a alternativa pensada de forma a combater o sistema injusto, desigual, fragmentado da (re)produção do espaço urbano, antecipando soluções da coletivização da propriedade urbana, adota um projeto de cidade ideal e imaginária a partir ou diretamente relacionada à idéia de Estado-nação centralizador, capaz de controlar, ou seu lado oposto, a formulação de que o controle deve ser direito exclusivo dos moradores considerados todos como cidadãos plenos de direito.

1.2.1.4. O Socioespacial: valor de uso/valor de troca

Para se compreender a evolução do espaço e suas organizações faz-se necessário uma relação quase que direta com os conceitos de valor de uso e valor

de troca⁵, isso porque a evolução e organização socioespacial estão ligadas diretamente por relações conjuntas e hierárquicas das atividades sociais presentes nos lugares implicando num entrosamento inter-relacionado entre as forças econômicas, políticas e culturais ao longo do tempo histórico.

No capitalismo tardio brasileiro, as implicações socioespaciais se concretizam, na medida em que o espaço torna-se um sistema de objetos cada vez mais artificializado, que produz uma forma distintiva do espaço mundial, e um sistema de ações com tendências estranhas ao lugar e a seus habitantes; com essa idéia, Carlos (2001) nos oferece um campo de reflexão que nos permite discutir a (re)produção do espaço urbano como possibilidade concreta da ação humana.

Nesta perspectiva, Maricato (2001) salienta que o solo e suas benfeitorias no mundo capitalista contemporâneo tornam-se mercadorias, em que o valor de uso e o valor de troca passam a ter um significado especial, sendo de fundamental importância atentar para o fato de que não há como produzir o espaço sem ocupar o solo, portanto, ninguém pode dispensá-lo. Nessa lógica, a dialética entre o valor de uso e o valor de troca não se manifesta e nem ocorre numa mesma intensidade e forma nas diferentes escalas da economia urbana.

O valor de uso constitui a base material do valor de troca, à medida que nenhum produto torna-se mercadoria, ou seja, porta valor de troca, se não tem alguma utilidade, qualidade esta que confere a especificidade do valor de uso, portanto, os valores de troca relacionam-se aos valores de uso socialmente determinantes. Geralmente a renda prescreve o uso, então isso implica que os valores de troca determinam os valores de uso.

Tais constatações nos levam à aceitação dos conceitos de valor de uso e valor de troca como essenciais para a análise da situação proposta, como salienta Lefebvre (2001, p. 06):

⁵ “A palavra valor, é preciso observar, tem dois significados diferentes; algumas vezes expressa a utilidade de algum objeto particular e algumas vezes o poder de compra de outros bens que a posse daquele objeto transmite. O primeiro pode ser chamado ‘valor de uso’ e o outro ‘valor de troca’. As coisas de grande valor de uso têm, frequentemente, pequeno ou nenhum valor de troca; e, ao contrário, as de grande valor de troca têm, frequentemente, pequeno ou nenhum valor de uso”. (HARVEY, 1980, p. 131 *apud* SMITH, 1776, p. 28).

No sistema urbano que procuramos analisar se exerce a ação desses conflitos específicos: entre valor de uso e valor de troca, entre mobilização da riqueza (em dinheiro, em papel) e o investimento improdutivo na cidade, entre a acumulação do capital e sua dilapidação nas festas, entre a extensão do território dominado e as exigências de uma organização severa desse território em torno da cidade dominadora. Esta última se protege contra qualquer eventualidade através da organização corporativa que paralisa as iniciativas do capitalismo bancário e comercial.

Dessa forma, o jogo de interesses entre os diferentes agentes que (re) produzem o espaço estará marcado por contradições, tanto no que se refere à produção social, como também à apropriação privada. A renda é parte de valor de troca que é reservado para o proprietário e detentor do solo. Nessa perspectiva, Carlos (2001, p. 15-16) afirma que:

A contradição entre o processo de produção social do espaço e sua apropriação privada está na base do entendimento do processo de reprodução espacial. Isto porque, em uma sociedade fundada sobre a troca, a apropriação do espaço, ele próprio produzido como mercadoria, liga-se cada vez mais à forma de mercadoria, servindo às necessidades da acumulação por meio das mudanças/readaptações de usos e funções dos lugares, que também se reproduzem sob a lei do reproduzível, a partir das estratégias da reprodução em determinado momento da história do capitalismo.

No caso da área de estudo dessa pesquisa, essa consideração é revelada à medida em que na Av. Paralela são observadas práticas que produzem tanto um espaço social de usos, quanto um espaço abstrato de expropriação, nesse sentido, a importância do espaço é revelada pela dialética entre o valor de uso e valor de troca.

Santos (1979, p. 13-14) compartilha dessa idéia, ao fazer uma releitura de Marx a partir do conceito de formação econômica e social. Para ele, não há como analisar a formação econômica e social dissociada do espaço, caso isso ocorra, estabelece-se a dualidade espaço e sociedade.

[...] o modo de produção seria apenas uma possibilidade de realização e somente a formação econômica e social seria a possibilidade realizada [...] modo de produção, formação social e espaço – essas três categorias são interdependentes.

Para Souza (2003, p. 99),

O espaço social não é um simples “dado” sem maior importância para a vida social. O Espaço Social é, ao mesmo tempo, um produto das relações sociais, e um condicionador dessas mesmas

elações.

Logo, o espaço revela no conteúdo de suas formas as mesmas contradições que o produzem, que, por sua vez, geram também as condições de (re) produção das relações sociais, portanto, podemos afirmar que o espaço é um resultado e, ao mesmo tempo, condição das relações sociais.

Vale salientar que esta concepção socioespacial também está nos estudos de Santos (2002, p. 64), ao conceber o espaço geográfico como um híbrido, resultado da inseparabilidade entre sistema de objetos e sistemas de ações, um produto da ação humana, uma natureza socializada.

Considerar o espaço como esse conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações, assim como estamos propondo, permite, a um só tempo, trabalhar o resultado conjunto dessa interação, como processo e como resultado, mas a partir de categorias próprias susceptíveis de um tratamento analítico que, através de suas características próprias, dê conta da multiplicidade e da diversidade de situações e de processos.

Reforçando esse pensamento, Carlos (2001, p. 13) sublinha que:

É assim que espaço e tempo aparecem por meio da ação humana em sua indissociabilidade, uma ação que se realiza como modo de apropriação. A ação que se volta para o fim de concretizar, ou melhor, viabilizar a existência humana realizar-se-ia como processo de reprodução da vida, pela mediação do processo de apropriação do mundo.

Aqui foram discutidos brevemente os fundamentos teóricos e metodológicos que fundamentam nossa reflexão sobre a realidade socioespacial. Ao se propor um estudo mais detalhado dessas questões, cabe colocá-lo seguindo a lógica desta pesquisa.

O segundo capítulo discorre sobre **A (re)produção do espaço urbano soteropolitano no contexto nacional**. Ele traz um breve recorte tendo como ponto de partida a evolução urbana, o planejamento urbano relacionado com a situação da modernização do espaço municipal em contradição com os aspectos do desenvolvimento sociaespacial, enfatizando o déficit habitacional⁶.

⁶ Nessa pesquisa o déficit habitacional passa a existir dentro da lógica do Estado, porém é importante salientar que o homem vive onde ele pode morar e isso será determinado por sua renda.

O terceiro capítulo analisa o processo de implantação e construção da **Av. Luis Viana Filho**, como vetor de expansão e de modernização da Cidade frente ao processo de apropriação e luta no espaço intra-urbano. Aborda ainda o confronto do Plano Funcional estabelecido no final da década de 1990 frente ao PDDU, discutindo a contradição existente entre os interesses da modernização via programas de planejamento e alguns produtos desse processo, tais como a (re)produção excludente e formas de segregação sócioespaciais.

O quarto capítulo desenvolve especificamente uma análise sobre **A (re)produção de Mussurunga e do Bairro da Paz** através de um resgate histórico, sua caracterização fisiográfica, a contextualização dos mesmos, apontando as interferências oficiais e não oficiais, destacando os conflitos como ponto de interseção entre o postulado e o experimentado, discorrendo sobre as transformações nos usos e funções desses lugares no conjunto do espaço soteropolitano.

Por fim, o quinto capítulo discorre sobre algumas das **Conclusões** a que chegou essa pesquisa, reiterando algumas questões evidenciadas, a importância dos conceitos como necessários para a argumentação, a compreensão da segregação socioespacial como resultado da lógica capitalista, na medida em que a habitação e outros equipamentos também são mercadorias necessitando de uma ordenação via planejamento, bem como o reconhecimento das implicações mais gerais de natureza ideológica, presentes nas concepções dos planos urbanísticos implementados em Salvador em seus períodos mais recentes.

Foi a partir da década de 1950, que as cidades do mundo subdesenvolvido cresceram vertiginosamente, tanto em número quanto em área e população. No Brasil, o processo industrial, o Estatuto do Trabalhador Rural, a concentração da propriedade rural, o difícil acesso a terra, a atração exercida pela cidade sobre a população rural, entre outras causas, contribuíram para um aumento significativo da taxa de urbanização⁷.

⁷ Consideramos aqui o conceito demográfico de urbanização adotado por Davis (1977), que é o aumento do percentual da população urbana em relação à total. Assim sendo, pode-se dizer que uma

As regiões metropolitanas tornaram-se, assim, áreas de tensões sociais. Os debates relativos à organização e ocupação do meio urbano e principalmente às questões socioespaciais urbanas têm se intensificado nas últimas décadas. A temática já faz parte das discussões nas diferentes áreas do conhecimento.

O intenso crescimento populacional verificado nas regiões metropolitanas dos países subdesenvolvidos gerou e agravou os problemas urbanos: falta de infra-estrutura de saneamento básico, habitação, atendimento médico-hospitalar, aumento da violência, ineficiência dos transportes coletivos, congestionamentos do trânsito, seqüestros, assaltos e outros. Essas elevadas taxas, juntamente com a política de implantação de grandes conjuntos habitacionais de urbanização popular, acarretaram um importante incremento da demanda por transporte público, uma vez que os pólos de atração de viagens por motivo de emprego, educação, saúde e lazer tornaram-se mais distantes.

sociedade está se urbanizando na medida em que o crescimento da população urbana é maior do que o da população rural. Outra acepção do termo urbanização, adotada por arquitetos e urbanistas, é o da implantação de equipamentos e benfeitorias urbanas no espaço. Portanto, construir escolas, pavimentar ruas e implantar rede de esgoto é urbanizar o espaço; um bom exemplo são os programas de urbanização de favelas. Em geografia são utilizados os dois conceitos de urbanização.

“A Cidade do Salvador da Baía de Todos os Santos, primeira capital do Brasil [...] nasceu não como produto do passado, mas como projeto de um futuro. Uma Cidade que começou a existir para que o Brasil existisse”.

Risério. ; Freire. (2006, DVD)

2. A (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO SOTEROPOLITANO NO CONTEXTO NACIONAL

Tendo como base a epígrafe acima, podemos afirmar que a Cidade de Salvador, capital do Estado da Bahia, foi pensada e planejada em função das necessidades do colonizador, o que não foi diferente de muitas cidades do Novo Mundo. A política inicial da urbanização brasileira teve um caráter nitidamente defensivo, caracterizado por uma estrutura apoiada pelos ciclos econômicos, semelhante à rede urbana da América Hispânica.

Segundo Faria (1976), esta rede urbana foi constituída de forma dispersa, inicialmente ao longo do litoral atlântico, onde esses ciclos contribuíram para a implantação de cidades propícias para o seu desenvolvimento. Nesse período, conhecido como o Brasil de economia primário-exportadora, várias cidades tinham a função de exportar para os centros que dominavam o comércio.

Nessa época a Cidade de Salvador, capital da colônia de 1749 a 1763, era um dos principais pólo comercial até final dos anos 90 do século XIX, “pode-se mesmo dizer que comandou a primeira rede urbana das Américas” (SANTOS, 2005, p. 19).

Passados mais de duzentos e cinqüenta anos, a Cidade de Salvador tornou-se a terceira maior cidade do país em número de população, com um déficit habitacional na ordem de 460 mil domicílios, representando 60% da população e um percentual em torno de 10% de pessoas que vivem em domicílios subnormais⁸, conforme a pesquisa avançada divulgada pela CONDER, (2000) através do Atlas de Desenvolvimento Humano da Região Metropolitana de Salvador (RMS).

⁸ De acordo com o IBGE, domicílios subnormais correspondem a um: “Conjunto constituído por um mínimo de 51 domicílios, ocupando ou tendo ocupado até período recente, terreno de propriedade alheia (pública ou particular), dispostos, em geral, de forma desordenada e densa, e carentes, em sua maioria, de serviços públicos essenciais”.

Assim o objetivo desse capítulo é discorrer sobre a (re)produção do espaço urbano soteropolitano tendo como ponto de partida a evolução urbana, o problema habitacional, o planejamento urbano e a modernização do espaço municipal.

Diante desse contexto, em dois mil e três foi assinada a Carta de Compromisso das Cidades pela Regularização Fundiária e pela Governança Urbana, pelas diferentes esferas que pensam e planejam as cidades brasileiras. A municipal, a estadual, o Governo Federal e as organizações da sociedade civil (movimentos populares, instituições acadêmicas, ONGs), estas últimas, lideradas pelo Fórum Nacional de Reforma Urbana (FNRU), o Ministério das Cidades (MICI) e a Frente Nacional de Prefeitos (FNP) na Cidade do Rio de Janeiro. A referida Carta assinala as preocupações evidenciadas por Souza (2004), ao reconhecer, pelo menos, que a desatenção para com os assentamentos precários e seus habitantes faz crescer as desigualdades de acesso à cidade, à plena cidadania e à boa governança.

De acordo com os dados oficiais, esta Carta de Compromisso sintetiza um documento mais completo em processo de negociação entre os parceiros da Companhia denominado Agenda das Cidades pela Regularização Fundiária e pela Governança Urbana. Ela revela ainda que é possível renunciar à idéia centralizadora e excludente de gestão eminentemente estatal.

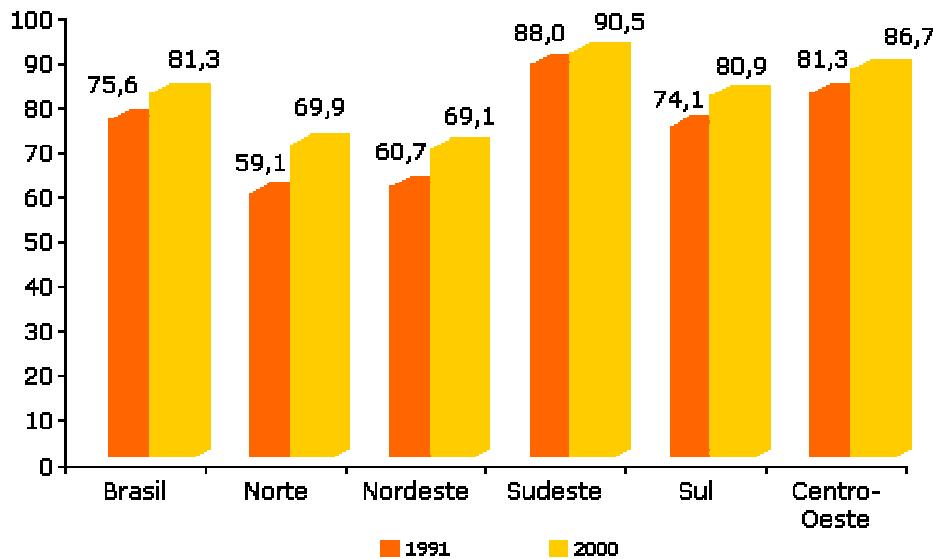
Nesse capítulo, há uma breve discussão sobre a (re)produção do espaço soteropolitano no contexto nacional, que não tem um caráter de responder ou elucidar todos esses problemas, nem tampouco, discutir todas as prerrogativas sobre essa temática pois, conforme Maricato (2001, p. 49–50), não se pode esquecer

[...] que as respostas a esses problemas não são encontráveis em qualquer esquina e muito menos em Harvard, [...] Mesmo no Brasil, esses problemas nunca foram muito estudados e, menos ainda, enfrentados, com poucas exceções caracterizadas pela ação setorial.

2.1. A urbanização e o problema habitacional

Segundo os resultados da Sinopse Preliminar do Censo Demográfico 2000, a urbanização brasileira apresentou um grau semelhante aos padrões dos países europeus, da América do Norte e Japão, superior a 80,0%, fruto basicamente de três fatores: o próprio crescimento vegetativo nas áreas urbanas; a migração com destino urbano e a incorporação de áreas que em censos anteriores eram classificadas como rurais. O gráfico 1 representa o grau de urbanização do Brasil, comparando-se o Nordeste com as demais regiões.

GRÁFICO 1 – Grau de urbanização segundo as Grandes Regiões Brasil (1991/2000)



Fonte: Censo Demográfico, 2000, Características da População e dos Domicílios. IBGE, 2001.

O próprio crescimento vegetativo nas áreas urbanas, a migração com destino urbano e a incorporação de áreas que, em censos anteriores, eram classificadas como rurais, também foram fatores significativos para que o Estado da Bahia apresentasse um aumento no seu grau de urbanização e a sua capital se tornasse essencialmente urbana a partir de 2000 (Tabela 2).

**TABELA 2 – Grau de urbanização da Bahia e de Salvador
(1991/2000)**

Bahia e Salvador	1991 Grau de Urbanização (%)	2000 Grau de Urbanização (%)
Bahia	59,0	67,1
Salvador	99,9	100

Fonte: IBGE. Censos Demográficos de 1991 e 2000.

(*) População urbana/População Total x 100.

Elaboração: Correia, Marcelo Amorim, 2006.

Como consequência imediata desse grau de urbanização, a maioria da população fica sem alternativas de onde e como morar, já que as cidades nem sempre possuem condições de absorver este crescente contingente populacional, o que passa a exigir do Estado, via ações de planejamento, soluções que assegurem o direito à moradia, garantindo-lhe o direito à cidade que “se afirma como um apelo, como uma exigência moderna” (LEFEBVRE, 2001, p. 116).

Para Maricato (2001), o crescimento da população urbana brasileira e o direito à moradia exigiram dos governos estudos para viabilizar o acesso à habitação. O movimento crescente dessa população exigia a criação de novos espaços e infra-estrutura para o seu assentamento. De uma forma ou de outra a ocupação e apropriação do espaço ocorreram através de uma política de modernização excludente, o que contribuiu para o crescimento da cidade de forma fragmentada, mas também articulada. O processo de urbanização da Cidade de Salvador insere-se nesse contexto.

O aumento gradativo dos Movimentos dos Trabalhadores Sem Teto (MTST) no Brasil, surgido no final da década de 1990, com apoio do Movimento dos Trabalhadores Sem Terra (MST), através de suas ações de ocupação a prédios ou espaços abandonados (públicos ou privados) em áreas urbanas, coloca em foco o problema habitacional.

Na Cidade de Salvador, este movimento eclodiu mais recentemente em meados de 2003, quando aproximadamente, 300 famílias marcharam por mais de 28 km, saindo das proximidades do bairro Vida Nova (Km-8 da Estrada Velha do Aeroporto), em direção ao Centro da Cidade, clamando por moradia, onde organizar, ocupar e resistir são as palavras de ordem. Hoje já são mais de 20 mil famílias

cadastradas, em busca de moradia. Em 2000, o Censo-IBGE apontou que no Brasil havia 16,5 milhões de pessoas morando de favor. Na Bahia, são 118 mil famílias, das quais 7,5 mil moram em Salvador.

Essa realidade pode ser também observada pela quantidade de famílias, mais de 2 mil, que ocuparam prédios e terrenos, no inicio do ano de 2004, por toda a Cidade de Salvador, no total eram 17 ocupações (Tabela 3).

Tabela 3 – Salvador: Ocupações do MSTS – 2004

Prédios ou Terrenos	Nº de famílias
Antiga Mesbla	200 ¹
Fábrica Tóster	154
Lapinha (prédio do IPAC) ²	29
Campinas de Brotas	54
Colégio CNEC Periperi	49
Clube Português	154
Fábrica da Alfred	207
Gelo Pioneiro	100
Edifício Rajada (Comércio)	100
Ed. Enoch Silva (Comércio)	52
Ed. Eurico Magalhães (Comércio)	19
Costa Azul	34
Antigo DNOS ³	45
Invasão do Metrô	360
Lobato	85
Pirajá	390
Ilha do Rato (Massaranduba)	270
Total	2.302

Fonte: VERÔNICA, Silva. **Jornal A Tarde**, 08/03/2004. Adaptado pelo Autor.

(1) Famílias foram divididas entre os galpões da Leste e um prédio abandonado entre a Avenida Fernandes da Cunha e a Rua Barão de Cotegipe.

(2) Instituto Português de Acreditação.

(3) Departamento Nacional de Obras e Saneamento.

Elaboração: Correia, Marcelo Amorim, 2007.

O problema habitacional na Cidade de Salvador foi intensificado a partir de

meados da década de 1970 e se estendeu durante as décadas de 1980 e 1990. Com a implantação dos parques industriais e das grandes avenidas, a malha urbana foi ampliada em mais de três vezes. A intensidade deste crescimento promoveu a descentralização das atividades e a ocupação acelerada do solo urbano, favorecendo o surgimento de “invasões”, muitas das quais se consolidando em bairros com precária infra-estrutura urbana e de saneamento.

É importante salientar que há diferenças fundamentais entre o conceito de invasão e o de favela. Invasão está mais ligada à ocupação, enquanto favelas, tendo como base o IBGE, são aglomerados subnormais.

De acordo com o relatório “O desafio das favelas” do Programa de Assentamentos Humanos da Organização das Nações Unidas (ONU-Habitat) com sede em Nairóbi (Quênia), divulgado em outubro de 2003, o número de pessoas vivendo em favelas vai dobrar até 2030, chegando a dois bilhões de pessoas, em consequência da urbanização acelerada e do aumento da pobreza. Um sexto da população mundial — ou 924 milhões de pessoas — vive em favelas. Para o secretário-geral da ONU, Kofi Annan, está ocorrendo um processo chamado “urbanização da pobreza”.

Essa “urbanização da pobreza” já é uma realidade no nosso país, segundo os dados divulgados pela Pesquisa de Informações Básicas Municipais (Munic)-IBGE, em 2001, 1.269 prefeituras brasileiras (23%) declararam que havia favelas, mocambos, palafitas ou assemelhados em seu município. Porém, apenas 13% afirmaram possuir cadastro desse tipo de moradia. A pesquisa se baseou em informações repassadas pelas administrações municipais e registrou aumento de domicílios cadastrados em favelas. De 1999 para 2001, esse número passou de 921 mil para 2,36 milhões, um crescimento de 156%. O total de favelas cadastradas é de 16.433, e nelas existem 2.362.708 domicílios cadastrados. Esses domicílios, 1.654.736 (70%), estão localizados nos 32 maiores municípios do país (com mais de 500 mil habitantes).

Os pesquisadores do IBGE acreditam que o número de residências em favelas deve ser maior, porque algumas prefeituras não repassaram dados. Entre as

32 cidades com mais de 500 mil habitantes, São Luís e Manaus informaram não ter cadastros de suas favelas.

O Ministro das Cidades, em 2004, ao comentar os resultados da pesquisa, salientou que para zerar o déficit habitacional no Brasil, que hoje é de 6,6 milhões de unidades, e garantir condições dignas de moradia para todos os brasileiros, será preciso investir R\$ 13 bilhões anualmente nos próximos 20 anos. Isso representa um investimento total de R\$ 260 bilhões.

A pesquisa aponta ainda que 21,5 milhões de famílias brasileiras, das quais 500 mil estão no Estado da Bahia, vivem sem uma casa para morar ou dormindo sob um teto que mais oferece risco do que abrigo. O maior déficit habitacional do País, cerca de 94%, está concentrado entre a população com renda de até cinco salários mínimos. Por outro lado, as linhas de financiamento habitacional, no entanto, são predominantemente voltadas para atender a faixa de renda superior aos cinco salários mínimos.

Para Davis (2006, p. 39),

Os pobres urbanos têm de resolver uma equação complexa ao tentar otimizar o custo habitacional, a garantia da posse, a qualidade do abrigo, a distância do trabalho e, por vezes, a própria segurança. Para alguns, como muitos moradores de rua, a localização próxima do trabalho – digamos, em uma feira livre ou estação de trem – é ainda mais importante do que o teto. Para outros, o terreno gratuito, ou quase isso, compensa viagens épicas da periferia para o trabalho no centro. E para todos a pior situação é um local ruim e caro sem serviços públicos nem garantia de posse.

É nesse contexto que se encontra inserida a (re)produção de Mussurunga e do Bairro da Paz, como será analisado no quarto capítulo.

2.2. Programas e projetos para a habitação destinados à população de baixa renda.

No Brasil, a implantação de programas e projetos para a habitação destinados à população de baixa renda nasce com o populismo, onde o Estado assume uma postura ambígua entre os interesses da burguesia agrário-exportadora e os da burguesia industrial. Essa imprecisão estava configurada na necessidade de se

reconhecer a questão social sem de fato oportunizar a organização dos trabalhadores.

Durante o regime militar, os dirigentes resolvem adotar um modelo diferente de política habitacional, em comparação com o populismo, quando é instituído o Plano Nacional de Habitação, que cria o Banco Nacional da Habitação (BNH), Lei n. 4.380/64, e o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), em 1964 integrados ao Sistema Financeiro de Habitação (SFH) (MARICATO, 2001).

Esse período durou 22 anos (1964 a 1986), caracterizando-se como uma solução empresarial para resolver a questão da habitação, e durante a sua existência financiou um quarto da produção total das habitações, que, segundo Sanchs (1999, p. 112) foram “destinadas em grande parte a um público de renda elevada (por exemplo, os funcionários do Banco do Brasil)”, o que não significou a ruptura em relação às tendências anteriores. Os dados da tabela 4 confirmam esta realidade.

Tabela 4 – Financiamento para habitação pelo SFH, segundo faixas de renda (1965-1985)

Faixa de Renda (SM) ⁽¹⁾	Contigente de Famílias (%)	Volume de Financiamento (%)
< 1,5	20,0	1,3
1,5-3,5	32,0	5,0
3,5-5,0	13,0	14,1
5,0-7,0	12,0	20,4
7,0-9,0	10,0	22,3
9,0-11,0	5,0	11,9
11,0-16,5	7,0	23,2
16,5<	1,0	1,8

Fonte: MAUTNER, Y. **O processo de urbanização do Brasil**. São Paulo: EDUSP, 1999. p. 251.
 (1) SM – Salário mínimo.

Percebe-se, ao se analisar os dados da tabela 4, que as famílias com renda superior a 5 salários mínimos, que representam 34% do total, receberam um volume de financiamento na ordem de 59,2%, por outro lado, as famílias com renda inferior a 5 salários mínimos, representando 55% desse universo, apenas contaram com 20,4% do volume de financiamento.

Nota-se, portanto, que a população que mais necessita de uma moradia passa a depender dos programas governamentais que estão longe de atender à grande demanda, e todos sustentados com recursos do Governo Federal, acrescidos de pequena contrapartida do governo estadual e dos municípios; não há outra solução para essa população, ao não ser empreender outros processos, como a autoconstrução e a expansão ilegal e irregular. Assim, a segregação residencial, gera uma outra cidade, diferente ao planejamento dito formal.

Em Salvador, esta situação também está estabelecida, com consequências danosas para as classes menos favorecidas, como denunciam Pereira e Souza (2006, p. 138).

Desde a década de 1940 que, em Salvador, o acesso à moradia da população de baixa renda esteve vinculado a processos de parcelamento improvisado e autoconstrução, envolvendo as invasões, os loteamentos clandestinos e outras formas de moradia deficientes de atributos de habitabilidade, que constituem a ocupação informal na área urbana. Informal, no sentido de que se constituíram à revelia dos parâmetros urbanísticos estabelecidos e cresceram fora das regras de segurança e conforto estabelecidos pelo poder público para edificações e parcelamento; portanto, sem controle público.

Vale ressaltar que a Habitação e Urbanização da Bahia (URBIS) (1965 –

A Política Nacional de Saneamento, com os principais programas Pró-Saneamento, o Pró-Sanear e o Programa de Ação Social em Saneamento (PASS), bem como a Carta de Crédito e o Crédito Direto ao Consumidor, financiados pelo Governo Federal com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), são outros exemplos de programas voltados para as populações de baixa renda (MARICATO, 2001).

No Estado da Bahia, essa política é exemplificada através dos Programas: Viver Melhor, Erradicação da doença de Chagas, Programa Habitacional do Servidor Público (PHSP) e Infra-estrutura em conjuntos habitacionais. O Quadro 3 traz uma síntese desses programas.

