



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

IMAIRA SANTA RITA REGIS

**LOBATO E PARIPE NO CONTEXTO DA AVENIDA
SUBURBANA: UMA ANÁLISE SOCIOESPACIAL**

Salvador-BA
2007

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

IMAIRA SANTA RITA REGIS

**LOBATO E PARIPE NO CONTEXTO DA AVENIDA
SUBURBANA: UMA ANÁLISE SOCIOESPACIAL**

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

Orientador: Profa. Dra. CREUZA SANTOS LAGE

Salvador-BA
2007

Ficha catalográfica elaborada na Biblioteca Shiguemi Fujimori, Instituto de Geociências da
Universidade Federal da Bahia

R337 Regis, Imaira Santa Rita,
**Lobato e Paripe no contexto da Avenida Suburbana:
uma
análise socioespacial / Imaira Santa Rita Regis. _
Salvador,
2007.**

141 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 2. Expansão urbana – Salvador (BA)
3. Bairro Lobato (BA) – Análise socioespacial 4. Bairro Paripe
(BA) – Análise socioespacial I. Título.

CDU 911.375.632 (813.8) (043)

TERMO DE APROVAÇÃO

**LOBATO E PARIPE NO CONTEXTO DA AVENIDA
SUBURBANA: UMA ANÁLISE SOCIOESPACIAL**

IMAIRA SANTA RITA REGIS

BANCA EXAMINADORA

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

Profa. Dra. Maria Auxiliadora da Silva
Doutora em Geografia
Universidade Federal da Bahia (UFBA)

Profa. Dra. Benedita Pereira de Andrade
Doutora em Geografia
Universidade do Estado da Bahia (UNEB)

Dissertação defendida e aprovada: ____/____/____

AGRADECIMENTOS

Esta dissertação não se realizaria sem a contribuição de diversas pessoas e instituições, dentre as quais se torna necessário salientar ainda que corra o risco de, injustamente, não citar todos que contribuíram direta ou indiretamente, para a realização dessa pesquisa, faço agradecimentos.

A todos os professores do Mestrado em Geografia da Universidade Federal da Bahia (UFBA), com os quais tive a oportunidade de compartilhar as questões relativas ao meu trabalho nas disciplinas cursadas. Agradeço, particularmente, às professoras doutoras Creuza dos Santos Lage, orientadora desta pesquisa, pelo grande incentivo na concretização deste desafio; Maria Auxiliadora da Silva pelas correções do texto, e ainda, pelo carinho e amizade e a Benedita Pereira de Andrade pela avaliação criteriosa com críticas e sugestões ao trabalho.

Aos colegas do Mestrado em Geografia, contudo a Jacileda Santos que colaborou na aquisição bibliográfica desta pesquisa e a Ana Rosa Iberti pela valiosa contribuição cartográfica, sem a qual os mapas produzidos não teriam sido possíveis. Além da contribuição de Cláudia Alves e Patrícia Ponte, que ajudaram significativamente também na elaboração cartográfica.

À minha família, em especial as minhas irmãs que acima de tudo são minhas amigas e que sempre estão compartilhando com a construção da minha vida acadêmica, disponibilizando-me apoio e incentivo constante.

As instituições e/ou pessoas que viabilizaram, em ações concretas, o desenvolvimento da pesquisa, especialmente: à Fundação Mário Leal Ferreira,

pela disponibilidade de Planos e Projetos relacionados com a pesquisa, a Secretaria de Educação, Secretaria Municipal de Saúde, Secretaria Municipal de Habitação, pela disponibilização dos dados e informações referentes às áreas de estudo e aos representantes das associações de moradores de Lobato e de Paripe pela disponibilidade das entrevistas.

RESUMO

Esta dissertação trata da recente expansão urbana de Salvador, a partir de uma análise socioespacial, nas áreas de Lobato e de Paripe localizadas no Subúrbio Ferroviário de Salvador. O estudo está centrado desde a segunda metade do século XX até 2005, dando enfoque a década de 1970, com a construção da Avenida Suburbana enquanto vetor de adensamento populacional nas áreas em estudo. Fez-se uso da base teórico-conceitual fundamentada na definição do que se trata como socioespacial e na identificação e aplicação de conceitos que o termo abarca. Utilizou-se como metodologia a dialética materialista através do método de abordagem dialético, método de procedimento classificatório e histórico. Este estudo tende elucidar alguns pontos entre os quais estão: Avenida Suburbana como vetor de expansão do eixo norte; Os agentes produtores do espaço; O processo de ocupação de Lobato e de Paripe; O perfil da população de Lobato e de Paripe; As contradições urbanas; A qualidade de vida e seus indicadores. E como produto esse trabalho apresenta uma análise detalhada de Lobato e de Paripe, com base em informações obtidas através de órgãos públicos e de aplicações empíricas realizadas nas áreas de estudo, além da elaboração de carta temática de uso e ocupação do solo, mapeamento da situação socioeconômico da população. Conclui que no passado as áreas localizadas no Subúrbio Ferroviário de Salvador eram consideradas áreas de veraneio pela aparência bucólica do lugar, mas que no decorrer do tempo

Resumé

Le thème de ce travail de recherche est l'expansion urbaine de la ville de Salvador à partir d'une analyse socio-spatiale des deux localités, Lobato et Paripe, qui font partie de la banlieue dite ferroviaire de Salvador. Ces études se développent surtout dans les années 70 – jusqu'à nos jours – à l'occasion de la construction de l'Avenue Suburbana, autour de laquelle se trouve une grande concentration de population. On a utilisé une base théorique sur ce qui s'entend comme socio-spatial. La méthodologie emploie la dialectique matérialiste et la méthode classificatoire et historique.

Les principaux sujets d'étude sont: l'Avenue Suburbana, qui se présente comme le principal vecteur d'expansion vers le nord; les agents producteurs de l'espace; le processus d'occupation et le profil de la population de Lobato et de Paripe; les contraintes urbaines, la qualité de vie et ses indicateurs.

L'étude présente des détails sur les localités de Lobato et de Paripe à partir des renseignements recueillis dans les organismes publics et d'applications empiriques réalisées dans l'aire d'étude, outre l'élaboration d'une carte thématique sur l'usage et l'occupation du sol et des aspects socio-économiques de la population.

La conclusion montre qu'autrefois les localités de la banlieue ferroviaire étaient considérées sites de vacances grâce à l'apparence bucolique de cette zone, mais qu'au cours du temps, avec l'implantation de politiques publiques dans les secteurs de transports, d'industrie et d'habitation et d'assainissement, ces sites sont devenus des éléments propulseurs de l'intensification du processus d'occupation de Lobato et Paripe. Ces deux quartiers ont subi un intense processus d'occupation irrégulière, bien qu'en proportion différenciée, réalisé, dans sa grande majorité, par une population économiquement défavorisée. Ainsi, les aires en question sont des espaces de ségrégation dans la ville de Salvador.

Most-clé: Salvador, Lobato, Paripe, Banlieue Ferroviaire, Avenue Suburbana, Analyse socio-spatiale, Analyse socio-économique.

LISTA DE FIGURAS

| | | |
|------------------|---|----|
| Figura 1 | Localização da Área de Estudo. | 18 |
| Figura 2 | Crescimento Demográfico das Áreas analisadas. | 45 |
| Figura 3 | Lobato - Adensamento Urbano / 1976. | 58 |
| Figura 4 | Lobato - Adensamento Urbano / 2002 | 59 |
| Figura 5 | Lobato – Faixa Etária. | 60 |
| Figura 6 | Lobato – Nível Escolaridade. | 62 |
| Figura 7 | Lobato – Situação Empregatícia. | 63 |
| Figura 8 | Lobato – Renda. | 64 |
| Figura 9 | Lobato – Formas de Apropriação das Moradias. | 65 |
| Figura 10 | Lobato – Tempo de Residência. | 66 |
| Figura 11 | Lobato – Esgotamento Sanitário. | 67 |
| Figura 12 | Lobato – Lobato Coleta de Lixo. | 68 |
| Figura 13 | Lobato – Mapa de Uso e Ocupação do solo. | 70 |
| Figura 14 | Lobato – Rua Crato. | 71 |
| Figura 15 | Lobato – Rua Aterro Joanes. | 71 |

| | | |
|------------------|--|----|
| Figura 16 | Lobato – Praça / Equipamento Danificados. | 72 |
| Figura 17 | Lobato – Praça / Ausência de Equipamentos. | 72 |
| Figura 18 | Paripe – Adensamento Urbano / 1976. | 76 |
| Figura 19 | Paripe – Adensamento Urbano / 2002. | 77 |
| Figura 20 | Paripe – Faixa Etária. | 79 |
| Figura 21 | Paripe – Nível de Escolaridade. | 80 |
| Figura 22 | Paripe – Situação Empregatícia. | 81 |
| Figura 23 | Paripe – Renda. | 82 |
| Figura 24 | Paripe – Formas de Apropriação das Moradias. | 83 |
| Figura 25 | Paripe – Tempo de Residência. | 84 |
| Figura 26 | Paripe – Esgotamento Sanitário. | 85 |
| Figura 27 | Paripe – Coleta de Lixo. | 86 |
| Figura 28 | Paripe – Mapa de Uso e Ocupação do Solo. | 88 |
| Figura 29 | Paripe – Rua da Bélgica. | 89 |
| Figura 30 | Paripe – Rua Venezuela. | 89 |
| Figura 31 | Paripe – Praça João Martins. | 89 |

| | | |
|------------------|---|-----|
| Figura 32 | Lobato e Paripe – Distribuição de Gênero por Faixa Etária. | 92 |
| Figura 33 | Lobato e Paripe – Escolaridade até 4 anos. | 93 |
| Figura 34 | Lobato e Paripe – Escolaridade Entre 5 a 11 anos de Estudo. | 94 |
| Figura 35 | Lobato e Paripe – Escolaridade com mais de 12 anos de Estudo. | 95 |
| Figura 36 | Lobato e Paripe – Renda de 0 a 2 Salários Mínimos. | 96 |
| Figura 37 | Lobato e Paripe – Renda de 2 a 5 Salários Mínimos. | 97 |
| Figura 38 | Lobato e Paripe – Renda de 5 a 10 Salários Mínimos. | 98 |
| Figura 39 | Lobato e Paripe – Renda de 10 a 20 Salários Mínimos. | 99 |
| Figura 40 | Lobato e Paripe – Domicílios Ligados à Rede Geral de Esgotamento Sanitário. | 100 |
| Figura 41 | Lobato e Paripe – Coleta de Lixo. | 101 |
| Figura 42 | Lobato – Associação de Moradores Oficina de Costura. | 106 |
| Figura 43 | Lobato – Associação de Moradores Projeto de Inclusão Digital. | 106 |
| Figura 44 | Lobato – Rua Campo Limpo. | 110 |
| Figura 45 | Paripe – Rua 1º de Janeiro. | 110 |
| Figura 46 | Lobato e Paripe Grau de Satisfação em Residir nas Áreas de Estudo. | 118 |

LISTA DE TABELAS

| | | |
|------------------|---|----|
| Tabela 1 | Lobato – Faixa Etária. | 61 |
| Tabela 2 | Lobato – Escolaridade. | 61 |
| Tabela 3 | Lobato – Empregabilidade. | 62 |
| Tabela 4 | Lobato – Renda. | 63 |
| Tabela 5 | Lobato – Formas de Apropriação das Moradias. | 65 |
| Tabela 6 | Lobato – Tempo de Residência. | 66 |
| Tabela 7 | Lobato – Esgotamento Sanitário. | 67 |
| Tabela 8 | Lobato – Coleta de Lixo. | 68 |
| Tabela 9 | Lobato – Discriminação das Atividades Terciárias, 2006. | 73 |
| Tabela 10 | Paripe – Faixa Etária. | 78 |
| Tabela 11 | Paripe – Escolaridade. | 79 |
| Tabela 12 | Paripe – Empregabilidade. | 81 |
| Tabela 13 | Paripe – Renda. | 82 |
| Tabela 14 | Paripe – Formas de Apropriação das Moradias. | 83 |
| Tabela 15 | Paripe – Tempo de Residência. | 84 |

| | | |
|------------------|---|-----|
| Tabela 16 | Paripe – Esgotamento Sanitário. | 85 |
| Tabela 17 | Paripe – Coleta de lixo. | 86 |
| Tabela 18 | Paripe – Distribuição das Atividades Terciárias, 2006. | 90 |
| Tabela 19 | Principais Fontes de Indicadores Municipais. | 115 |
| Tabela 20 | Indicadores Sociais que faltam para melhorar a qualidade de vida. | 116 |

SUMÁRIO

| | | |
|----------|--|----|
| 1 | INTRODUÇÃO | 15 |
| 1.1 | Problemas da Pesquisa | 19 |
| 1.1.1 | Proposição ou Hipótese de Trabalho | 19 |
| 1.1.2 | Objetivos da Pesquisa | 20 |
| 1.1.3 | Justificativa da Pesquisa | 21 |
| 1.2 | BASE TEÓRICO-CONCEITUAL | 22 |
| 1.3 | PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS | 26 |
| 1.4 | ESTRUTURA DA PESQUISA | 28 |
| 2 | A AVENIDA SUBURBANA NO CONTEXTO DA CIDADE DE SALVADOR | 31 |
| 2.1 | A EXPANSÃO URBANA DE SALVADOR | 31 |
| 2.1.1 | Os fatores responsáveis pela expansão | 36 |
| 2.1.2 | Os eixos de expansão | 38 |
| 2.1.3 | As avenidas de vale | 40 |
| 2.2 | A AVENIDA SUBURBANA UM VETOR DE EXPANSÃO DO EIXO NORTE | 42 |
| 2.2.1 | O processo de ocupação do Subúrbio Ferroviário | 43 |
| 2.2.2 | A implantação da Avenida Suburbana | 47 |
| 2.2.3 | As características socioespaciais da Avenida | 48 |
| 2.3 | OS AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO | 50 |
| 3 | LOBATO E PARIPE: OS EXTREMOS DA SUBURBANA | 55 |
| 3.1 | LOBATO UM EXEMPLO DE PERIFERIA SOCIAL? | 55 |
| 3.1.1 | O processo de ocupação do Lobato | 56 |

| | | |
|--------------|--|-----|
| 3.1.2 | O perfil da sua população | 60 |
| 3.1.3 | A configuração espacial | 69 |
| 3.2 | PARIPE UM EXEMPLO DE PERIFERIA GEOGRÁFICA? | 74 |
| 3.2.1 | O processo de ocupação de Paripe | 75 |
| 3.2.2 | O perfil da sua população | 78 |
| 3.2.3 | A configuração espacial | 87 |
| 3.3 | ONDE OS EXTREMOS SE ENCONTRAM | 91 |
| 4 | A GESTÃO URBANA DE LOBATO E PARIPE: AS QUESTÕES URBANAS | 102 |
| 4.1 | AS CONTRADIÇÕES URBANAS: O NOVO E O VELHO | 109 |
| 4.2 | A qualidade de vida e indicadores sociais | 113 |
| 4.2.1 | Os impactos socioambientais | 121 |
| 4.3 | O DIREITO DE MORAR E DE VIVER | 125 |
| 5 | CONCLUSÃO | 129 |
| 6 | REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 134 |
| 7 | APÊNDICE | 142 |
| 8 | ANEXOS | 144 |

1 INTRODUÇÃO

Na atualidade, uma das questões mais relevantes e debatidas entre os diversos pensadores é a questão do espaço urbano e das suas problemáticas proveniente da ocupação espacial. Sendo um espaço produzido pela humanidade, ele se relaciona com a dinâmica da natureza e com o contínuo movimento de transformação da sociedade. Por ser um espaço social, expressa o trabalho humano, as relações e as práticas sociais que se sucederam no tempo.

Nesse sentido, a cidade de Salvador insere-se no parágrafo anterior como um espaço urbano que apresenta diferenças no seu processo de ocupação, principalmente no que diz respeito a sua periferia, representada pelas áreas mais distantes do núcleo central da cidade. Por outro lado, Salvador incorpora-se no que expõe Corrêa (2004), quando o autor define periferia como sendo áreas de baixa renda e com grande carência de equipamentos coletivos, estando o seu setor residencial caracterizado por residências populares da classe de menor poder aquisitivo. Nessas áreas as condições sociais seriam mais agravantes repercutindo assim de forma decisiva sobre a dinâmica urbana.

Dentro desse contexto insere-se o Subúrbio Ferroviário de Salvador, porque sua espacialidade é resultante de transformação funcional de núcleos próximos à cidade, sob o impulso da necessidade de alojamento e facilidades provenientes da revolução dos meios de transporte.

Assim sendo, antigas fazendas, as oficinas e as fábricas da Leste constituíram no passado, um setor ativo da expansão da cidade. Porém o alto incremento demográfico que dificulta a aquisição de terrenos e casas a preços

médicos na área urbana de Salvador, obrigou aos menos favorecidos economicamente fixarem-se nas áreas suburbanas.

Com a ocupação populacional sempre crescente, pouco a pouco o sítio foi ocupando-se e o Subúrbio Ferroviário, viu diluir-se sua função de local para veraneio. As casas que somente eram ocupadas durante o verão, passaram a ser procuradas para ocupação permanente. Em consequência, as localidades que compõem o Subúrbio Ferroviário nessa fase, deixaram de ter o veraneio como função principal e se transformaram num aglomerado dormitório, papel que atualmente desempenha.