**Quadro 3 – Programas voltados para área de habitação na Bahia
(Década 1990)**

Programas	Síntese (Continua)
Viver Melhor	Lançado em 1995, com o objetivo de melhoria da qualidade de vida, especialmente em assentamentos subnormais e favelas. Parceria com o Governo Federal e recursos do Orçamento Geral da União (OGU) – Habitar Brasil e o Governo Estadual
Erradicação da doença de Chagas	Lançado em 1998, com o objetivo de substituir as casas de barro por outras construídas em alvenaria, bem como gerar recursos, fomentar o comércio, e desenvolver ações sócio-educativas. Atuação restrita para cidades com alta incidência desta doença, localizadas no Estado: Barreiras, Tabacás do Brejo Velho, Baianópolis, Cotelândia, Cristópolis, Rio Preto, Jussara, etc. 36 localidades já foram atendidas.
Habitacional do Servidor Público	Lançado em 1997, com o objetivo de oferecer moradia subsidiada a servidores públicos estaduais com mais de dois anos efetivados, renda familiar de até 12 SM's e que não sejam proprietários de algum outro imóvel financiado pelo SFH. Na capital já foram financiadas unidades habitacionais em 33 conjuntos. Gerido pela Secretaria de Administração do Estado da Bahia (SAEB) e executado pela CONDER.

Programas	Síntese (Conclusão)
Infra-estrutura em conjuntos habitacionais	Lançado em 1997, vinculado ao Pró-Moradia (Resolução 211/96), com o objetivo de reduzir a inadimplência, através da realização de obras de conservação e infra-estrutura, construção de equipamentos comunitários e embelezamento, como forma de valorizar esses conjuntos. O Conjunto Mussurunga foi um dos contemplados.

Fonte: SALVADOR, CONDER. <http://www.conder.ba.gov.br> – acesso em 15.03.2007.

Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2007.

Apesar da intensificação dessas iniciativas pelo Poder Público em produzir moradia para a população de baixa renda, na prática isso não configurou a superação do problema habitacional, uma realidade que ainda permanece perversa e cruel, como salienta Souza (2000, p. 22):

[...] a problemática habitacional atual se pronuncia com maior gravidade ao enfocar-se a questão do ponto de vista da segregação espacial da pobreza, associada à exclusão urbanística, fenômenos que se intensificaram nas últimas décadas. Esses processos são entendidos através do intenso confinamento da população de baixa renda em áreas que crescem de forma aleatória, deficiente e desassistida, portanto à margem dos direitos urbanos e dos benefícios coletivos.

É nesse contexto que ocorre a (re)produção de Mussurunga - conjunto habitacional criado pela ação do Estado através da URBIS, na década de 1970 - e do Bairro da Paz - ocupação subnormal surgida na década de 1980 -, objetos de pesquisa desse trabalho.

2.3. A arte de planejar e gerenciar as cidades

As questões ligadas ao problema habitacional estão diretamente relacionadas à política de planejamento urbano e regional, que a partir da metade do século XX, tanto nos países capitalistas, como nos países socialistas, atribuíam ao Estado o papel de controlar racionalmente as tensões sociais, bem como assegurar o desenvolvimento econômico e social.

De acordo com a historiadora francesa Françoise Choay (1979), a arte e a técnica do planejamento ocorrem a partir da escola de Bauhaus, em 1919, pelo

arquiteto alemão Walter Gropius, a partir do momento que os alunos projetam o ambiente urbano levando em consideração todos os objetos possíveis, desde os móveis até o bairro, o grande desafio será “planejar de modo não-racionalista e flexível” (SOUZA, 2004, p.51).

Para Maricato (2001), embora estivessem sob a proteção e o olhar das leis, as cidades tomaram rumo próprio, onde o crescimento espontâneo é fato. As leis criadas com objetivo de ampliar a arrecadação, regular o mercado, gerar fundos para investimento em infra-estrutura, garantir a preservação do patrimônio histórico, entre outras coisas, não se mostram eficazes, visto que o desenvolvimento urbano “harmonioso” e “equilibrado” não ocorre e que a ocupação do solo se dá sem obediência às regras determinadas pelos Planos Diretores (PDs).

Carlos (1994 e 2001), Carvalho e Pereira (2006), Gottdiener (1997), Maricato (2000 e 2001), Rolnik (1997) e Souza (2004), consideram que para desenvolver uma política de planejamento de fato democrático, que diminua as disparidades socioespaciais, não é tarefa fácil, necessitando de um maior engajamento e compromisso dos agentes envolvidos em conceber, perceber, viver e por fim, propor sobre a cidade.

Ainda de acordo com as análises de Maricato (2001), torna-se difícil um plano ser flexível, aberto, já que cabe ao Estado essa competência, e este, subordinado às classes dominantes, planeja a partir das contradições entre os “usuários” e os “usadores”⁹ do espaço, sem resolver o conflito entre o uso e a troca. Isso gera outro questionamento: Como torná-lo igualitário?

Nessa perspectiva, Lefebvre (1999, p.145) salienta que:

O urbanismo se vê atenazado entre os interesses particulares e os interesses políticos, entre os que decidem em nome do “privado” e os que decidem em nome das instâncias superiores e dos poderes. Ele

⁹ O termo “usuário” nessa pesquisa, está sendo usado no sentido dado por Lefebvre (1986) por meio da palavra *usager*. Carlos (2001, p. 40 e 44) afirma que a tradução mais correta de *usager* seria usador, definindo um sentido amplo do termo e mostrando uma relação espacial mais ligada ao valor de uso; já o usuário teria uma relação mais restrita ao valor de troca do espaço. Segundo Seabra (1996, p. 78) “[...] para o usuário estão os modos de consumo, como o que se forja a identidade do consumidor, enquanto para o usador estão as relações de qualidade que implicam fluxos de sentidos ligados à realização de energias vitais: o espaço do corpo, os alimentos, o sono [...]”.

vive comprometido entre o neoliberalismo (que admite a programação e as ações ditas “voluntárias” ou “concentradas”) e o neodirigismo (que concede um campo de ação à “livre empresa”).

Villaça (1995) é categórico em afirmar que os mecanismos técnicos de se planejar a cidade tornam-se plano-discurso, plano inconseqüente. A legislação urbanística no nosso país está diretamente relacionada com a voltada para regulamentação da segregação socioespacial, o que não é diferente para as demais cidades latino-americanas.

Na realidade esses planos mantêm a tradição de vigiar usos e ocupações do solo urbano numa perspectiva do mercado imobiliário, otimizando e maximizando esses empreendimentos e não possibilitando a inserção da maioria dos agentes considerados fora do mercado.

Nas suas análises sobre a (re)produção do espaço, Maricato (2001, p. 68-81) enumera oito pressupostos necessários para que as cidades brasileiras caminhem numa lógica de planejamento e gestão democráticos. (Quadro 4)

Quadro 4 - Pressupostos para um planejamento e gestão democráticos

PRESSUPOSTOS	NECESSIDADES
01	Criar a consciência da cidade real e indicadores de qualidade de vida.
02	Criar um espaço de debate democrático: dar visibilidade aos conflitos.
03	Reforma administrativa.
04	Formação de quadros e agentes para uma ação integrada.
05	Aperfeiçoamento e democratização da informação.
06	Um programa especial para regiões metropolitanas.
07	A bacia hidrográfica como referência para o planejamento e gestão.
08	Formulação de políticas de curtíssimo, médio e longo prazos.

Fonte: MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades:** alternativas para a crise urbana. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2001, p. 68 -81.

Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim. 2006.

Nessa perspectiva, é imprescindível que haja uma interação entre os planejadores, gestores profissionais e os cidadãos para idealizar reestruturações que avancem além do espaço físico, e que haja flexibilidade, “é preciso integrar a lógica da continuidade e a lógica da descontinuidade no espaço” (SOUZA, 2004, p. 112).

Para Souza (2004), um dos grandes problemas das cidades do mundo contemporâneo é, às vezes, a falta de planejamento, ou o planejamento inadequado e malfeito; ou, em outras, o planejamento urbano sendo um instrumento do Estado (capitalista) que serve à reprodução do *status quo* (capitalista). A primeira visão parte do senso comum, na qual o desenvolvimento da cidade é uma questão de competência técnica. Já na segunda considerada mais crítica, os problemas e conflitos urbanos são um desafio primordialmente político. As duas, segundo sua análise, são simplistas, uma por seu reducionismo de raiz ideológica, que remeteu as causas dos problemas urbanos a fatores de ordem técnica e moral, em que as soluções podem ser encontradas dentro da ordem social; a outra por sua generalização excessiva, dá a entender que todas as propostas ou intervenções são iguais em seu conteúdo conservador.

A prática do planejamento urbano e regional, a partir da segunda metade do século XX, tanto nos países capitalistas, como nos países socialistas, atribuía ao Estado o papel de controlar racionalmente as tensões sociais, bem como assegurar o desenvolvimento econômico e social. Esse modelo, baseado no ideário keyneisiano, na política do Bem-Estar Social, priorizou tão somente, a ordenação do espaço, em detrimento as necessidades humanas. O planejamento urbano brasileiro foi balizado através dessa lógica.

Durante os anos 80 e 90, do século XX, o planejamento urbano, considerado como controlador, passa a ser mais do que nunca questionado. A política neoliberal que reforça a inoperância do Estado, e o fim do seu intervencionismo, legitima as economias de mercado, como o grande gestor para solucionar os problemas sociais, econômicos e urbanos.

Na prática pode-se observar que a disseminação do termo gestão, a partir dos anos de 1990, ligado à administração de empresas, representa a vitória do

imediatismo e da curta visão dos ideólogos ultraconservadores do “mercado livre”. Nessa direção, Souza (2002, p. 31) afirma que:

O enfraquecimento do planejamento se faz acompanhar pela popularização do termo *gestão* (nos países de língua inglesa, *management*), o que é muito sintomático: como a gestão significa, a rigor, a administração dos recursos e problemas *aqui e agora*, operando, portanto, no curto e no médio prazo, o hiperprivilegiamento da idéia de gestão em detrimento de um planejamento consistente representa o triunfo do imediatismo e da miopia dos ideólogos ultraconservadores do “mercado livre”. Em outras palavras, ele representa a substituição de um “planejamento forte”, típico da era fordista, por um “planejamento fraco” (muita gestão e pouco planejamento), o que combina bem com a era pós-fordismo, da desregulamentação e do “Estado mínimo” [...] (itálico do autor).

Nessa perspectiva, Maricato (2001) evidencia que não só o governo brasileiro, como também muitos governantes latino-americanos, para que suas cidades alcançassem o novo papel nesse mundo globalizado, importam a idéia dos Planos Estratégicos, tendo como referência o Planejamento Estratégico de Barcelona, desenvolvido entre 1996 a 1999, priorizando os aspectos econômicos. Para tanto, os dois eixos de atuação foram o incentivo maior no setor de serviços e estímulo ao turismo. Para essa autora (op. cit, p. 57):

Apesar da roupagem democrática e participativa, as propostas dos “planos estratégicos”, vendidos às municipalidades latino-americanas, combinaram-se perfeitamente ao ideário neoliberal que orientou o ‘ajuste’ das políticas econômicas nacionais por meio do Consenso de Washington (que, aliás, também vestiu uma roupagem democrática).

O que está em jogo é modernizar e humanizar a cidade através da implantação de consórcios de gestão que incorporem a lógica gerencial na gestão cultural. Nesse contexto é que surge, em 1993, o Centro Iberoamericano de Desenvolvimento Estratégico Urbano (CIDEU), associação de 79 cidades vinculadas pelo Planejamento Estratégico Urbano (PEU) - Belo Horizonte, Brasília, Fortaleza, Juiz de Fora, Natal, Nova Iguaçu, Rio de Janeiro e Salvador são algumas cidades brasileiras associadas ao CIDEU - com a missão principal de promover uma maneira estratégica de pensar nos processos de desenho e gestão de projetos urbanos dessas cidades através do PEU.

O planejamento modernista ou “politzado”, fruto de uma política engessada de estratégias de cunho desenvolvimentista, fortaleceu a cidade mercadológica, fragmentada, articulada e fantasiada por uma gestão de cunho democrático, flexível

e aberta, quando os municípios passam a ter uma “autonomia” quanto à organização espacial, exercendo um papel que antes cabia tão somente ao Governo Central.

Nesse contexto, o poder local passa a exercer qual poder? O de desregular, privatizar, fragmentar e dar ao mercado um espaço absoluto? Na prática as propostas mais visíveis, a exemplo dos Planos Diretores das Cidades brasileiras, irão satisfazer tão somente ao ideário neoliberal, aos vendedores do *marketing* urbano, como enfatiza Vainer (2000), ou a *city marketing*, parafraseando Borja (1995)¹⁰. A política de planejamento para a Cidade de Salvador não foge à regra.

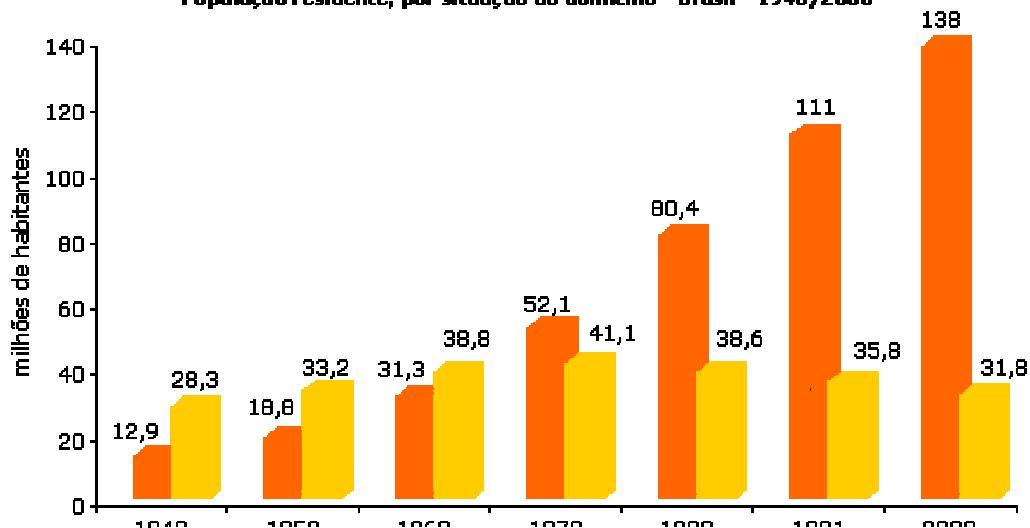
2.4. A Modernização do espaço municipal: A Reforma Urbana

Embora preconizada nos anos 60, do século XX, foi no contexto de formulação da Constituinte, em 1987, no âmbito das Diretas Já, dos movimentos populares, que a bandeira da Reforma Urbana ressurge.

Nesse período, o Movimento Nacional pela Reforma Urbana (MNRU) necessita confrontar-se com o desafio de garantir à sociedade o direito à cidade, a qual já se apresentava marcada pelo aumento dos problemas e dos conflitos urbanos, oriundos do acelerado crescimento da população urbana, que passa de um terço em 1950 para dois terços em 1980 e atualmente representa mais de dois terços da população total, atingindo a marca dos 138 milhões de pessoas (Gráfico 2).

¹⁰ A noção de cidade-mercadoria já tinha sido apresentada em vários trabalhos, a exemplo de Lefebvre (1999) “Ultimamente, o próprio espaço é comprado e vendido. Não se trata mais da terra, do solo, mas do espaço social como tal, [...]” (p. 142 – grifo do autor) de Borja (1995), Borja & Forn (1996) com a nomeclatura de “[...] mercadotecnia da cidade, vender a cidade,[...].” (p. 33 – grifos do autor) e no de Borja & Castells (1997), com a idéia de que “O governo local deve promover a cidade para o exterior, desenvolvendo uma imagem, forte e positiva apoiada numa oferta de infra-estruturas e serviços [...]” (p. 37 – grifos do autor).

GRÁFICO 2
População residente, por situação do domicílio - Brasil - 1940/2000



Quadro 5 – Etapas do urbanismo moderno na Cidade de Salvador no século XX

ETAPAS PERÍODOS	PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS (Continua)
1 ^a O Sanitarismo e os "planos de melhorias". Início do século XX a 1935.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Etapa de preparação do urbanismo moderno; ✓ Inexiste uma "totalidade" urbana projetada; ✓ Predomina recorte positivista latente nos saberes de médicos e engenheiros; ✓ As práticas são inseridas na "técnica" e em geral, centradas e idealizadas a partir do sanitarismo; ✓ O método adotado só problematiza a cidade setorialmente; ✓ Os "planos de melhoria" designam diferentes tipos de intervenções na forma-física da cidade, onde higiene e estética, de um lado, e fluidez do tráfego de outro.
2 ^a I Semana do Urbanismo e o EPUCS ¹ . De 1935 a 1952.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Proposta de urbanização com enfoque científico e organicista; ✓ Não se constitui numa ruptura radical das práticas, porém deu inicio a uma compreensão mais abrangente do urbano e do urbanismo moderno; ✓ Centrou-se em três pontos de mudanças: defesa do plano global para a cidade, explicitação do urbanismo como campo de conhecimento e introdução da noção de patrimônio histórico; ✓ Criação do EPUCS tendo como idéia chave o "sistema de avenidas de vale".
3 ^a Desenvolvimento industrial: CIA ² e CIAM'S ³ . Início: criação da Petrobrás ⁴ (1954), do CIA (1966) até alcançar o COPEC (1972) ⁵ .	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Plano urbano-industrial, onde prevê desenvolvimento da cidade –industrial-linear; ✓ Planejamento reduzido às tarefas burocráticas; ✓ Reafirmação do "sistema de avenidas de vale"; ✓ Desmonte do controle do uso do solo através das modificações dos parâmetros urbanísticos instituídos pelo EPUCS; ✓ Aprovação da Lei 2181/68 – "Lei da Reforma Urbana"; ✓ Desregulamentação da legislação anterior (Decreto – Lei 701/48), com o objetivo de abrir o mercado de terras; ✓ Desregulamentação metropolitana através das atividades industriais em áreas periféricas de Salvador; ✓ Implantação de vias dentro da lógica do "discurso desenvolvimentista"; ✓ Utilização do modelo radial – concêntrico, onde o centro tradicional teria função turística e o deslocamento do centro de decisões para o Cabula; ✓ Implantação do CIA como estratégia de descentralização a partir da criação de um complexo de facilidades industriais para atrair capitais e investidores.

ETAPAS PERÍODOS	PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS (Conclusão)
<p>4^a</p> <p>Sistema Metropolitano: EUST⁶ e PLANDURB⁷.</p> <p>Início: meados de 1970 até final de 1980.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Instituição da Região Metropolitana de Salvador (RMS), pela CONDER; ✓ Produção de diversos Plano de Desenvolvimento Urbano (PUD) para os municípios da Região Metropolitana de Salvador, complementando o PUD da capital.

✓
peo EPUCSR;

✓

✓

Quadro 6 – As parkways – Semana do Urbanismo – Salvador/Ba (1935)

<i>Parkways</i>	Localização
1	Saindo do Tanque da Conceição até a Retiro e daí até o Rio Vermelho, acompanhando sempre o Vale do Camurujipe e servindo de limite à Zona Urbana da Cidade. Largura média 50 m.
2	Seguindo da Baixa do Cabula até o Parque do Dique da Fonte Nova e daí ao Rio Vermelho, acompanhando o rio Lucaia.
3	Tanque do Queimado até conectar com o trecho do <i>parkway</i> entre a Baixa do Cabula e o Dique da Fonte Nova.
4	Ligando a Fonte Nova ao Parque 2 de Julho (Campo Grande).
5	Partindo da Usina de Aratu até o ponto de intersecção do rio das Pedras com estrada de rodagem e daí acompanhado o rio até sua foz, na orla atlântica, servindo de limite às Zonas Suburbanas e Rural.

A).

Na prática, a Lei da Reforma Urbana de Salvador resultou na venda de 25 milhões de metros quadrados do município, cerca de 10% da área da Cidade, pelo prefeito da época, a maioria localizada no novo eixo de expansão urbana, localizada entre a orla atlântica e a Av. Paralela e na erradicação de várias invasões populares que se encontravam nessas áreas.

A maioria dessa população que foi erradicada da orla marítima da cidade, encontra-se atualmente na área conhecida como o Miolo da Cidade de Salvador, denominação oriunda dos estudos feitos pelo PLANDURB, a qual possui cerca de 115 Km de extensão, localizando-se entre a BR 324 e a Avenida Luis Viana Filho, indo da Invasão Saramandaia até o limite setentrional do Município, sendo o setor municipal que mais cresceu desde a década de 70 do século XX até os dias atuais (FERNANDES, 2004).

Esse crescimento foi e está sendo marcado por um processo de periferização socioespacial, através da ação dos agentes econômicos como também da população pobre.

Segundo Vasconcelos (2000, p. 188):

Os agentes econômicos seguem os investimentos realizados na nova área de expansão de Salvador (entre o litoral atlântico e a Av. Paralela), e iniciam a construção de grandes centros comerciais articulados à nova rede viária, acompanhados por uma série de torres de escritórios [...] Nesse período, a população pobre também aparece como agente de expansão da cidade, seja através de invasões de terrenos nas áreas possíveis (desde palafitas na baía até nas margens da avenida Paralela), seja através da auto-construção em áreas consolidadas, seja ainda na aquisição de parcelas em loteamentos precários na periferia.

Atualmente, a expansão urbana da Cidade de Salvador pode ser analisada através de três grandes setores, resultado das intervenções urbanísticas. O primeiro setor se concentra entre a BR-324 e a Av. Paralela, o “Miolo”, caracterizado por uma mancha urbana de baixa renda. O segundo setor localiza-se no Subúrbio Ferroviário, caracterizado por uma mancha urbana extremamente pobre e o terceiro setor, a Orla Marítima Atlântica, onde se concentra a “área nobre”, caracterizada por

investimentos em infra-estrutura, em contraposição à orla da Baía de Todos os Santos.

Percebe-se, portanto, que a modernização do espaço soteropolitano consolidou-se através de uma expansão urbana marcada por uma apropriação diferenciada, evidenciada nos seus mais diversos indicadores socioeconômicos e espaciais.

“Não há cidade como essa por mais que se procure nos caminhos do mundo. Nenhuma com as suas histórias, com o seu lirismo, seu pitoresco, sua funda poesia. No meio da espantosa miséria das classes pobres. Mesmo ai nasce a flor da poesia porque a resistência do povo é além de toda a imaginação. Dele, desse povo baiano, vem o lírico mistério da cidade, mistério que completa sua beleza.”

Amado. (2002, p. 25)

3. AVENIDA LUÍS VIANA FILHO

Esse capítulo analisa o processo de implantação e construção da Av. Paralela, e sua posterior valorização imobiliária. A partir do confronto do Plano Funcional, estabelecido no final da década de 90, do século XX, frente ao PDDU, pode-se observar a criação de novas oportunidades de negócio no entorno dessa via, contrapondo-se às ocupações dos períodos anteriores.

A construção da Av. Paralela é parte integrante do Plano desenvolvido pelo EPUCS para a Cidade de Salvador-Bahia, a partir da década de 1940, que “permitiu densificar a malha urbana existente e criar novos núcleos residenciais e de serviços [...]” (SCHEINOVITZ 1998, p. 40), alterando profundamente o eixo de crescimento da cidade, e criando todo um novo conjunto urbano em diversos sentidos, como foi evidenciado no capítulo anterior.

Projetada inicialmente com duas pistas de 10,5 metros de largura, atualmente são quatro em cada sentido – Iguatemi/Aeroporto, Aeroporto/Iguatemi -, com aproximadamente 42 metros de largura, se articulando com os demais eixos municipais; a Estrada do Coco, Br-324, a Via Parafuso, as Avenidas Tancredo Neves, Antônio Carlos Magalhães, Luis Eduardo, Jorge Amado, Orlando Gomes e Dorival Caymi, atuando, portanto como um grande vetor de acessibilidade.

O PDDU identifica-a como uma importante via da estrutura urbana da Cidade, um corredor de transporte de massa, capaz de induzir o crescimento das áreas adjacentes e articular as novas áreas de expansão com o Centro Tradicional, Sub-Centros e Nucleações de Atividades já consolidadas. É um dos vetores mais

significativos da expansão urbana na Cidade de Salvador, e a grande responsável pelo maior acesso ao Litoral Norte. Ao ligar a região do Iguatemi ao Aeroporto vem contribuindo para a junção não só física como também econômica com o município de Lauro de Freitas.

Ao alterar a dinâmica da circulação entre o Iguatemi e o Aeroporto, incluindo o acesso às rodovias que conduzem ao Centro Industrial de Aratu (CIA) e Camaçari, a construção da Av. Paralela proporcionou um processo de valorização imobiliária tanto das áreas litorâneas do município como no eixo litoral-norte – que inclui a Estrada do Coco e Linha Verde. Ela também ocasionou grandes impactos socioespaciais, não só no seu entorno, como também nas demais áreas da Cidade de Salvador.

Dentro desse contexto, as figuras 4 e 5, representam áreas localizadas no entorno da Av. Paralela. Elas evidenciam em primeiro plano Mussurunga e o Bairro da Paz, objetos de estudo dessa pesquisa, em dois momentos distintos, 1998 e 2002. A partir da análise das mesmas, pode-se ter uma idéia dessa valorização. Percebe-se que a área em questão, em menos de cinco anos, passou por um processo de (re)produção que comprova a importância dessa via não só como eixo de circulação, mas também como área de grandes possibilidades para a acumulação do capital, o que traz no seu bojo o desenvolvimento dos conflitos.

Ao compararmos as fotos, pode-se perceber claramente como se processou essa (re)produção no período. Ocorre, basicamente, de forma mais expressiva nas áreas lindeiras à Avenida, em ambos os sentidos, através tanto da instalação de novos empreendimentos habitacionais, a exemplo do Conjunto Habitacional, instalado na parte norte/oriente, tomando como base o Bairro da Paz, como também de desmatamentos de grandes glebas de terras, a exemplo da situada nas proximidades da Avenida, sentido Aeroporto-Iguatemi.

Carlos (1994, p. 186-187) nessa perspectiva salienta que:

O uso do solo urbano dá-se, pois, mediante disputa. Tal fato é determinado quer pela necessidade do uso, e mesmo expansão de certos tipos de usos, quer pela utilização da terras como reserva de valor. A disputa fundamentada nas contradições em que se dá o processo de (re)produção espacial implica profundas transformações no uso do solo, questionando o urbano como “espaço ordenado” (aspas do autor).

Figura 4 – Fotografia Aérea: Mussurunga e Bairro da Paz na Av. Paralela (1998)



Fonte: Conder, 1998.

Figura 5 – Fotografia Aérea: Mussurunga e Bairro da Paz na Av. Paralela (2002)



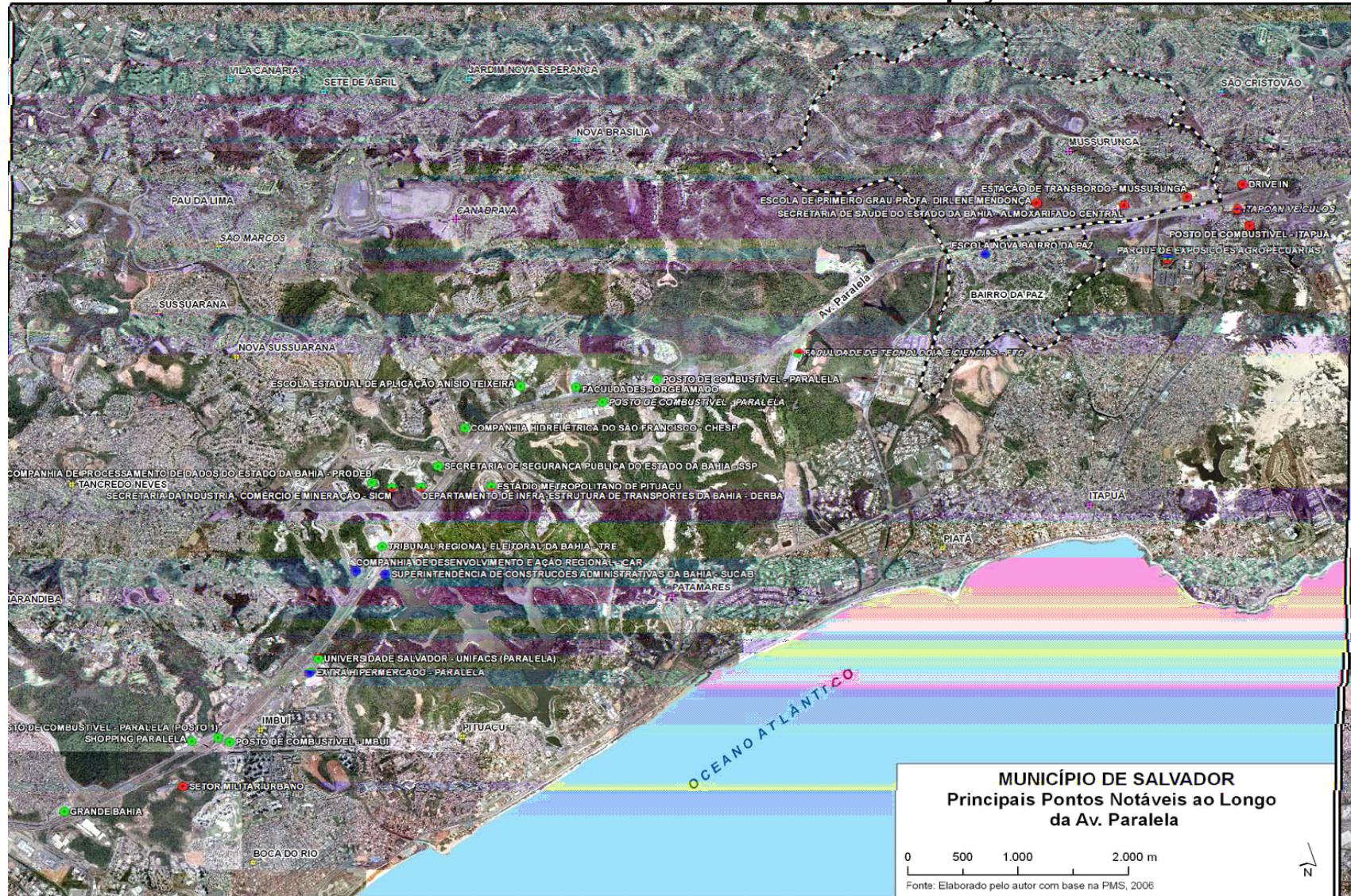
Fonte: Conder, 2002.