Contudo nota-se que o transporte ferroviário que teve início em 1860, estava sendo insuficiente para atender o aumento da densidade do tráfego suburbano provocado não somente por esse notável crescimento da população dos núcleos ferroviários como pela expansão industrial dessa área. Surgiu então a necessidade de mais um meio de transporte de massa para atuar na área.

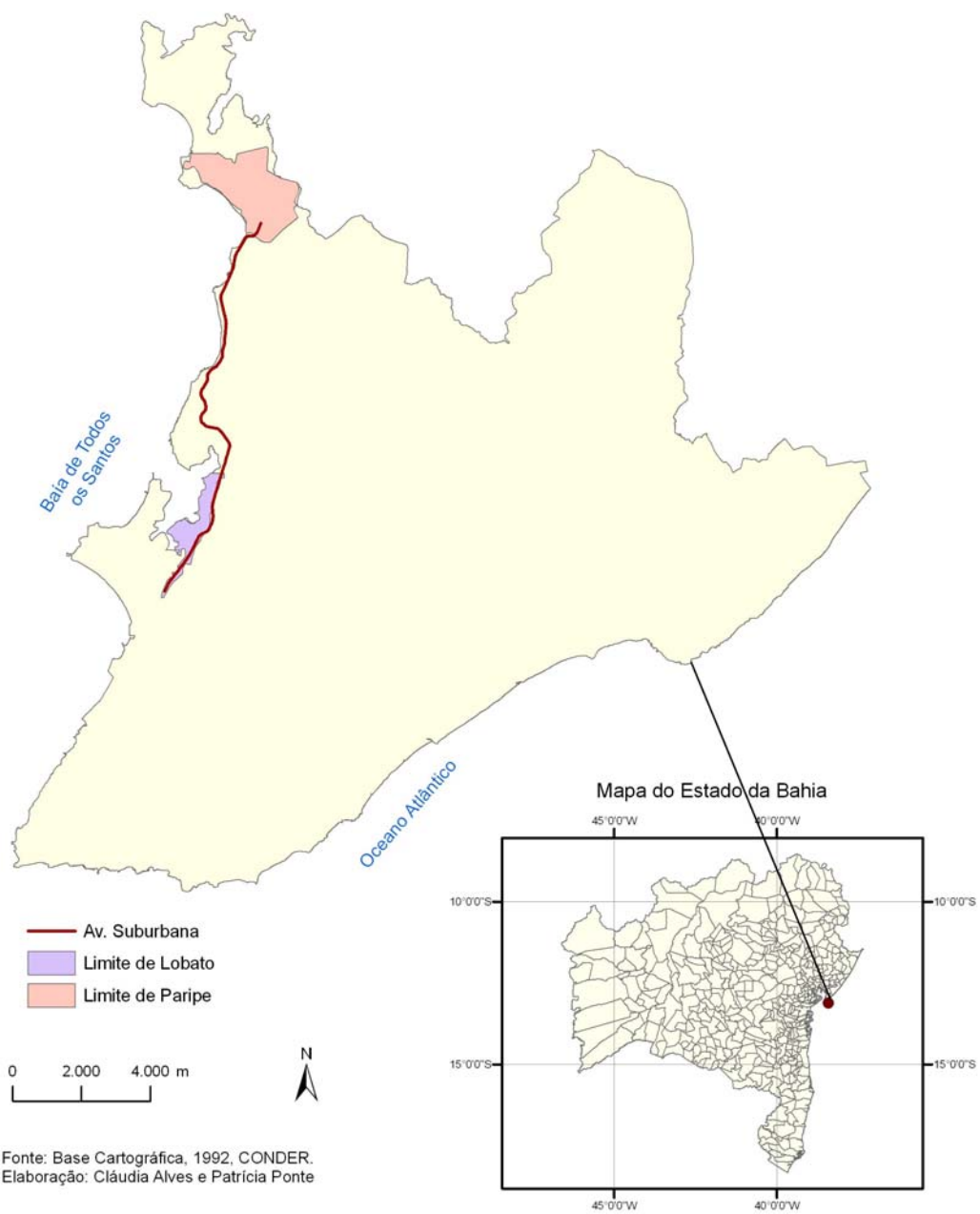
Devido à expansão urbana do Subúrbio Ferroviário e do incremento populacional da cidade de Salvador como um todo, a ação do Estado tornou-se cada vez mais urgente através das instalações de infraestrutura urbana, e serviços, e de construções dos conjuntos habitacionais nas áreas distantes do centro da cidade. Dentre as instalações de infraestrutura, merece destaque, a construção da Avenida Suburbana inaugurada em 1970, que além de desempenhar um papel fundamental de ligação dos bairros suburbanos com o contexto urbano da cidade, tornou-se um vetor de expansão do eixo norte.

Desta forma o ritmo da transformação urbana na área do Subúrbio Ferroviário tem trazido problemas de toda ordem, seja de qualidade de vida dos

moradores refletida na falta de equipamentos urbanos, seja na ocupação indevida que induziu a destruição e perda da paisagem natural anteriormente existente, seja as graves condições socioeconômicas geradas pela carência de oportunidade de inserção no mercado de trabalho, que exige cada vez mais uma qualificação profissional. Pois, segundo Santos (2005, p.105),

Com diferença de grau e de intensidade, todas as cidades brasileiras exibem problemáticas parecidas

Figura 1
Localização das áreas de estudo
Salvador - Bahia



1.1 Problemas da Pesquisa

1. Quais os fatores responsáveis pelo processo de formação socioespacial de Lobato e Paripe?

2. Quais as intervenções públicas voltadas para a organização espacial nessas áreas?

3. Como essas intervenções vêm repercutindo na dinâmica socioespacial dos bairros de Lobato e de Paripe?

4. Quais as repercussões socioeconômicas e culturais da população local sobre Lobato e Paripe?

De acordo com o contexto acima Lobato e Paripe foram escolhidos como estudo de caso por relacionar-se com as problemáticas citadas, e por serem áreas extremas em termos de localidade na Avenida Suburbana.

1.1.1 Proposição ou Hipótese de Trabalho

Nesta pesquisa foi verificada a validade da hipótese que balizou esse trabalho através das análises realizadas nas áreas de estudo.

As intervenções públicas e privadas no Subúrbio Ferroviário de Salvador tornaram a Avenida Suburbana um vetor de expansão urbana, cujas relações entre os agentes produtores do espaço geraram contradições urbanas nas áreas do seu entorno, implicando no nível de qualidade de vida da população local.

1.1.2 Objetivos da Pesquisa

O objetivo geral dessa pesquisa foi proceder uma análise dos fatores responsáveis pela ocupação espacial de Lobato e de Paripe e suas repercussões e implicações nas contradições e na qualidade de vida da população local.

Os objetivos específicos foram divididos em:

1. Identificar e caracterizar o processo de implantação da Avenida Suburbana, bem como os fatores e agentes responsáveis pela produção e consumo desse espaço;
2. Analisar e avaliar a estrutura urbana de Lobato e de Paripe a partir da caracterização da sua população e dos processos produtivos;
3. Caracterizar e identificar as contradições urbanas existentes no Lobato e em Paripe decorrentes das intervenções públicas e privadas;
4. Avaliar, analisar e caracterizar as implicações dessas intervenções na qualidade de vida da população local;
5. Identificar as formas de gestão participativa nessa Avenida.

1.1.3 Justificativa da Pesquisa

Esta pesquisa torna-se importante, à medida que desenvolve o estudo de Lobato e Paripe ambos localizados no Subúrbio Ferroviário de Salvador e analisa os problemas socioespaciais decorrentes da expansão urbana. A pretensão deste trabalho é que através das análises realizadas tenha-se a possibilidade de promover reflexões teóricas sobre o tema, a partir dos levantamentos e comprovações das hipóteses estabelecidas sobre as áreas em análises, reflexões estas que, cientificamente, contribuirão ainda mais para o entendimento da dinâmica em áreas urbanas, já bastante debatidas em âmbito global.

A partir da pesquisa empírica do fenômeno em análise (mapeamento, banco de dados, planilhas, etc.) terá uma relevância social servindo como subsídio para uma ampliação do entendimento no planejamento urbano. Com intuito de embasar as propostas para melhoria das condições sociais da população mais carente economicamente, o que sem dúvida, incidiria diretamente na melhoria da situação espacial das áreas periféricas.

Entretanto, esta proposta torna-se relevante na medida em que visa auxiliar e contribuir na produção de idéias e estratégias sobre a temática em questão, objetivando novos caminhos na busca de soluções que façam das áreas em torno do Subúrbio Ferroviário, um lugar mais adequado para se viver, tanto no que tange às questões sociais quanto no que tange à qualidade do espaço físico.

1.2 BASE TEÓRICO-CONCEITUAL

Interpretar e contextualizar as transformações sob os pontos de vista histórico e geográfico constitui-se em uma importante ação para o entendimento da organização socioespacial e da evolução dos processos que ainda atuam no espaço local.

Nesse sentido, esta pesquisa tem os seus fundamentos teóricos embasados nos trabalhos dos autores como Milton Santos, Marcelo Lopes de Souza, Roberto Lobato Corrêa, Ana Fani Alessandri Carlos, entre outros referenciados no decorrer deste trabalho, cujas abordagens teórico-conceituais da Geografia interessam de perto à presente pesquisa, fornecendo elementos de análise ao estudo das transformações ocorridas no Subúrbio Ferroviário em especial em Lobato e em Paripe, a partir da implantação da Avenida Suburbana até a atualidade. Para tanto, conceitos chave como “periferia”, “socioeconômico” e “segregação residencial” serão abordados ao longo deste estudo.

Estes conceitos acima fazem parte das questões socioespaciais, muito embora Souza (2005), opte pela abordagem da concepção de desenvolvimento socioespacial em decorrência da dimensão que as questões espaciais se revestem, pois não se referem apenas a transformação do espaço, mas sim da modificação “Das relações sociais e do espaço social, simultaneamente”. (SOUZA, 2005, p.100). Para o autor em questão o desenvolvimento é simplesmente uma ação continuada de transformação, a busca de mais justiça social e qualidade de vida, que também serão inseridos nesta pesquisa.

Assim sendo, as observações feitas em relação ao desenvolvimento socioespacial remete a questão da prática socioespacial que para Carlos, (2004, p. 7) “Diz respeito ao modo pelo qual se realiza a vida na cidade, enquanto formas e momentos de apropriação.”

Dentro desse contexto verifica-se que os grupos sociais residentes, apropriaram-se do espaço através da posse de loteamentos e conjuntos habitacionais, bem como através das ocupações ilegais com as denominadas invasões, alterando em muito a dinâmica espacial local. Entretanto através dessas ações fica evidenciado que a dinâmica socioespacial é dada através da redefinição natural das estruturas econômicas, políticas e culturais realizadas pela sociedade. Pois, segundo Santos (1992, p. 16-17),

“As estruturas do espaço são formadas de elementos homólogos e de elementos não homólogos (são equivalentes, correspondentes embora mais ou menos diverso). Entre as primeiras estão as estruturas demográficas, econômicas, financeiras, isto é estruturas da mesma classe e que, de um ponto de vista analítico, podem-se considerar como estruturas simples. As estruturas não homólogas, isto é formada de diferentes classes, interagem para formar estruturas complexas. A estrutura espacial é algo assim: uma combinação localizada de uma estrutura demográfica específica, de uma estrutura de produção específica, de uma estrutura de renda especificada, de uma estrutura de consumo específica, de uma estrutura de classe especificada e de um arranjo específico de técnicas produtivas e organizativas utilizadas por aquelas estruturas que definem as relações entre os recursos presentes”.

Contudo, em virtude de Lobato e de Paripe estarem localizados no Subúrbio Ferroviário e, portanto longe do novo centro comercial de Salvador, eles são considerados como áreas periféricas dentro da cidade, partindo do conceito que periferia são áreas afastadas do centro, muito embora atualmente esse termo assuma uma postura sociológica.

Em conformidade com Corrêa (1997), através do processo de expansão periférica são observadas três formas de organização do espaço: os loteamentos populares, a autoconstrução, os conjuntos habitacionais do Estado e as favelas. Cada tipo de organização referenciada tem um significado diferenciado, embora todas retratem a pobreza da valorização do espaço.

Todavia Corrêa (1997, p.177), define periferia associando o termo a escassez de serviços em uma localidade como “O tempo imposto nos precários meios de transporte, ausência de equipamentos de consumo coletivo, as epidemias constantes”.

Dando continuação a análise, para Souza (2005, p. 67), a questão da diferença socioeconômica “Entre diversos grupos sociais se refletem no espaço, determinando ou, pelo menos, influenciando decisivamente onde e como os membros de cada grupo podem viver”. Essa diferença em uma sociedade gera espaços segregados, o que é visto como segregação residencial.

Algumas leituras de cunho teórico-conceitual da Geografia, como Harvey (1980), Corrêa (2004) e Souza (2005) possibilitaram um maior entendimento a respeito da segregação residencial. Harvey (1980), teceu considerações sobre o termo segregação residencial, considerando como um dos processos de reprodução social, quando espaço social age como um dos condicionadores da sociedade. Enquanto que Corrêa apud Harvey (2004, p. 65), explica que a “diferenciação residencial significa acesso diferenciado a recursos necessários para adquirir oportunidades de ascensão social”, contudo para o autor segregação residencial é uma expressão espacial das classes sociais. Souza (2005), vê a segregação residencial como sendo um processo permanente na

historia da urbanização, onde sempre se constatou a presença de grupos em decorrência do nível econômico, pois pertencendo a um grupo de baixa renda eram obrigados a viverem em áreas menos atraentes e mais insalubres.

Assim, as análises das transformações na configuração socioespacial das cidades emergem das desigualdades sociais nelas encontradas. Bastante acirrada nas duas últimas décadas, tem como expressão o que se chama de segregação socioespacial da população de baixa renda. E como se não bastassem as condições precárias da moradia, em termos de infra-estrutura, e de propriedade, o estigma e as grandes chances de desagregação social, impõem aos que têm que conviver com essa problemática um ônus ainda maior.

Assim sendo, o espaço urbano possui um significado relevante, pois é entendido como condição da ação humana. Confirmando a idéia de Harvey (1980), quando evidencia que o entendimento do processo social depende de um julgamento da forma espacial.

Por conseguinte, o espaço possui a qualidade de ser um todo, mesmo sendo parte. Desse modo, o espaço geográfico é formado pelos elementos da natureza também e pelas dimensões sociais, produzidas pelas relações entre as pessoas. As pessoas produzem espaços ao se relacionarem diversamente e são frutos dessa multidimensionalidade.

Na concepção de Santos (1992, p. 1), o espaço se constitui em uma instância da sociedade e como tal,

[...] ele contém e é contido pelas demais instâncias, assim como cada uma delas o contém e é por ela contida. [...] Isto que dizer que a essência do espaço é social. [...] A economia está no espaço, assim como o espaço está na economia.

Ainda para Santos (1994, p. 96), o espaço abarca contradições que é fruto de um processo dialético, sendo que o “processo é a própria história, o movimento, a luta entre contrários, contrários que se chocam e criam uma nova realidade”. Assim, o processo é o elemento fundamental para a produção do espaço em decorrência de sua história, mais precisamente, da ocorrência dos processos produtivos imposta ao espaço pela sociedade.

Nesse contexto destaca-se nesta pesquisa o par dialético representado pela variável o novo e o velho que se encontram constantemente em condição de mudança “sendo contraditórios, funcionam, porém, em forma complementar e conjunta. As combinações do novo e do velho variam segundo os lugares” (SANTOS, 1992, p.79).

Contudo, o elemento da contradição poderá retratar em muito as áreas estudadas, pois qualquer lugar possui variável de épocas diferenciadas não existido assim, um lugar onde tudo seja novo ou onde tudo seja velho.

1.3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para se obter uma melhor compreensão do fenômeno que ora se pretende estudar, tendo como objeto de estudo concernente a Lobato e Paripe aplicou-se como método de abordagem o método dialético, que segundo Lakatos; Marconi apud Engels (1991. p.101), pode ser assim entendido:

“Para a dialética, as coisas não são analisadas na qualidade de objetos fixos, mas em movimento: nenhuma coisa está “acabada”, encontrando-

se sempre em vias de se transformar, desenvolver o fim de um processo é sempre o começo de outro. Por outro lado, as coisas não existem isoladas, destacadas uma das outras e independentes, mas como um todo unido, coerente. Tanto a natureza quanto a sociedade são compostas de objetos e fenômenos organicamente ligados entre si, dependendo uns dos outros e, ao mesmo tempo, condicionando-se reciprocamente”.

Os métodos de procedimento utilizados foram o estatístico, cartográfico, classificatório e histórico, que segundo Lakatos; Marconi (1991, p.106),

“Partindo do princípio de que as atuais formas de vida social, as instituições e os costumes têm origem no passado, é importante pesquisar suas raízes para compreender sua natureza e função. Assim, o método histórico consiste em investigar acontecimentos, processos e instituições do passado para verificar a sua influência na sociedade de hoje”.

Com base em Lakatos; Marconi (1991), as atuais formas de vida social e os costumes têm origem no passado. É importante pesquisar suas raízes para compreender sua natureza e função, surgindo assim a necessidade de classificar essas informações.

Os procedimentos metodológicos compreenderam duas fases:

A primeira fase constou do levantamento e análise bibliográfica e documental, onde foram caracterizadas as questões diacrônicas e sincrônicas do Lobato e de Paripe, no contexto da Avenida Suburbana.

Organizou-se ainda os instrumentos de coleta dos dados no trabalho de campo, constituído da aplicação de 200 questionários aos moradores dos logradouros escolhidos. Foram também entrevistados moradores antigos, os líderes locais das Associações de Moradores e prepostos das ações públicas no

local. As observações diretas no campo e uso de fotos completaram a pesquisa empírica.

A segunda fase resultou da análise dos dados coletados, sua representação em forma de tabelas e gráficos, e a elaboração de cartas ou mapas temáticos.

1.4 ESTRUTURA DA PESQUISA

Esta pesquisa subdivide-se em quatro capítulos e a conclusão. Onde os capítulos são compostos por sub itens com o intuito de tornar o estudo mais detalhado.

O primeiro capítulo aborda de maneira geral o objeto de estudo, bem como os problemas da pesquisa, a hipótese de trabalho, os objetivos que se pretendeu alcançar, e a base teórico-conceitual que está pautada na questão socioespacial, tendo em destaque conceitos chaves como periferia, socioeconômico e segregação residencial, que são elementos fundamentais para a pesquisa, na medida em que eles estão inseridos em Lobato e Paripe em decorrência da situação socioespacial das localidades analisadas.

No segundo capítulo analisou-se o processo de expansão da cidade de Salvador, dando ênfase a década de 1970 e a construção da Avenida Suburbana, elencando os fatores responsáveis por esta expansão, onde as políticas públicas aliadas a questão do desenvolvimento econômico assumiram papel

preponderante, como pode ser constatado através da criação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), que tinha como objetivo industrializar a Região Nordeste, tendo como resultado a implantação da Refinaria Landolfo Alves (RLAM), Companhia Hidrelétrica do São Francisco (CHESF) e Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC).

Uma análise socioeconômica de Lobato e de Paripe foi realizada no terceiro capítulo com os dados coletados durante a pesquisa de campo. Para efeito de comprovação do resultado dessa análise foi realizada uma segunda análise socioeconômica com base nos dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), representados através da elaboração de cartogramas. Ainda buscando compreender a estrutura das duas localidades, efetuou-se uma pesquisa empírica, tendo por base uma seqüência fotográfica das respectivas áreas e o seu arranjo espacial, a fim de conhecer a estrutura demográfica sob vários aspectos, como por exemplo: profissional, etário, educacional e disponibilidade de força de trabalho, sendo estas varáveis da maior importância para qualquer estudo ou planejamento de cunho socioeconômico.

No quarto capítulo observou-se a conseqüência da gestão urbana através da análise de projetos elaborados por órgãos públicos, bem como a conseqüência das intensas atividades que os líderes comunitários desempenhavam nas associações de moradores. Esta informação não faz parte deste item. Ainda neste capítulo analisou-se a qualidade de vida da população tomando-se como referência os indicadores sociais, segundo contribuições da pesquisa empírica e de órgãos públicos.

E finalizando a redação dessa pesquisa, efetuou-se a conclusão que foi realizada a partir dos resultados das análises e interpretações obtidas ao longo do estudo.

2 AVENIDA SUBURBANA NO CONTEXTO DA CIDADE DE SALVADOR

O espaço urbano está em constantes transformações, seja na escala dimensional, o seja na escala de infraestrutura, onde as mesmas podem ser observadas através do processo de ocupação de novas áreas e da implementação das políticas públicas, pelos agentes produtores desse espaço.

A Cidade de Salvador, inicialmente, teve o seu crescimento em bases lineares, estendendo-se apenas nas direções norte e sul. Contudo, passa a ampliar o seu processo de expansão em outras direções em concomitância com as políticas públicas nas áreas de indústrias, transportes, habitação e saneamento básico.

2.1 A EXPANSÃO URBANA DE SALVADOR

Mattoso (1992) afirma que a ocupação de Salvador sempre esteve marcada pela história geológica. O sítio urbano desenvolveu-se num *horst* cristalino limitado a leste pelo oceano Atlântico e a oeste pela Bahia de Todos os Santos.

No abrupto promontório, em que se ancorou a Cidade Alta e na parte fronteira da falha estabeleceu-se a Cidade Baixa, onde se destacou a Península de Itapagipe e as áreas do Subúrbio.

Assim sendo, os aspectos físicos em princípio contribuíram e muito para o tipo de ocupação e desenvolvimento da urbe. Todavia as transformações

inicialmente ocorridas na Cidade de Salvador são reflexos das políticas adotadas ao longo do seu processo histórico.

Ainda com base nas informações de Mattoso (1992), até por volta de 1890, ruas e caminhos de Salvador conservavam-se sem muitas modificações; a única nova via pública, construída entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa, foi a famosa ladeira da Montanha, larga e espaçosa, não muito íngreme, aberta à circulação em 1878, proporcionando uma ligação mais fácil entre a Cidade Alta e seu industrioso porto.

A primeira linha de bonde de burro foi instalada na Cidade Baixa em 1866, fazendo a ligação entre a paróquia da Penha e as de Conceição da Praia e do Pilar. Três anos mais tarde, o mesmo percurso era feito por uma linha de bondes urbanos, chamado veículo econômico e pelo elevador construído em 1871, por Antonio de Lacerda, comerciante e comendador. Ladeiras e elevador levavam os trabalhadores até a paróquia da Sé.

Cumprir reconhecer que, a partir de 1870, realizaram-se esforços para facilitar a circulação de pessoas e mercadorias e de interligar bairros distantes com sucesso. Em 1871, foi instalada uma linha entre Barroquinha e Sete Portas; era uma espécie de vagão puxado por uma locomotiva a vapor montada sobre enormes rodas revestidas de borracha vulcanizada, que até podia subir a íngreme ladeira da Conceição da Praia. A Cidade ficava ligada assim a um dos bairros mais distantes a noroeste. A empresa que explorava essa linha foi autorizada pelo governo provincial a construir dois viadutos que interligariam os bairros da Lapa, Nazaré, Barbalho e Barroquinha.

Em consequência desses avanços foram efetivadas várias intervenções urbanas. As mesmas tiveram início na região do porto, e mais tarde com aterros foi duplicada a região da Cidade Baixa. As transformações urbanas rumo a Cidade Alta se fizeram através da abertura da Avenida Sete de Setembro.

Um acontecimento importante para a expansão de Salvador é o crescimento da sua população. Sendo que o primeiro recenseamento da cidade de Salvador de que se tem notícia, data de 1706 e foi feito pela Igreja. E os dados globais dessa época apontam, para Salvador, 21.601 habitantes. Sendo registrado, em 1805, 45.600 habitantes na cidade.

Embora em menor escala que outras cidades brasileiras, Salvador mantém-se como centro de migração, “[...] seja de população das regiões rurais, seja de estrangeiros, principalmente de portugueses e de negros africanos trazidos como escravos” (PINHEIRO 2002, p.188). No século XIX, a urbe quadruplicou sua população. Não foi um aumento muito significativo, mas ocorreu devido ao crescimento vegetativo e a migração rural dos deserdados do campo, seja pelos altos e baixos da cultura açucareira, seja pela ocorrência de uma das mais longas secas na Bahia, entre 1857 e 1860.

No início do século XX, a taxa de crescimento da população reduziu, verificando-se mudanças apenas, a partir de 1940. Nesse período a cidade começou a sentir os primeiros impactos dos fluxos migratórios. Segundo Vasconcelos (2002, p.319), “entre as décadas de 1940 e de 1950 a população de Salvador teve um acréscimo de 127.000 habitantes, dos quais 70% eram de origem migratória, e em 1950 totalizou-se 417.235 habitantes na cidade em questão”.

De acordo com Scheinowitz (1998), a cidade expandiu-se ao longo da ferrovia que margeia a baía em direção a Periperi e Paripe e também ao longo do Oceano Atlântico, densificando sua ocupação até Amaralina. Em 1967, a população já é de 900.000 habitantes e evoluiu rapidamente para o milhão, que ela atingiu em 1970. Neste período, a cidade consolidou-se no bairro ferroviário e avançou pela orla até a Pituba. Os vazios do núcleo central são preenchidos. Alguns bairros, como Liberdade e Brotas, explodem sob a pressão demográfica.

A população de Salvador continuou crescendo dando início a ocupações de locais, através de invasões e loteamentos. Com base nas informações de Vasconcelos (2002), as primeiras invasões foram registradas, em 1947. Sendo que a primeira invasão de terrenos ocorreu na área conhecida como “Corta Braço”, no Pero Vaz. Outras invasões importantes, como as de Alagados e Nordeste de Amaralina, também ocorreram nesse período, dando início à formação de importantes bairros populares de Salvador.

Segundo Scheinowitz (1998), as perspectivas econômicas e a explosão demográfica transformaram Salvador em uma caldeira sob pressão. Era preciso soluções para sua expansão espacial. Sendo assim, contratou-se através da municipalidade, o engenheiro Mário Leal Ferreira que instalou seu Escritório do Planejamento de Urbanismo da Cidade do Salvador (EPUCS), e iniciou seus estudos, em abril de 1943. Durante quatro anos, ele dedicou-se a traçar as diretrizes de zoneamento, notadamente para a habitação e os serviços públicos, e as normas para os centros cívicos, os centros de abastecimento e as vias de comunicação. O plano ficou sem efeito, pois seu autor desaparecera em 1947, e sua execução mesmo parcial, requeria investimentos vultosos e uma vontade

política incomum. No lugar do EPUCS, criou-se no ano seguinte a Comissão do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador (CPUCS).

No período de 1947 e 1951, foram efetuadas melhorias na Estrada da Liberdade e da Mata Escura, sendo efetuada também a retificação dos rios das Tripas e do Camarogipe; nesse mesmo contexto finalizou-se a ligação entre Amaralina e Itapuã, tendo como consequência a ocupação da orla atlântica.

Ainda 1947, na Bahia teve início a exploração de petróleo, muito embora tenha sido em 21 de janeiro de 1939, no Lobato, que pela primeira vez o “ouro negro” brasileiro jorrou, (A TARDE 06-02-2002). Contudo o pioneirismo no evento não influenciou mudanças positivas na infraestrutura do lugar em questão.

Vinte anos passaram até que o desafio fosse aceito para execução do Plano de Mário Leal Ferreira. Em 1967 foram construídas nos vales as vias radiais que se tornaram os vetores da expansão e da densificação urbana.

De acordo com Silva; Silva (1991, p. 70), esse período foi também fundamental para melhoria da infraestrutura, sobretudo em água, energia e transporte, com destaque para o papel deste último setor. Ainda nesse processo de expansão ocorreu a implantação do Centro Administrativo da Bahia (CAB), na Avenida Luiz Viana conhecida como Paralela, dando início a uma expressiva tendência para a descentralização de grandes equipamentos como a Estação Rodoviária, “Shopping Center” e Hospitais, dentre outros empreendimentos.

Contudo o processo de crescimento demográfico, assim como as atividades industriais e o desenvolvimento do sistema viário exerceram papel fundamental na expansão da Cidade de Salvador, tendo contribuído para a

ocupação de áreas antes pouco habitadas como, por exemplo, o Subúrbio Ferroviário.

2.1.1 Os fatores responsáveis pela expansão

O processo de expansão da Cidade de Salvador resulta da ação de diversos fatores, onde os mesmos estão sendo analisados neste item em decorrência da contribuição para o desenvolvimento da cidade. Muito embora se tenha aqui como destaque o período de 1950 aos dias atuais, quando se verifica uma maior dinamização na introdução de novos fatores em relação ao crescimento da cidade.

Constatou-se que o início da década de 1950, a cidade do Salvador e outras cidades do Estado da Bahia encontravam-se em uma espécie de letargia, isto é, com uma acentuada falta de dinamismo, pois não conseguiam crescer a exemplo do que já estava ocorrendo em outras unidades da Federação, em particular no Estado de São Paulo. Ficando assim, essa fase conhecida como “enigma baiano”.

Entretanto no decorrer da década de 1950 começa a introdução de fatores que modifica o quadro de estagnação econômica. Fatores estes que terão uma expressiva repercussão no crescimento da cidade, como é o caso da expansão do transporte rodoviário que dá uma nova dimensão para o crescimento horizontal das cidades no sentido de possibilitar a sensível ampliação dos espaços

urbanos através da melhoria da acessibilidade com o aumento da mobilidade espacial, além de favorecer os processos migratórios.

Tudo isto traz evidentemente um estímulo para a economia urbana, liberando-a do estado letárgico em que se encontrava.

Em 1955, o Governo da Bahia constitui, de forma pioneira no Brasil, a Comissão de Planejamento Econômico (CPE), com o objetivo de traçar mecanismos de planejamento para o desenvolvimento de todo o Estado.

Muito embora o processo de industrialização da Bahia tenha sido desencadeado, a partir da primeira metade do século XX, ele se intensifica e solidifica no final dos anos 1960 e durante os anos 1970 devido à instalação de projetos industriais.

A economia busca novos rumos e com a ajuda do Governo Federal em 1959, criou-se a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) com sede em Recife, que deu início ao planejamento regional e a coordenação dos instrumentos de incentivo fiscal, visando industrializar a Região Nordeste. Verificando-se o resultado deste incentivo através de implantações como a Refinaria Landolfo Alves (RLAM), em Mataripe, a Companhia Hidrelétrica do São Francisco (CHESF) no interior do Estado, ambas na década de 1950; o Centro Industrial de Aratu em 1967; e posteriormente instala-se o Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC) em 1980, e dando continuidade a este movimento de crescimento industrial, é que na década de 1980, instalou-se o Complexo Minério – Metalúrgico da Caraíba Metais.

E assim considerando as repercussões do dinamismo econômico na vida da cidade do Salvador, lugar de residência da quase totalidade da mão-de-obra, observa-se o início do clímax da modernização e expansão da cidade.

Essa nova fase de desenvolvimento foi intensificada, quando se criou então uma série de mecanismos e instituições que interferiram diretamente no processo de crescimento das cidades brasileiras, como o Banco Nacional de Habitação (BNH), que financiou a construção de conjuntos habitacionais e de infraestrutura urbana, a partir dos recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), assim como, forneceu recursos para a construção de imóveis privados, financiando o setor imobiliário, que teve grande expansão neste período. Segundo Sampaio (1999, p. 115), nesta época, por força do processo instalado, e atendendo uma demanda crescente e reprimida “os conjuntos habitacionais se expandiram através dos órgãos como da Habitação e Urbanismo da Bahia (URBIS), o Instituto de Orientação as Cooperativas Habitacionais (INOCOOP), e pela iniciativa privada”.

Em decorrência dos fatores de expansão mencionados, vê-se a Cidade do Salvador claramente com as duas principais características processuais de crescimento: a horizontalização e a verticalização, ambas agindo com muita força ao mesmo tempo.

2.1.2 Os eixos de expansão

Nas últimas décadas a Cidade do Salvador, segundo Silva; Silva (1991), tornou-se cada vez mais dependente de uma nova base econômica a de natureza

industrial e de serviços localizada nela mesma e em seus arredores, profundamente inserida no contexto nacional e internacional e, em contrapartida, tornou-se cada vez menos dependente de sua antiga base econômica regional, a de natureza agrário-mercantil.

Com base ainda nas informações de Silva; Silva (1991) na Cidade do Salvador foram alteradas suas relações intra-urbanas e intra-regionais, repercutindo de forma dinâmica na densificação e ampliação da mancha urbana com destaque para o processo de periferização onde coexistem aspectos modernos e arcaicos da vida urbana, com padrões fortemente diferenciados de renda em uma complexa organização socioespacial e com expressivo comprometimento ambiental.

Nesse contexto, as tendências da urbanização consolidam-se com o crescimento pelas artérias da Avenida Afrânio Peixoto (Suburbana), da Avenida Otavio Mangabeira (orla litorânea), da Avenida Luiz Viana (Paralela), e da BR 324. Esta última tendo vários empreendimentos do setor secundário que devia dar melhores condições de instalação às indústrias que desejavam retirar-se da zona antiga de Salvador.

Na metade de 1970 foi concluída a duplicação da BR 324, beneficiando a ligação entre Salvador e Feira de Santana e com as demais regiões do Brasil, “juntamente com conjunto de trevos, que ficou conhecido como Acesso Norte da Cidade” (VASCONCELOS 2002, p. 345).

Na década de 1980, a cidade assistiu, portanto, ao começo de uma fortíssima expansão horizontal na direção norte, entre os eixos da BR – 324 e da Avenida Luiz Viana (Paralela). Sendo que os dois podem ser agregados formando

o chamado Miolo de Salvador, área de maior expansão da cidade do Salvador devido ao comando do processo de formação da estrutura urbana. Esta tendência deverá continuar nas próximas décadas, o que coloca importantes questões de planejamento urbano, sobretudo de descentralização do emprego e dos serviços básicos.

Em termo macro-espacial, verifica-se que o referido processo de descentralização não só aconteceu, como vem sendo reforçado e, a rigor, continua em curso, pois “os grandes vazios” inicialmente restritos ao espaço intra-urbano, desde a abertura das avenidas e acessos rodoviários novos da BR 324, Suburbana e Paralela, requalificam o espaço urbano regional, espalhando a urbanização por um vasto território.

2.1.3 As avenidas de vale

A Cidade do Salvador possui um processo de expansão urbana bastante significativo em decorrência das modificações sofridas ao longo do tempo. Dentro deste contexto, convém ressaltar a importância da implantação das avenidas de vale, como um período de intensa transformação física para a Cidade.