O processo, analisado anteriormente, ocorre ao longo de toda a Av. Paralela, contribuindo para a existência de um contínuo urbano, altamente fragmentado e articulado, caracterizado por um crescimento desigual, com o preenchimento das áreas intersticiais que não existiam em anos anteriores a exemplo de grandes empreendimentos e equipamentos voltados para atender uma urbanização de *status*¹² se contrapondo com ocupações carentes em infra-estrutura e serviços urbanos de maneira geral (Figura 6).

¹² Para Corrêa (2004), a urbanização de *status*, ocorre quando uma área é servida, pelas necessidades básicas materiais e imateriais.

FIGURA 6 – Av. Paralela e suas diferentes ocupações

64



Ao analisar a figura 6, percebe-se que, no entorno da Avenida, o uso e a ocupação ocorrem de forma diferenciada através da ação dos vários agentes sociais concretos que produzem e consomem espaço, reorganizando-o com práticas que levam à “[...] densificação do uso do solo, deteriorização de certas áreas, renovação urbana, relocação diferenciada da infra-estrutura e mudança, coercitiva ou não, do conteúdo social e econômico [...]” da área evidenciada (CORRÊA, 2004, p. 10).

Nessa perspectiva, as construções são como expressões da modernidade e os usos e as funções dos lugares apresentam mudanças constantes. Esse espaço moderno caracterizado por novas estruturas de consumo, novos meios de transportes em que as inovações tecnológicas garantem rapidez e eficiência, contribui para possibilitar vários tipos de habitações, ocupações e usos diferenciados.

Deste modo, a área se desdobrou em outras áreas, se potencializou como a “Avenida do Futuro”, através da multiplicidade e complementaridade dos diferentes usos e ocupações, o que contribuiu para o governo municipal criar projetos de intervenções a partir do plano urbanístico original.

Assim, através da pesquisa documental, pode-se ter acesso a vários projetos aprovados e/ou executados na Av. Paralela: Instalação do CAB, Área de Proteção aos Recursos Naturais da Bacia do Rio Jaguaribe (APRNJ), os Planos de Obras Viárias de Grande Porte, Plano Funcional e Paralela 2000, que serão apresentados nesse estudo.

3.1. Projetos de Planejamento Urbano Aprovados para a Av. Paralela

A Av. Paralela foi projetada pelo engenheiro Sr. Orlando Sacramento e desde a sua construção em 1971, vem fazendo parte de forma sistemática, das ações do poder público através de várias intervenções urbanísticas, prioritariamente ligadas a sua circulação (Quadro 7).

Quadro 7 – Projetos de Planejamento Urbano Aprovados para a Av. Paralela

Ano	Projeto	Diretrizes (Continua)
1972	Decreto n. 22.590	✓ Implantar o Centro Administrativo da Bahia.
1974	Plano Urbanístico da Av. Paralela	✓ Ampliar a Av. Paralela – 2ª pista.
1984	Plano de obras viárias de grande porte	✓ Visa minimizar a utilização do sistema viário da área de influência da Via CIA, dotando-a de níveis de serviços adequados, com uma circulação orientada de veículos e pedestres, através da ligação Via Cia (Centro Industrial de Aratu) –Aeroporto/Av. Luis Viana Filho.
1985	APRN da Bacia do Rio Jaguaribe	✓ Instituir a Área de Proteção da Bacia do Rio Jaguaribe, compatibilizando o uso e a ocupação do solo com a proteção do meio ambiente, conciliando os atributos naturais notáveis com a garantia de suas potencialidades.
1985	Plano de obras viárias de grande porte	✓ Criar uma nova ligação entre duas importantes artérias (Av. Paralela e Av. Otávio Mangabeira) proporcionando mais uma opção de acesso à orla marítima e ao Centro de Convenções.
1989	Plano de obras viárias de grande porte	✓ Ampliar a Av. Paralela – 3ª pista – implantar ao longo de toda a Av. uma faixa de trânsito de 200m de profundidade para cada lado onde serão permitidos usos de comércio e serviços de maior parte.
1992	Plano de obras viárias de grande porte	✓ Ampliar a Av. Paralela – 4ª pista – implantar uma faixa de trânsito suplementar nas duas pistas atuais.
1995	Projeto Paralela 2000	✓ Organizar a expansão urbana e o desenvolvimento da Av. Paralela.
1999	Projeto Funcional	✓ Definir as diretrizes viárias para transformar as atuais pistas da Av. Paralela em uma via expressa; ✓ Definir o traçado e a fixação das características físicas das vias marginais; ✓ Propor novas interseções ao longo do trecho; ✓ Adequar as propostas deste estudo aos projetos viários existentes; ✓ Localizar as tipologias das pistas de acesso/saída nas interligações com a futura via expressa (pistas centrais); ✓ Definir as diretrizes de traçado e localização do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e seus terminais de ônibus integrados.

Ano	Projeto	Diretrizes (Conclusão)
2001	Projeto AlfaVille Decreto n. 13.466/01 (Anexo B)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Gerar verdadeiros complexos urbanísticos; ✓ Oferecer uma qualidade de vida diferenciada e uma opção segura e rentável de investimento; ✓ Construção de um empreendimento de Parcelamento de Solo do tipo Loteamento, enquadrado no Grupo de uso R.6 das Leis nº3377/84 e 3853/88, a ser denominado “Loteamento Alphaville Salvador”, com 427 lotes unifamiliares, 35 lotes multifamiliares e 05 lotes comerciais e serviços, em gleba situada na Av. Luiz Viana Filho.

Fonte: Elaborado pelo autor em 2007, com base nos arquivos da Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF).

A análise do quadro 7 revela que as propostas de intervenções aprovadas para a Av. Paralela são, na sua maioria, de infra-estrutura viária que cria novas articulações, contribuindo significativamente para mudar a morfologia da área e intensificar o processo de valorização fundiária.

De acordo com o Jornal A Tarde de 02/05/95 e a Tribuna da Bahia de 21/10/95, com manchetes “Paralela, Avenida do Futuro” e “Projetos imobiliários cercam a Paralela”, respectivamente, a Avenida já acumulava, nesse período, 128 (cento e vinte oito) conjuntos habitacionais destinados principalmente à classe média e vários projetos estavam sendo viabilizados como o do Wet’n Wild, construído pela construtora Akyo, Abaeté Veículos e Frutosdias (Anexos C e D).

3.2. Confronto entre o Plano Funcional e o PDDU

A (re)produção dessa Avenida na Cidade de Salvador evidencia a contradição entre o discurso e as práticas do planejamento urbano. Sampaio (1999, p. 242) ratifica essa idéia quando discute o deslocamento do Centro Administrativo para a Av. Paralela ao afirmar que:

As terras rurais, ao serem abertas para o mercado imobiliário pela “infra-estrutura a baixo custo”, toda ela bancada pelo governo, tiveram no zoneamento, redefinido pelas novas centralidades e acessibilidade, a alavanca necessária à “especulação espoliativa” que o urbanismo dizia combater. [...] Nesse ponto, a prática, funcionando ao contrário do discurso,

tem uma lógica cruel: “evita” favelas, face à valorização das terras, e vai contornando o “caos”, não por resolver os problemas, mas por afastá-los para zonas menos valorizadas. É a segregação planejada dos planos [...]. (aspas do autor)

O Centro Administrativo, implantado na década de 1970, funcionou não só, como estímulo para futuros empreendimentos, demonstrando a confiança, por parte do Governo Estadual, em relação à projeção da Avenida, ao transferir e centralizar os serviços administrativos estaduais e, em menor escala, os órgãos e repartições de outras esferas do poder público, para uma área localizada fora do perímetro urbano ocupado, como também para fixar um novo pólo capaz de influir e motivar o crescimento da Cidade.

Já se passaram mais de 35 anos desde a construção da Avenida, e nesse contexto várias transformações ocorreram. Ao confrontar e analisar o Projeto Funcional com o PDDU, instrumento oficial balizador das ações na esfera municipal, bem como algumas intervenções privadas, é possível perceber a contradição entre o planejado e as ações executadas.

3.2.1. O Projeto Funcional

O Projeto Funcional da Av. Paralela foi instituído pelo Decreto Lei n. 13.143/01, idealizado para transformar a Av. Paralela numa via expressa. Para tanto, a FMLF, em 1999, entidade vinculada à SEPLAM contratou a empresa – TCC Engenharia de Tráfego e de Transportes S/C Ltda, para avaliar os projetos e definir as diretrizes (Anexo E).

A TCC Engenharia, ao analisar o Projeto Funcional, criou uma proposta de tratamento viário com “algumas considerações iniciais referentes à definição do traçado viário e características físicas marginais” (PMS-SEPLAM-FMLF- PROJETO FUNCIONAL, 1999, p. 4), em que reafirma a importância do eixo viário para a organização espacial da Cidade de Salvador.

Ainda nesse relatório, a Av. Paralela aparece como uma importante via de ligação do sistema viário de Salvador, com a função de via de passagem, ligando a região do Aeroporto com a Área Urbana Consolidada (AUC) da Cidade.

Além disso, o estudo salienta que a atual carência de vias articulando o sistema viário lindeiro proporciona, através dela, o acesso e a articulação com o sistema viário da região, funcionando como via coletora nesses trechos. Esses dois fatores contribuem para o alto volume de tráfego observado na Avenida.

Nesse sentido o projeto considerou vários itens dentre os quais a Lógica Operacional, a Faixa de Domínio, as Seções Transversais Básicas, as Cotas Mínimas de Assentamento, os Gabaritos Verticais, os Taludes de Terraplanagem e as Desapropriações Complementares. (Anexo F)

O relatório, no item - Lógica Operacional (PMS-SEPLAM-FMLF- PROJETO FUNCIONAL, 1999, p. 4)), salienta que:

As vias marginais foram concedidas com o intuito de permitir que a pista central torne-se uma via com características de **via expressa** e, portanto, ausente de *semaforização*. Caberá à nova via marginal a função de permitir o acesso aos lotes lindeiros a essa avenida, além de permitir a articulação com as diversas interseções presentes ou projetadas ao longo de seu trajeto. (grifo do autor e *italico nosso*)

De acordo com a análise da TCC, para que a Av. Paralela se torne **via expressa**, dentre os vários critérios salientados, a mesma precisaria ser desprovida de semáforos, com a implementação imediata das vias marginais e acesso às localidades.

3.2.2. O PDDU

Com a Constituição Federal de 1988, o PDDU e a Lei de Zoneamento Urbano tornam-se obrigatorias para todas as cidades com mais de 20 mil habitantes, o que significa, na prática, que, para as cidades, fica institucionalizado o planejamento urbano municipal, conforme os artigos 29 do capítulo IV e 182 do capítulo VII do Texto Constitucional de 05 de outubro de 1988. Além de ser elaborado pela Prefeitura e aprovado pela Câmara Municipal, o PDDU deve contar

com a “cooperação das associações representativas no planejamento municipal”.

Concomitante com esse momento peculiar, as cidades brasileiras passaram a contar com um novo instrumento jurídico para o planejamento urbano, estratégia capitalista moderna de organização do espaço urbano, com a recente aprovação do *Estatuto da Cidade (Lei Federal n.º 10.257/2001)*. Reabre-se o debate político e acadêmico sobre as perspectivas que o planejamento pode – se é que pode! –, inovar e orientar o desenvolvimento urbano face ao ressurgimento da figura do *PDDU*, (re) apresentado pelo Estatuto, a nosso juízo, como o principal elemento articulador e legitimador das ações de planejamento urbano no âmbito e na esfera do município.

Esses planos, denominados por alguns de “tradicionais”, utilizam-se largamente de usuais instrumentos de controle urbanístico, como o zoneamento, e abrigam uma legislação meramente normativa. De fato, a trajetória brasileira dos Planos Diretores não encontrou respostas, ou como desejam alguns, não mostrou eficácia no objetivo de organizar o espaço urbano, na implementação das chamadas funções sociais da cidade.

O *PDDU* dispõe sobre as características funcionais e as físico-operacionais, hierarquizando-as segundo categorias, buscando eficiência do sistema viário dentro de uma lógica da cidade funcional, que se caracteriza como uma unidade organizada, submetida a rígidos princípios gerais de funções e de hierarquias. Tudo deve ser ordenado racionalmente e, para tanto, o programa deve se preocupar firmemente com as três funções clássicas para a cidade – habitar, trabalhar e circular.

Com relação à circulação, várias são as especificações. O quadro 8 apresenta uma síntese das características estabelecidas para classificar uma via como expressa a partir das suas características funcionais e físico-operacionais.

Ao analisar o quadro 8, percebe-se que, pelas características funcionais e físico-operacionais, principalmente no que se refere à velocidade da diretriz mínima e pela

passagem de pedestres, a Av. Paralela está mais para via **Arterial I** (Anexo G), já que esta só permite uma velocidade de até 80 km/h, bem como passagem de pedestre em desnível ou travessia em nível (semáforos).

Quadro 8 – Via Expressa: Características Funcionais e Físico-operacionais

Características Funcionais/ Itens	Características físico-operacionais
FUNÇÃO/ATENDIMENTO <ul style="list-style-type: none"> ✓ Prover a circulação do tráfego interurbano e o urbano; ✓ Dar suporte a circulação do transporte intra e interurbano; ✓ Atender predominantemente ao tráfego de passagem; ✓ Compor a rede viária estrutural juntamente com as vias arteriais. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Velocidade diretriz mínima – 100 Km/h; ✓ Número mínimo de faixas por sentido – 2; ✓ Acostamento externo de segurança – 3,0m; ✓ Acostamento interno de segurança – 0,50m; ✓ Largura mínima do Canteiro Central – 16,0m⁽²⁾; ✓ Largura mínima da faixa lateral de domínio – 27,00⁽²⁾; ✓ Largura da faixa de rolamento – 3,40m; ✓ Raio mínimo de curva – 375,00m; ✓ Rampa máxima – 4; ✓ Distância mínima entre os acessos – 800m⁽²⁾; ✓ Largura mínima do passeio – 5,00m na VM; ✓ Parada de ônibus – permitido apenas na VM; ✓ Estacionamento – permitido apenas na VM; ✓ Acesso às propriedades adjacentes – através da VM; ✓ Largura mínima da faixa de estacionamento – 2,5m na VM; ✓ Travessia de pedestre – Passagem em desnível⁽³⁾; ✓ Controle de tráfego nas Interseções – Passagem em desnível⁽³⁾; ✓ Número de pista – 2.
ACESSIBILIDADE/INTEGRAÇÃO COM O USO DO SOLO <ul style="list-style-type: none"> ✓ Adotar o controle parcial ou total nas interseções e acessos; ✓ Condicionar o acesso à ocupação lindeira, através de VM⁽¹⁾. 	
CIRCULAÇÃO <ul style="list-style-type: none"> ✓ Garantir o fluxo de tráfego ininterrupto; ✓ Restringir o tráfego de veículos com tração animal às Vias marginais. 	

Fonte: SALVADOR. Secretaria do Planejamento, 2002.

Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2007.

⁽¹⁾ Via Marginal.

⁽²⁾ Poderá ser ajustada Pelo Plano Funcional.

⁽³⁾ Passarela ou túnel subterrâneo.

3.2.3. O confronto

Pela própria característica da institucionalização dos planos, que nunca percorre exatamente os mesmos caminhos desenvolvidos pelos urbanistas na sua formulação inicial, nota-se que, de uma maneira ou de outra, o mesmo acaba repercutindo na cidade real concreta, de forma mais ou menos sistemática, conforme o que foi previsto.

Nesse sentido, argumenta-se que qualquer planejamento, em termos de totalidade, aparece apenas como um ideal projetado. Na verdade, na construção do espaço concreto, reflete ou não o idealizado. No processo de urbanização moderna de Salvador a Avenida Paralela é um bom exemplo a ser considerado, entre a impossibilidade do planejamento e a descontinuidade como regra da institucionalização.

Nessa perspectiva, observa-se a primeira contradição: a Avenida Paralela só é uma via expressa de fato no Projeto Funcional, pois na prática a mesma entra em oposição com as normativas exigidas pelo PDDU e com a construção do espaço concreto, na medida em que, com o passar do tempo, o plano original incorporou novas funcionalidades e usos de maneira articulada ou não com o projetado pelos planos urbanísticos gerais: EPUCS, Plano Funcional e o PDDU, entre outros.

Para Sampaio (1999, p. 289), significa que:

[...] na prática, o discurso urbanístico se acomoda às vicissitudes e limites impostos pelo mundo material, deslocando “idéias” para outro patamar de entendimento, submersas nas negociações entre os agentes: públicos e privados.

É possível encontrar nessa mesma linha uma segunda contradição no que se refere ao item paradas de ônibus, já que em muitos pontos não há via marginal. No sentido Iguatemi/Aeroporto, somente as paradas em frente ao Imbuí, Extra, nas Concessionárias e no Parque de Exposições, enquanto no sentido Aeroporto/Iguatemi, na Região Trobogy/FJA, Condomínio Amazonas e na Grande Bahia encontram-se presentes em via marginal (Figuras 7 e 8).

Figura 7 – Av. Paralela: paradas de ônibus com via marginal – sentido Iguatemi/Aeroporto

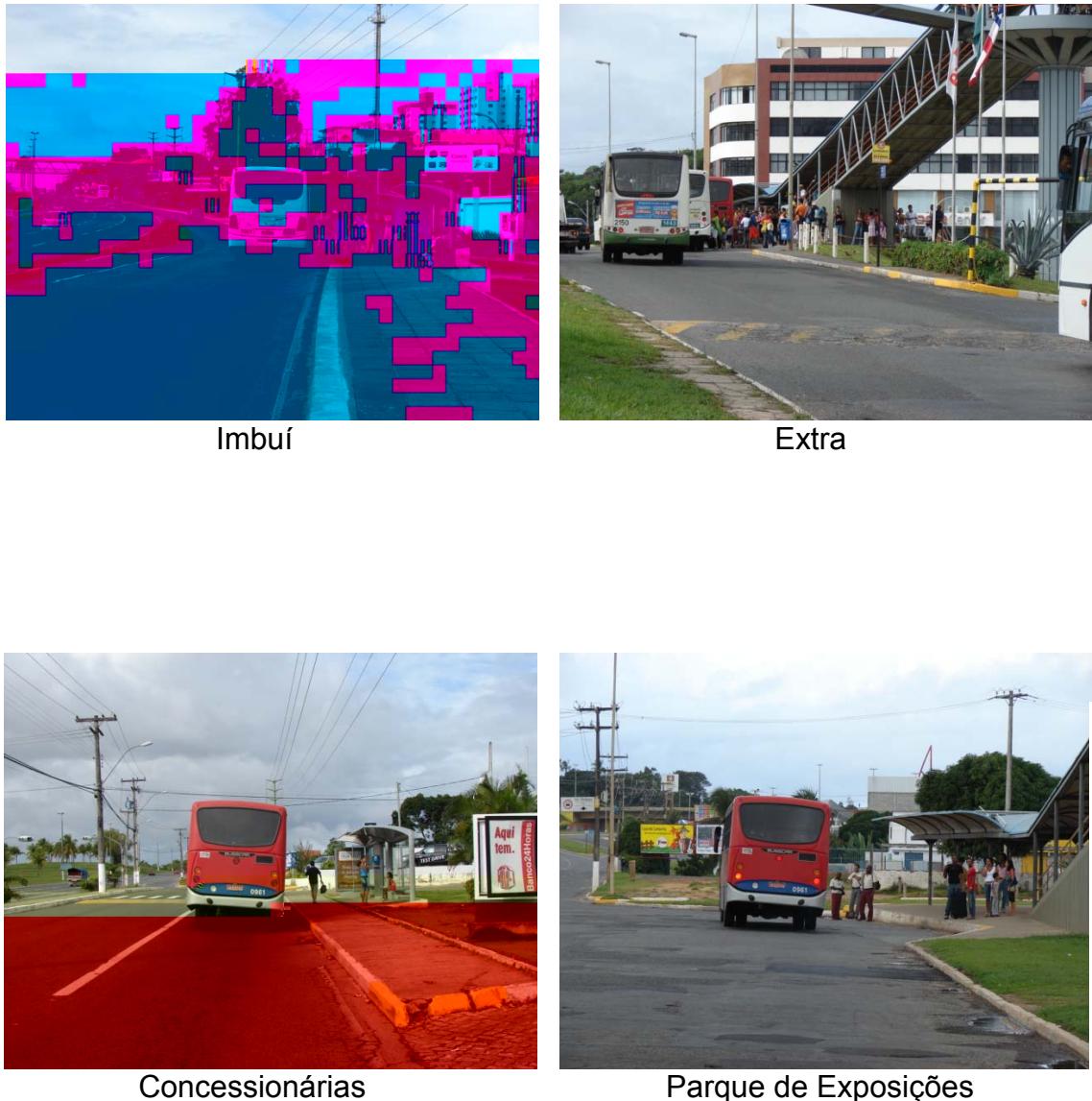


Figura 8 – Av. Paralela: paradas de ônibus com via marginal – sentido Aeroporto/Iguatemi



Região Trobogy/FJA



Condomínio Amazonas



Grande Bahia

FONTE: CORRÊA, Marcelo Amorim, 2007

Quanto ao fluxo ininterrupto de veículos, observa-se a lentidão do tráfego, principalmente aos domingos, feriados e horários de grande pico durante a semana, que segundo os dados da Superintendência de Engenharia de Tráfego (SET), levantados no dia 13.03.03, das 07:00 às 20:00h, trafegaram em torno de 150.000 veículos, enquanto na hora do pico das 07:15 às 08:15, o tráfego é de aproximadamente 14.000 veículos.

Os quadros 9 e 10 apresentam de forma quantitativa as questões relacionadas às contradições de uso entre os discursos urbanísticos e os limites impostos pelo dinâmica local.

Quadro 9 - AVENIDA PARALELA - RADARES FIXOS

PONTO	ENDERECOS	DATA DA INSTALAÇÃO
RD001	Av.Luis Viana X Viaduto Luis Eduardo Magalhães Km 0,7 - Sentido Aeroporto.	04.08.04
RD002	Av.Luis Viana X Km 5,0 - Sentido Aeroporto.	27.07.04
RD003	Av.Luis Viana X FTC - Km 8,5 - Sentido Aeroporto.	18.05.04
RD004	Av.Luis Viana X Pq. Exposição - Sentido Aeroporto.	04.08.04
RD005	Av. Luis Viana X Estação Mussurunga - Sentido Centro.	18.05.04
RD006	Av.Luis Viana X Parque Aquático - Km 9,4 - Sentido Centro.	05.05.05
RD007	Av.Luis Viana X Faculdade Jorge Amado - Km 6,9 - Sentido Centro.	19.05.04

Fonte: PMS: SET. http://www.set.salvador.ba.gov.br/fiscalizacao_eletronica.asp - acesso em 20.03.2007.

Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2007.

Quadro 10 - AVENIDA PARALELA - RADARES ESTÁTICOS

CÓDIGO	LOCALIDADE	SENTIDO
6	Saboeiro	Centro
7	Imbuí	Aeroporto
8	São Marcos	Centro
9	Patamares	Aeroporto
10	Mussurunga	Centro
11	Stella Maris	Aeroporto
12	Cabula	Centro
13	Costa Azul	Aeroporto
14	C A B	Aeroporto
15	São Marcos	Centro
16	Patamares	Aeroporto
17	Alphaville	Aeroporto
18	FTC	Aeroporto

Fonte: PMS: SET. http://www.set.salvador.ba.gov.br/fiscalizacao_eletronica.asp - acesso em 20. 03. 2007.

Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2007.

Diante das implicações analisadas, relativas ao volume de tráfego e à velocidade desenvolvida pelos veículos, optou-se pela instalação de equipamentos tais como algumas passarelas, no total de sete, vários semáforos e dezesseis radares fixos e estáticos¹³, distribuídos ao longo da Avenida, opondo-se, portanto, à concepção de **via expressa** como proposto nos planos urbanísticos aprovados e executados para a Avenida.

¹³ Segundo a SET, os radares estão localizados nas Avenidas com maior índice de acidentes decorrentes do excesso de velocidade. Os radares fixos são medidores de velocidade instalado em local definido e em caráter permanente, em quanto os radares estáticos, são medidores de velocidade instalado em veículo parado ou em suporte apropriado.

3.3. A Av. Paralela como mercadoria

Devido ao valor de uso infra-estruturado às margens da Av. Paralela e à legislação em vigor, presente no PDDU, a Av. Paralela é definida como Área de Predominância de Uso Comercial e de Serviços (ACS), Corredor Linear de Uso Múltiplo, onde é permitido um elenco variado de atividades, verificam-se índices de ocupação elevada.

Essa valorização promoveu, além das várias implantações de iniciativa pública (pontuadas anteriormente), a ocupação e expansão de equipamentos por parte da iniciativa privada, que pode ser exemplificada através das várias Faculdades – Faculdades Jorge Amado (FJA), Faculdade de Tecnologia e Comércio (FTC), Faculdade de Ciência e Tecnologia (ÁREA 1), Universidade Salvador

FIGURA 9 - SALVADOR SHOPPING: A CONSTRUÇÃO

FONTE: CORREIA, Marcelo Amorim, 2007



FONTE: CORREIA, Marcelo Amorim, 2007

FIGURA 10 - FOTOGRAFIA AÉREA – SALVADOR SHOPPING



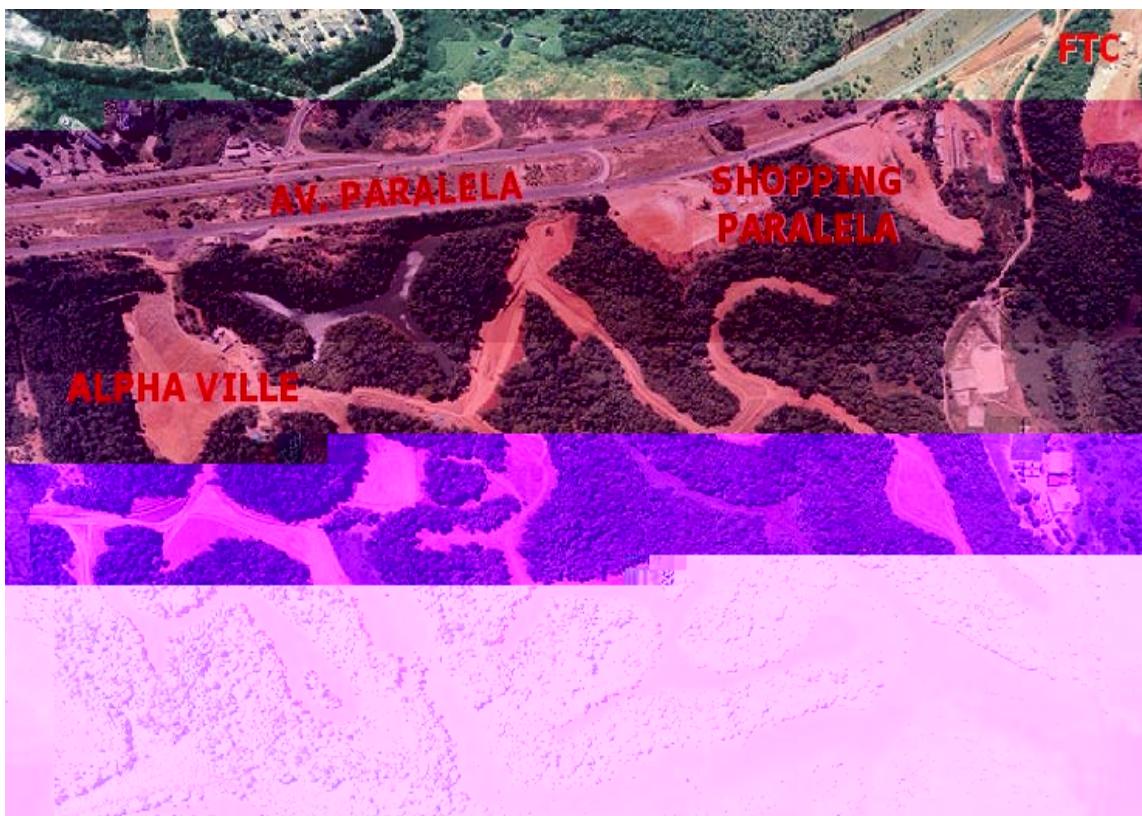
Fonte: Conder, 2002.
Adaptação: CORREIA, Marcelo Amorim, 2007.