Nesse contexto de transformação tem-se o exemplo da Semana do Urbanismo que foi constituída por um conjunto de palestras versando sobre temas relacionados ao desenvolvimento não só da cidade, mas também referentes a questão social, cujo objetivo, segundo o Planejamento de Desenvolvimento

Urbano da Bahia (PLANDURB 1976, p. 21) era “criar na Bahia uma consciência urbanística, sem qual não seria possível uma expansão racional metódica de nossa capital” e mostrar ao povo da Bahia o caminho a seguir, a fim de torná-la

central com a área administrativa, a área comercial da Cidade Alta e da Cidade Baixa e a área portuária, e do outro lado, as partes litorâneas da península na qual Salvador cresceu, sobretudo a área residencial.

Assim sendo, com base em Vasconcelos (2002, p. 313) “em 1949 foi construída a primeira avenida de vale proposta: a Avenida Centenário”. Dando continuidade ao processo de implantação das avenidas de vale na segunda metade da década de 1950, tem-se a construção da Avenida Vasco da Gama em 1955 e posteriormente o início da Avenida Contorno em 1958, (SCHEINOWITZ 1998, p. 33).

Devido ao desenvolvimento urbano, o processo de construção das avenidas de vale passa a se intensificar entre 1960 e 1970, tendo como objetivo desafogar a circulação de veículos numa cidade sufocada por um crescimento desordenado.

2.2 A AVENIDA SUBURBANA UM VETOR DE EXPANSÃO DO EIXO NORTE

A implantação da Avenida Suburbana, em direção ao norte da Cidade do Salvador consolidou o Subúrbio Ferroviário como o mais populoso e contínuo subúrbio de Salvador.

Atualmente a Avenida Suburbana é um dos dois principais eixos de expansão urbana da cidade, ocupado pelos segmentos de populações de baixa renda, junto com o denominado “Miolo” da cidade. Mas, a diferença entre estes, é

que a formação dos bairros em torno da Avenida Suburbana possui um contexto histórico particular que o predispõe para um papel diferenciado em relação à cidade e a sua população.

Os bairros do entorno da avenida são ligados uns aos outros por vias únicas que conduzem ao eixo principal da Avenida Suburbana; sendo que a sua principal limitação urbana decorre desta situação de exclusividade, diluindo as relações de vizinhanças e sobrecarregando de funções o eixo da via coletora por onde circula o transporte coletivo.

Assim, o aumento da acessibilidade em direção ao norte da cidade em decorrência da implantação da Avenida Suburbana, favoreceu o deslocamento de pessoas e de mercadorias, possibilitando o surgimento de novos serviços nos bairros. Em contrapartida essa população continua crescendo, inclusive com a proliferação de invasões urbanas em diversos bairros.

2.2.1 O processo de ocupação do Subúrbio Ferroviário

O Subúrbio Ferroviário de Salvador é de modo geral considerado como uma área localizada fora do grande centro, em relação a sua ligação com as demais áreas de Salvador.

No passado o Subúrbio Ferroviário era tido como um local de veraneio devido a sua aparência bucólica muito agradável e da sua proximidade com a Baía de Todos os Santos.

Servido anteriormente apenas pelos trens da empresa Rede Ferroviária Federal Leste Brasileiro (RFFLB), o Subúrbio Ferroviário teve o seu trecho ferroviário Calçada - Paripe, inaugurado em 28 de junho 1860, numa extensão de 13,7 km. Com este percurso, passou-se a intensificar o processo de expansão urbana já existente em Salvador rumo ao subúrbio, e como consequência surgiram novos núcleos populacionais.

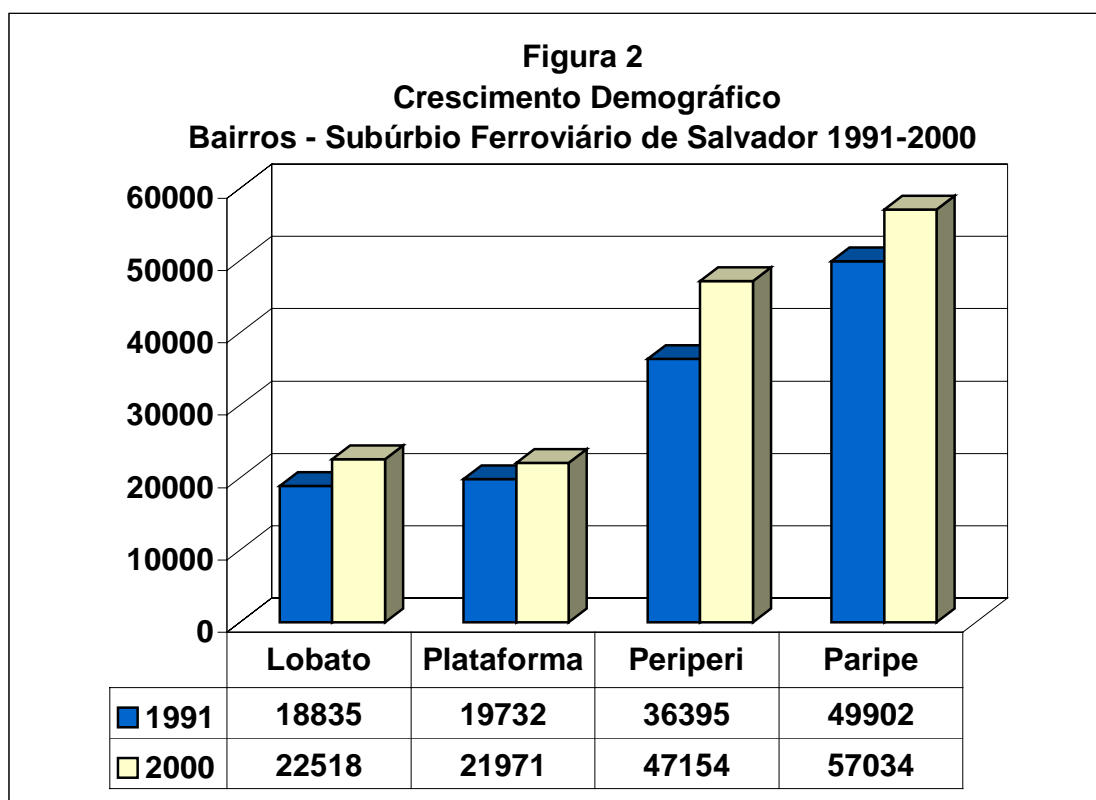
Com o crescimento da ocupação e sua expansão, o empresário industrial se aproveitou da via férrea e da população já existente e instalou a indústria têxtil, como foi o caso da Fábrica de Tecidos São Brás, localizada em Plataforma. A presença da indústria, próxima à linha férrea, possibilitava a diminuição dos custos de produção, tendo em vista que o transporte era barato e a mão-de-obra abundante. Surgiu, assim, uma área industrial constituída do lugar de produção e lugar de residência.

Estes fatores, aliados à presença de oficinas e fábricas da Leste e das antigas fazendas já existentes na área suburbana, foram os principais elementos que se articularam para delinear, a partir do século XIX, os núcleos que hoje representam os bairros do Subúrbio Ferroviário de Salvador.

Assim, as áreas do Subúrbio Ferroviário passaram a ser ocupadas na direção norte da cidade, inicialmente, sem contigüidade espacial através dos bairros de Plataforma, Periperi e Paripe, que foram os primeiros núcleos residências desta área.

À medida em que a ocupação se intensificava na área, aumentavam os loteamentos regulares e irregulares e invasões destituídas de qualquer tipo de saneamento básico ampliando-se os núcleos residenciais. Nesse contexto pode-

se verificar o processo de crescimento populacional dos bairros de Lobato, Plataforma, Periperi e Paripe, referentes aos anos de 1991 e 2000, segundo informações obtidas através da pesquisa realizada pelo SIM - Sistema de Informação Municipal (**Figura 2**).



Fonte: www.sim.salvador.ba.gov.br
Elaboração: Imaira Regis.

Com base na **Figura 2** observa-se que, na década de 1990, o bairro de Lobato tinha 18 835 habitantes sendo o menor número de habitantes em relação aos demais bairros, enquanto que nesta mesma época Paripe possuía maior quantidade isto é 49 902 habitantes. Enquanto que os bairros de Plataforma e Periperi possuíam uma população intermediária com 19 732 e 36 395 habitantes, respectivamente.

No entanto, no ano de 2000, observa-se uma inversão no crescimento populacional em relação aos dois bairros dos quatro em análise, pois Lobato passou a obter a segunda menor população com 22 518 habitantes, embora o seu crescimento não tenha sido muito significativo quando comparado a década analisada anteriormente. Plataforma que tinha o segundo menor número de pessoas registrou a menor população com 21 971 habitantes. Enquanto que em relação aos demais bairros pode-se verificar um aumento populacional, porém na mesma ordem de crescimento da década anterior.

Entretanto, avaliando os dados sobre o crescimento populacional dos bairros contidos na Figura 2, é possível caracterizar as mudanças demográficas em concomitância aos fatos históricos, políticos e econômicos pelos quais o Subúrbio Ferroviário passou, principalmente a partir da segunda metade do século XX, quando o processo de industrialização deu início as profundas mudanças na sociedade local.

Atualmente esse subúrbio configura-se por apresentar dezenas de bairros onde a maioria é proveniente de “invasões” que se consolidaram ao longo dos anos, onde a falta de infra-estrutura e a ocupação desordenada intensificaram as áreas marginalizadas.

Levando-se em conta que o espaço em questão é desfavorecido economicamente e o seu potencial de entretenimento é limitado, para Espinheira (2003, p.199), “hoje, o sentimento prevalecente de morar no subúrbio e ser suburbano é repleto de estigmas, que vão do estranho, do migrante, ao do ser menos civilizado, capaz de comportamentos violentos”.

2.2.2 A implantação da Avenida Suburbana

As avenidas existentes em Salvador foram oriundas da expansão urbana que começou ocorrer na cidade, a partir da metade dos anos 1950.

Resgatando a discussão realizada em momento anterior, verificou-se na cidade do Salvador, em fevereiro de 1935, diversas conferências proferidas na Semana do Urbanismo. Entre as várias decisões estabeleceu-se a implantação de avenidas de cumeadas, prevista para um tráfego relativamente lento de acesso aos bairros e que correria nos espigões sendo os mesmos interligados por viadutos. O intuito era estabelecer uma interligação entre as áreas tradicionais com o comércio de Salvador permitindo também a integração com áreas residenciais vizinhas.

No contexto mencionado acima é que em 1971, o governador Luiz Viana Filho inaugurou a Avenida Suburbana oficialmente chamada de Avenida Afrânio Peixoto, com característica de uma avenida de cumeada.

Atualmente esta avenida é uma das mais importantes de Salvador, devido ao intenso fluxo de transporte, além do grande contingente residencial e comercial.

2.2.3 As características socioespaciais da Avenida

A Avenida Suburbana é uma das maiores avenidas da Cidade de Salvador. Segundo Scheinowitz (1998, p.35) “com uma via de 14 km de extensão em pista dupla”, margeando a Baía de Todos os Santos, rumo ao norte, sendo o principal acesso rodoviário para o Subúrbio Ferroviário de Salvador.

A Avenida Suburbana tem início logo após a feira do Curtume, mais precisamente após o Viaduto dos Motoristas, indo até o bairro de Paripe. Suas coordenadas em UTM são: limite no setor norte fim da Avenida Suburbana 557 353 49 latitude Sul e 8 579 965 88 longitude oeste. No setor sul início da Avenida Suburbana 556 763 22 latitude Sul e 8 572 896 04 longitude oeste.

A Avenida Suburbana está dividida em áreas bem específicas. Nas margens da Avenida, sobretudo em seu primeiro trecho que vai de Lobato a Plataforma, ela possui uma ocupação predominantemente comercial especializada em peças de automóveis, compra e venda de ferro velho. O trecho seguinte está representado pelo centro comercial de Plataforma com casas comerciais bastante diversificadas, como fabricação de grades de ferro e alumínio, conserto de geladeiras, bares, botecos, açougues, mobiliárias, casas de eletrodomésticos e até supermercados. O próximo trecho característico desta Avenida está representado por Periperi cujos serviços são mais especializados. E finalmente vamos encontrar Paripe com o centro comercial em expansão e suas ligações com o Centro Industrial de Aratu (CIA). Portanto, a configuração da distribuição do comércio e dos serviços é como um colar que segue a Avenida Suburbana, e imbrica-se em alguns dos seus bairros.

Inicialmente o entorno da Avenida, possuía um pouco mais de 100 mil habitantes concentrados em oito bairros Lobato, Plataforma, Itacaranha, Escada, Praia Grande, Periperi, Coutos e Paripe. Atualmente a população é seis vezes maior e o número de “bairros”, mais do que triplicou a exemplo do Rio Sena, Alto do Cabrito, Fazenda Coutos e Fazenda Coutos II. Todos provenientes das invasões que por sua vez desceram das encostas e baixadas para as margens da Avenida Suburbana.

Observa-se que a imagem urbana é a do improvisado, a do aproveitamento máximo do lote com construções que se erguem em dois ou mais pavimentos, com os blocos sem reboco, esqueletos expostos, numa sucessão tal que é visto sob certos ângulos, como se cada casa se superpusesse em outra.

Segundo reportagem do jornal **A Tarde** (1999, p.27), “era da Avenida Suburbana que se tinha uma das mais bonitas paisagens da Baía de Todos os Santos”, no entanto com o crescimento desordenado da população, o que se verifica atualmente são as invasões margeando completamente a Avenida, o que leva, Espinheira (2003, p.188), a afirmar que

“A Avenida Suburbana é divisor de espaços, um fator de desarticulação da velha imagem e produtor de uma outra, onde tudo se precipita para a margem mais imediata das pistas dos automóveis. Nelas, ávidas, estão as casas comerciais e demais atividades econômicas que se comunicam, quase que em desespero, com os seus letreiros, suas cores, suas exposições de mercadorias, para chamar a atenção dos transeuntes”.

A Avenida Suburbana se insere no contexto da Cidade do Salvador com áreas marcadas pela informalidade em que os padrões do bom planejamento, na sua grande maioria, encontram-se ausentes em decorrência de um período de inúmeras invasões ocorridas nos terrenos dos bairros que compõe o seu entorno.

Estas invasões são realizadas por uma população carente economicamente o que agrava e muito a situação de degradação da área.

2.3 OS AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO

Os agentes produtores do espaço têm o papel de fazerem e refazerem a cidade num intenso processo de dinamização através de estratégias e ações. Segundo Corrêa (2004, p. 12) “estes agentes são os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos”. Muito embora, exista uma interligação entre os mesmos, o Estado na maioria das vezes tem papel preponderante na atuação sobre o espaço.

Procurando entender o papel do Estado enquanto agente multiplicador e transformador do espaço, é que Corrêa dá uma preciosa indicação quanto aos múltiplos papéis realizados pelo mesmo e que se adequa à área de estudo quando afirma que,

“É preciso considerar que a ação do Estado processa-se em três níveis político-administrativos e espaciais: federal, estadual e municipal. A cada um destes níveis sua atuação muda, assim como o discurso que encobre os interesses dominantes. É no nível municipal, no entanto, que estes interesses se tornam mais evidentes e o discurso menos eficaz. Afinal a legislação garante à municipalidade muitos poderes sobre o espaço urbano...”, (CORRÊA, 2004, p. 26).

Através das transformações efetivadas na Avenida Suburbana e concomitantemente às ocorridas nas localidades em seu entorno, observa-se que o Estado é o agente predominante, pois se destaca na construção e organização

desses espaços em função de projetos e estudos realizados, ao longo do tempo de maneira decisiva para a configuração espacial dessa área.

Um dos mais importantes fatores de dinamização da área foi a construção da própria Avenida Suburbana na década de 1970, paralela a ferrovia, terminando em Paripe, tendo como resultado a impulsão do crescimento urbano para o Subúrbio.

Posterior a construção da Avenida, iniciou-se um processo local de reestruturação urbana, na medida em que sua paisagem e sua população foram sendo, aos poucos, completamente alteradas, a partir da criação de novos bairros, e inúmeros loteamentos no entorno da Avenida; pois segundo Vasconcelos (2002, p. 375-376) “em 1970 foram aprovadas as etapas II e III do loteamento Fazenda Meirelles, com o total de 2.234 lotes, em 1972, foi aprovado o loteamento Parque Setúbal, com 1.575 lotes”.

Em relação às habitações sociais, o Estado investiu pouco no que concerne ao contingente populacional que se deslocou para a região, pois entre “1971 e 1978 foram construídas 384 casas pela INOCOOP, em Plataforma”. Embora, Periperi também não tivesse recebido muito investimento na área habitacional, em “1972 foi concluído o conjunto Eugênio Sales, com 286 casas”. (VASCONCELOS, 2002, p. 375).

As transformações realizadas na área deram prosseguimento a sua expansão, pois segundo Scheinowitz (1998, p. 31) “com nove quilômetros de extensão foi concluída em 1977, a via Paripe-CIA, ligando Paripe ao Centro Industrial de Aratu”. Esta rodovia contribuiu mais uma vez com o dinamismo na Avenida Suburbana através do aumento do fluxo de automóveis.

Verificou-se, a seguir, que a década de 1980, foi o período de maior efervescência relacionado à formação de invasões e loteamentos populares, onde foram aos poucos complementando a ocupação da área. Sampaio (1999, p. 114), afirma que,

“A marca desta fase é a periferização dos conjuntos, num movimento crescente, que não só amplia a oferta de solo à especulação imobiliária pelos vazios deixados no rastro da pulverização da malha urbana, como nivela as paisagens construídas pela padronização e monotonia gerada na produção em larga escala, sem qualidade, numa prática repetitiva em termos de tipologias massificadas, sem identidade própria. Daí o termo conjunto habitacional reverenciar a própria segregação sócio-espacial das massas”.

A partir de 1980, foram implantados os “loteamentos populares Vila Real, com 1.300 lotes e Santa Bárbara com 796 lotes, ambos em Paripe”. (VASCONCELOS, 2002, p. 376).

Em continuidade à análise da década de 1980, verificou-se a implantação do loteamento popular Planalto Real, em Plataforma. Nesta mesma localidade ocorreram pequenas invasões: em 1987, aconteceu a invasão São João, por 60 famílias em terras do Estado e a invasão David Mendes, por 150 famílias, em terras da Prefeitura.

Em decorrência de inúmeras invasões existentes, elas contribuíram para desorganizar o espaço, pois ainda em 1987, segundo informa Vasconcelos apud de A TARDE (2002, p. 375) ocorreram a invasão Nova Constituinte, por “[...] 1.500 famílias nas terras da família Visco, a invasão Praça de Periperi, por 20 famílias em terras da Prefeitura, ambas em Periperi e a invasão Bate Coração, com 1.000 famílias, em terras da Prefeitura localizadas em Paripe”.

Na década de 1990, teve início a realização de um projeto de saneamento da cidade do Salvador, intitulado Bahia Azul, que segundo a Secretaria de Infra-estrutura Urbana (SEMIN, 2000), começou a ser executado em 1995. Na época, a Cidade era considerada uma das piores capitais brasileiras em saneamento, com apenas 26% de cobertura.

Em 1996, foi lançado o Programa Viver Melhor, visando a urbanização das invasões (SCHEINOWITZ, 1998, p. 242), sobretudo em torno dos conjuntos habitacionais.

O Programa Viver Melhor tinha por objetivo a recuperação de áreas degradadas, insalubres ou inadequadas para moradia através de construção habitacional para famílias remanejadas. Dessa forma, visava ampliar o número de famílias e áreas beneficiadas e articular recursos, para que fossem também intensificados os mecanismos de incentivo à geração e ampliação de renda e o aumento nos índices de escolaridade. Ainda dentro do Programa Viver Melhor destacou-se o Projeto Ribeira Azul, localizado em Salvador nas margens da Baía de Todos os Santos, englobando a Enseada dos Tainheiros, compreendendo o trecho entre a Praia da Penha e a Ponta de Plataforma.

Em conformidade com a análise dos agentes produtores do espaço vê-se atualmente a colaboração das Organizações Não-Governamentais (ONGs), que atuam sobre diversas áreas da cidade em forma de parcerias, impulsionando assim, a cidade nos seus variados níveis de desenvolvimento.

No Subúrbio Ferroviário de Salvador a sociedade civil está representada por várias ONGs, entre elas a COPS, TEATRO ARTE, AANOR e COOPERSSF.

A COPS é uma ONG que tem por objetivo conscientizar a população a respeito das diversas questões sociais e na busca da efetivação desse objetivo, esta OGN desenvolve palestras com temas sociais e distribui preservativos para a comunidade carente.

A OGN TEATRO ARTE realiza um trabalho social de assistência as mães carentes através de atendimento individual e em grupo, além de realizar peças teatrais com temas que possam suscitar a questão social.

Associação de Apoio e Assessoria a Organizações Sociais do Nordeste (AANOR), é uma ONG que tem um objetivo bem abrangente na medida em que visa dá suporte às demais ONGs.

Cooperativa de Reciclagem e Serviços do Subúrbio Ferroviário (COOPERSSF), proporciona uma ocupação profissional e renda fixa para a população participante. A COOPERSSF recebe apoio financeiro da empresa de coleta de lixo da cidade do Salvador (LIMPURB), tendo como meta promover a coleta seletiva estimulando a preservação ambiental através da prática de reciclagem, ou seja, re-utilização e redução de resíduos sólidos; gerar emprego e renda, onde essa renda mensal é em torno de um salário mínimo para cada cooperado; além de prolongar a vida útil do aterro sanitário. Sendo assim, quanto maior a coleta seletiva, menor a quantidade de lixo orgânico.

3 LOBATO E PARIPE: OS EXTREMOS DA SUBURBANA

Os bairros do Lobato e de Paripe localizam-se nas extremidades da Avenida Suburbana, cujos processos históricos apresentam semelhanças e contrastes tanto em relação aos aspectos socioespaciais quanto em relação aos aspectos socioeconômicos.

Neste capítulo, estão os resultados da pesquisa de campo nas áreas estudadas, efetuados através de entrevistas com as associações de moradores, questionários realizados por domicílios e coleta de dados no Censo Demográfico 2000, IBGE. Os resultados permitiram caracterizar esses aspectos e explicam a estrutura e a dinâmica espaciais desses logradouros.

A análise foi efetuada em cinco ruas do Lobato e cinco ruas de Paripe, ou seja, Península Joanes, Crato, Aterro Joanes, Josias Guimarães, Campo Limpo, em Lobato e Venezuela, Primeiro de Janeiro, Independência, Bélgica e Pará, em Paripe.

3.1 LOBATO UM EXEMPLO DE PERIFERIA SOCIAL?

Lobato é um bairro antigo de Salvador sempre caracterizado por uma ocupação periférica, assim considerada, na medida em que a sua formação resultou de um conjunto de processos históricos que culminou com sua marginalidade urbana. É no nível do bairro que o espaço e o tempo dos habitantes criam novas formas dando sentido ao espaço urbano.

O bairro revela, antes de tudo, uma forma física, um pedaço urbano que cresce segundo diversos eixos. No caso dos bairros do Subúrbio Ferroviário de Salvador, o adensamento populacional, com a predominância das classes sociais menos favorecidas economicamente está em concomitância com a carência de infra-estrutura local, o que lhe confere uma aparência de periferia.

O termo periferia quando apropriado pela Geografia, claramente expressa, áreas localizadas fora ou nas mediações de algum centro. Entretanto, atualmente, muitas áreas afastadas dos centros das cidades não são entendidas como periféricas. Segundo Santos; Serpa (2000), o termo absorveu uma conotação sociológica, redefinindo-se. Dessa forma, “periferia” hoje significa também aquelas áreas com infra-estrutura e equipamentos de serviços deficientes, sendo o principal “lócus” da reprodução socioespacial da população de baixa renda.

Nesse contexto se insere o bairro do Lobato que ao longo da sua formação tornou-se uma periferia por abarcar as insuficiências dos equipamentos de consumo coletivo, problemas habitacionais, segregação socioespacial e conseqüentemente deterioração da qualidade de vida urbana.

3.1.1 O processo de ocupação do Lobato

O processo de ocupação do Lobato começou a se intensificar, a partir da decisão do governo do Estado da Bahia em recuperar a área dos Alagados. Ao Iniciar assim um trabalho de aterramento, era preciso uma área para a remoção das famílias, enquanto concluía-se a recuperação de Alagados. Nesse contexto

iniciou-se a terraplanagem do Lobato para posteriormente receber a remoção de famílias dos bairros Uruguai e Jardim Cruzeiro, ambos localizados na Cidade Baixa. Inicialmente as ruas do Lobato não eram urbanizadas, tinham muitos animais nas ruas, como por exemplo, cachorros, cavalos e principalmente porcos, que conviviam muito próximo a população local, dos residentes em ocupações informais e loteamentos. É preciso ressaltar que os loteamentos tiveram um grande aumento em suas mensalidades segundo informações do responsável pela Associação dos Moradores Joanes Leste.

Em 1975, os moradores se reuniram e foram até Brasília, para a realização de manifesto, onde reivindicaram diminuição nas prestações de suas respectivas casas. Os moradores obtiveram êxito, pois o governo ficou responsável por 80% do valor das prestações e os residentes pelos 20% restante,

Figura 3 Lobato – Adensamento Urbano / 1976.

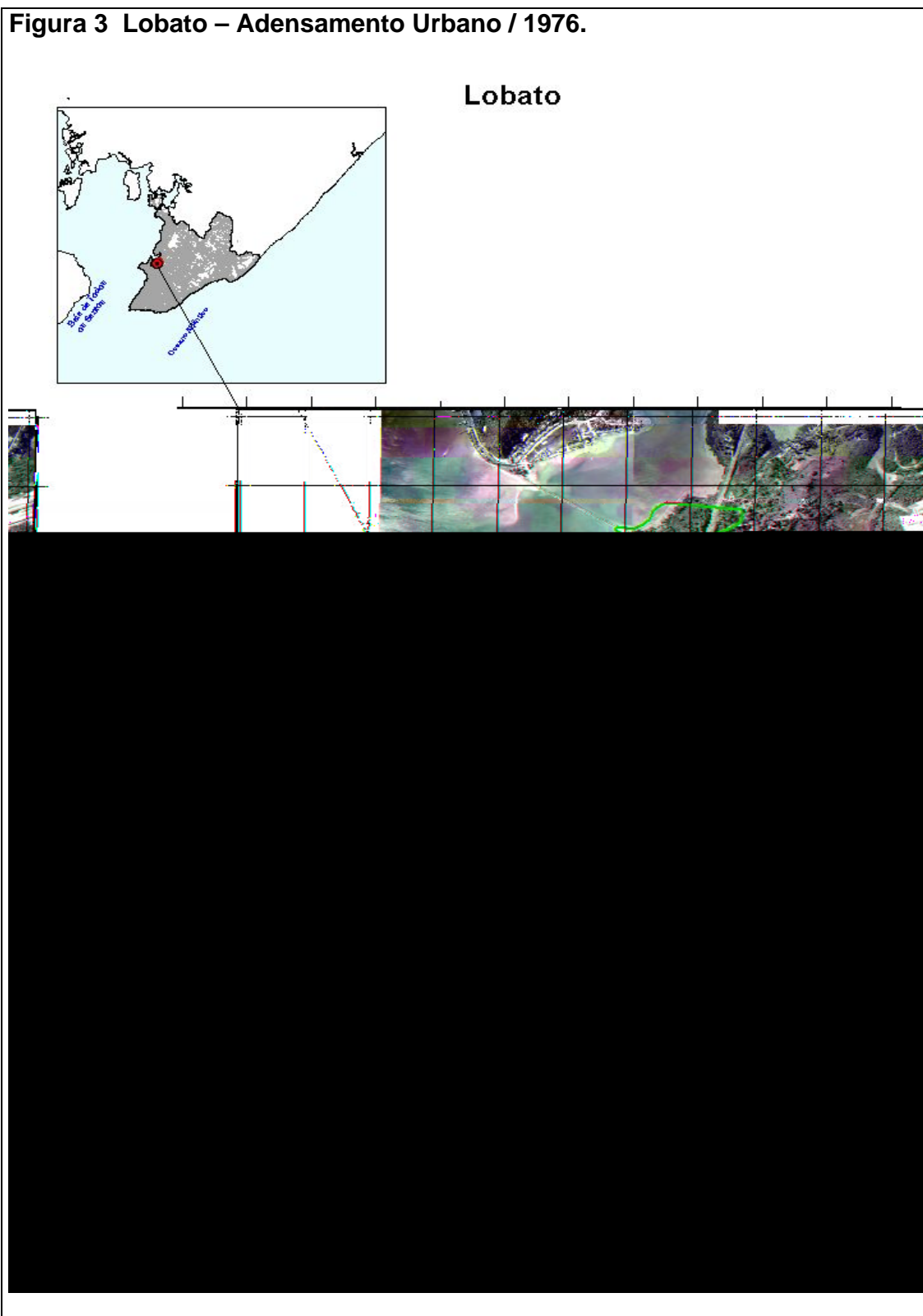
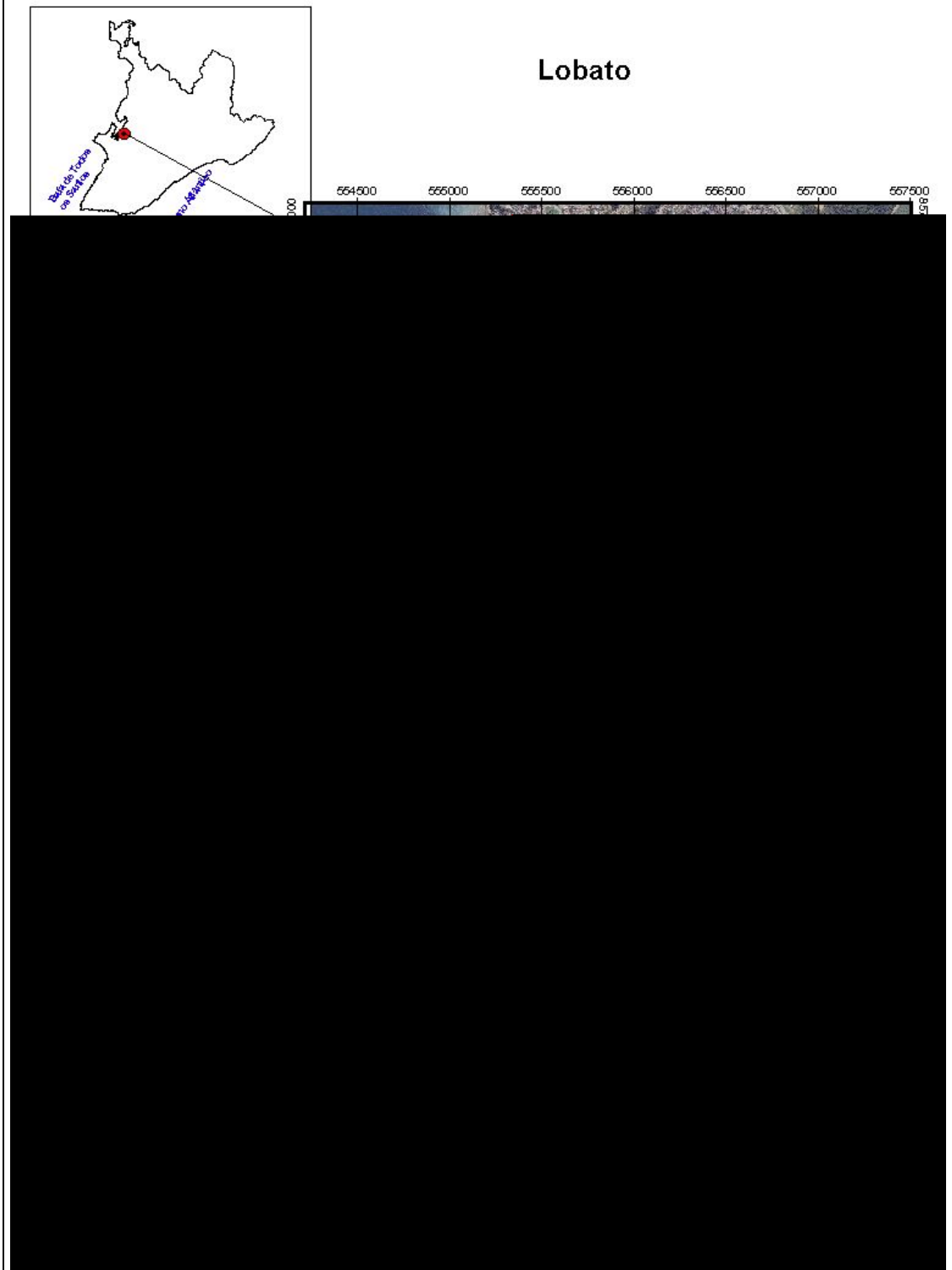


Figura 4 Lobato – Adensamento Urbano / 2002.



3.1.2 O perfil da sua população

Segundo o Censo Demográfico 2000, do IBGE a população do Lobato era de 22 518 habitantes.

Com o objetivo de identificar o perfil populacional desse bairro, foram analisados alguns dados socioeconômicos dessa população, como composição por idade, nível de escolaridade, empregabilidade, renda, moradia, tempo de residência e acesso aos serviços básicos.

A composição da população por faixa etária das pessoas questionadas na cinco ruas de Lobato (**Figura 5, tabela 1**), caracteriza-se por apresentar, uma concentração de habitantes adultos. O somatório das faixas entre 20 e 59 anos é de 76%, enquanto que o somatório dos jovens e idosos corresponde a 24%.

Essa concentração permite inferir a existência na área de uma população ativa e numerosa.