Ao observar a imagem aérea da confluência das avenidas citadas (Av. Paralela e Magalhães), nota-se a localização de vários elementos fixos estruturantes do moderno espaço urbano de Salvador, incluindo na imagem o Salvador Shopping, em evidente contradição com a extensa área de ocupação expontânea subnormal, segundo a classificação do IBGE, tendo a Av. Paralela como limite do “contraditório urbano”, o que fortalece a (re)produção desigual e combinada dos espaços intra-urbanos e a forma contraditória presente no próprio planejamento institucional (LEVEBRE, 1999).

Também em fase de construção encontra-se o Shopping Paralela (Figuras 11 e 12), empreendimento previsto para ser entregue no segundo semestre de 2008, localizado em uma região estratégica, nas proximidades do Condomínio Alphaville e

da FTC e, conforme os estudos feitos pelos empreendedores, a Capemi e a W. Barreto, sobre o tráfego na avenida até 2014, o projeto contempla todo o crescimento que essa via terá até lá.

FIGURA 11 - FOTOGRAFIA AÉREA - PARALELA SHOPPING – FTC – ALPHAVILLE



Fonte: Conder, 2002.

Adaptação: CORREIA, Marcelo Amorim, 2007.

A partir da imagem 11, observa-se que aqui se estabelece um outro conflito de uso. O Alphaville impõe uma concepção elitista para a área, onde a preservação do verde é fator importante de mercado, aliada a empreendimentos de alto nível social, a exemplo do Shopping Paralela, em construção e que pretende atender, segundo pesquisa encomendada pelos empreendedores imobiliários, a demanda de circulação e ocupação da própria área para as próximas décadas. Do ponto de vista dessa pesquisa, isso confirma a contradição existente entre o postulado e o executado pelo planejamento urbano.

FIGURA 12 - PARALELA SHOPPING: A CONSTRUÇÃO



FONTE: CORRÉA, Marcelo Amorim, 2007

Nesse contexto, a Avenida Luis Viana Filho deixa de ser exclusivamente um eixo de ligação – **via expressa** - e passa a abrigar inúmeros empreendimentos, muitos já concluídos e outros em processo de implantação, tanto na esfera pública como na privada, o que a caracteriza como mercadoria, visto que tais empreendimentos movimentam valores significativos, tornando clara a tendência capitalista de (re)produção do capital, dando à Avenida um caráter essencialmente de bom investimento e de lucro garantido.

Ao assumir o papel de mercadoria, realizada através de uma associação de interesses entre o Estado e os agentes do capital privado, reproduz-se o espaço dentro da lógica de um planejamento subordinado às classes dominantes, como foi analisado e confirmado por Lefebvre (2001, p.25)

O urbanismo dos promotores de vendas. Eles o concebem e realizam, sem nada ocultar, para o mercado, visando o lucro. O fato novo, recente, é que eles não vendem mais uma moradia ou um imóvel, mas sim *urbanismo*. Com ou sem ideologia, o urbanismo torna-se valor de troca. (itálico do autor)

Assim, materializa-se o objeto da discussão, qual seja a reestruturação do espaço urbano, a partir da intenção do planejamento. A valorização da área tem estimulado a ocupação do solo de maneira conflitante com o postulado nos documentos analisados, demonstrando a própria vitalidade do espaço urbano como uma construção eminentemente humana em permanente movimento dialético.

Nota-se que o desenvolvimento da área é marcado por um processo de ocupação ligado aos empreendimentos imobiliários, que evoluíram significativamente na última década, com um elevado número de implantação de loteamentos, faculdades e conjuntos habitacionais, apresentando um adensamento urbano que descaracteriza o planejado.

O processo de (re)produção do espaço soteropolitano, voltado para os negócios, é uma tendência inequívoca, que acaba aprofundando a contradição entre o valor de troca e o valor de uso, conforme salienta Carlos (2003, p. 35)

[...] a construção da cidade dos negócios ao realizar o solo urbano como mercadoria indispensável à construção do capital financeiro o faz em detrimento da realização do uso – aquela destinada aos espaços residenciais e públicos. [...] o espaço improdutivo [...] se choca com as necessidades da construção dos espaços produtivos – da realização do valor.

Espaço, valor, classe e Estado são quatro categorias que podem servir de parâmetros interpretativos das estruturas planejadas e da ação efetuada sobre o espaço. Ao se produzirem, representam momentos históricos que marcam o tempo e o espaço urbano. Nesse sentido, quando nos deparamos com a imagem urbana, somos atingidos por uma escala de valores que nos impõem a reflexão sobre a realidade socioespacial e política das nossas cidades, diante das reais possibilidades de envolvimento das populações nas decisões urbanas.

3.3.2. Av. Paralela: a pesquisa e a informação urbana

A estratégia metodológica dessa pesquisa foi longamente meditada e ocupou a atenção desde o surgimento do seu projeto, estabelecendo com cuidado, o seu “modo de fazer”. Para que fosse possível superar a concepção abstrata do espaço, contida nos “frios dados descritivos e/ou quantitativos”, se fez necessário deslocar-se até os lugares urbanos, objetos da pesquisa, visando apreender as suas características e os usos destinados pelos cidadãos.

A pesquisa de campo foi realizada nos dias 10 e 11 de dezembro de 2005, mantendo sempre os horários de pico, entre 06 e 08h, 12 e 14h e 18 e 20h, para aplicação de 90 questionários em pontos de ônibus ao longo da Avenida, como foi abordado no item sobre os procedimentos metodológicos na introdução desse trabalho.

3.3.2.1. Av. Paralela: as necessidades não atendidas

Inicialmente a hipótese é de que, através da percepção e do atendimento das necessidades dos cidadãos, os sujeitos evoluem da condição de expectadores para “usuários” urbanos; para estes, as formas da cidade ganham um sentido outro que uma leitura meramente formal. Reclamam aspectos subjetivos que dão sentidos a outra dimensão da vida que aquele ligado à produção material e ao uso instrumental do espaço, tornando-se então verdadeiros cidadãos.

Em relação aos resultados da aplicação de questionários, foram as seguintes (das respostas com maior a de menor incidência) as necessidades básicas não atendidas ao longo da Av. Paralela (e respectivos percentuais): Segurança (42,2%), Transporte (22,3%), Lazer (15,4), Moradia (10,8%), Educação (5,7%) e Outros

(3,6%, relativos a compras, atendimento médico e acesso a órgãos públicos) (Tabela 5 e Gráfico 3).

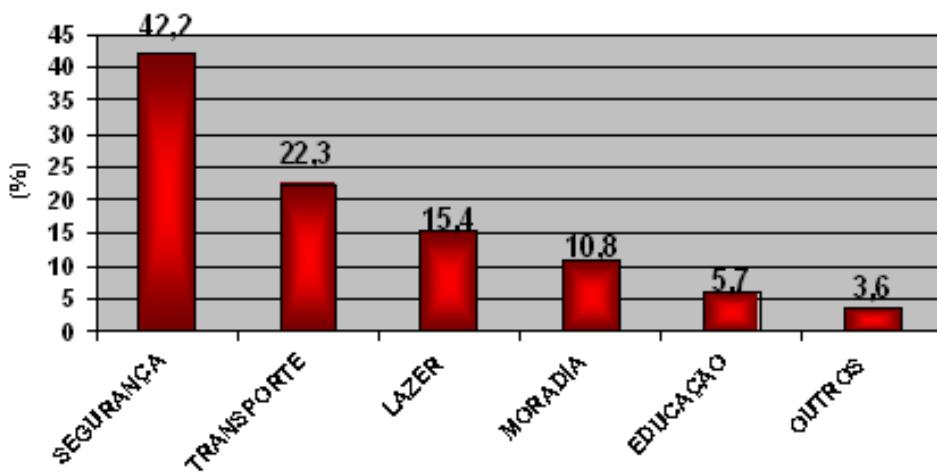
TABELA 5
AV. PARALELA - NECESSIDADES BÁSICAS NÃO ATENDIDAS

PERCENTUAL (%)	
Segurança	42,2
	22,3
Lazer	15,4
Moradia	10,8
	5,7
Outros	3,6

Fonte: Pesquisa de Campo.

Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2006.

GRÁFICO 3
AV. PARALELA – NECESSIDADES BÁSICAS NÃO ATENDIDAS



Fonte: Pesquisa de Campo.

Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2006.

Na interpretação dos índices flagrados nos questionários é possível reconhecer carências de infra-estrutura urbana básica e que se referem aos valores e desejos, em que os habitantes da cidade vão construindo uma imagem urbana semelhante a outros espaços com características de classe média e média alta da Cidade de Salvador.

Esses resultados mostram ainda os anseios daqueles que usam a Avenida por um espaço que atenda as suas necessidades básicas. O fator segurança está diretamente ligado à violência urbana¹⁴, neste caso, pelos inúmeros assaltos aos transportes coletivos que vêm ocorrendo na Cidade de Salvador, nos últimos anos, contribuindo assim para que a maioria dos entrevistados se sinta inseguro (Tabela 6).

TABELA 6
Registros de Roubos a Ônibus Urbano em Salvador
 Período: Janeiro de 2000 a Dezembro de 2006

Roubo a Ônibus Urbano em Salvador	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Janeiro	167	109	87	189	247	202	180
Fevereiro	132	126	136	132	221	243	185
Março	198	134	145	173	190	200	189
Abril	200	121	183	191	235	203	153
Maio	148	106	166	219	212	138	141
Junho	150	87	277	182	256	137	178
Julho	108	148	138	169	162	136	154
Agosto	102	102	123	109	148	114	139
Setembro	94	84	78	116	190	99	124
Outubro	99	96	79	187	222	125	136
Novembro	103	66	95	184	164	128	118
Dezembro	119	102	108	204	159	108	142
Total	1620	1281	1615	2055	2406	1833	1839

Fonte: CEDEP - Centro de Documentação e Estatística Policial, 2007.

Nota: Dados sujeitos a correção.

¹⁴ Paim (2006, p. 156-157). “A violência é qualquer ação intencional realizada por um indivíduo ou grupo, dirigida a outro, que resulte em óbito, danos físicos, psicológicos e/ou sociais.”

3.3.2.2. Av. Paralela: Utilidade no seu cotidiano

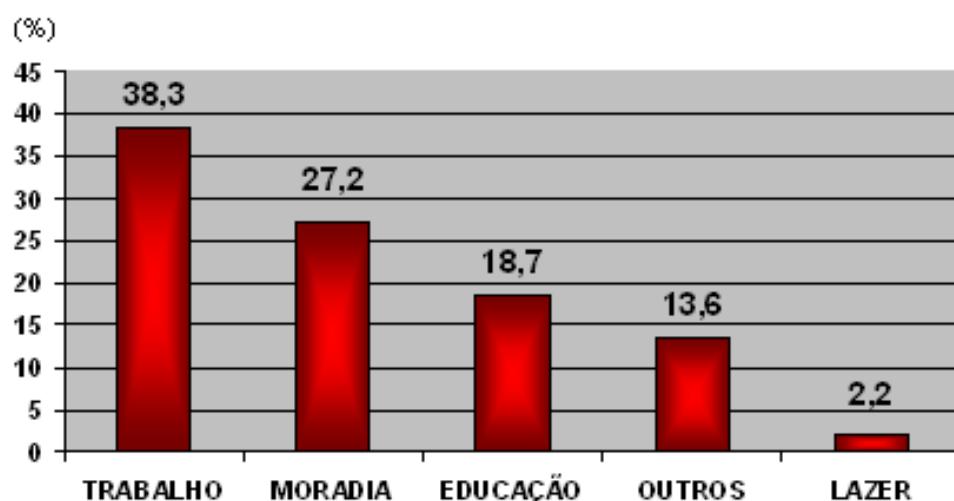
Ao consultar sobre a utilidade da Avenida no seu cotidiano, os resultados foram os seguintes: Trabalho (38,3%), Moradia (27,2%), Educação (18,7%), Outros (13,6%) e (Lazer 2,2%). (Tabela 7 e Gráfico 4)

**TABELA 7
AV. PARALELA - UTILIDADE NO SEU COTIDIANO**

UTILIDADES	PERCENTUAL (%)
Trabalho	38,3
Moradia	27,2
Educação	18,7
Outros	13,6
Lazer	2,2

Fonte: Pesquisa de Campo.
Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2006.

**GRÁFICO 4
AV. PARALELA – UTILIDADE NO SEU COTIDIANO**



Fonte: Pesquisa de Campo.
Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2006.

Um aspecto que nos chamou a atenção foi o percentual relativamente alto do item Outros em relação aos demais, no qual os entrevistados enumeraram utilidades as mais diversas, desde visita a parentes e amigos hospitalizados no Hospital São Rafael até realização de compras no Supermercado Extra ou nas Lojas Insinuante.

A partir do baixo índice de entrevistados que se dizem moradores da Av. Paralela, observamos um grande índice de deslocamentos pela via a trabalho, em busca de educação, lazer e outros, totalizando um percentual de 72,8%, o que confirma o fato da Avenida ser concebida como via expressa, ainda que o desejo e a imagem que os entrevistados desenvolveram seja no sentido de uma implementação de equipamentos e de infra-estrutura básica naquele espaço, a fim de torná-lo mais adequado à condição de usuário urbano.

Embora a Av. Paralela tenha sido aberta durante a década de 70, do século XX, com o objetivo inicial de se constituir como via expressa de alta velocidade, como foi salientado anteriormente, percebe-se, através dos dados coletados, uma mudança espacial que institui outra prática e, sobretudo, a representação de outra escala de valores o que autoriza admitir uma transformação do projeto original; rejeita-se não propriamente, o planejado, mas a sua inadequação. Entretanto, essa hipótese só poderá ser mais bem confirmada pela análise da (re)produção de Mussurunga e do Bairro da Paz que comportam boa parte dos “usadores” da Av. Paralela para os seus deslocamentos cotidianos.

"Em vez das cidades de ferro e vidro, sonhadas pelos arquitetos, o mundo está, na verdade, sendo dominado pelas favelas".

Maricato, Ermínia. (2006, p. 209)

4. A (RE)PRODUÇÃO DE MUSSURUNGA E DO BAIRRO DA PAZ

Como já dito anteriormente foram escolhidos dois locais situados ao longo da Av. Paralela, com o objetivo de se analisar a (re)produção do espaço intra-urbano: Mussurunga e o Bairro da Paz. Situados em lados opostos da Avenida, apresentam condições diferenciadas de infra-estrutura. Escolheram-se os locais com esses perfis para ser possível confrontar as ações de planejamento urbanístico frente às práticas de ocupação espacial dentro do contexto mais amplo de Salvador (Figura 13).

FIGURA 13 – Mussurunga e Bairro da Paz na Avenida Paralela



Fonte: CONDER, 2002.

Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2007.

4.1. Características Gerais

A partir da análise da figura 13, observa-se que *Mussurunga* encontra-se situada às margens da Av. Paralela, na região do Miolo da Cidade, onde estão presentes os conjuntos habitacionais que abrigam uma população de classe de renda média e baixa, embora contenha alguns espaços vazios, mantendo, numa certa medida o traçado original do Conjunto Habitacional que deu origem ao local, por meados da década de 1970.

Do lado oposto da Avenida, voltada para a Orla do Atlântico, encontra-se a invasão das Malvinas, hoje denominada Bairro da Paz, que ocorreu em 1982, e que foi consolidada por intervenções do Governo Estadual e com projeto de urbanização elaborado pela PMS. Os terrenos encontram-se totalmente ocupados na sua área central, denunciando um perfil subnormal de ocupação de baixíssima renda, mantendo, como no caso de *Mussurunga*, alguns espaços vazios, notadamente na faixa de 200m de largura lindeiros à Avenida.

Mussurunga e o Bairro da Paz encontram-se nos sub-distritos de São Cristóvão e de Itapuã, que representam 9,45% da população total da Cidade de Salvador, conforme os dados do Censo 2000 e que detêm uma Taxa Geométrica de Crescimento Anual (TGCA) das mais elevadas entre os distritos censitários da Cidade, segundo o IBGE (Tabela 8).

TABELA 8 - Crescimento de Salvador e Sub-Distritos - 1991/2000

Município/ Sub-Distrito	2000	Crescimento Absoluto	Crescimento Relativo (%)	TGCA (%)
Salvador	2.077.264	2.445.107	367.843	17,7
Pilar	604	1.287	683	0,77
Itapuã	88.003	137.962	49.959	56,8
Conceição Da Praia	481	719	238	49,5
	112.818	164.176	51.358	45,5
São Cristovão	55.738	81.019	25.281	45,3

Fonte: IBGE - CENSO, 2000.

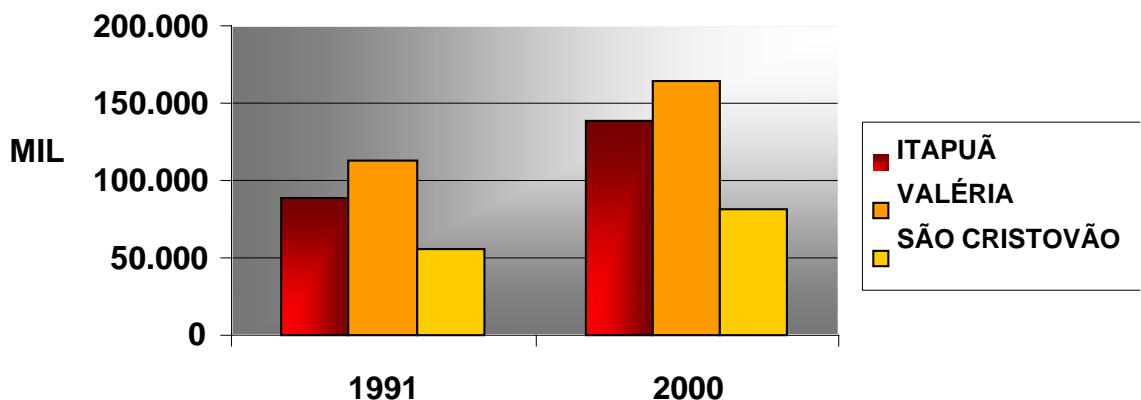
Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2007.

A análise da tabela 8 confirma as previsões anunciadas por Silva & Silva (1991, p. 79), em pesquisas ocorridas nos finais dos anos 1980 e publicadas no início da década seguinte, nas quais se encontra registrado:

Dos eixos de crescimento, o da BR-324 é o que mais cresceu em termos absolutos, e o da Av. Paralela, em termos relativos, sendo que os dois podem ser agregados formando o chamado miolo de Salvador, a área de maior expansão da cidade do Salvador. Essa tendência deverá continuar na próxima década, o que coloca importantes questões de planejamento urbano, sobretudo de descentralização do emprego e dos serviços básicos.

Ainda com base nos dados do Censo 2000/IBGE, sobre a TGCA para 1991/2000, a tendência salientada anteriormente de fato foi concretizada, pois dos sub-distritos soteropolitanos, entre os cinco de maior TGCA, estão o de Itapuã, que mais cresceu em termos relativos, onde se encontra o Bairro da Paz; o de Valéria, cujo crescimento foi o segundo em termos absolutos e o de São Cristóvão que aparece como o terceiro em termos absolutos de crescimento, que contém no seu interior o Bairro de Mussurunga (Gráfico 5).

GRÁFICO 5- Crescimento dos Sub-Distritos de Salvador 1991/2000



Fonte: IBGE - CENSO, 2000.

Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2006.

4.1.1. Tipologia socioespacial

Mussurunga e o Bairro da Paz caracterizam-se com formas heterogêneas e infra-estruturais fundamentalmente ligadas aos seus aspectos socioeconômicos. Apresentam um padrão de apropriação social predominantemente nas categorias popular, popular-subproletária e subproletário, com algumas ilhas no padrão superior, médio superior ou médio, conforme classificação desenvolvida por Carvalho e Pereira. (2006, p. 91)

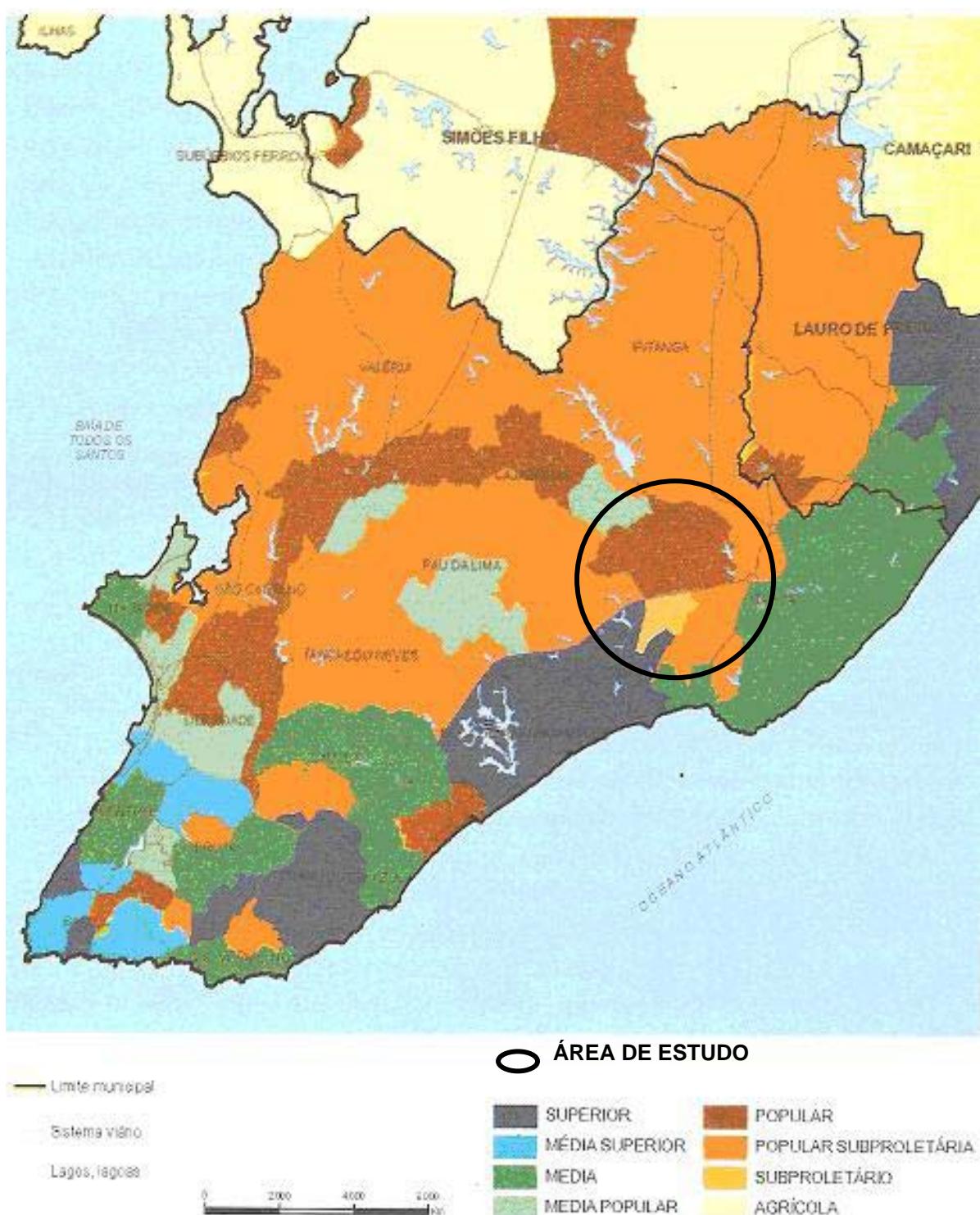
A figura 14 representa a classificação de apropriação do espaço urbano e sua espacialidade na região de Salvador, de acordo com as pesquisas realizadas por Carvalho e Pereira (op. cit) e que serão tomadas por empréstimo nesse trabalho como elemento balizador. Para os autores, a apropriação do espaço se dá de acordo com a estrutura social que se apresenta da seguinte forma:

Na categoria superior predominam os grandes empresários, dirigentes e trabalhadores "intelectuais", na média superior o predomínio é o grupo intelectual; na média se misturam pequenos empregados e setores do grupo intelectual; nas áreas de composição média-popular coexistem setores médios e pequenos empregadores; as áreas populares são aquelas onde predominam os trabalhadores do setor secundário e do terciário relativamente especializado; nas do tipo popular-subproletária há uma conjugação do proletariado com os trabalhadores de sobrevivência; e nas áreas subproletárias concentram-se os trabalhadores do terciário não especializado, ou seja, prestadores de serviços diversos, empregados domésticos, ambulantes e biscoateiros (2006, p. 91).

Essas categorias sociais refletem-se num padrão de apropriação social do espaço municipal, cuja configuração engloba novas mudanças nas relações de ocupações e de ordenações do espaço urbano, assim, por exemplo, a área destinada à elite não é espaço exclusivo desta, podendo comportar no seu interior setores médios da sociedade ou até mesmo categorias de trabalhadores nos seus interstícios, como ocorre na maioria das cidades dos países subdesenvolvidos.

Diante do exposto fica patente que a distribuição dessas categorias no município de Salvador, bem como na região objeto de estudo, obedece a uma mesma lógica, orientada por critérios que ordenam o crescimento e a modernização da Cidade.

FIGURA 14 - Tipologia Socioespacial - Salvador, 2000



Fonte: CARVALHO, Inaiá Maria M. & PEREIRA, Gilberto Corsa, 2006: 92. In: IBGE. Censo 2000.
Adaptação: CORREIA, Marcelo Amorim, 2007.

Ao analisar a figura 14, nota-se que o Conjunto Habitacional Mussurunga apresenta um padrão *popular* e o Bairro da Paz *subproletário*, consolidados por uma população de médias e baixas rendas, ocupando uma área urbana considerada de alto valor imobiliário, decorrente das transformações, ao longo da última década, na Av. Paralela, que lhes atribuíram valor de mercado excessivo, como explanado no capítulo 3, no item 3.3.

Ainda analisando a figura 14, é pertinente salientar que o Bairro da Paz configura-se como uma mancha isolada, na verdade uma “ilha” ao longo da Av. Paralela, voltada para a Orla Atlântica de Salvador, de ocupação *subproletária*, coexistindo com grandes empregadores, dirigentes e “intelectuais”, ao contrário de Mussurunga, localizado no Miolo, coexiste com as demais áreas populares.