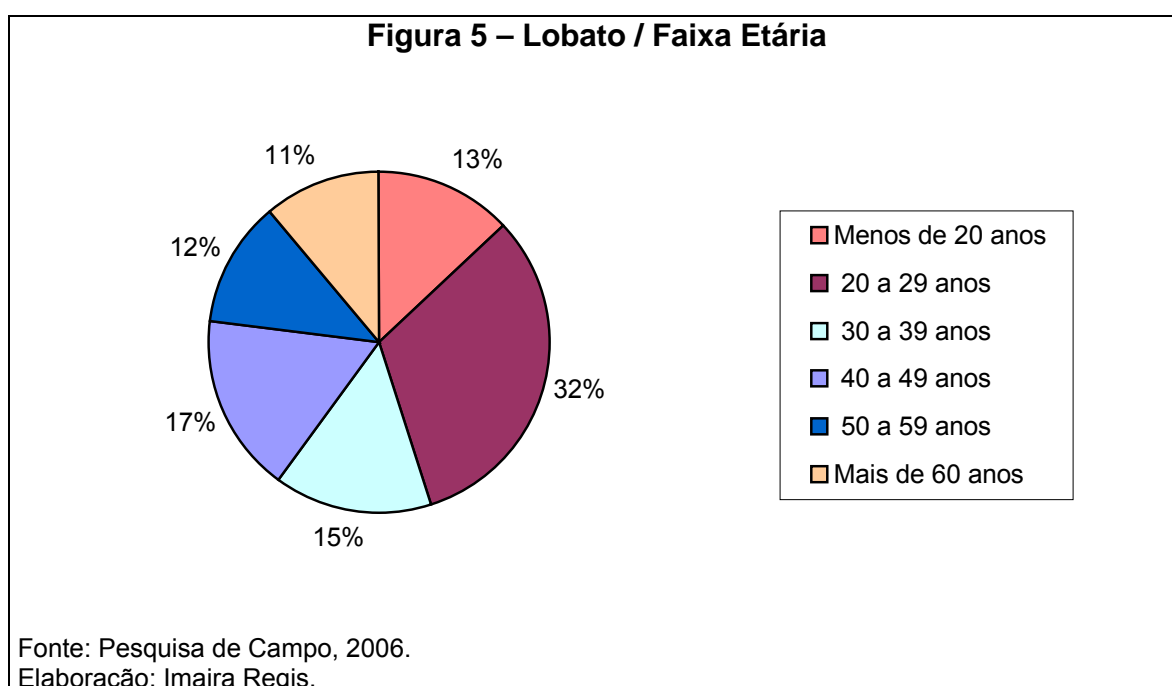


Tabela 1- Lobato / Faixa Etária

| Logradouro | Península Joanes | | Josias Guimarães | | Crato | | Campo Limpo | | Aterro Joanes | | Total Geral |
|------------|------------------|------|------------------|------|-----------|------|-------------|------|---------------|------|-------------|
| | Domicílio | % | Domicílio | % | Domicílio | % | Domicílio | % | Domicílio | % | |
| -20 | 01 | 5% | 04 | 20% | 03 | 15% | 02 | 10% | 03 | 15% | 13 |
| 20 a 29 | 06 | 30% | 09 | 45% | 07 | 35% | 07 | 35% | 03 | 15% | 32 |
| 30 a 39 | 05 | 25% | 02 | 10% | 02 | 10% | 05 | 25% | 01 | 5% | 15 |
| 40 a 49 | 03 | 15% | 02 | 10% | 03 | 15% | 04 | 20% | 05 | 25% | 17 |
| 50 a 59 | 03 | 15% | 02 | 10% | 02 | 10% | 01 | 5% | 04 | 20% | 12 |
| +60 | 02 | 10% | 01 | 5% | 03 | 15% | 01 | 5% | 04 | 20% | 11 |
| Total | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 100 |

Fonte: Pesquisa de Campo, 2006.

Elaboração: Imaira Regis.

Com relação ao nível de escolaridade dessa população destaca-se o seu acesso à educação. Os percentuais são altos no ensino fundamental e 40% dos entrevistados possuem formação do ensino médio. Na amostra não se detectou analfabetos, por certo isso se deve à presença de inúmeras escolas públicas existentes no bairro e seu entorno, **(Tabela 2, Figura 6)**.

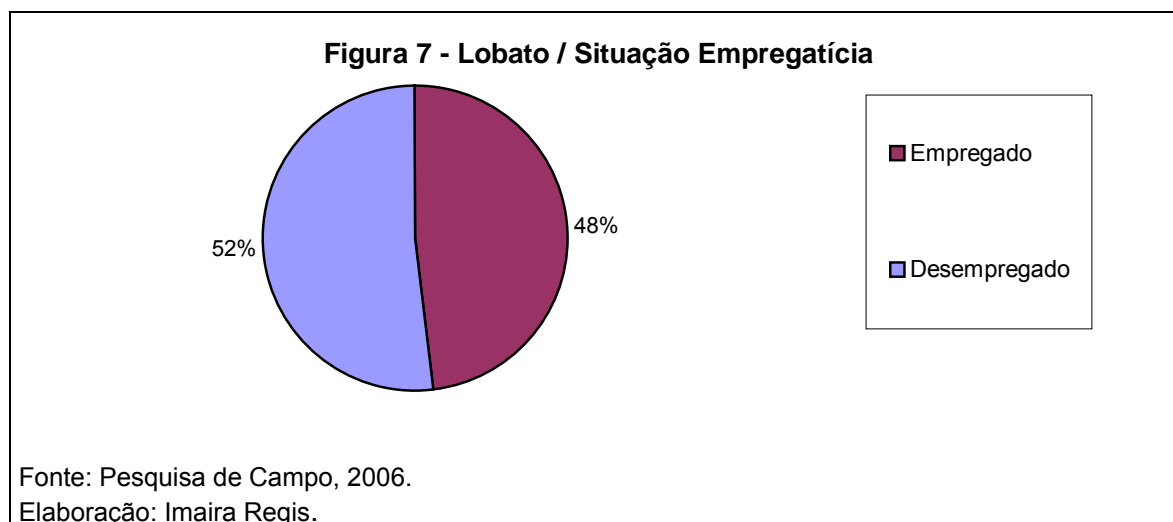
Tabela 2- Lobato / Escolaridade

| Logradouro | Península Joanes | | Josias Guimarães | | Crato | | Campo Limpo | | Aterro Joanes | | Total Geral |
|------------|------------------|-----|------------------|-----|-----------|-----|-------------|-----|---------------|-----|-------------|
| | Domicílio | % | Domicílio | % | Domicílio | % | Domicílio | % | Domicílio | % | |
| 1ª a 4ª | 05 | 25% | 04 | 20% | 05 | 25% | 07 | 35% | 09 | 45% | 30 |

| | | | | | | | | | | | |
|------------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|------|-----|
| Empregado | 14 | 70% | 07 | 35% | 07 | 35% | 12 | 60% | 08 | 40% | 48 |
| Desemprego | 06 | 30% | 13 | 65% | 13 | 65% | 08 | 40% | 12 | 60% | 52 |
| Total | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 100 |

Fonte: Pesquisa de Campo, 2006.

Elaboração: Imaira Regis.



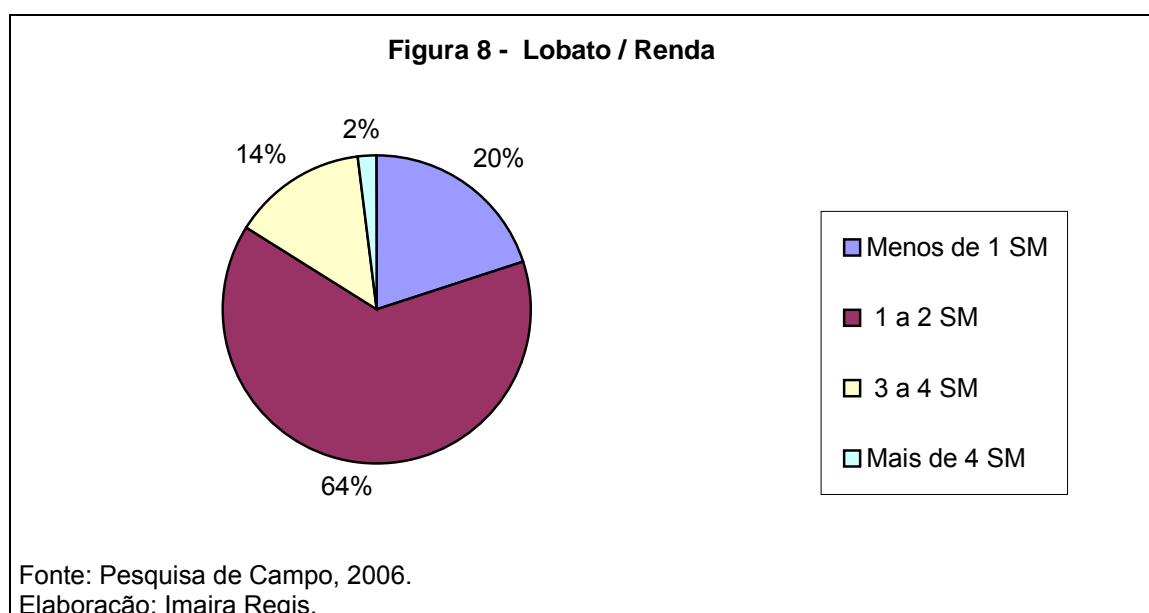
A maioria da população 64% situa-se na faixa de 1 a 2 salários mínimos (SM) que somada aos que auferem menos de 1 salário mínimo 20%, demonstram o índice de pobreza local, **(Tabela 4, Figura 8)**. O que é um paradoxo quando se considera o nível de escolaridade visto anteriormente.

Tabela 4- Lobato / Renda

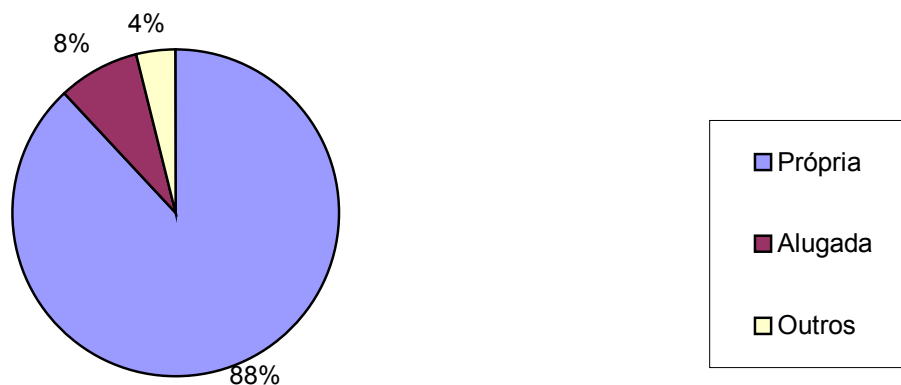
Logradouro Península
Joanes

| | | | | | | | | | | | |
|----------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|------|-----|
| 3 a 4 SM | 02 | 10% | 06 | 30% | 03 | 15% | 02 | 10% | 01 | 5% | 24 |
| +4 SM | - | - | 02 | 10% | - | - | - | - | - | - | 02 |
| Total | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 100 |

Fonte: Pesquisa de Campo, 2006.
Elaboração: Imaira Regis.



Outra característica da população residente no Lobato é o da moradia. As análises efetuadas demonstraram os seguintes resultados: 88% são residências próprias, 8% alugadas e 4% são moradias cedidas, isto é, emprestadas por terceiros, parentes ou amigos, visto que o morador não tem condições de pagá-la. O acesso à casa própria pode ser explicada pelas ocupações espontâneas (invasões em terrenos desocupados e ao mar através de palafitas) e aos programas de ordenamento habitacional dos órgãos dos setores públicos e privados (ONGs), **(Figura 9, Tabela 5)**.

Figura 9 - Lobato / Formas de Apropriação das Moradias

Fonte: Pesquisa de Campo, 2006.
Elaboração: Imaira Regis.

Tabela 5 - Lobato / Formas de Apropriação das Moradias

| Logradouro | Península Joanes | | Josias Guimarães | | Crato | | Campo Limpo | | Aterro Joanes | |
|------------|------------------|------|------------------|------|-----------|------|-------------|------|---------------|------|
| | Domicílio | % | Domicílio | % | Domicílio | % | Domicílio | % | Domicílio | % |
| Própria | 19 | 95% | 16 | 80% | 19 | 95% | 16 | 80% | 18 | 90% |
| Alugada | 01 | 5% | 03 | 15% | 01 | 5% | 02 | 10% | 01 | 5% |
| Outros | – | – | 01 | 5% | – | – | 02 | 10% | 01 | 5% |
| Total | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% |

Fonte: Pesquisa de Campo, 2006.
Elaboração: Imaira Regis.

A análise sobre o tempo de residência dessa população evidenciou o nível de permanência dos moradores no lugar onde vive (**Figura 10, Tabela 6**).

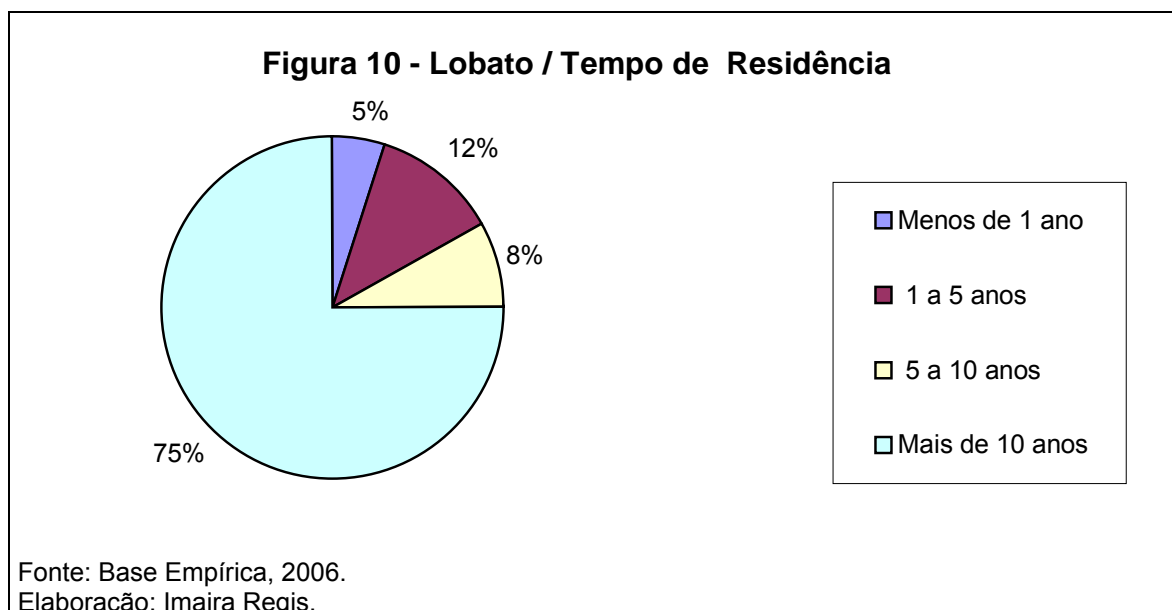


Tabela 6 – Lobato / Tempo de Residência

| Logradouro | Península Joanes | | Josias Guimarães | | Crato | | Campo Limpo | | Aterro Joanes | |
|-------------|------------------|------|------------------|------|----------------|------|----------------|------|----------------|------|
| | Domi- cílio | % | Domi- cílio | % | Domi- cílio | % | Domi- cílio | % | Domi- Cílio | % |
| -1 Ano | 01 | 5% | 02 | 10% | 01 | 5% | 01 | 5% | - | - |
| 1 a 5 Anos | 02 | 10% | 04 | 20% | 01 | 5% | 03 | 15% | 02 | 10% |
| 5 a 10 Anos | 02 | 10% | 02 | 10% | 01 | 5% | 02 | 10% | 01 | 5% |
| +10 Anos | 15 | 75% | 12 | 60% | 17 | 85% | 14 | 70% | 17 | 85% |
| Total | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% |

Fonte: Pesquisa de Campo, 2006.
Elaboração: Imaira Regis.

A maioria dos entrevistados reside há mais de dez anos e várias gerações da mesma família vêm se sucedendo no tempo onde os conhecidos “puxadinhos”, são uma forma de ocupação característica. Existem famílias tradicionais nessa área, cuja rua de ocupação mais antiga é Aterro Joanes, e as

de ocupação mais nova correspondem as áreas dos novos loteamentos que ficam na rua Península Joanes.

A maioria da população tem acesso aos serviços de saneamento básico: água, esgotamento sanitário e coleta de lixo. O acesso ao serviço de água atinge 97%, das residências com taxas populares para a maioria dos moradores. O esgotamento sanitário, por sua vez atinge também 97% da população e a coleta diária do lixo chega a 88% das residências entrevistadas. Os serviços da Baía Azul estão presentes no bairro do Lobato, muito embora nem todos os moradores utilizem esse serviço na íntegra devido a cobrança da taxa de esgoto acrescido na conta de água. E as dificuldades na coleta de lixo devem-se a precariedade de certos acessos locais, **(Figuras 11 e 12, Tabelas 7 e 8)**.

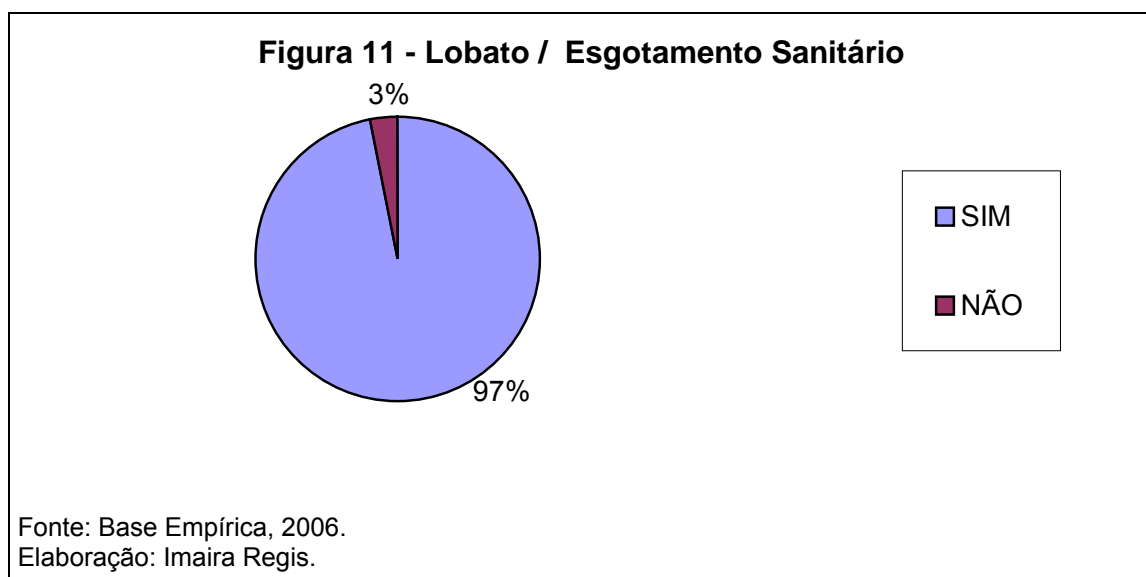


Tabela 7- Lobato / Esgotamento Sanitário

| Logradouro | Península Joanes | Josias Guimarães | Crato | Campo Limpo | Aterro Joanes | Total Geral |
|------------|------------------|------------------|-------|-------------|---------------|-------------|
| | | | | | | |

| Saneamento Básico | Domicílio | % | Domicílio | % | Domicílio | % | Domicílio | % | Domicílio | % | Domicílio |
|---------------------------|-----------|------|-----------|------|-----------|------|-----------|------|-----------|------|-----------|
| Possui Rede de Esgoto | 18 | 90% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 98 |
| Não possui Rede de Esgoto | 02 | 10% | – | – | – | – | – | – | – | – | 02 |
| Total | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 100 |

Fonte: Pesquisa de Campo, 2006.
Elaboração: Imaira Regis.