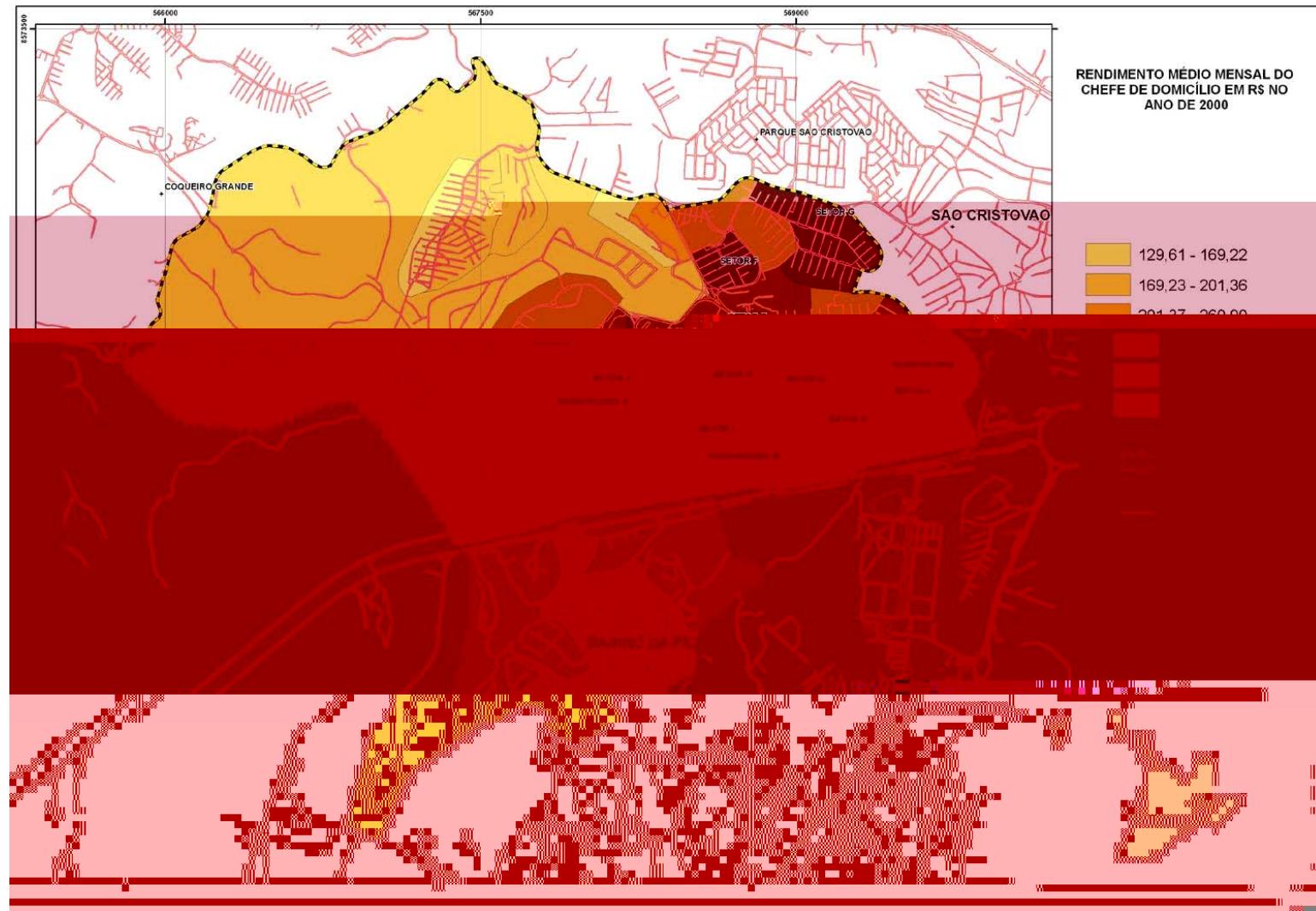
Através da figura 15, pode-se confrontar o rendimento médio mensal do chefe de domicílio em R\$ no ano de 2000¹⁵ de Mussurunga e do Bairro da Paz, com a tipologia socioespacial apresentada anteriormente.

A comparação dos dados (figuras 14 e 15) também evidencia grandes contrastes entre Mussurunga e o Bairro da Paz e dentro dos próprios bairros, o que garante a heterogeneidade e diversidade de padrões socioespaciais. Percebe-se claramente que a maioria da população de Mussurunga encontra-se na faixa entre 2 e 4 Salários Mínimos (SM), enquanto no Bairro da Paz situa-se entre 0 a 1 SM. Os maiores rendimentos de Mussurunga ocorrem nas áreas próximas à Av. Paralela e encontram-se na faixa de 4 a 5 SM, enquanto no Bairro da Paz os maiores salários, situados na faixa de 1 a 2 SM, encontram-se localizados na sua área central, coincidindo com a área comercial mais antiga.

¹⁵ O IBGE para apurar os rendimentos segundo as classes de salário-mínio, considerou o valor que vigorava no mês de julho de 2000, que era de R\$ 151,00 (cento e cinqüenta e um reais).

FIGURA 15

94



A partir do exposto, faz-se necessário destacar duas variáveis, que combinadas, permitem apreender como ocorreu e vem ocorrendo a dinâmica da (re)produção de Mussurunga e do Bairro da Paz.

A primeira variável a ser considerada, necessária à construção dessa análise, diz respeito à origem e à evolução de Mussurunga e do Bairro da Paz, e a segunda trata das condições socioespaciais, apoiada nas características infra-estruturais, priorizando o sistema viário, padrão habitacional, educação e renda, uma vez que os mesmos definem a tipologia da distribuição das categorias no espaço, analisadas também, com a pesquisa de campo.

4.2. Origem e Evolução

Conforme estudo feito pela PMS, intitulado *Modelo de uso e ocupação do solo para as áreas adjacentes à Avenida Paralela, 1995*, o 3º trecho que compreende Mussurunga/Bairro da Paz, é a única sub-área predominantemente ocupada por população de baixa renda, porém sua valorização nos últimos anos, poderá provocar a expulsão gradativa da população ali residente, principalmente a localizada no Bairro da Paz.

Através das pesquisas realizadas nos diferentes órgãos municipais, principalmente na Secretaria de Terras e Habitação (SETHA), constatou-se pela planta de Situação Fundiária, que a área inserida na poligonal em estudo possui como as maiores detentoras das propriedades as construtoras: OAS Ltda., Horizonte Engenharia Ltda., F. Bastos Incorporações Ltda., FB&A Construções Ltda. e Status Empreendimentos Hoteleiros S.A. Essas empresas são responsáveis pela construção de grandes empreendimentos, loteamentos e condomínios fechados, voltados para a população de médias e altas rendas, ao longo da Av. Paralela, a exemplo do Alphaville (OAS e Horizonte Engenharia Ltda.), Parque Beribeira (F. Bastos Incorporações Ltda.), Veredas Piatã (Status Empreendimentos Hoteleiros S.A.) e Colina de Piatã (FB&A Construções Ltda.), dentre tantos outros.

A evolução da mancha urbana dessa área apresenta-se como um fato característico do processo de (re)produção do espaço soteropolitano. É a partir da década de 1980 que o crescimento da ocupação ao longo de Mussurunga e do Bairro da Paz se intensifica, ocasionando um aumento das atividades e dos fluxos, no âmbito da Avenida, reafirmando, assim, o caráter de vetor de maior expansão da Cidade de Salvador.

Esse processo é evidenciado através das disposições legais que interferem direta ou indiretamente no modelo de uso e ocupação do solo. No caso em questão, *Mussurunga e Bairro da Paz*, localizam-se às margens de um Corredor Linear de Uso Múltiplo, estabelecido pela Lei n. 3.525/85 e ratificado pela Lei n. 6586/2004, o qual deve ser organizado através de atividades econômicas e sociais de Uso Comercial e Serviços – Área de Predominância de Uso Comercial e Serviços (ACS).

Ainda nesse contexto, o PDDU, define para o trecho mais próximo à Av. Paralela, principalmente o voltado para a Orla Atlântica, a seguinte diretriz: abrigar predominantemente padrões de renda média e alta, com pequena parcela de baixa renda, retirando os usos de comércio atacadista e de inflamáveis, por serem incompatíveis com o valor paisagístico deste corredor de entrada da Cidade.

Deste modo, ratifica-se o que foi exposto anteriormente (Capítulo 3): a institucionalização desta Avenida como ACS, muda o perfil de ocupação previsto para este corredor de tráfego, que passa a ter grande valor paisagístico, *status* de portal de entrada da Cidade para o turismo.

Diante desse fato, o planejamento, ao estabelecer essa prioridade, cria imediatamente, um processo de valorização do solo e uma contradição entre o postulado e o experimentado, conforme os autores que analisam o mecanismo do planejamento urbanístico, evidenciados no referencial teórico dessa pesquisa.

Simultaneamente à construção da Av. Paralela, na década de 1970, e à implantação do CAB, seguiram-se diversos empreendimentos públicos, que se acumulavam desde a década anterior, quando a Cidade esteve sujeita a um acelerado processo de crescimento.

No âmbito do planejamento serão idealizados vários Conjuntos habitacionais, a exemplo de Mussurunga (1978), situado em frente ao Parque de Exposição Agropecuária (1972), ambos em margens opostas da “via expressa”, mantendo-se ainda grandes áreas a serem ocupadas, que logo estarão submetidas a um fenômeno inesperado, mais que se tornará bastante comum, nas décadas de 1970 e 1980, as conhecidas invasões e ocupações de terras, promovidas pelos excluídos do modelo socioeconômico brasileiro. Um bom exemplo desse fenômeno é a invasão das Malvinas, hoje conhecida como Bairro da Paz.

É nesse contexto que se analisa a (re)produção dos bairros objetos da pesquisa.

4.2.1. Mussurunga

Planejado e projetado essencialmente para moradia, o Conjunto Habitacional Mussurunga, criado em 1977, construído pela URBIS, tem, como situação fundiária, terras que pertenciam ao Sr. Edmundo da Silva Visco¹⁶, com uma área de terreno de 2.166.488,16 m², correspondendo a 216,64 ha, que foram desapropriadas pelo Governo da Bahia, conforme Decreto nº 24.974 de 14 de novembro de 1975¹⁷ (Anexo H).

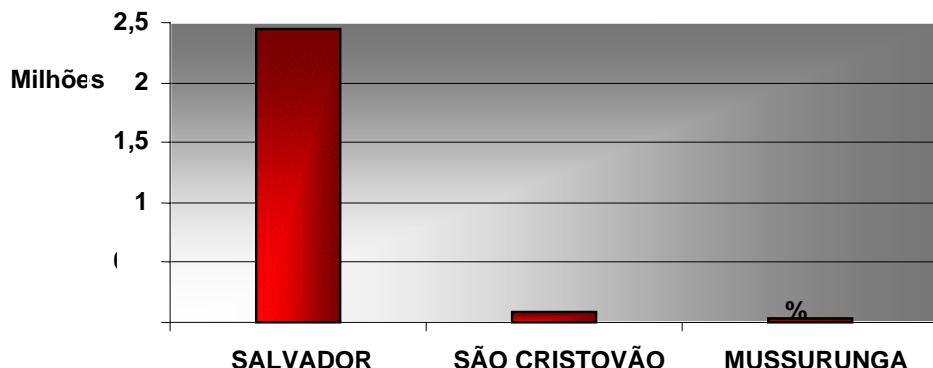
Como foi salientado no item 2.2 – Programas e projetos para a habitação destinados à população de baixa renda (Capítulo 2), do ponto de vista do planejamento do espaço, a URBIS optou pelo interesse social, para efeito de desapropriação, por grandes dimensões de áreas contínuas, levando em consideração diversos fatores: topografia; exigência de proteção e preservação de mananciais; custo da terra; existência ou não de infra-estrutura. Desse modo, chega-se a definições de espaços estrategicamente situados em relação à malha urbana. Essas condições favoráveis estiveram presentes na área onde foi implantado o Projeto Habitacional de Mussurunga.

¹⁶ Engenheiro civil foi Secretário de Viação e Obras Públicas durante um ano – 1946/47 - Bahia História. Disponível em: <<http://www.bahia3000.hpg.ig.com.br/historia/historia.htm>>. Acesso em: 11.11.06.

¹⁷ Dados coletados da Escritura pública (matrícula, nº 60.861 – 24.08.1993) de compra e venda.

Com pouco mais de 40 anos de existência, o Bairro de Mussurunga, que significa, na língua indígena, cobra preta, possuía, em 2000 (Censo/IBGE), uma população de 36.217 mil habitantes, que vivia no local da antiga Fazenda Itapuã, o que representava 1,44% da população total da Cidade de Salvador e 3,24% do sub-districto (Gráfico 6).

GRÁFICO 6
Percentual de população residente em São Cristovão e Mussurunga em relação à Salvador - (2000)



Fonte: IBGE - CENSO, 2000

Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2006.

É a partir dessa Fazenda que Mussurunga evolui, após ser desapropriada pelo Governo do Estado, em 14 de novembro de 1975, pelo Decreto nº 24.974 (Anexo I). O Conjunto Mussurunga foi dividido em vários setores a fim de facilitar a implantação das etapas previstas para o loteamento. Da antiga Fazenda, restam hoje apenas algumas poucas áreas verdes.

O projeto constituiu-se de três etapas divididas em 11 setores: **Mussurunga I**, estruturado por lotes e casas; **Mussurunga II**, somente casas; e **Mussurunga III**, situado geograficamente entre a primeira e a segunda etapas, constituído essencialmente por blocos de apartamentos.

Atualmente o projeto original sofre pressões por parte da crescente população

observada nos dois novos assentamentos promovidos pelo Estado através do Programa Viver Melhor¹⁸ - Vila Mariana e PMS - Vila Verde, além de cinco invasões, que foram surgindo no entorno do Bairro – Mangueira, Baixinha, Colinas, Casinhas e Vila Verde, a partir do final da década de 1990, descaracterizando assim, o planejamento inicial e trazendo sérios problemas confirmados não só pelos moradores, como pela líder comunitária local, entrevistados durante a pesquisa de campo.

4.2.2. Bairro da Paz

Essa ocupação subnormal, para alguns uma favela¹⁹, teve inicio em abril de 1982, quando famílias carentes, imigrantes do Recôncavo Baiano, desempregados, bóias-frias, trabalhadores de serviços gerais, ocupam uma área de aproximadamente 1,4 km², no sub-districto de Itapuã, considerada de grande importância estratégica para a especulação imobiliária, já que se encontra entre a Av. Paralela e a orla do Oceano Atlântico, região de grande valor de mercado, voltada para abrigar uma urbanização de *status*.

De acordo com as pesquisas realizadas nos diferentes órgãos da PMS, e jornais locais da época²⁰, constatou-se assim como Mussurunga, que as terras “invadidas” também pertenciam ao Sr. Edmundo da Silva Visco, herdadas do espólio da Fazenda Itapuã.

No segundo semestre do ano de 1982, em meio a tantas tentativas de expulsão dos “invasores” por parte de ordens oficiais do poder público, os moradores das Malvinas se concentram em frente a PMS para reivindicar o cumprimento da Lei n. 4.132, de 10 de setembro de 1962, que define os casos de desapropriação por interesse social e dispõe sobre sua aplicação (Anexo I).

¹⁸ O quadro 3 no Capítulo 2 (item 2.2) dessa pesquisa trás uma síntese desse programa.

¹⁹ Ver Souza (2000). Para a autora, esse termo está vinculado ao processo de segregação habitacional desencadeado a partir da década de 1940, em que ocupações coletivas da população pobre ocorrem em áreas ociosas, seja da União, do município ou de terceiros, com um teor ideológico pejorativo, que tenta deslegitimar a ocupação de áreas ociosas por aqueles que querem apenas validar o direito natural de moradia.

²⁰ Jornal A Tarde. 12/08/1982, 17/08/1982 e 10/03/83.

Os manifestantes não foram recebidos pelo prefeito, porém continuaram resistindo às várias tentativas de desapropriação ao longo das demais administrações.

Segundo os moradores mais antigos, o nome Malvinas nasceu da semelhança deles com os soldados que resistiam na Guerra das Malvinas. A resistência é salientada pelo coordenador-geral do Conselho de Moradores do Bairro da Paz, Antônio Carlos Silva Santos²¹:

Tem pessoas aqui que tiveram de construir o barraco mais de dez vezes seguidas, apanharam muito da polícia, que os forçava até cortar as madeiras em pedacinhos, para não retornarem, mas retornavam sempre. Foram muitos massacres e mortes. Pessoas foram eletrocutadas tentando puxar energia para suas casas, com arame farpado.

A ocupação foi muito combatida pela prefeitura e pelo governo na época, que chegou a construir o loteamento de Fazenda Coutos 3, na BR-324, para deslocar todos os invasores, mas a maioria continuou resistindo, preferindo enfrentar a polícia, como conta Domingos Divino²²:

Morava em Pernambués de aluguel, cheguei aqui em 1982, sozinho e fiz meu barraco. A polícia derrubava, a gente voltava. Aqui está o meu sangue. A marca da resistência não é esquecida.

No final do ano 1987, depois de tantas manifestações, reivindicações e exaustivas discussões entre os governos estadual e municipal, foi assinado pelo represente do espólio de Edmundo Visco, o seu genro Almáquio Vasconcelos e pelo prefeito da época, um Termo de Acordo de Compromisso (TAC), estabelecendo que a prefeitura receberia seis poligonais demarcadas em terras do espólio de Visco, em troca da extinção do Título de Foreiro nº 185 da prefeitura, indenizações e pagamentos de laudêmios pela remoção dos moradores das Malvinas para uma área mais afastada da Av. Paralela, próxima à outra “invasão”, no Alto do Coqueirinho. Com a retirada e transferência dos moradores do local, a família Visco teria um prazo de seis meses para elaborar um projeto urbanístico, visando o aproveitamento do trecho, e apresentar a prefeitura. Já a prefeitura se encarregaria

²¹ Entrevista realizada em agosto de 2005.

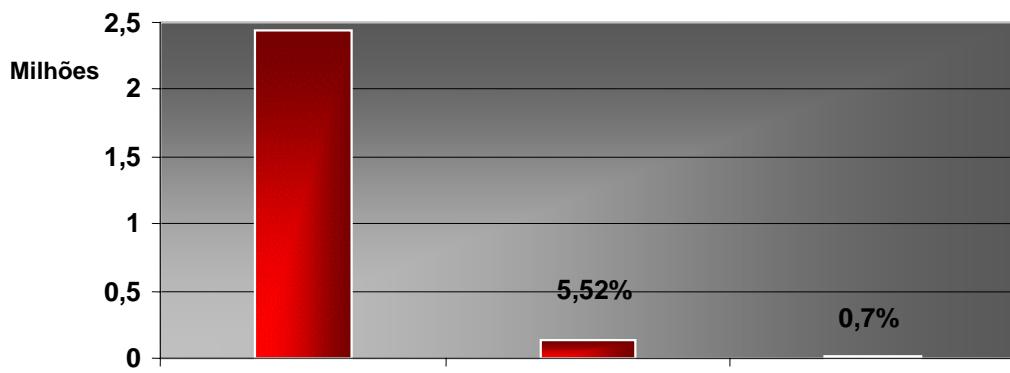
²² Entrevista realizada em agosto de 2005

de promover de todos os meios e gestionar de toda maneira junto ao governo do Estado a relocação dos “invasores”²³.

O TAC de fato não foi cumprido pelas partes signatárias. Quase um ano depois, não havia sinal de pagamento de foro, nem laudêmio por parte da família Visco à prefeitura. Malvinas continuava no mesmo lugar e mais populosa.

Hoje não se fala mais em Malvinas, e sim em Bairro da Paz, um espaço que já possui uma população de 17 mil habitantes segundo o último censo, mais de 4 mil domicílios particulares permanentes²⁴, o que representa 0,7% da população total da Cidade do Salvador e 5,52% do sub-districto (Gráfico 7). No entanto, contrariando os números oficiais, o Conselho de Moradores possui dados, dessa mesma época, que demonstram que a quantidade de habitantes é em torno de 35 mil, representando assim um aumento de mais de 100% ao longo dos anos.

GRÁFICO 7 –
Percentual de população residente em Itapuã e Bairro da Paz em relação à Salvador - (2000)



Fonte: IBGE - CENSO, 2000.
Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2006.

²³ Jornal A Tarde, 24/12/1987.

²⁴ Segundo o censo deve-se entender por domicílios particulares permanentes quando construído para servir exclusivamente à habitação e, na data de referência, tinha a finalidade de servir de moradia a uma ou mais pessoas.

No Bairro da Paz há 181 ruas. Todas receberam nomes relacionados à Paz e/ou à resistência travada durante anos, como Rua da Resistência, da Tranqüilidade e da Felicidade, contrastando com a intranqüilidade pela falta de segurança como também, pela infra-estrutura precária e os serviços públicos deficientes.

4.3. Mussurunga e Bairro da Paz: condições socioespaciais

Como foi apontado anteriormente, essa segunda variável é de igual importância para a análise da (re)produção do espaço urbano, pois permite analisar as estratégias do planejamento e seus reais efeitos sobre o referido espaço, seja no aspecto do uso da infra-estrutura e dos equipamentos, do padrão de habitação e moradia, bem como da relação entre renda familiar e grau de instrução (SOUZA, 2004).

Nesse sentido, retorna-se ao referencial teórico, confrontando-o com a realidade concreta e apoiados na observação direta.

4.3.1. Sistema Viário

4.3.1.1. Mussurunga

A análise priorizou o sistema viário por considerá-lo como um dos elementos estruturantes de maior poder de definição do espaço e de sua qualidade funcional, visto que, através dele, materializa-se a divisão espacial, articulando parcelas, reproduzindo as condições gerais de produção, bem como aprofundando vínculos e neutralizando o espaço pelo tempo (CARLOS, 1994).

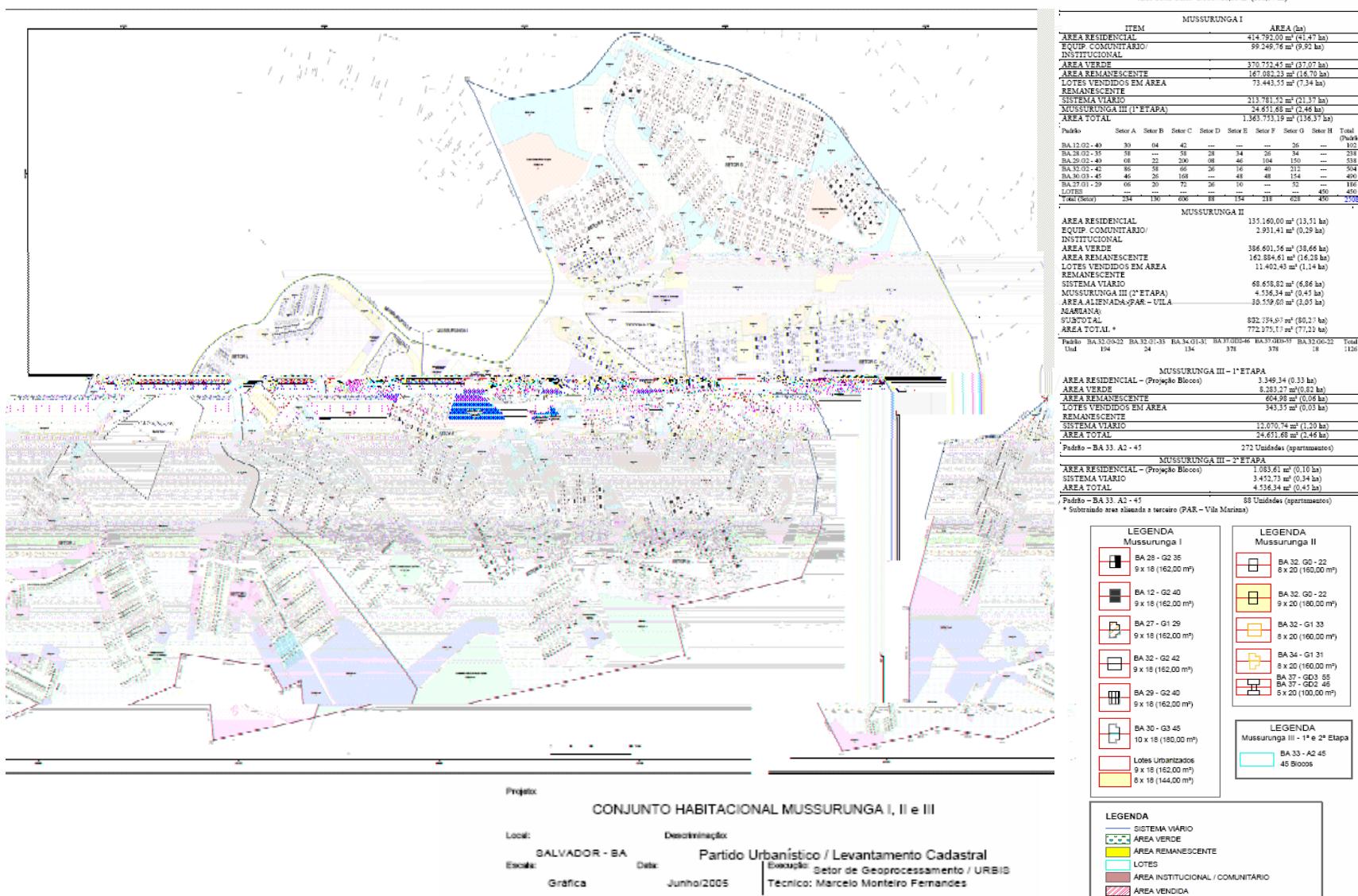
Mussurunga, por se tratar de um Conjunto Habitacional fruto do plano de desenvolvimento do Estado, apresenta vias construídas seguindo um padrão adequado, visando a um melhor aproveitamento da área em relação ao eixo rodoviário básico em que se constitui a Av. Paralela, além de facilitar a implantação das etapas seguintes projetadas.

O sistema viário básico do Conjunto Mussurunga é composto de uma via principal e suas transversais, tendo como pontos de cruzamento rotatórias e praças, que fazem a ligação entre o sistema habitacional e a via principal, encontrando-se todas asfaltadas e com passeios para pedestres em ambos os lados. Observa-se ainda, no interior dos setores habitacionais, vias secundárias e caminhos asfaltados e calçados que compõem o conjunto das vias circulatórias.

Desse modo, a estrutura circulatória torna-se hierarquizada e leva em conta a necessidade de circulação interna nos setores habitacionais, como também a ligação de toda a área com a Av. Paralela, interligando a mesma à antiga Estrada Velha do Aeroporto, via importante para o sistema viário do Miolo de Salvador.

Nesse sentido, o sistema viário acompanhou as determinações do planejamento para o Conjunto Habitacional, reconhecidas com certa facilidade no desenho urbano presente na planta baixa de Mussurunga (Figura 16).

FIGURA 16 – Mussurunga Planta Baixa



4.3.1.2. Bairro da Paz

Se por um lado, as zonas habitacionais planejadas, como Mussurunga, apresentam o seu sistema viário bem demarcado e hierarquizado, o mesmo não se verifica nas zonas de ocupação espontânea, muitas vezes fruto de invasão, como é o caso do Bairro da Paz.

Examinando o desenho urbanístico do Bairro da Paz, observa-se a ausência de um traçado linear definido para o padrão de arruamento, seja para a circulação de veículos, seja para os pedestres. O que se nota é muito mais um aproveitamento da rede de caminhos utilizados durante o processo de invasão e ocupação, que segue lentamente um processo de redimensionamento, visando atender o uso e as demandas sempre crescentes (Figura 17).

FIGURA 17 – Bairro da Paz - Fotografia Aérea



Fonte: CONDER, 2002.

A rede viária destinada aos automóveis encontra-se asfaltada e com passeios laterais, apenas nas vias principais. Os demais acessos às áreas residenciais, devido à ausência de planejamento, atrelada à topografia acidentada do local, que dificulta a implementação do sistema viário, caracterizam-se por ruas estreitas, becos e vielas sem qualquer tipo de calçamento (Figura 18).

FIGURA 18 – Rua Jussari, Bairro da Paz



FONTE: CORREIA, Marcelo Amorim, 2007

Vale ressaltar que a PMS, em 1993, elaborou um Programa de intervenção urbanística, através do Centro de Planejamento Municipal (CPM) com o objetivo de dotar o Bairro da Paz de infra-estrutura, serviços públicos e melhorias das condições de habitabilidade, de modo a promover a melhoria da qualidade de vida do local e a criação de oportunidades de trabalho.

O reordenamento físico que objetivava possibilitar a reestruturação do espaço do Bairro da Paz será de fato parcialmente implementado, aproximadamente 10 anos, depois da sua concepção. No aspecto sistema viário a PMS através do

Programa de intervenção urbanística (1993, p. 51-52), definia que:

[...] as vias de veículos teriam duas seções transversais sendo a principal, com caixa de via de 11,00m, de gradil a gradil, com 7,00m de pista de rolamento e dois metros de passeio nas laterais total de 2.080,00m, e as secundárias com caixas de via de 9,00m de gradil a gradil, com 7,00m de pista de rolamento e 1,00m de passeio nas laterais, num total de 12.904,40m. Para as vias de pedestres foi definida uma largura média de 2,80m num total de 22.410m, distribuídos no interior do bairro, perfazendo 662.748,00m².

A partir da pesquisa de campo, o que se percebe é que boa parte do que foi planejado para o item analisado não foi executado, conforme as orientações definidas do projeto, fato confirmado pela moradora Estelita de Jesus²⁵:

Se aqui na avenida principal não se pode andar direito, imagine as ruas transversais como estão. A Valdemar Oliveira, a Yolanda Pires a Areal, parecem um chiqueiro, se alguém der uma dor aqui dentro morre. Não podemos mais aceitar essa situação.