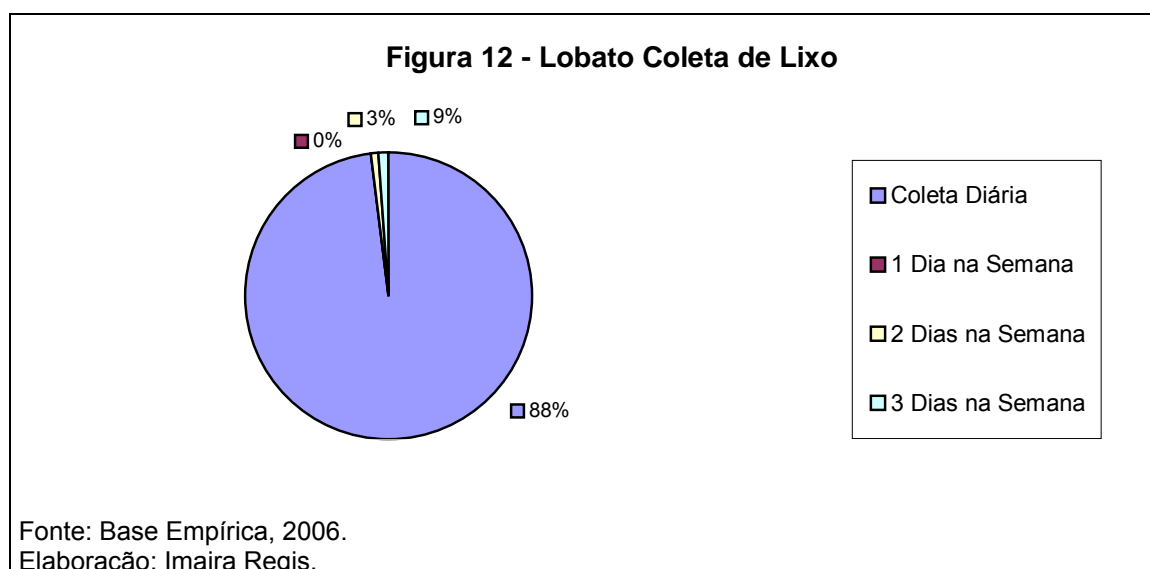


Tabela 8 - Lobato / Coleta de Lixo

| Logradouro | Península Joanes | | Josias Guimarães | | Crato | | Campo Limpo | | Aterro Joanes | | Total Geral |
|---------------------|------------------|-----|------------------|-----|-----------|------|-------------|-----|---------------|-----|-------------|
| | Domicílio | % | Domicílio | % | Domicílio | % | Domicílio | % | Domicílio | % | |
| Coleta Diária | 13 | 65% | 17 | 85% | 20 | 100% | 19 | 95% | 19 | 95% | 88 |
| Três dias na Semana | 06 | 30% | 01 | 5% | – | – | 01 | 5% | | 5% | 09 |
| Dois dias na Semana | 01 | 5% | 02 | 10% | – | – | | | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|---------------------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|------|-----|
| Um dia na Semana | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Total | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 100 |

Fonte: Pesquisa de Campo, 2006.
Elaboração: Imaira Regis.

Dentro desse contexto é possível apresentar algumas características do perfil de moradores de Lobato. Trata-se de uma população pobre a muito pobre onde o desemprego atinge a maioria, formando um contingente de informalidade preocupante.

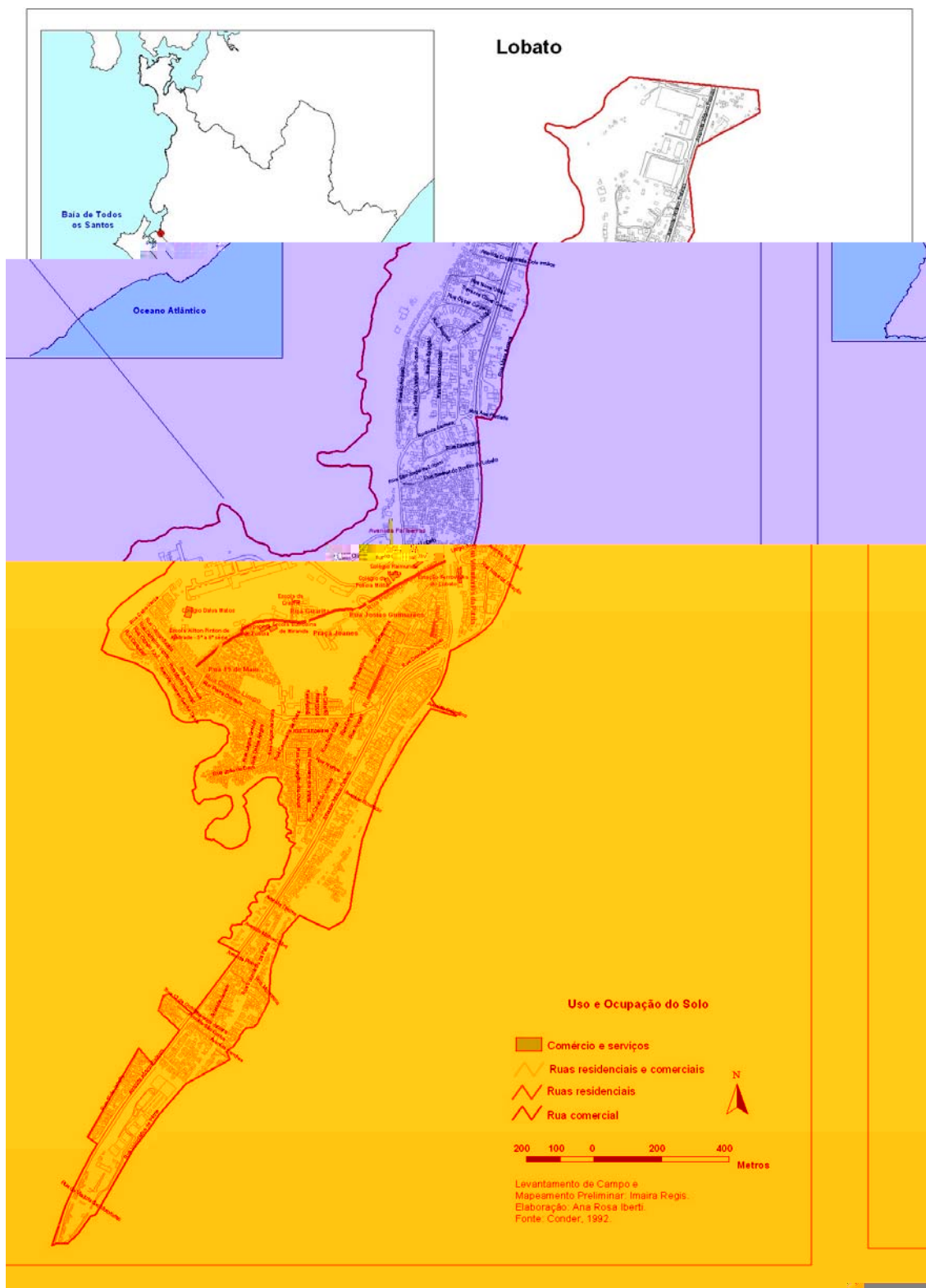
O acesso à educação ao apresentar índices elevados, remete-nos à questão da sua qualidade face ao paradoxo do elevado índice de desemprego. Por outro lado as perspectivas animadoras decorrem do acesso da população aos serviços urbanos.

3.1.3 A configuração espacial

A configuração espacial da área do Lobato foi analisada a partir da carta de uso e ocupação do solo (CONDER), e compatibilizada através dos dados levantados na pesquisa de campo. Essas informações permitiram identificar as formas de produção desse espaço.

A carta de uso e ocupação do Lobato (**Figura 13**) evidencia de imediato o adensamento da ocupação do espaço com predominância das áreas residenciais. Entretanto, as áreas de serviços e comércio são expressivas e as zonas industriais apresentam de modo geral um traçado linear que acompanhou num primeiro momento a linha férrea e vem seguindo a disposição espacial da Avenida Suburbana.

Figura 13



Essas áreas compreendem ²áreas logradouros com traçado desordenado evidenciando ocupações informais ou mais ordenadas nas áreas de intervenção pública, **(Figuras 14 e 15)**.



Na grande maioria as ruas são estreitas, sem pavimentação com esgotos a céu aberto, sobretudo nos becos. As denominações de algumas vias são nomes de personagens ilustres, provavelmente, esperando-se por certo um cuidado maior com essas ruas.

Nas áreas de intervenção pública as ruas são bem traçadas e existem equipamentos urbanos simples. Entretanto, carecem de áreas de lazer que são poucas **(Figuras 16 e 17)**.

²Segundo Lage (2004), “áreas logradouros” são partes específicas de um bairro, grande extensão com nome conhecido e formando um mosaico caracterizado com grande extensão do logradouro principal. Em Lobato “o Cabrito” pode ser um exemplo por caracterizar como um “espaço intra-logradouro” com locais específicos como Ilha de São João.

Figura 16



Lobato - praça com equipamentos danificados.

Foto: Imaira Regis, 2006.

Figura 17

72



Lobato - praça com ausência de equipamentos.

Foto: Imaira Regis, 2006.

Em algumas áreas vem se dando a descaracterização com a presença da informalidade da mão-de-obra local.

As áreas de serviços e comércio ocupam preferencialmente a borda da Avenida Suburbana. Na **tabela 9**, pode-se constatar os resultados alcançados com a amostragem onde o comércio supera os serviços. Esta situação estende-se por todo o bairro onde o comércio informal, sobretudo o de ferro velho e peças de carro que se estendem ao longo da Avenida.

Tabela 9 – Lobato discriminação das atividades terciárias, 2006.

| Comércio | Frequência | Outros Serviços | Frequência |
|---------------------------|-------------------|------------------------------|-------------------|
| Materiais de Construção | 3 | Posto de saúde | 1 |
| Mercadinho | 5 | Cia de polícia | 1 |
| Açougues | 4 | Associação de moradores | 2 |
| Quitandas | 6 | Associação de pescadores | 1 |
| Lojas | 12 | Escolas | 7 |
| Deposito de bebidas | 2 | Rádio comunitária | 1 |
| Bomboniere | 1 | Curso de informática | 1 |
| Restaurantes | 1 | Salão de Beleza | 1 |
| Panificadora e lanchonete | 1 | Sapateiro | 1 |
| Feira livre | 2 | Ferro velho | 1 |
| Armarinhos e confecções | 11 | Oficinas de eletrodomésticos | 1 |
| Farmácia | 1 | Barbearia | 1 |
| Comércio de Frios | 1 | Igrejas | 2 |
| Artigos importados | 1 | Serviço de escritório | 2 |
| Bar | 6 | Lan house (Internet) | 1 |
| Armazém | 3 | Dist. de catálogo de revenda | 1 |
| Total | 59 | Total | 25 |

Fonte: Pesquisa de Campo e Associação de Moradores, (entrevista).
Elaboração: Imaira Regis, 2006.

No fim de semana, sempre aos domingos, ocorre a “feira do rolo” com intenso movimento, pois é freqüentada não só por moradores do Lobato e áreas vizinhas, mas por pessoas de diversos bairros. A feira acontece sobre um verdadeiro processo de escambo, e o preço barato das mercadorias atrai os consumidores.

Nos serviços destacam-se as escolas sendo quatro de ensino fundamental e três de ensino médio. Essas escolas funcionam nos três turnos e tem capacidade para atender a população local.

No Lobato identificou-se a presença de pouca indústria: como é o caso da antiga indústria de óleo de mamona (Bole do Brasil Ltda.), situada próximo a linha do trem. Tem-se a indústria SPUMA-CAR, que fabrica espuma para colchões, Além da fábrica de capacetes para motos StartPlast, que promoveu a geração de 110 empregos diretos.

Entretanto a presença de postos de vendas de peças usadas de automóveis e ferro velho fez surgir várias oficinas mecânicas e fabrico de portões e grades de ferro fundido.

A característica do uso e ocupação do solo em Lobato demonstrou o seu contingente de periferia social. Uma população na linha de pobreza, onde a maioria dos habitantes são desempregados. O adensamento da ocupação, os tipos de moradia e dos serviços são típicos da informalidade que caracterizam esse bairro.

3.2 PARIPE UM EXEMPLO DE PERIFERIA GEOGRÁFICA?

No contexto espacial da Avenida Suburbana, o bairro de Paripe aparece como o seu extremo norte. Localizado nos limites de Salvador com Simões Filho esse bairro sempre foi um ponto importante da Baía de Todos os Santos desde o seu descobrimento. Paripe já aparece nas primeiras descrições

Figura 18 Paripe – Adensamento Urbano / 1976.