4.3.2. Padrão habitacional

4.3.2.1. Mussurunga

Em Mussurunga I e II, as casas foram entregues com alvenaria, reboco, caiação, cobertas de telhas, pisos de concreto, com revestimento cimentado, instalações elétricas, hidráulicas e sanitárias, podendo ser de um ou dois quartos. Foram construídas inicialmente cerca de 3.600 casas.

Em Mussurunga III, foram construídos 45 blocos de apartamentos, cada bloco constituído de oito apartamentos, perfazendo 360 unidades habitacionais, com sala, dois quartos, sanitário, cozinha e área de serviço, numa área privativa de 44, 85 m², sendo 34 blocos construídos na primeira etapa e 11 blocos construídos na segunda etapa, com gabarito de construção limitado até quatro pavimentos.

Essas características são típicas das áreas de habitação popular (CARVALHO; PEREIRA, 2006), mas é importante salientar que outros aspectos infra-estruturais, como asfalto, luz, esgoto e água encanada estão presentes como previsto na legislação, conferindo assim ao Conjunto Habitacional, características mais satisfatórias em comparação ao Bairro da Paz.

²⁵ Entrevista realizada em agosto de 2005.

Observadas no seu conjunto, as moradias unidomiciliares conservam pouco dos seus traços originais, apresentando transformações ocorridas ao longo do tempo, sobretudo as ampliações e reformas para adequação a novas funções, inclusive as comerciais, que são facilmente perceptíveis nos conjuntos, ocupando uma boa parte do terreno (Figura 19).

FIGURA 19 – Rua Professor Plínio Garcez de Sena – Área Central – Bairro Mussurunga



FONTE: CORREN, Marcelo Amorim, 2007

Essas reformas e ampliações atestam, o poder aquisitivo dos moradores que de uma certa forma já dispõem de situação econômica consolidada, conforme o cruzamento dos dados de renda levantados pela pesquisa e que foram apresentados anteriormente.

Na etapa constituída por blocos de apartamentos (Mussurunga III) observa-se que, no geral, as reformas foram direcionadas para a segurança interna a partir da construção de muros, buscando no isolamento da rua a sensação de segurança e

tranqüilidade. Por outro lado, as características de má conservação das fachadas dos prédios denunciam a falta de cuidado com a área externa (Figura 20).

FIGURA 20 – Rua D, setor III - Bairro de Mussurunga



FONTE: CORREIO, Marcelo Anorim, 2007

Ainda analisando a figura 20, nota-se também que os aspectos infraestruturais, asfalto, abrigos nos pontos de ônibus, iluminação pública, passeio e acessibilidade, encontram-se assegurados, relativamente com bom padrão de qualidade. No fundo da foto, à direita, está o Conjunto Vila Mariana, financiado pela Caixa Econômica Federal através do Programa Viver Melhor, e entregue aos moradores em 2004.

Em Mussurunga, bem como em outros conjuntos habitacionais de perfil popular, encontram-se predominantemente moradores que foram deslocados de outras áreas, submetidas ao processo de urbanização brasileira recente, fazendo com que boa parte dos atuais moradores desses conjuntos habitacionais seja proveniente de outras áreas empobrecidas, constituída de trabalhadores em busca de novas oportunidades de trabalho.

Essa situação é confirmada na pesquisa de campo quando perguntamos sobre a procedência dos moradores. A maioria é oriunda do Estado da Bahia (Tabela 9 e Gráfico 8).

TABELA 9
Mussurunga – Procedência dos moradores

PROCEDÊNCIA	QUANTIDADE (%)	N. PESSOAS
Salvador (SSA)*	67,8	112
Bahia (BA)**	18,4	33
Nordeste (NE)***	9,4	17
Sudeste (SE)	4,4	8
Total	100	180

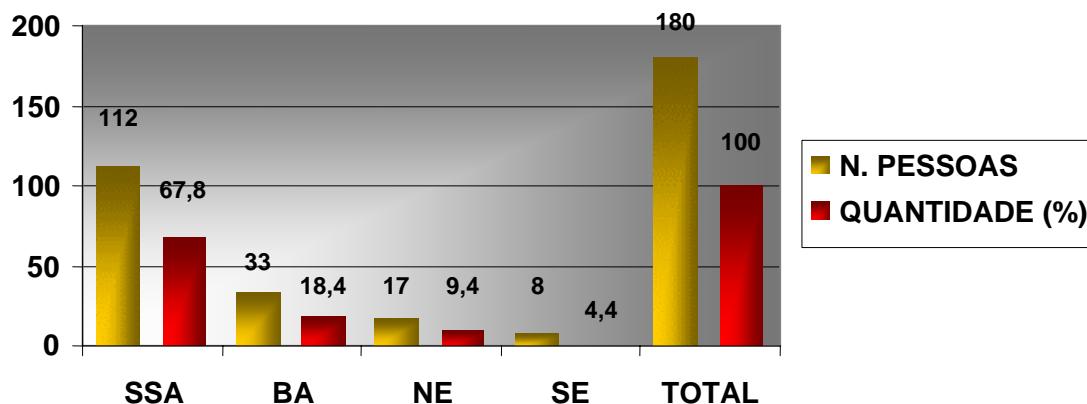
Fonte: Pesquisa de Campo, 2006.
Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2006.

*Outros Sub-Distritos

**Exceto Salvador

***Exceto Bahia

GRÁFICO 8
Mussurunga – Procedência dos moradores

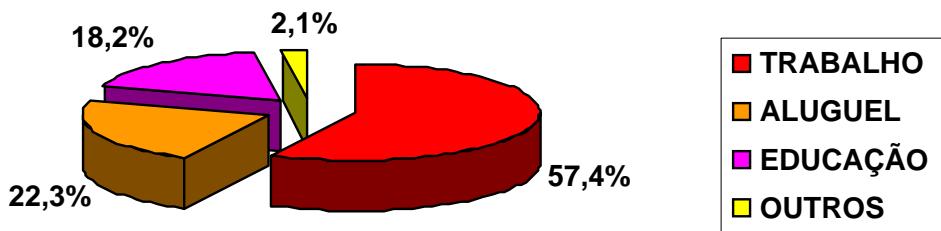


Fonte: Pesquisa de Campo, 2006.
Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2006.

É importante salientar que esses resultados refletem a política de urbanização e metropolização também passada por Salvador, a partir da década de 1970, onde vários conjuntos habitacionais surgem, a exemplo do Conjunto Habitacional Mussurunga. Nesse período, ocorreu, concomitantemente, o processo de industrialização da Região Metropolitana de Salvador (RMS), materializado na instalação do Pólo Petroquímico de Camaçari. Muitos dos entrevistados, 57,4%,

responderam que morar em Mussurunga decorre do fato de algum membro da família trabalhar ou já ter trabalhado em Camaçari. No quesito outros, a maioria fez referência à tranqüilidade de outrora. (Gráfico 9)

GRÁFICO 9
Mussurunga - O que contribuiu para morar



Fonte: Pesquisa de Campo, 2006.

Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2006.

4.3.2.2. Bairro da Paz

De acordo com o relatório apresentado pela PMS: Programa de Intervenção urbanística (1993, p. 14), para o Bairro da Paz, predominavam ali:

[...] imóveis de alvenaria sem revestimento (42%) com chão batido (55%) e com cobertura de eternit. Esse dado, que indica a consolidação desse assentamento, deve ser relativizado, haja visto os percentuais anotados para os imóveis de paredes de taipa (34%) e madeira (22%). O peso desses dois tipos de imóveis, ao lado da precariedade das construções em alvenaria, conferem um perfil típico ao Bairro da Paz.

Deve-se considerar, no entanto, que decorridos quase 13 anos entre a divulgação do relatório pela PMS e o desenvolvimento dessa pesquisa, muitas transformações ocorreram no Bairro, mas o que se comprova na realidade é que as condições precárias dos imóveis, erguidos através do processo de autoconstrução pelas categorias *subproletárias*, continuam predominantes no interior do Bairro (Figuras 21 e 22)

FIGURA 21 – Bairro da Paz: autoconstrução

FONTE: CORREIA, Marcelo Amorim, 2007

A realidade habitacional do Bairro da Paz sugere uma diferenciação interna ao Bairro, a partir da sua tipologia habitacional, que mantém uma curiosa coincidência com os demais aspectos da infra-estrutura discutidos nessa pesquisa. A área tida como central do Bairro é abastecida pelos quatro itens da infra-estrutura; asfalto, iluminação pública, esgoto e água encanados. Nas outras áreas, distantes do chamado centro, essa infra-estrutura é praticamente inexistente, prevalecendo casas de mais baixo padrão de construção.

FIGURA 22 – Bairro da Paz: diferenciação habitacional

FONTE: CORREIA, Marcelo Amorim, 2007

A maioria das casas tem área construída de 40m², ocupadas por famílias de baixa renda, oriunda em grande parte da própria cidade do Salvador e de outros municípios do Estado da Bahia, conforme aponta a pesquisa de campo (Tabela 10 e Gráfico 10).

TABELA 10
Bairro da Paz – Procedência dos Moradores

PROCEDÊNCIA	QUANTIDADE (%)	N. PESSOAS
Salvador (SSa)*	46,7	42
Bahia (BA)**	34,4	31
Nordeste (NE)***	18,9	17
Total	100	90

Fonte: Pesquisa de Campo, 2006.

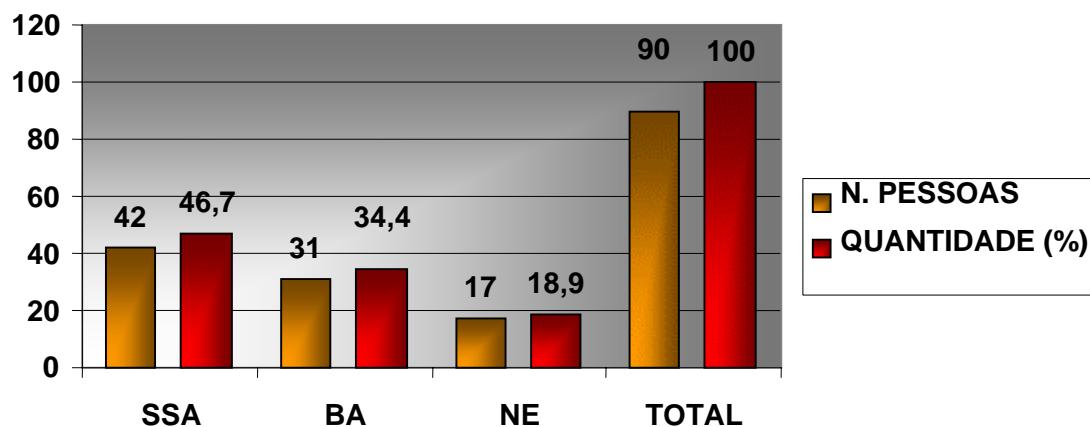
Elaboração: CORREIA, Marcelo Correia, 2006.

*Outros Sub-Distritos

**Exceto Salvador

***EXCETO BAHIA

**GRÁFICO 10
BAIRRO DA PAZ – PROCEDÊNCIA DOS MORADORES**



Fonte: Pesquisa de Campo, 2006

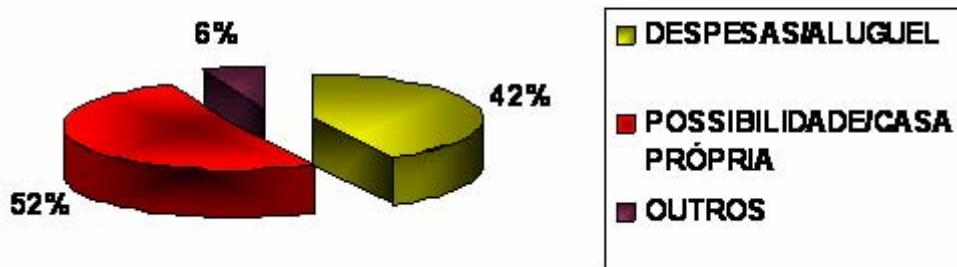
Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2006.

Do total dos moradores consultados pela pesquisa, nota-se que a maioria veio deslocada de áreas pobres, semelhante a processos experimentados por várias populações que se deslocaram para as capitais brasileiras, submetidas à lógica de urbanização e industrialização recente do país, como salienta Silva (2004, p. 6).

[...] a formação das favelas, nos espaços urbanos das grandes cidades nordestinas deve-se, na sua quase totalidade, ao aporte de indivíduos deslocados dos espaços de estruturas pobres [...].

Quando tabulamos os resultados sobre os fatores que contribuíram para os entrevistados morarem no Bairro da Paz, obtivemos respostas já esperadas, que respaldam os dados oficiais quanto ao baixo poder aquisitivo dos moradores (Gráfico 11).

GRÁFICO 11
Bairro da Paz – O que contribui para morar



Fonte: Pesquisa de Campo, 2006

Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2006.

Diante do exposto, percebe-se também o aprofundamento da crise econômica, marcada pela desigualdade na estrutura social e pelo acelerado processo de urbanização e industrialização, nas grandes cidades do país, atraindo grandes contingentes populacional de baixa renda em busca de condições mínimas de habitabilidade.

4.3.3. A relação entre renda e educação

4.3.3.1. Mussurunga e Bairro da Paz

O tema educação também foi considerado uma vez que se nota uma relação direta com a tipologia habitacional e o padrão de renda auferida pelas populações nos locais pesquisados.

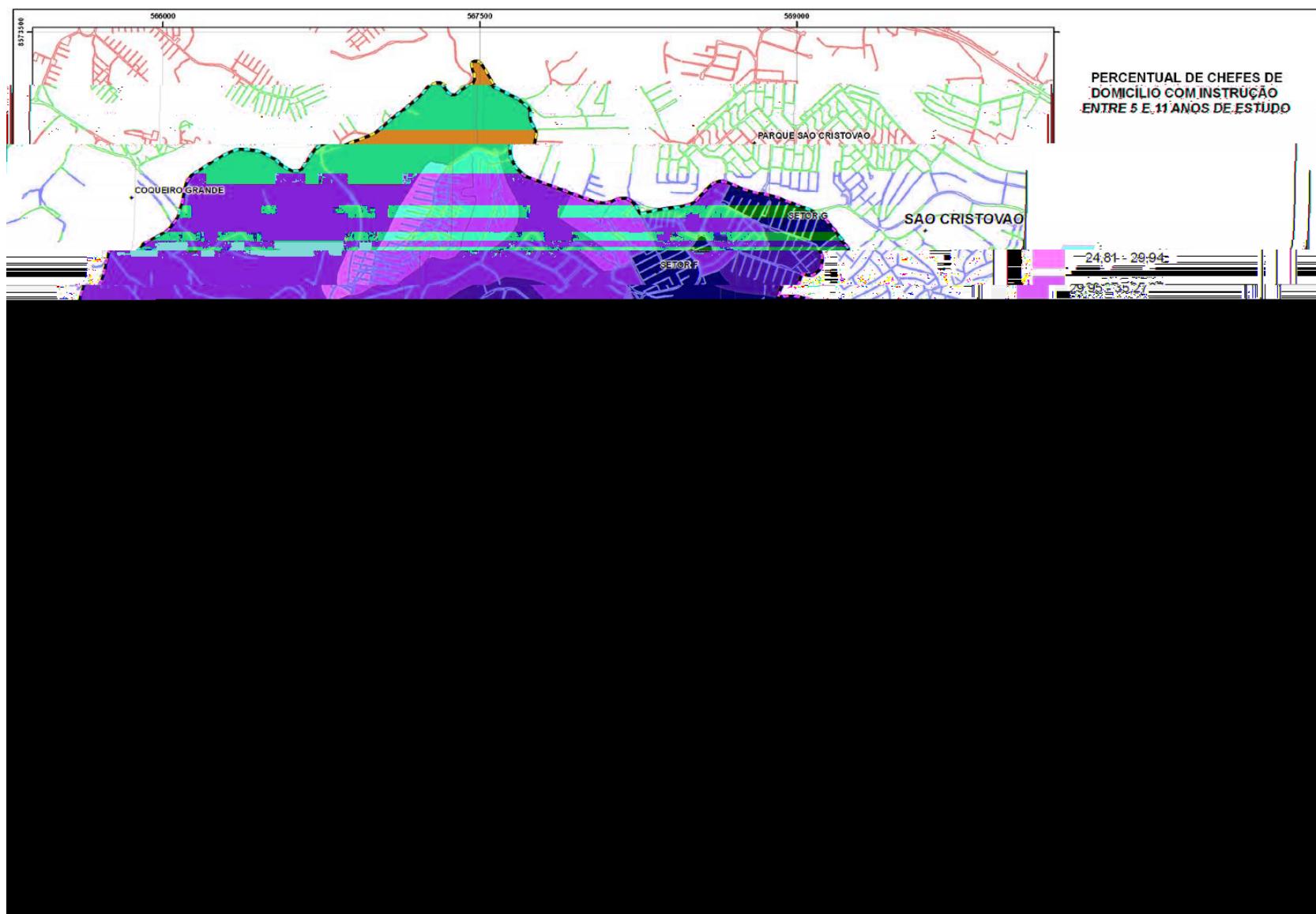
Se, por um lado, as habitações situadas nas vias principais demonstram uma melhor condição econômica dos moradores, os dados do IBGE (Figura 23) indicam, por outro lado, que são também esses moradores que apresentam melhor escolaridade, demonstrada pelo número de anos de estudo.

Ainda analisando a figura 23, percebe-se que as maiores concentrações de chefes de domicílios com um maior grau de instrução encontram-se principalmente nas áreas próximas à Av. Paralela e nas vias principais, no caso de Mussurunga, e, no caso do Bairro da Paz, na chamada região central, dados que também se correlacionam os de rendimentos.

O padrão de desigualdades intrabairros transparece através do nível de instrução dos responsáveis pelos domicílios, segundo os dados do Censo 2000. Aqueles espaços entendidos por essa pesquisa como “superiores e médios”, presentes no interior dos Bairros de Mussurunga e Bairro da Paz, são também os locais que dispõem de melhor infra-estrutura, padrão de educação e de renda, o que confirma uma estreita relação entre as condições sociais e espaciais.

FIGURA 23

117



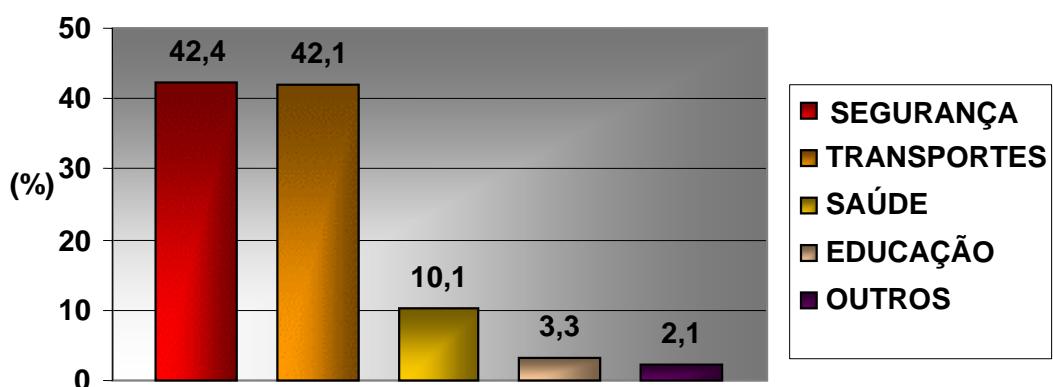
4.4. As necessidades

A sociedade e o capitalismo têm o poder de construir, modificar e até mesmo destruir as paisagens urbanas. A transformação ocorre através das necessidade de mercado, em um ambiente que sofre constantes mudanças, tanto na valorização de diversos imóveis, quanto nas divisões de classes sociais.

4.4.1. Mussurunga

Diante da pergunta sobre as necessidades básicas não atendidas, Segurança, Transportes, Saúde e Educação foram os problemas mais evidenciados, aliás, muito comuns na Cidade de Salvador como um todo. Assim como ocorreu com os entrevistados na Av. Paralela, os dados mostram também os anseios desses moradores, para ter acesso a uma infra-estrutura de melhor qualidade (Gráfico 12).

GRÁFICO 12
Mussurunga - Necessidades básicas não atendidas



Fonte: Pesquisa De Campo, 2006.
Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2006.

De acordo com os resultados da pesquisa de campo, nota-se que Mussurunga tem grande número de estabelecimentos voltados para a Educação, sendo mais de 40 escolas, das quais oito são públicas e atendem aos diferentes ciclos de ensino.

Mesmo só existindo um posto de saúde em Mussurunga, que não funciona à noite, para a maioria dos entrevistados, os maiores problemas estão relacionados com a falta de segurança e a insuficiência de linhas de ônibus.

Vale ressaltar que em Mussurunga só existe um módulo policial e, a cada plantão, um único militar, que, segundo as normas oficiais, só pode se afastar até cem metros, como salientou o sargento de plantão, que pediu para preservar a sua identidade.

Como não podemos nos afastar, quando ocorre algum assalto, ligamos para o Plantão da Policia Militar utilizando o nosso próprio celular ou o telefone público próximo ou contamos com a sorte do sinistro acontecer no momento que temos um carro da Policia fazendo a ronda.

Para os moradores, no aspecto transportes coletivos, a construção da estação de transbordo Mussurunga é “um mal necessário” como salientou Severiano José Vicente Neto²⁶, líder comunitário, morador há 18 anos no local.

Com a construção da Estação Mussurunga, ocorreu a retirada das linhas internas, antes em torno de oito a dez. Atualmente só existem quatro: Mussurunga 1 – Lapa; Mussurunga 1 – Campo Grande e Mussurunga 2 – Lapa e Mussurunga 2 – Campo Grande. A partir das 20h entram no Transbordo. O Transbordo não é de Mussurunga e sim da Paralela.

Há entrevistados (2,1%) que afirmam sentir falta da “tranqüilidade de outrora”. Ao cruzar os dados com o tempo de morada, diagnosticou-se que a maioria reside em Mussurunga há mais de 20 anos. Conversando com alguns deles e vivenciando um pouco seu cotidiano, foi possível perceber que esse item tem relação com a imagem que eles ainda possuem das suas cidades de origem: pequenas cidades do interior, onde havia maior sociabilidade entre os moradores.

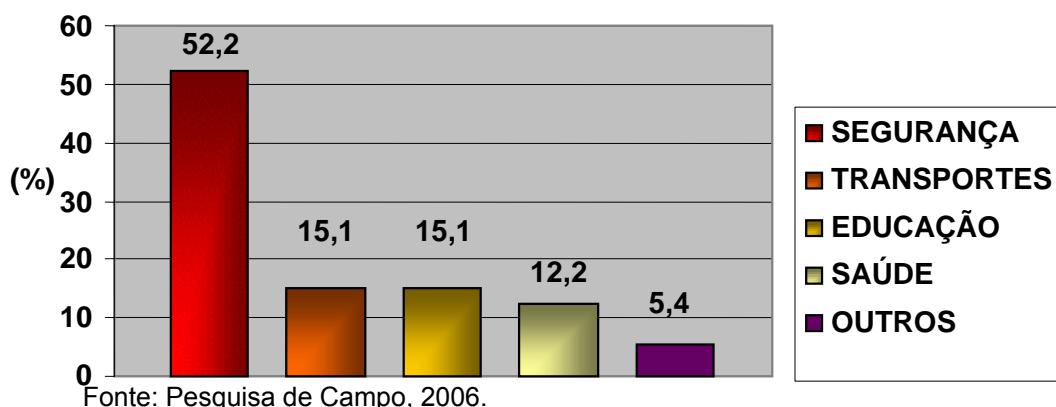
4.4.2. BAIRRO DA PAZ

Sobre as necessidades básicas não atendidas, os resultados foram semelhantes aos da Av. Paralela e de Mussurunga. Percebe-se, portanto, que o poder público não vem dando prioridade às questões essenciais para um melhor funcionamento da cidade (Gráfico 13).

²⁶ Entrevista realizada em fevereiro de 2006.

Elaboração: CORREIA, Marcelo Amorim, 2006.

GRÁFICO 13
Bairro da Paz - Necessidades Básicas não Atendidas



Entre as muitas queixas dos entrevistados, as necessidades que mais se destacam são as relacionadas com a segurança (52,2%); transportes (15,1%); educação (15,1%); saúde (12,2%) e outros (5,4%). No quesito segurança, os entrevistados apontaram a existência de um Módulo Policial, porém segundo os moradores, pouco eficiente. No que se refere aos transportes públicos, afirmam que ocorreu uma melhora depois que o Bairro passou a ser servido por duas linhas: Lapa e Campo Grande.

No quesito educação, o local é assistido por apenas duas escolas que atendem em torno de 4.500 crianças da 1^a à 4^a séries do ensino fundamental. Há carência de escolas do ensino fundamental da 5^a à 8^a séries e do ensino médio.

O Bairro da Paz conta com um único posto de saúde, que atende precariamente a população. Embora possua bons equipamentos, geralmente encontra-se fechado devido a falta de médicos e enfermeiros, conforme salientaram os entrevistados.

No quesito “outros”, muitos entrevistados apontaram a falta de áreas para o esporte, como o elemento mais significativo para o aumento da violência, conjugado ao desemprego, ao baixo grau de instrução e ao baixo poder aquisitivo.

Diante do que foi abordado sobre a (re)produção de Mussurunga e do Bairro da Paz, a partir das análises das diferentes variáveis e da pesquisa de campo, pode-se salientar que esse processo ocorre em função de interesses, necessidades e objetivos, marcados por conflitos estabelecidos dentro da lógica contraditória de produção do capital.

A questão das contradições entre o que se planeja e o que se executa, respalda a idéia de que as cidades não são apenas reflexos do que se passa na sociedade. As cidades são bem mais que cenários onde os conflitos e a cultura se expressam, pois, além de oferecerem produtos (conjuntos habitacionais, edifícios, viadutos, etc.), são lugares onde as pessoas vivem e comem.

5. CONCLUSÃO

Esta dissertação intitulada *A (Re)produção de Mussurunga e do Bairro da Paz na Avenida Luis Viana Filho (Av. Paralela), Salvador-Ba* analisou as principais implicações socioespaciais decorrentes da implantação dos planos de desenvolvimento urbano para a região do Salvador, implementados a partir da década de 1970 até o ano de 2006, priorizando-se, por um lado, confrontar o programa de habitacão Estadual, e as ocupações tipificadas como “invasões”, que foram, durante as décadas de 1970 e 1980, um fenômeno social de extrema importância para a evolução urbana da região.

A análise que agora se conclui, baseou-se nos projetos de planejamento Estadual e Municipal, PDDU e EPUCS, na busca de dados estatísticos, na legislação de uso de solo, nas notícias da imprensa, nos relatórios de empresas que empreenderam grandes obras estruturantes no espaço urbano de Salvador, a exemplo da Avenida Paralela e de grande conjuntos habitacionais, como o Bairro de Mussurunga, que foram confrontados com o trabalho de campo, realizado também em área contígua de ocupação do tipo “invasão”, como o Bairro da Paz.

Nesse trabalho, buscou-se demonstrar a hipótese de que o Estado é um dos principais agentes reprodutores do espaço desigual e combinado, a partir de ações de planejamento que priorizam a produção da mais valia, a partir da apropriação do uso do solo urbano, aliado aos interesses dos promotores imobiliários. A análise dos planos e projetos de infra-estrutura viária e habitacional, no reordenamento das atividades de natureza econômica, permitiu identificar a lógica contraditória presente no espaço.

A pesquisa evidenciou ainda que a legislação ora vigente, ao definir formas de apropriação do espaço, permitidas e proibidas, determina quais áreas da cidade estão *dentro ou fora da lei*, o que gera diferentes formas de cidadania e acesso aos equipamentos e serviços urbanos. Daí surge a contradição evidente entre aquilo que é postulado para o espaço urbano, via planos urbanísticos e as ações concretas que se estabelecem nos espaços intra-urbanos.

Nossa pesquisa considerou-se que a seleção do instrumental teórico é quem caracteriza cada área do conhecimento científico, ao mesmo tempo em que aproxima os vários campos de conhecimento humano. Por isso, buscamos um recorte interdisciplinar das diversas teorias sobre o espaço urbano, que se aproximassesem da questão básica a ser enfrentada no desenvolvimento do trabalho e que pudessem contribuir para a compreensão da realidade socioespacial.

Durante o desenvolvimento da pesquisa sobre a (re)produção do espaço de Mussurunga e do Bairro da Paz, buscamos textos de autores que salientassem os aspectos que mais diretamente concerniam o objeto da pesquisa, favorecendo a sua compreensão, também pelas múltiplas possibilidades de indagações que o método dialético oferecia diante da realidade socioespacial estudada.

O conflito próprio da dialética é produto da contradição entre os postulados sobre o espaço e as ações desenvolvidas concretamente e cristalizadas na forma urbana, que se manifestam como problema espacial. Nesse sentido, a pesquisa constatou, a partir da análise dos planos de desenvolvimento que definiram a Av. Paralela como “via expressa”, no início dos anos de 1970, que, decorrida apenas uma década da sua implantação, o plano original encontrava-se bastante

descaracterizado, por força do uso e das ações complementares que a ela se seguiram, evidenciando assim, que o fenômeno urbano é um rebatimento do conflito presente entre as forças produtivas e as relações e as estruturas de produção, que se materializam no espaço urbano.

No entendimento dessa pesquisa, método e teoria atuam de forma conjunta na caracterização e compreensão do objeto, procurando identificar aproximações e diferenças presentes na área pesquisada, isto é produção e (re)produção, ou seja, vendo a pesquisa como processo. Método e objeto interagindo criativamente.

Conforme o projeto de pesquisa, optou-se por uma estratégia de procedimentos que nos permitisse acesso aos dados diretos e indiretos que subsidiassem a investigação do objeto, a exemplo da análise dos documentos de planejamento desenvolvidos pelas instâncias governamentais, estaduais e municipal, bem como dos relatórios encomendados à iniciativa privada, da observação direta, do registro fotográfico, da aplicação de questionários e entrevistas com sujeitos representativos dos locais, objeto da pesquisa, e da elaboração de material cartográfico, como instrumento de linguagem e comunicação.

Quanto à análise das principais intervenções urbanísticas postuladas e ou desenvolvidas no espaço intra-urbano, objeto da pesquisa, evidenciou-se a importância das variáveis contextuais, a partir da evolução espaço-temporal, em que valores, usos e hábitos são fatores que determinam a configuração espacial.

Concretamente, os dados analisados sobre as características contextuais, utilizados na comparação entre Mussurunga e o Bairro da Paz, fortalecem a tese de que a (re)produção do espaço, a partir dos seus elementos estruturantes, contribui para a reprodução das relações capitalistas sobre o espaço, conforme salienta o instrumental teórico utilizado.

É possível perceber certa analogia no tocante aos processos de ocupação habitacional entre Mussurunga e o Bairro da Paz, especialmente em relação à implantação da Av. Paralela, além da presença de elementos de infra-estrutura, vias

de acesso semi-acabadas, ou a partir da identificação de um comércio insipiente e improvisado, próprio das áreas de periferias de baixo *status*.

Apesar das sucessivas administrações municipais investirem em melhoramentos urbanos diversos que valorizaram mais as propriedades imobiliárias no entorno de Mussurunga e do Bairro da Paz, as suas populações continuaram submetidas a níveis de degradação socioespacial elevados, tirando-lhes boa parte das possibilidades de melhoria e de superação das condições adversas ligadas à sobrevivência.

Embora Mussurunga tenha surgido, na década de 1970, a partir de um plano de expansão idealizado pelo Governo, apresenta-se hoje completamente transformado, o que foi constatado pela pesquisa. No seu interior, há regiões diferenciadas, permitindo-nos afirmar que existem periferias dentro da periferia, ainda que todas elas sejam consideradas como uma unidade homogênea pelo planejamento instituído. Saltam aos olhos semelhanças e diferenças quando relacionamos o local a outras formas de ocupação espacial.

Mussurunga e o Bairro da Paz exprimem necessidades coletivas de melhorias, nas quais se busca uma interação com o ambiente, mas também com os avanços tecnológicos que impõem velocidade à urbanização, e que possam incluir esses locais no atual processo de modernização experimentado pela Cidade de Salvador.

No entendimento da pesquisa, é necessário agir para que a curto e médio prazos a (re)produção do espaço ocorra sem equívocos de natureza segregacionista e possa desenvolver uma representação mais lógica e adequada às necessidades produtivas e às aspirações dos seus habitantes.

Ao longo desse processo, a Cidade tende a se firmar como lócus de análise das diferenças humanas, a partir de quatro aspectos: o econômico, o político o social e o espacial. O *econômico*, enquanto a condição de realização da produção do capital, o *político*, no tocante ao domínio do espaço e da sociedade, através da

construção de normas, o *social*, que é o elemento central da (re)produção humana, e, por fim, o *espacial*, como produto da intersecção dos outros três elementos.

Nesse sentido, a (re)produção do espaço está diretamente voltada para criar possibilidades de realização da riqueza, em que o Estado assume um papel preponderante, não só quando cria a infra-estrutura necessária, mas também dando condições para a manutenção e continuidade desse processo, criando uma política de incentivos fiscais, leis de zoneamentos, subsídios, etc., como foi identificado na pesquisa.

Sendo assim, considera-se que o planejamento urbano não é um mal em si, ele necessita ser reestruturado no sentido de uma flexibilização, para que a população possa de fato ser beneficiada. Não existe, por assim dizer, uma carência de leis urbanísticas, nem tampouco de competência do Poder Público municipal para elaborá-las ou adaptá-las, segundo as conveniências de seus governados, mas de políticas urbanas mais livres e ao mesmo tempo mais firmes no intuito de devolver aos cidadãos o direito de fazer sua cidade, mais comprometida com o bem-estar das pessoas e com a preservação de tudo aquilo que lhes é caro.

O grande desafio para os novos pesquisadores é o de identificar, nos diferentes agentes que (re)produzem o espaço urbano de Salvador, em especial, o Estado, a iniciativa privada, juntamente com os novos movimentos sociais, a possibilidade de elaboração de mecanismos de controle social, que garantam os princípios que edificam a cidade e o fenômeno urbano, vale lembrar: justiça, eqüidade e fortalecimento dos valores democráticos.

Ao voltar-se para os instrumentos de planejamento, os pesquisadores devem reconhecer que estes são elementos importantes para que se possa amenizar as contradições socioespaciais, sendo de fundamental importância garantir a unidade na diversidade, como meio de otimizar as ações do poder público, a valorização da

iniciativa privada e a reversão da perspectiva atual de crescimento acelerado dos espaços urbanos que compõem a realidade da Cidade de Salvador.

Diante do exposto, percebe-se mais uma vez a contradição entre o postulado e o experimentado. Embora a Avenida Paralela seja um importante elemento de ligação entre as diversas áreas da Cidade, não está garantindo o bem-estar da população de baixa renda e nem tão pouco otimizando os custos urbanos. Nas suas áreas adjacentes, principalmente, as suas margens, são observados equipamentos voltados para atender às classes de alto e médio *status*, desde conjuntos residenciais, concessionárias, até faculdades e supermercados, enquanto Mussurunga e o Bairro da Paz destoam desse contexto.

A partir dos resultados desta pesquisa, fica clara a importância de se garantir o acesso das populações à gestão e ao gerenciamento das questões que envolvem a administração da Cidade, no intuito de se promover o desenvolvimento urbano como meio de assegurar o próprio desenvolvimento do homem, justificado na melhor promoção das condições de vida na cidade.

6. BIB

sos. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes,
2000.

AHIA HISTÓRIA. **História.** Disponível em:
<http://www.bahia3000.hpg.ig.com.br/história.htm>

BORJA, Jordi. ; FORN, Manuel de. Políticas da Europa e dos Estados para as cidades. [S.I.]. **Espaço e debates**, ano XVI, n. 39, 1996.

BRITO, Fausto. **Origens da expansão periférica de Salvador**. Salvador: Revista Planejamento – v.6, n.2, p. 155-172, 1978.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Lisboa/Rio de Janeiro: Difel/Betrand, 1989.

BUENO, Silveira. **Minidicionário da Língua Portuguesa**. São Paulo: FTD: LISA, 1996.

CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. Tradução: Diego Mainardi. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CARLOS, A. F. A. **A (Re)produção do Espaço Urbano**. São Paulo: EDUSP, 1994.

CARLOS, A. F. A. **Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana**. São Paulo: Contexto, 2001.

CARLOS, A. F. A. “Novas” contradições do Espaço. In: **O espaço no fim do século: a nova raridade**. DAMIANI, A. L. et al. São Paulo: Contexto, 2002.

CARLOS, A. F. A. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 2003.

CARLOS, A. F. A. **O Espaço Urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2004.

CARVALHO, Inaiá M. M. de. ; PEREIRA, Gilberto Corsa. (Orgs.) **Como anda Salvador**. Salvador: Edufba, 2006.

CASTELLS, Manuel. ; BORJA, Jordi. As cidades como atores políticos. [S.I.]. **Novos Estudos CEBRAP**, n. 45, jul, 1996, p. 152 – 166.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1983.

CARVALHO, Inaiá M. M. de. ; CODES, Ana L. Machado de. Condições de ocupação, pobreza e desigualdades. In: CARVALHO, Inaiá M. M. de. ; PEREIRA, Gilberto Corsa. (Orgs.) **Como anda Salvador**. Salvador: EDUFBA, 2006.

CAVALCANTI, L. de S. **Geografia, escala e construção de conhecimento**. São Paulo: Papirus, 1999.

CAVALCANTI, L. de S. (Org.). **Geografia da cidade: a produção do espaço urbano de Goiânia**. Goiânia: Alternativa, 2001.

CEDEP. **Centro de Documentação e Estatística Policial**. [mensagem pessoal].

Mensagem recebida por <olecramcorreia@hotmail.com.br>. Acesso em 15 mai. 2007.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia**. São Paulo: Perspectiva, 1979.

CONDER. **Fotografias aéreas da Cidade de Salvador**. Salvador, 1998. CD.

CONDER. **Fotografias aéreas da Cidade de Salvador**. Salvador, 2002. CD.

CONDER. **Atlas de Desenvolvimento Humano da Região Metropolitana de Salvador (RMS)**. Salvador, 2000.

CONDER. **Regiões Administrativas da Cidade de Salvador**. Salvador, 2000.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e Organização espacial**. São Paulo: Ática, 2003.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 2004.

DAMIANI, Amélia Luisa, CARLOS, A. Fani A, SEABRA, Odette C. de Lima. (organizadoras). **O espaço no fim do século: a nova raridade**. São Paulo: Contexto, 2001.

DANTAS NETO, Paulo Fábio. **Reforma Urbana: mercado imobiliário como obra política**. Salvador: CRH/UFBA, 2005.

DAVIS Kingsley. et al. **Cidades: a urbanização da humanidade**. Rio de Janeiro: Zahar. 1977.

DAVIS, Mike. **Planeta Favela**. Tradução de Beatriz Medina. São Paulo: Boitempo, 2006.

ENGELS, Friedrich. **O problema da habitação**. Tradução Antônio Pescada. São Paulo: Estampa, (s.d). Original de 1887.

FARIA, Vilmar. O sistema urbano brasileiro: um resumo das características e tendências recentes. In: **Estudos CEBRAB**. São Paulo: Edições CEBRAP/Editora Brasileira de Ciências Ltd, n. 18, Out-Nov-Dez 1976. p. 91 – 116.

FERNANDES, Rosali Braga. **Processos recentes de urbanização / segregação em Salvador: o miolo, região popular e estratégica da cidade**. Ciências Sociales (Série documental de Geo Crítica). Universidade de Barcelona. Vol. IX, nº 523, 20 de julho de 2004.

FRANCO, Ângela Maria de A. **Habitação popular e solo urbano em Salvador**. Salvador, 1983. Dissertação (Mestrado em Filosofia e Ciências Humanas) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1983.

- GALEANO, Eduardo. **As veias abertas da América Latina.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- GOMES, Horieste. **Reflexões sobre Teoria e Crítica em Geografia.** Goiânia: CEGRAF/UFG, 1991.
- GOMES, Paulo César da Costa. **Geografia e Modernidade.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.
- GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1997.
- HAESBAERT, Rogério. **Territórios alternativos.** Niterói: EDUFF, São Paulo: Contexto, 2002.
- HARVEY, David. **A justiça Social e a Cidade.** São Paulo: Hucitec, 1980.
- HARVEY, David. **A condição pós-moderna.** São Paulo: Loyola, 1981.
- HARVEY, David. **Espaços de esperança.** São Paulo: Edições Loyola, Brasil, 2004.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cadastro de setores censitários.** Salvador: IBGE, 2000.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2000.** IBGE, 2001.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Pesquisa de Informações Básicas Municipais (Munic).** IBGE, 2001.
- KONDER, Leandro. **O que é dialética.** São Paulo: Brasiliense, 1981.
- KOSIK, Karel. **Dialética do Concreto.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976 (1963).
- LA BLACHE, P. Vidal. ; GALLOIS, L. **Geographie Universelle.** Paris: Armand Colin, 1927.
- LAGE, Creuza Santos. **Refletindo sobre o projeto de pesquisa em Geografia.** Salvador: UFBA, 2002.
- LAGE, Creuza Santos. Questões Ambientais Urbanas: O Caso de Salvador. In: **Quartas Geográficas.** Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, 2004.
- LEDRUT, Raymond. **Sociologia Urbana.** Rio de Janeiro – São Paulo: Forense. 1971.
- LEFÈBVRE, Henri. **O pensamento marxista e a cidade.** Lisboa: Ulisseia, 1978.
- LEFÈBVRE, Henri. **La production de l'espace.** Paris: Anthops, 1986.

- LEFÈBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: ED. UFMG, 1999.
- LEFÈBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 2001.
- LE GOLFF, Jacques. **Por amor às cidades**. São Paulo: Fundação Editora da UESP, 1998.
- LENCLIONE, Sandra. **Região e Geografia**. São Paulo: EDUSP, 1999.
- LYNCH, Kevin. **Imagen da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1980.
- MANNHEIM, Karl. **Ideologia e Utopia**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1982. 330 p.
- MARICATO, Ermínia. **Habitação e cidade**. São Paulo: Atual, 1997.
- MARICATO, Ermínia. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias. Planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, O. et. al. (Org.). **A cidade do pensamento único. Desmascarando consensos**. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2000. p. 121 -192.
- MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. Petrópolis: Rio de Janeiro: Vozes, 2001.
- MARICATO, Ermínia. Prosfácio. In: DAVIS, Mike. **Planeta Favela**. Tradução de Beatriz Medina. São Paulo: Boitempo, 2006.
- MARTINS, Rosicler. **Cidades brasileiras: o passado e o presente**. São Paulo: Moderna, 1992.
- MATTEDI, Maria Raquel. **As invasões em Salvador: uma alternativa habitacional**. 1979. Dissertação (Mestrado em Filosofia e Ciências Humanas) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1979.
- MAUTNER, Y. **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EDUSP, 1999.
- MENEZES, Bernardo. Moradores das Malvinas fazem protesto. **Jornal A Tarde**. Salvador, 24/12/1987. Caderno 1, p. 5.
- MOURA, Marjorie. Malvinas, onde a violência impera. **Jornal A Tarde**, Salvador, 10/03/1983. Caderno 1º, p. 08.
- NECO, Marilena. As Malvinas: origem. **Jornal A Tarde**, Salvador, 17/08/1982. Caderno Local, p. 5.
- NEVES, Erivaldo Fagundes. **Invasões em Salvador: um movimento de conquista do espaço para morar (1946 - 1950)**. São Paulo: PUC - São Paulo, 1985.
- NUNES, Roberto. Projetos imobiliários cercam a Paralela. **Jornal Tribuna da Bahia**, Salvador, 21.10.1995. Caderno 2, p. 10.

OCEPLAN – PLANDURB. **EPUCS:** uma experiência de planejamento urbano. Salvador (Estudos Informátivos, n. 1.), 1976.

OLIVEIRA, Margarete R. N. **A área do Iguatemi:** o novo centro econômico da cidade do Salvador, uma análise da produção espacial de novas centralidades. 2002. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geociências: Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2002.

ORTEGA Y GASSET, José. **O Homem e Gente.** Trad. J. Carlos Lisboa. Rio de Janeiro: Ibero-American, 1973 (1957). 306 p.

PAIM. Jairnilson Silva. Condições de vida, violências e extermínio. In: CARVALHO, Inaiá M. M. de. ; PEREIRA, Gilberto Corsa. (Orgs.) **Como anda Salvador.** Salvador: EDUFBA, 2006.

PEREIRA, Gilberto Corso. **Habitação Popular em Salvador.** O caso das “Malvinas”. 1988. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1988.

PEREIRA, Gilberto Corso. ; SOUZA, Ângela Gordilho. Condições de moradia e infra-estrutura urbana. In: CARVALHO, Inaiá M. M. de. ; PEREIRA, Gilberto Corsa. (Orgs.) **Como anda Salvador.** Salvador: EDUFBA, 2006.

PMS - Prefeitura Municipal do Salvador. **Leis e decretos**, 1989.

PMS - Prefeitura Municipal do Salvador. Centro de Planejamento Municipal. Gerência de Desenvolvimento Municipal. **Área de Proteção aos Recursos Ambientais da Bacia do Rio Jaguaribe – APNJ.** Salvador, 1995.

PMS – Prefeitura Municipal de Salvador. **Programa de Intervenção Urbanística:** Bairro da Paz. Centro de Planejamento Municipal. Salvador, 1993.

PMS - Prefeitura Municipal do Salvador. Centro de Planejamento Municipal. **Gerência de Desenvolvimento Municipal. Modelo de uso e ocupação do solo para áreas adjacentes à Avenida Paralela.** Salvador, 1995.

PMS - Prefeitura Municipal do Salvador. **Diário Oficial do Município**, nº 2595 a 2613, nov. 1999.

PMS – SEPLAM – FMLF – PROJETO FUNCIONAL. **Av. Luis Viana Filho (“Av. Paralela”).** Revisão 1, 1999.

PMS - Prefeitura Municipal do Salvador. Centro de Planejamento Municipal. **Superintendência de Engenharia de Tráfego: Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito.** Salvador, 2000.

PMS: SET. **Fiscalização eletrônica.** Disponível em: <http://www.set.salvador.ba.gov.br/fiscalizacao_eletronica.asp>. Acesso em: 20. 03. 2007.

PNUD – Programa de Lás Naciones Unidas para el desarrollo. *Guia metodológica de capacacion em gestionambiental urbana para universidades de América Latina y el Caribe*. Nova York: UNDP/UNOPS, 1997.

RARDUEL, Jean-Louis. O urbanismo da era industrial. In: RARDUEL, Jean-Louis. **História do urbanismo**. Campinas: Papirus, 1990. p.101-148.

RELPH, Edward. A invenção do planejamento urbano moderno: 1890-1940. In: RELPH, Edward. **A paisagem urbana moderna**. Lisboa: Edições 70, 1987. p. 51-72.

RELPH, Edward. As paisagens comuns da primeira idade da máquina: 1900-1940. In: RELPH, Edward. **A paisagem urbana moderna**. Lisboa: Edições 70, 1987. p. 73-90.

RIBEIRO, Luis Cesar de Q. e CARDOSO, Lúcio Adauto. Da cidade à nação: gênese e evolução do urbanismo no Brasil. In: RIBEIRO, Luis Cesar de Q. ; PECHMAN, Robert. (Orgs). **Cidade, povo e nação. Gênesis do urbanismo moderno**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. p. 53- 78.

RISÉRIO, Antônio. ; FREIRE, Flora. **Retratos de um tempo**: um olhar sobre a Cidade do Salvador. Salvador, 2006. DVD.

RODRIGUES, Arlete M. **Moradia nas cidades brasileiras**: habitação e especulação. O direito a moradia e os movimentos populares. São Paulo: Contexto, 1988.

RODRIGUES, Rosicler Martins. **Cidades brasileiras**: o passado e o presente. São Paulo: Moderna, 1992.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. Brasília: Brasiliense, 1997.

SALVADOR. Decreto nº 701 de 1948. In: **Leis e Decretos**, 1989.

SALVADOR. **Escritura Pública de compra e venda**. 2º Oficio de Registro de Imóveis. Matricula n. 60.861. Mussurunga I, Identificação do imóvel, ficha 033. Registro Geral, ano 1993.

SALVADOR SEPLAN / COPLAN. **Habitação em Salvador**. Salvador, 2000a. paginação irreg. il. color. graf, tab. mapas e fotos. (Coletânea de Estudos - PDDU).

SALVADOR. SEPLAN; FMLF; URPLAN – Grupo Planejamento Urbanismo Arquitetura. **Padrões de Densidade Populacional e de Ocupação do Solo no Município de Salvador**. Salvador, 2000b.3v. il. color. (Coletânea de Estudos – PDDU). Conteúdo: v.1- Rela-tório Final; v. 2- Anexo 1 – Dados Brutos – Planilhas; v. 3- Anexo 2 – Peças Gráficas – Cartografia e Fotografia.

SALVADOR SEPLAN / COPLAN; CETEAD; EMBRAESP. **Setor Imobiliário**. Salvador, 2000c. 4v. il. color. (Coletânea de Estudos – PDDU). Conteúdo: v.1- Produto 1; v.2- Produto 2; v.3- Produto 3 + 2 Anexos; v.4- Produto 4.

SALVADOR. **Via expressa: características funcionais e físico-operacionais.** Secretaria de Planejamento, 2002.

SALVADOR. **Escritura Pública de compra e venda.** 2º Ofício de Registro de Imóveis. Matricula n. 60.861. Mussurunga II, Identificação do imóvel, ficha 033. Registro Geral, ano 2005.

SALVADOR, CONDER – Histórico. Disponível em: <<http://www.conder.ba.gov.br/historico.htm>>. Acesso em: 22.11. 2006.

SALVADOR. SEPLAN/COPLAN. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – Ambiental - Salvador 2006.** Disponível em: <<http://www.seplam.pms.ba.gov.br>>. Acesso em: 15 jan. 2007.

SALVADOR. Secretaria do Planejamento. **Banco de dados sobre o plano diretor de desenvolvimento urbano.** Salvador, 2002. Disponível em: <<http://www.seplam.pms.ba.gov.br>>. Acesso em: 15 jan. 2007.

SALVADOR, CONDER – Histórico. Disponível em: <<http://www.conder.ba.gov.br>>. Acesso em: 15.03.2007.

SAMPAIO, Antônio Heliódorio Lima. **Formas Urbanas:** cidade real & cidade ideal contribuição ao estudo urbanístico de Salvador: Salvador: Quarteto Editora/PPG/AU, Faculdade de Arquitetura da UFBA, 1999.

SANCHS, Céline. **São Paulo:** Políticas públicas e habitação popular. São Paulo: Edusp, 1999.

SANTANA. Joceval. Paralela, avenida do futuro. **Jornal A Tarde**, Salvador, 02.05.1995. Caderno 1, p. 8.

SANTOS, Milton. **Pobreza Urbana.** São Paulo: Hucitec, 1979.

SANTOS, Milton. **Metamorfose do espaço habitado.** São Paulo: Hucitec, 1989.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço e tempo:** Globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Editora Hucitec, 1994.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço:** Técnica e tempo, Razão e emoção. São Paulo: EDUSP, 2002.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova:** Da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica. São Paulo: EDUSP, 2003.

SANTOS, Milton. **O Espaço Dividido:** Os dois circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos. São Paulo: EDUSP, 2004a.

SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do homem.** São Paulo: EDUSP, 2004b.

- SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira.** São Paulo: EDUSP, 2005, 5^a edição.
- SANTOS, Milton. ; SOUZA, Maria Adélia. (Coord.). **O espaço interdisciplinar.** São Paulo: Nobel, 1986.
- SCHEINOWITZ, A. S. **O macroplanejamento da aglomeração de Salvador.** Secretaria da Cultura e Turismo, EGBA, 1998.
- SEABRA, Odette C. de Lima. A insurreição do uso. In: MARTINS, José de S. (Org.). **Henri Lefebvre e o retorno a dialética.** São Paulo: Hucitec, 1996.
- SEABRA, Odette Carvalho de Lima. **Territórios do Uso:** cotidiano e modo de vida. In: Cidades: Revista científica/Grupo de Estudos Urbanos – Presidente Prudente: Grupo de Estudos Urbanos, Vol. 1, n. 1, 2004.
- SERPA, Ângelo. (org.). **Fala Periferia!** Uma reflexão sobre a produção do espaço periférico metropolitano. Salvador: UFBA, 2001.
- SILVA, Armando. **Imaginários Urbanos.** São Paulo: Perspectiva; Bogotá, Col: Convenio Andrés Bello, 2001.
- SILVA, Lenyra Rique da. **Do senso-comum à geografia científica.** São Paulo: Contexto, 2004.
- SILVA, B. C. N. ; SILVA, S. B. M. **Cidade e Região no Estado da Bahia.** Salvador: EDUFBA, 1991.
- SILVEIRA, R. L. L. **Espaço, lugar e cotidiano:** Mediações na análise da produção do urbano. Revista Geosul, v. 11, n. 21/22, p. 49-57, 1 e 2 semestres de 1996.
- SILVEIRA, R. L. L. **Cidade, corporação e periferia urbana:** acumulação de capital e segregação espacial na (re) produção do espaço urbano. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2003.
- SOJA, Edward W. **Geografias Pós-Moderna:** a reafirmação da teoria social crítica. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.
- SOUZA, Ângela Maria Gordilho. **Invasões e intervenções públicas:** uma política de atribuição espacial em Salvador. Rio de Janeiro: UFRJ, 1990.
- SOUZA, Ângela Maria Gordilho. **Limites do habitar.** Segregação e exclusão na configuração urbana contemporânea de Salvador e perspectivas no final do século XX. Salvador: EDUFBA, 2000.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. **Planejamento Integrado de Desenvolvimento, Natureza, Validade e Limites.** Revista Terra Liv itiba, n. 10, p. 123 – 139, jul, 1994.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

- SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade:** uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.
- SPOSITO, Maria E. B. **Capitalismo e Urbanização.** São Paulo: Contexto, 2001.
- SPOSITO, Eliseu Savério. **Geografia e Filosofia:** contribuição para o ensino do pensamento geográfico. São Paulo: Editora UNESP, 2004.
- VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **Dois séculos de Pensamento sobre a Cidade.** Ilhéus: Editus, 1999.
- VASCONCELOS, Pedro de A. Salvador: Os agentes de seu desenvolvimento. In: LAGE, Creuza S. et al. **Os Lugares do Mundo. A globalização dos lugares.** Salvador: UFBA. Departamento de Geografia, Mestrado em Geografia, 2000.
- VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria. In: ARANTES, O. et. All (org.). **A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos.** Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2000. p. 75 – 103.
- VERÔNICA, Silva. Salvador e as ocupações do MSTs. **Jornal A Tarde**, Salvador, 08/03/2004. Caderno Local, p. 10.
- VILLAÇA, Flávio. **A crise do planejamento urbano.** São Paulo em perspectiva. São Paulo: Fundação Seade, vol. 9, n. 2, 1995.
- VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel, Fapesp, 1998.

APÊNDICE



APÊNDICE 1

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

**A (RE)PRODUÇÃO DE MUSSURUNGA E DO BAIRRO DA PAZ NA
AVENIDA LUIΣ VIANA FILHO (PARALELA), SALVADOR-BAHIA**

AVENIDA PARALELA

1. DADOS PESSOAIS DO ENTREVISTADO

A) Sexo

() Feminino () Masculino

B) Nascimento

Nome da Cidade _____ Estado _____

C) Faixa etária

- () 20 a 29 anos
- () 30 a 39 anos
- () 40 a 49 anos
- () 50 a 59 anos
- () Mais de 60 anos

D) Escolaridade

- Não freqüentei a escola;
- 1 a 4 anos de estudos – 1^a à 4^a série do Ensino Fundamental;
- 5 a 8 anos de estudos – 5^a à 8^a série do Ensino Fundamental;
- 9 a 11 anos de estudos – 1º ao 3º ano do Ensino Médio;
- mais de 12 anos:
Ensino Superior Especialização Mestrado Doutorado

E) Você exerce atualmente alguma atividade profissional?

- Sim; Qual? _____
- Não;

F) Qual a sua renda mensal?

- Menos de 01 salário mínimo;
- De 01 a 02 salários mínimos;
- De 03 a 04 salários mínimos;
- De 04 a 05 salários mínimos;
- Mais de 05 salários mínimos.

2. QUESTÕES GERAIS

A) Quais as necessidades básicas não atendidas pela Av. Paralela?

- Transporte;
- Moradia;
- Segurança;
- Educação;
- Lazer;
- Outros.

B) Qual a utilidade da Av. Paralela no seu cotidiano?

- Educação,
- Trabalho;
- Moradia;
- Lazer;
- Outros.



APÊNDICE 2

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

**A (RE)PRODUÇÃO DE MUSSURUNGA E DO BAIRRO DA PAZ NA
AVENIDA LUIΣ VIANA FILHO (PARALELA), SALVADOR-BAHIA**

BAIRRO: _____ **MÊS/ANO** _____

3. DADOS PESSOAIS DO ENTREVISTADO

G) Sexo

() Feminino () Masculino

H) Nascimento

Nome da Cidade _____ Estado _____

I) Faixa etária

- () 20 a 29 anos
- () 30 a 39 anos
- () 40 a 49 anos
- () 50 a 59 anos
- () Mais de 60 anos

J) Escolaridade

- () Não freqüentei a escola;
- () 1 a 4 anos de estudos – 1^a à 4^a série do Ensino Fundamental;

- () 5 a 8 anos de estudos – 5^a à 8^a série do Ensino Fundamental;
 () 9 a 11 anos de estudos – 1º ao 3º ano do Ensino Médio;
 () mais de 12 anos:
 Ensino Superior () Especialização () Mestrado () Doutorado ()

K) Você exerce atualmente alguma atividade profissional?

- () Sim; Qual? _____
 () Não;

L) Qual a sua renda mensal?

- () Menos de 01 salário mínimo;
 () De 01 a 02 salários mínimos;
 () De 03 a 04 salários mínimos;
 () De 04 a 05 salários mínimos;
 () Mais de 05 salários mínimos.

4. QUESTÕES GERAIS

C) A quanto tempo você mora nesse Bairro?

- () menos de 01 ano;
 () de 01 a 05 anos;
 () de 06 a 10 anos;
 () mais de 10 anos;
 () desde a sua origem.

D) O que contribuiu para você morar nesse bairro?

- () Despesas com aluguel;
 () Possibilidade de casa própria;
 () Proximidade do trabalho;
 () Educação;
 () Outros.

E) Quais as necessidades básicas não atendidas no seu bairro?

F) Você gostaria de mudar do bairro?

- () Sim;

() Não.

G) Por quê?

ANEXO

ANEXO A

LEI N.º 2.181

Autoriza a alienação de bens dominicais e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DA CIDADE DO SALVADOR, CAPITAL DO ESTADO DA BAHIA,

Faço saber que a Câmara Municipal decretou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1.º - Fica o Poder Executivo autorizado a alienar os bens dominicais do Município, na forma desta Lei.

§ 1.º - A alienação do domínio direto dos imóveis enfitêuticos efetiva-se mediante o pagamento do preço que variará em função da taxa contratualmente fixada, entre 2 ½ (dois e meio) a 10 (dez) laudêmicos.

§2.º - O laudêmico incidirá sobre o preço do bem apurado administrativamente de acordo com as tabelas oficiais, excluído o valor correspondente a benfeitorias e acessões.

§ 3.º - Os imóveis arrendados ou ocupados por terceiros, sem vinculação contratual, serão vendidos pelo respectivo valor apurado na forma do § 2.º.

Art. 2.º - comprovada, no prazo de 90 (noventa) dias a condição de enfitêutica, de arrendatário ou de possuidor de benfeitorias permanente será assegurada aos demais ocupantes de lotes ou glebas, preferência para a aquisição da respectiva propriedade, no prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 3.º - Decorridos os prazos indicados no artigo anterior, o Executivo desapropriará, por interesse social o domínio útil dos terrenos enfitêuticos e benfeitorias dos terrenos arrendados destinando-os a núcleos coloniais para o desenvolvimento da lavoura de subsistência ou a núcleos habitacionais.

Parágrafo único – O Município celebrará, através do seu órgão previdenciário, convênio com entidades públicas de financiamento e iniciadores credenciados junto ao Banco Nacional de Habitação para a construção de habitações destinadas a servidores que não possuírem casa própria.

Art. 4.º - O produto da alienação dos bens indicados nesta Lei será aplicado na execução de planos urbanísticos, na aquisição e construção de bens de uso especial e na aquisição ou edificação da casa própria do servidor municipal.

Art. 5.º - Fica o Prefeito autorizado a promover a abertura de créditos especiais, com vigência até o exercício financeiro de 1969, nos limites de NCr\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de cruzeiros novos) para atender as despesas resultantes da execução desta lei utilizando os recursos indicados no artigo 4.º da Lei 4320/64.

Art. 6.º - Para cumprimento desta Lei fica o Executivo autorizado a contrair empréstimo no limite estabelecido no artigo anterior:

Art. 7.º - Esta Lei que deverá ser regulamentada por Decreto executivo, entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

GABINETE DA PREFEITURA MUNICIPAL DA CIDADE DO SALVADOR, em 24 de dezembro de 1968.

ANTÔNIO CARLOS MAGALHÃES – Prefeito
JOSÉ CASAES E SILVA – Séc. Geral de Administração

ANEXO B

DECRETO Nº 13.466 DE 28 DE DEZEMBRO DE 2001

Aprova o “**Loteamento Alphaville Salvador**” e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DA CIDADE DO SALVADOR, CAPITAL DO ESTADO DA BAHIA, no uso das atribuições e tendo em vista o que consta do Processo Administrativo 200032103 - SUCOM e o disposto nas Leis 3.377/84 e 3.853/88,

DECRETA:

Art.1º - Fica aprovado o “Loteamento Alphaville Salvador” enquadrado no Grupo de Uso R.6 das Leis 3.377/84 e 3.853/88 em gleba situada na Avenida Luiz Vianna Filho, nesta Capital Zona Residencial 17 (ZR.17) resultante do remembramento de duas glebas, com área total de 1.330.515,20 m² (um milhão, trezentos e trinta mil, quinhentos e quinze metros quadrados e vinte decímetros quadrados) a ser executado em terreno de propriedade da O A S Empreendimentos Ltda. e da Horizonte Engenharia Ltda. posteriormente integralizadas ao Capital Social da Multicorp Patrimonial Ltda. e de responsabilidade da empresa Alphaville Urbanismo S/A .

Art.2º - Para todos os efeitos previstos no art. 572 do Código Civil Brasileiro valerão como disposições regulamentares o que consta do Processo Administrativo 200032103 - SUCOM inclusive o projeto, plantas e memorial descritivo partes integrantes do referido processo bem como as cláusulas constantes do Termo de Acordo e Compromisso - TAC, registrado no Cartório do 1º Registro de Títulos e Documentos sob o nº 103988 do Livro E.50, Microfilmado sob o nº 112663, rolo nº 254 Protocolo rolo nº 9, publicado no DOM de 27 de agosto de 2001.

Art.3º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art.4º - Revogam-se as disposições em contrário.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DO SALVADOR, em 28 de dezembro de 2001.

ANTONIO IMBASSAHY
Prefeito

GILDÁSIO ALVES XAVIER
Secretário Municipal do Governo

CARLOS GERALDO LINS COVA
Secretário Municipal do Saneamento,
Urbanismo e Meio 0 0 10.0715 310.1964 251.10.0715 263.3378 239.900310.10

ANEXO C

JORNAL A TARDE – SALVADOR, 02.05.1995. CADERNO 1, p. 8

PARALELA, AVENIDA DO FUTURO

JOCEVAL SANTANA - *Repórter*

Os caminhos do desenvolvimento levam à Avenida Paralela, tida como única via de expansão da cidade. Os projetos, destinados em sua maioria à população de alta renda, se avolumam. Preocupada com a ocupação desordenada, a Prefeitura prepara um levantamento da área, considerada a campeã de acidentes em Salvador.

Tapumes e tratores formam a nova paisagem da Paralela. Placas anunciam edifícios, conjuntos e shoppings. Parques aquáticos e concessionárias se erguem da noite para o dia, definindo o que promete ser a avenida do futuro. Numa cidade que chega aos 446 anos completamente loteada, a Paralela, uma das poucas reservas naturais de Salvador, surge como única via alternativa de desenvolvimento e expansão.

Só este ano, foram enviados à Superintendência de Controle e Ordenamento do Uso do Solo (Sucom) mais quatro projetos de grandes empreendimentos a ser implantados no local. Os projetos, para fins comerciais e residenciais, pertencem a um grupo de quatro empresas privadas, entre elas a OAS Empreendimentos e a FBA. Proprietárias de cerca de 5 milhões de metros às margens da avenida, as empresas trabalham em ritmo acelerado para atender à demanda de um público formado, em sua maioria pela população de alta renda.

“Estamos desenvolvendo projetos que contemplem a utilização da área para diversas atividades residenciais, de lazer e de serviços”, revela o presidente da FBA, Francisco Bastos. A Paralela se constitui, ao meu ver, numa alternativa natural para a expansão das atividades comerciais e financeiras da cidade.

Preservação – Preocupada com o crescimento desordenado da área, a prefeitura, criou no final de março, um grupo de trabalho, formado por diversas secretarias, coordenadas pelo Centro de Planejamento do Município (CPM). A Comissão deveria, num prazo de 30 dias, fazer um levantamento dos recursos naturais das terras disponíveis nos arredores da Paralela. Devido à extensão e riqueza da área, até o momento o grupo não apresentou nenhum resultado.

“Estamos na reta final. A partir daí poderá ser definida uma política de atuação para a área”, revela Jamile Menezes Garrido, técnica coordenadora da comissão. A arquiteta faz questão de frisar que a intenção do estudo é orientar no desenvolvimento da área, e não preserva-la de forma radical. “Não se pretende criar nenhuma reserva”, assegura.

Este não é um caso isolado, mas sim o reflexo da procura incessante de espaços livres, conforme analise do secretário da Sucom, Luiz Roberto Sobral. Na saí opinião, as áreas estratégicas, como esta, sempre vão sofrer investidas violentas do mercado imobiliário. “O que se deve fazer é propor uma ocupação ordenada, ate que surja uma outra alternativa”, coloca.

Acidentes de Transito – Enquanto durar o levantamento, estão suspensas a liberação e licenciamento de projetos para a construção na avenida. “Devemos aprovar apenas os projetos que não agravem ainda mais os problemas já existentes no local”, propõe o secretário do município de Transportes Urbanos, Miguel Kertzman.

“É bom lembrar que a Paralela já apresenta saturação de tráfego em alguns pontos nos finais de semana”, coloca o secretário. A Paralela é campeã de acidentes com veículos em Salvador. De acordo com os índices da Delegacia de Acidentes e Veículos, morrem em média 10 pessoas por mês nos 13 quilômetros da avenida.

Devido ao elevado índice de acidentes com mortes, o secretário de transportes sugere que, em casos de grandes empreendimentos, sejam exigidas, em contrapartida, medidas que miniminizem os distúrbios no trânsito causados por eles, “Caso contrário, os projetos não serão aprovados”, enfatiza.

ANEXO D

TRIBUNA DA BAHIA – 21 DE OUTUBRO DE 1995 – SALVADOR, CADERNO 2, p. 10

PROJETOS IMOBILIÁRIOS CERCAM PARALELA

Roberto Nunes

Edifícios, conjuntos residenciais, postos de combustível, hospital e favela. A Avenida Paralela, por onde a velocidade abre caminho, levando às praias do Litoral Norte e à Linha Verde, compõe a paisagem do desenvolvimento da Bahia. Por aqui, se multiplicam os projetos imobiliários.

Os caminhos do desenvolvimento levam à Paralela. Tratores e tapumes formam a nova paisagem da maior avenida da cidade, indicando projetos imobiliários de grande porte. Placas anunciam edifícios, conjuntos habitacionais e shoppings. Parques aquáticos e concessionários começam a se erguer, desenhandando aquela que promete ser a avenida do futuro.

As grandes empresas, ao que parece, não estão poupando os investimentos. Só este ano, pelo menos mãos cinco grandes empreendimentos devem ser implantados no local. Somados a estes, outras empresas de médio porte já estão de malas prontas área estabelece, ali, seus negócios. Numa cidade que chega aos 446 anos completamente loteada, a Paralela, uma das poucas reservas naturais de Salvador, surge como a única alternativa de expansão.

Os cinco projetos, com fins residenciais e comerciais, pertencem a um holding de quatro empresas, entre elas a OAS Empreendimentos e a FBA. Proprietários de cerca de 5 milhões de metros quadrados às margens da avenida, as empresas trabalham em ritmo acelerado para atender à demanda de um público formado, em sua maioria, pela população de alta e média rendas.

“Estamos desenvolvendo projetos que contemplem a utilização da área para diversas atividades residenciais, de lazer e de serviços”, revela o presidente da FBA, Francisco Bastos. A seu ver, a Paralela constitui numa alternativa natural para a expansão das atividades financeiras e comerciais de Salvador. Os empreendimentos do grupo são o Parque Aquático, os conjuntos habitacionais Porto Paralela e Vale da Beribeira, e a concessionária de Automóveis Mesbla.

O quinto projeto, uma loja de supermercado Superbox, deve ser inaugurada nas próximas semanas. A lista prossegue com o Shopping Center Imbui Plaza e mais uma grande concessionária, a Frutosdias, que pretende se transferir de Água de Meninos até o inicio do próximo ano. Na verdade, as concessionárias pontificam a lista de empresas de mudanças para a Paralela.

A Abaeté Automóvel constituiu uma nova sede no local, quatro vezes maior do que a anterior situada no bairro de Roma. A viabilidade do tráfego e o volume de pessoas que cruzam diariamente a Paralela foram os argumentos usados pela direção da empresa. Mesbla e Frutosdias são as próximas, seguidas por outras de menor porte – todas cansadas de esperar pela revitalização do comércio da Cidade Baixa.

O Secretário da Sucom, Luiz Roberto Sobral, acredita que tudo isso é o reflexo da procura incessante de espaços livres. “Áreas estratégicas como estas sempre vão sofrer investidas violentas como a do mercado financeiro e imobiliário. O que se deve fazer é propor uma ocupação ordenada, ate que surja uma outra alternativa”, avalia.

Além de estratégica – a Paralela liga Salvador à área metropolitana, além de dar acesso à orla marítima -, a avenida é bastante rica em recursos naturais. São rios, lagoas e vales alagados por toda a sua extensão. “A baixa ocupação demográfica, aliada ao relevo da região, favorece projetos habitacionais de grandes proporções”, observa Luiz Cabral. Além dos recursos hídricos, a Paralela é uma das poucas reservas de verde maciço da cidade.

ESTADO DE TRATAMENTO OUVIÁRIO

PÁGINAS

As regras iniciais referentes a definição da velocidade máxima e da aceleração máxima pretendidas, devem ser consideradas no estudo de projeto relativo ao sistema de via expressa.

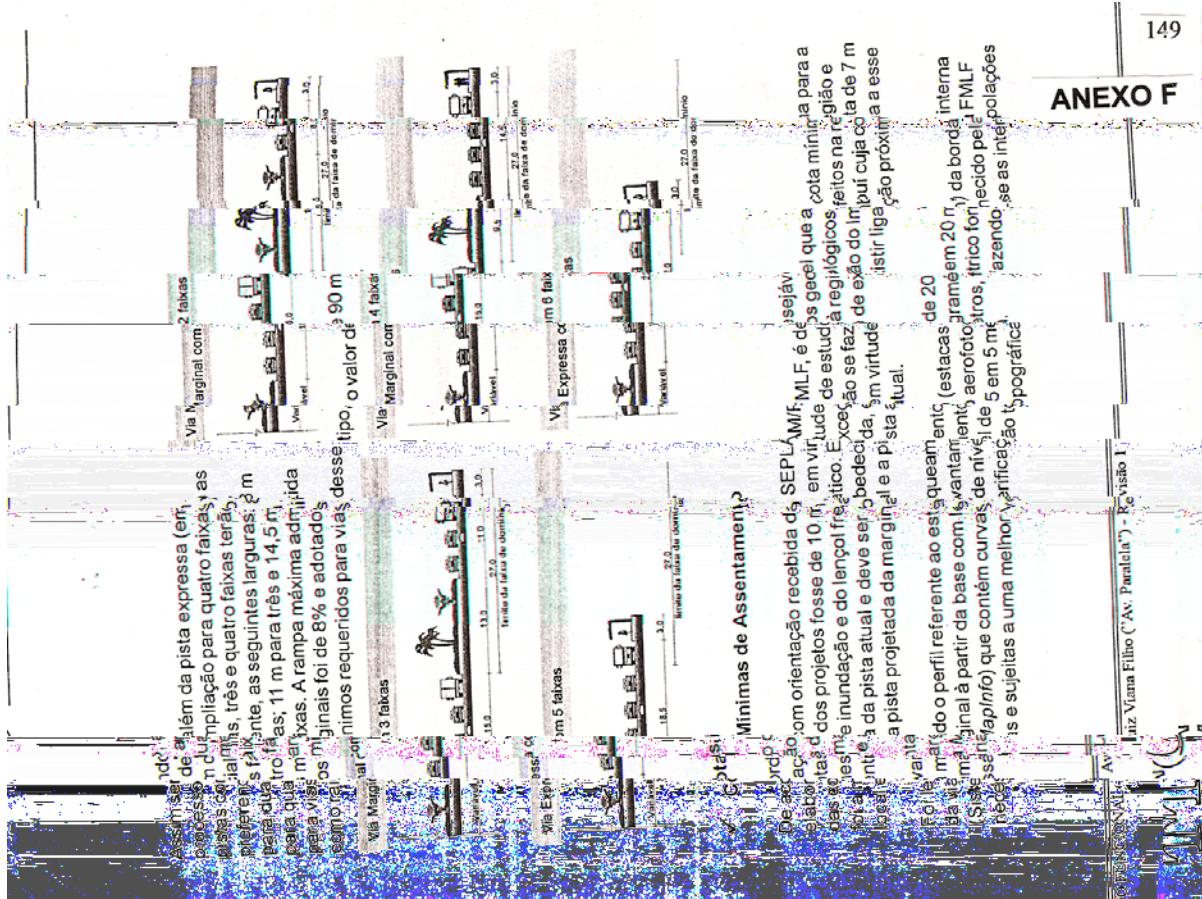
O projeto deve ter em conta as seguintes particularidades:

- A organização de via expressa com direcção única, com interseções entre as diversas intersecções e com o efeito de interrupção de circulação, devendo ser considerado um sentido de trânsito preferencial.
- A organização de via expressa com direcção dupla, com separador central, com a velocidade máxima de 120 km/h, devendo ser considerado um sentido de trânsito preferencial.
- A organização de via expressa com direcção dupla, com separador central, com a velocidade máxima de 100 km/h, devendo ser considerado um sentido de trânsito preferencial.

Do de da Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo (Lei nº 337/1981), a largura responsável para a inserção das vias é de 27 m, correspondendo a um faixa de 27 m de largura ao lado de cada futura Avenida, parte desse espaço é destinado ao entroncamento com a Avenida que no trecho inicial da via é altura da Avenida Almirante Tamandaré em implantação).²⁸ Salão pela inserção da chama ao lado de cada faixa de 4,5 m para cair da marginal. Esse trecho não coincide com uma faixa destinada para as futuras vias existentes, cuja largura entre as duas pistas é de 30 m.

sticas físicas das novas vias marginais, incional, as características do planejamento do Uschi Olbricht, que é o projeto com largura mínima de 3,5 m e o projeto com largura mínima de 3,3 m (com o uso de passarelas), faz necessário a realização de um reajuste que é de 2 m). Também se

199 / PMS STEP
CONTINUATION OF



149

ANEXO F

o avião é de 20 m e a altura entre os estacas grampeadas é de 20 m. O avião é de 5 m de altura e o nível do mar é de 5 m. A configuração é: 100% gráfica.

queam entic (estacas gramiantamente aerofotogramétricos, de nível de 5 em 5 m, classificação tipográfica de 20

é elaborada a dos projetos fosse de 10 m, e descreve a inundação e do lento frastígio que a pista atual e deve ser sobreposta a pista projetada da margem direita.

Complementares

Objeto Funcional

objeto Funcional

do Projeto é apresentado em escala 1:1 000 e obedece à seguir:

que é o projeto ou as adaptações estão nelas simbologia: a preta e o branco. Segundo esse critério, os desenhos das vias e estradas, arrematadas, circulação existente (pretas) e proposta (verde) e as cores das faixas de travessão (VLT). As prevenções e seguições correspondem à totalidade da faixa de circulação (VLT). As vias marginais, as pistas existentes e o canteiro central.

Final

Final
ma importante via de ligação do sistema viário de Salvador. Tem a função de ligar a região do Aeroporto com a Área Urbana Consolidada

cria de vias articulando o sistema viário lindero propriedade com o sistema viário da região, funcionando como via coletora e via de tráfego que contribuem para o alto volume de tráfego observado na

ANEXO G

**PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO MUNICÍPIO DO SALVADOR – PDDU/2006
CARACTERÍSTICAS FUNCIONAIS DAS VIAS SEGUNDO CATEGORIAS**

ITEM	VIA EXPRESSA	VIA ARTERIAL	VIA CONECTORA	VIA COLETORA	VIA LOCAL
FUNÇÃO/ ATENDIMENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Prover a circulação do tráfego interurbano e o urbano; • Dar suporte a circulação do transporte intra e interurbanos; • Atender predominantemente ao tráfego de passagem; • Priorizar a implantação do transporte público de passageiros de alta capacidade; • Compor a rede viária estrutural juntamente com as vias arteriais. 	<ul style="list-style-type: none"> • Prover a circulação do tráfego intra-urbano; • Atender predominantemente ao tráfego de passagem; • Atender prioritariamente ao transporte público de passageiros de média capacidade; • Compor a rede viária estrutural, juntamente com as vias expressas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Prover a circulação do tráfego intra-urbano; • Articular a rede viária estrutural com a complementar; • Atender predominantemente ao tráfego de passagem; 	<ul style="list-style-type: none"> • Prover a circulação do tráfego intra-urbano, articulando-se com a rede viária estrutural; • Atender prioritariamente ao transporte público de passageiros; • Priorizar a implantação do transporte público de passageiros de baixa capacidade; • Compor a rede viária complementar juntamente com as vias conectadoras e locais. 	<ul style="list-style-type: none"> • Prover a circulação do tráfego local, possibilitando o acesso direto à ocupação lindeira; • Atender prioritariamente ao tráfego local; • Compor a rede viária complementar juntamente com as vias conectadoras e coletoras.
ACESSIBILIDA DE/ INTEGRAÇÃO COM O USO DO SOLO	<ul style="list-style-type: none"> • Adotar o controle parcial ou total nas interseções e acessos; • Condicionar o acesso à ocupação lindeira, através de via marginal. 	<ul style="list-style-type: none"> • Adotar o controle parcial ou total nas interseções e acessos; • Condicionar o acesso à ocupação lindeira, através de via marginal. 	<ul style="list-style-type: none"> • Permitir o acesso direto à ocupação lindeira. 	<ul style="list-style-type: none"> • Permitir o acesso direto à ocupação lindeira. 	<ul style="list-style-type: none"> • Permitir o acesso direto à ocupação lindeira.
CIRCULAÇÃO	<ul style="list-style-type: none"> • Garantir o fluxo de tráfego ininterrupto; • Restringir o tráfego de veículos com tração animal às Vias Marginais. 	<ul style="list-style-type: none"> • Priorizar o fluxo contínuo no tráfego; • Restringir o tráfego de veículos com tração animal às Vias Marginais 	<ul style="list-style-type: none"> • Dar suporte ao tráfego misto. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dar suporte ao tráfego misto. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dar suporte ao tráfego misto.

ANEXO H

DECRETO N.º 24.974, DE 14 DE NOVEMBRO DE 1975

Declara de interesse social, para fins de desapropriação, uma área de terreno situada na Fazenda Mussurunga na localidade de São Cristóvão, Estado da Bahia e dá outras providencias. D.O., 15.11.1975.

O GOVERNADOR DO ESTADO DA BAHIA, no uso de suas atribuições QUE LHE COFEREM OS ARTS. 2º, INCISO v, E 5º DA Lei nº 4.132, de 10 de setembro de 1962, combinados com os arts. 3º e 6º do Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941,

DECRETA:

Art. 1.º - Fica declarada de interesse social, para efeito de desapropriação, em regime de urgência, uma área de terreno 2.500.000,00m² (dois milhões e quinhentos mil metros quadrados), situada na Fazenda Mussurunga, localidade de São Cristóvão na cidade de Salvador, Estado da Bahia e que se acha compreendida dentro dos limites a seguir descritos; A presente delimitação tem inicio na ponte sobre o Rio Jaguaribe da Av. Governador Luiz Viana Filho, pista de ligação São Cristóvão – Salvador, sendo aí o seu ponto nº 1. Daí segue-se acompanhando a citada Avenida na direção da rótula que liga essa Avenida a Av. Otávio /mangabeira e numa extensão de 2.550,00m aproximadamente tem-se o ponto nº 2, na ponte sobre o riacho aí existente que é afluente do Rio Jaguaribe. Daí segue-se o referido riacho em direção a sua nascente até se encontrar a estrada antiga Campina – Aeroporto sendo aí o ponto nº 3 e tendo este trecho a extensão aproximada de 1.500,00m. Daí segue-se acompanhando a essa estrada, na direção de Campinas até o seu encontro com a antiga estrada da Mussurunga sendo aí o ponto nº 4 e tendo este trecho a extensão aproximadamente de 950,00m. Daí segue-se pela estrada da Mussurunga sendo esta uma via carroçável até o seu ponto de encontro com a estrada carroçável de acesso ao local denominado Quadrado seguindo-se então por esta última estrada, até se encontrar o Rio Jaguaribe sendo aí o ponto de nº 5 e tendo este trecho a extensão aproximada de 2.600,00m. Daí acompanha-se o Rio Jaguaribe pela sua margeem esquerda até o ponto nº 1 situado na margem esquerda da Av. Governador Luiz Viana Filho, tendo este trecho a extensão aproximada de 1.000,00m.

Art. 2.º - Nos termos do art. 11 da Lei Estadual nº 2.114, de 04 de janeiro de 1965, a entidade Habitação e Urbanização da Bahia S/A – URBIS, órgão da administração descentralizada do Poder Executivo do Estado, fica autorizada a efetivar a desapropriação por via amigável ou judicial, da área do terreno indicado no artigo anterior, para a construção de casas populares..

Art. 3.º -Este decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Palácio do Governo do Estado da Bahia, em 14 de Novembro de 1975.

Ass. *ROBERTO FIGUEIRA SANTOS*
Walter Robenburg Ribeiro Sanches

ANEXO I

LEI Nº 4.132, DE 10 DE SETEMBRO DE 1962

Define os casos de desapropriação por interesse social e dispõe sobre sua aplicação.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA. Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º A desapropriação por interesse social será decretada para promover a justa distribuição da propriedade ou condicionar o seu uso ao bem estar social, na forma do art. 147 da Constituição Federal.

Art. 2º Considera-se de interesse social:

I - o aproveitamento de todo bem improutivo ou explorado sem correspondência com as necessidades de habitação, trabalho e consumo dos centros de população a que deve ou possa suprir por seu destino econômico;

II - a instalação ou a intensificação das culturas nas áreas em cuja exploração não se obedeça a plano de zoneamento agrícola, VETADO;

III - o estabelecimento e a manutenção de colônias ou cooperativas de povoamento e trabalho agrícola;

IV - a manutenção de posseiros em terrenos urbanos onde, com a tolerância expressa ou tácita do proprietário, tenham construído sua habilitação, formando núcleos residenciais de mais de 10 (dez) famílias;

V - a construção de casas populares;

VI - as terras e águas suscetíveis de valorização extraordinária, pela conclusão de obras e serviços públicos, notadamente de saneamento, portos, transporte, eletrificação armazenamento de água e irrigação, no caso em que não sejam ditas áreas socialmente aproveitadas;

VII - a proteção do solo e a preservação de cursos e mananciais de água e de reservas florestais.

VIII - a utilização de áreas, locais ou bens que, r suas características, sejam apropriados ao desenvolvimento de atividades turísticas. (Incluído pela Lei nº 6.513, de 20.12.77)

§ 1º O disposto no item I deste artigo só se aplicará nos casos de bens retirados de produção ou tratando-se de imóveis rurais cuja produção, por ineficientemente explorados, seja inferior à média da região, atendidas as condições naturais do seu solo e sua situação em relação aos mercados.

§ 2º As necessidades de habitação, trabalho e consumo serão apuradas anualmente segundo a conjuntura e condições econômicas locais, cabendo o seu estudo e verificação às autoridades encarregadas de velar pelo bem estar e pelo abastecimento das respectivas populações.

Art. 3º O expropriante tem o prazo de 2 (dois) anos, a partir da decretação da desapropriação por interesse social, para efetivar a aludida desapropriação e iniciar as providências de aproveitamento do bem expropriado.

Parágrafo único. VETADO.

Art. 4º Os bens desapropriados serão objeto de venda ou locação, a quem estiver em condições de dar-lhes a destinação social prevista.

Art. 5º No que esta lei for omissa aplicam-se as normas legais que regulam a desapropriação por unidade pública, inclusive no tocante ao processo e à justa indenização devida ao proprietário.

Art. 6º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 10 de setembro de 1962; 141º da Independência e 74º da República.

JOÃO GOULART