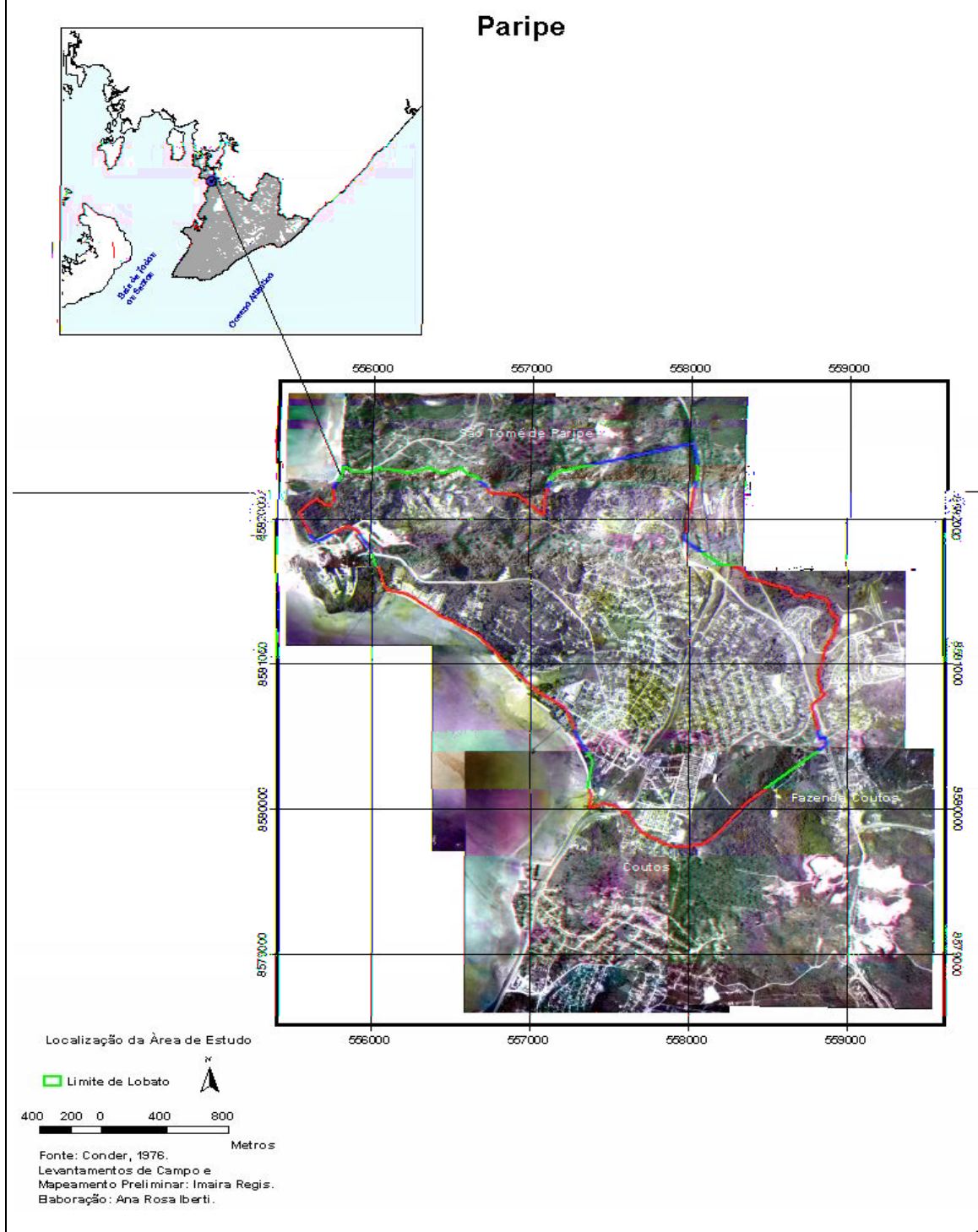
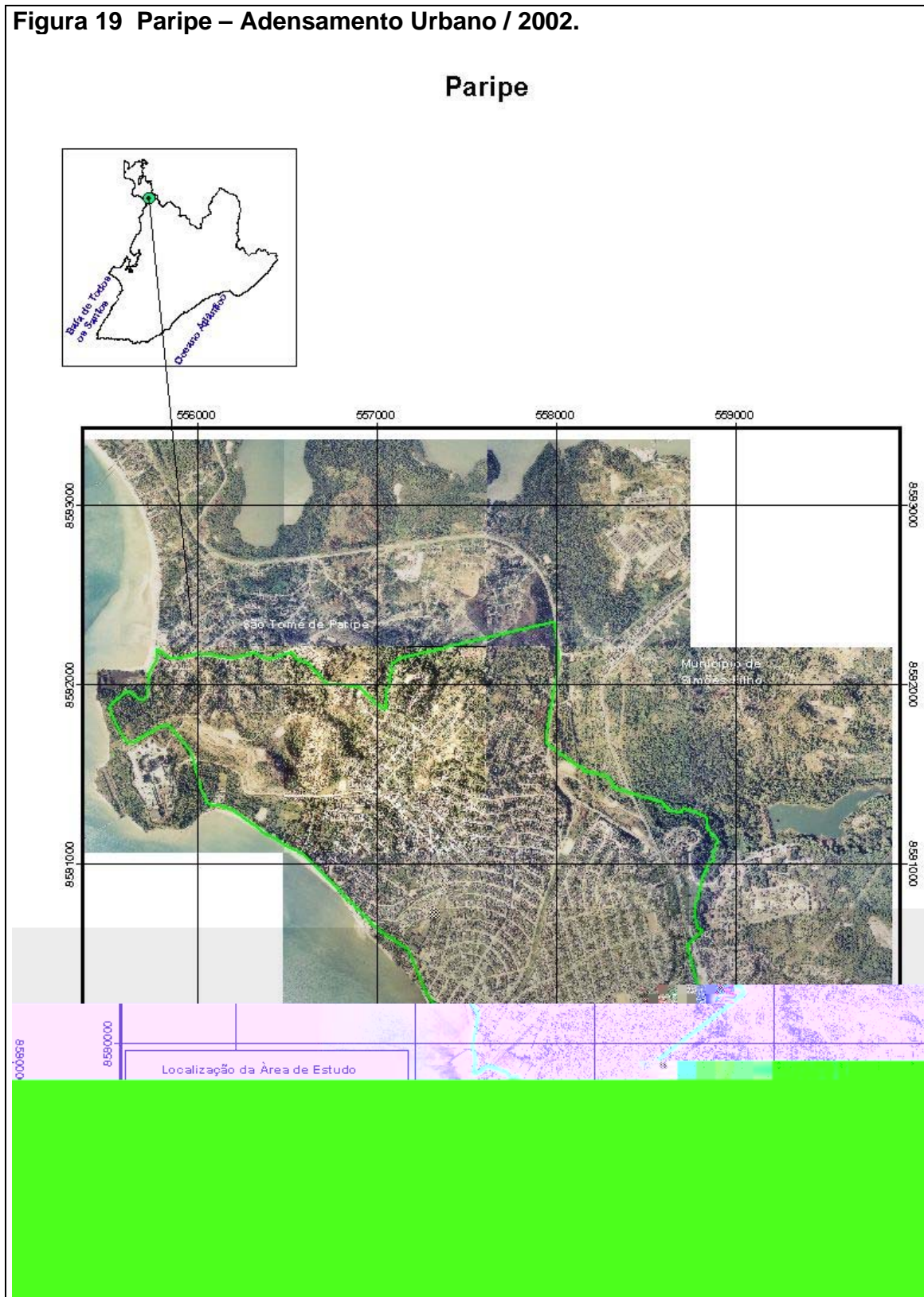


Figura 19 Paripe – Adensamento Urbano / 2002.



3.2.2 O perfil da sua população

Conforme o Censo demográfico 2000 do IBGE, a população era de 57 034 habitantes ocupando 124 setores censitários.

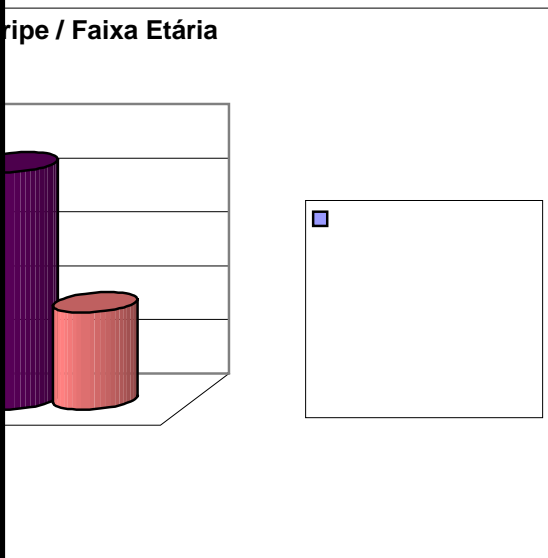
Na análise do perfil dessa população utilizou-se como amostragem os questionários aplicados aos moradores das ruas da Bélgica, Pará, Independência, Primeiro de Janeiro e Venezuela, através dos mesmos indicadores utilizados para Lobato.

Os resultados referentes à faixa etária dessa população demonstraram uma prevalência de adultos sobre jovens e idosos caracterizando uma população em idade ativa importante, **(Tabela 10, Figura 20)**.

Tabela 10 – Paripe / Faixa Etária

Logradouro Bélgica

| | | | | | | | |
|---|----|------|----|------|----|------|-----|
| % | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 100 |
|---|----|------|----|------|----|------|-----|

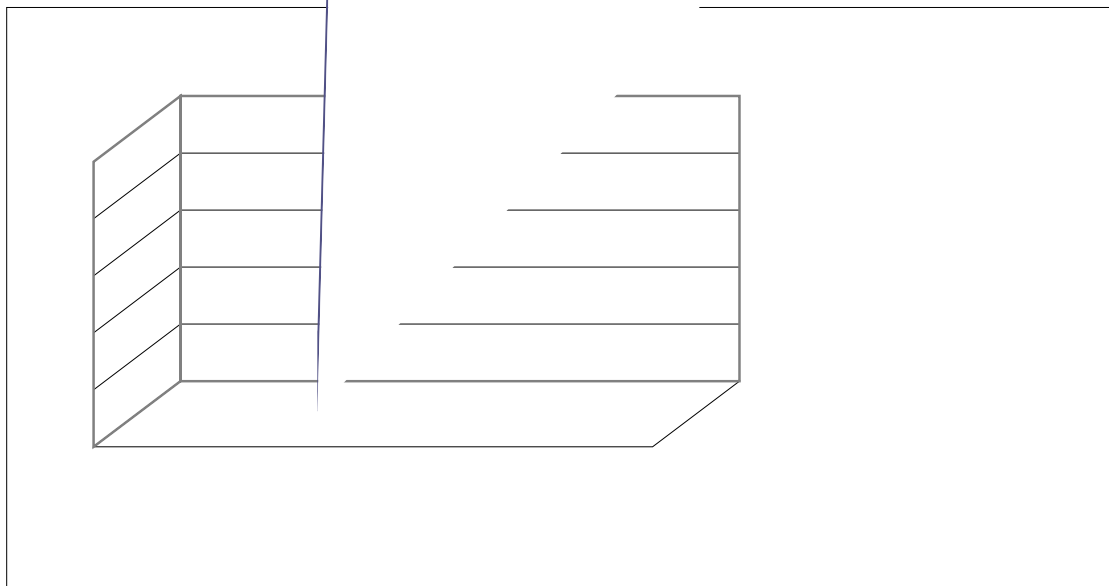


00%

| | | |
|-----------|----|------|
| 1ª a 4ª | 04 | 20% |
| 5ª a 8ª | 08 | 40% |
| Médio | 08 | 40% |
| Graduação | - | - |
| Total | 20 | 100% |

Fonte: Pesquisa de Campo, 2006
 Elaboração: Imaira Regis.

| | | | |
|----|----|------|-----|
| | | | 14 |
| | | % | 34 |
| | | 70% | 49 |
| | - | - | 03 |
| J% | 20 | 100% | 100 |



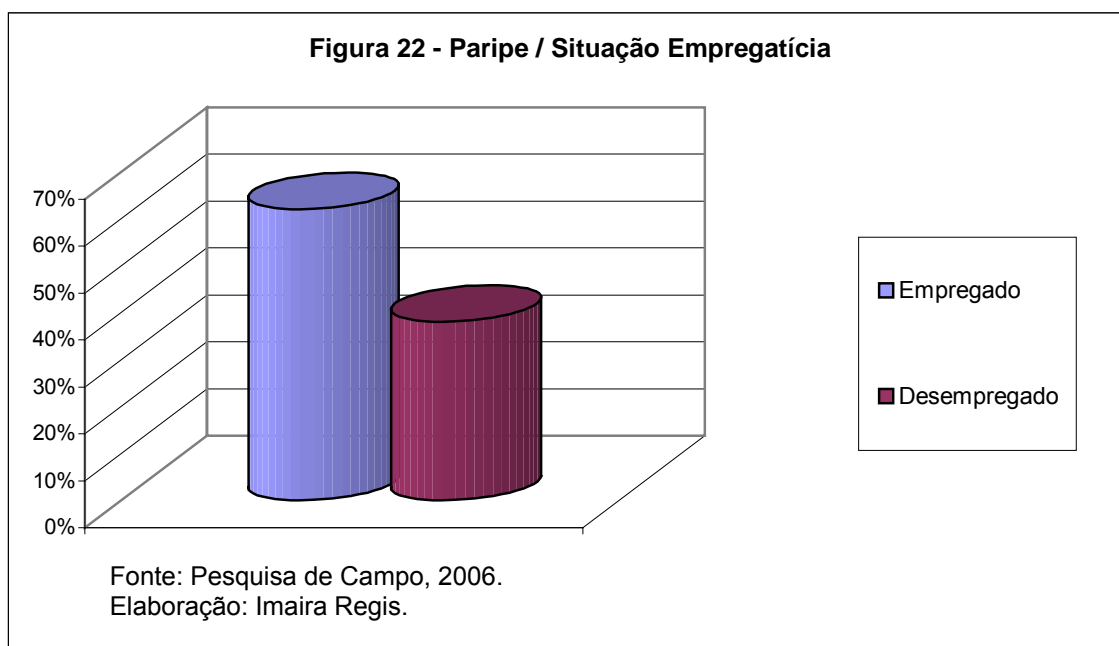


Tabela 12 – Paripe / Empregabilidade

| Logradouro | Bélgica | | Pará | | Independência | | 1º De Janeiro | | Venezuela | | Total Geral |
|--------------|-----------|-------------|-----------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|-----------|-------------|-------------|
| | Domicílio | % | Domicílio | % | Domicílio | Domicílio | Domicílio | % | Domicílio | % | |
| Empregado | 14 | 70% | 17 | 85% | 11 | 55% | 11 | 55% | 09 | 45% | 62 |
| Desemprego | 06 | 30% | 03 | 15% | 09 | 45% | 09 | 45% | 11 | 55% | 38 |
| Total | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 100 |

Fonte: Pesquisa de Campo, 2006.
Elaboração: Imaira Regis.

Entretanto o desemprego é ainda uma fragilidade na dinâmica da população local. O que encontra referência na renda dos moradores: 57% recebem de 1 a 2 salários mínimos (SM) que somados ao 12% dos que percebem

abaixo desse índice demonstra um grau de pobreza preocupante na maioria dos moradores de Paripe (**Figura 23, Tabela13**).

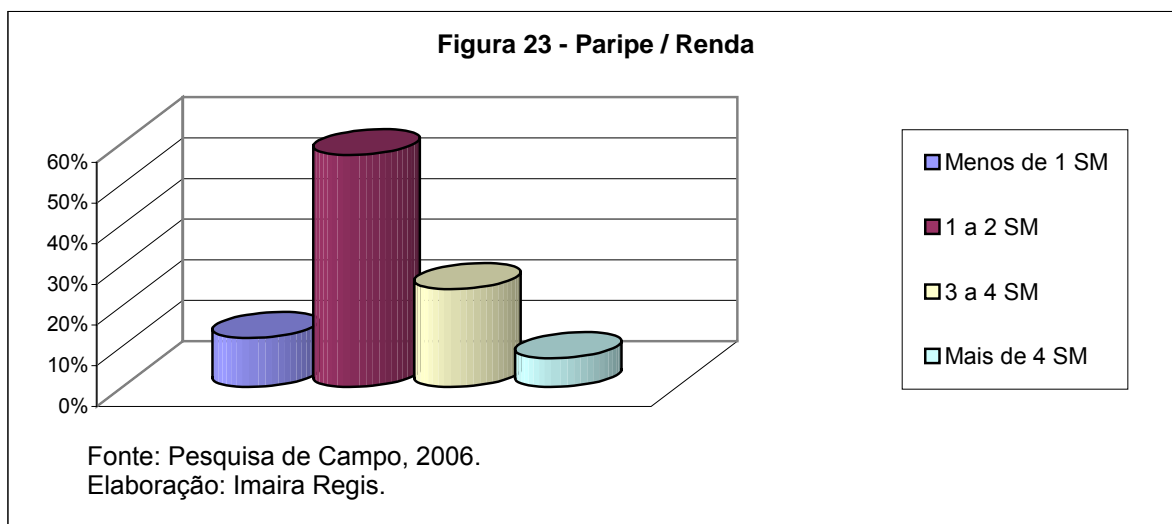


Tabela 13 – Paripe / Renda

| Logradouro | Bélgica | | Pará | | Independência | | 1º De Janeiro | | Venezuela | | Total Geral |
|------------|-----------|------|-----------|------|---------------|------|---------------|------|-----------|------|-------------|
| | Domicílio | % | Domicílio | % | Domicílio | % | Domicílio | % | Domicílio | % | |
| -1 SM | 02 | 10% | 04 | 20% | 02 | 10% | 01 | 5% | 03 | 15% | 12 |
| 1 a 2 SM | 15 | 75% | 10 | 50% | 11 | 55% | 12 | 60% | 09 | 45% | 57 |
| 3 a 4 SM | 03 | 15% | 05 | 25% | 06 | 30% | 04 | 20% | 06 | 30% | 24 |
| +4 SM | - | - | 01 | 5% | 01 | 5% | 03 | 15% | 02 | 10% | 07 |
| Total | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 100 |

Fonte: Pesquisa de Campo, 2006.
Elaboração: Imaira Regis.

Com relação a posse das moradias verificou-se que 86% têm casas próprias para 11% de alugadas e 3% de residências cedidas (**Figura 24, Tabela 14**). Em Paripe como em Lobato coincide o mesmo tipo de residência.

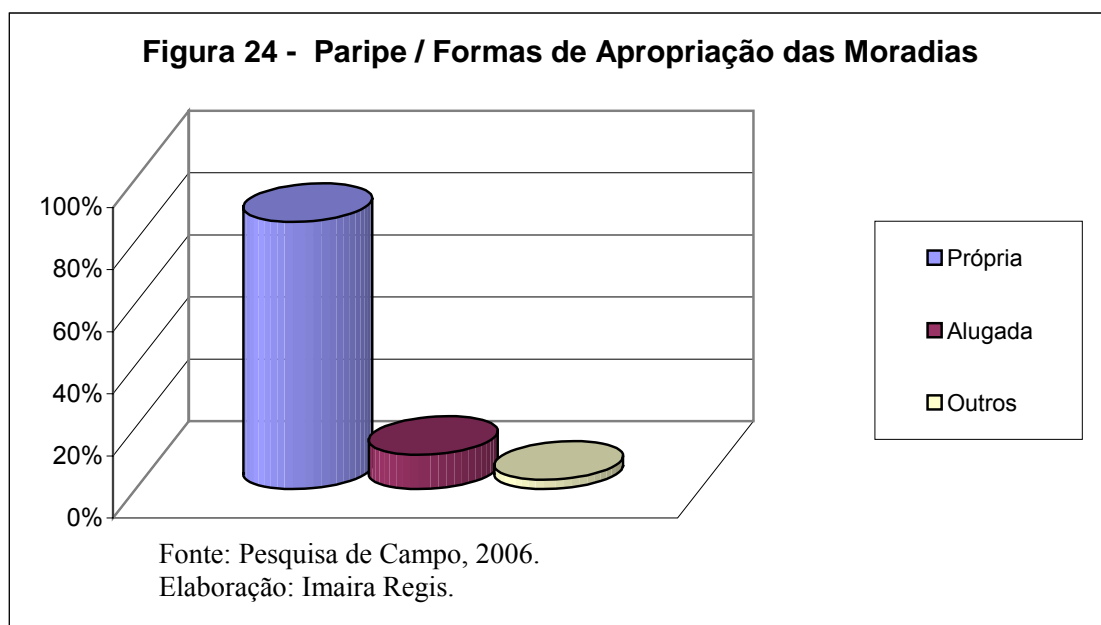


Tabela 14 – Paripe / Formas de Apropriação das Moradias

| Logradouro | Bélgica | | Pará | | Independência | | 1º De Janeiro | | Venezuela | | Total Geral |
|------------|-----------|------|-----------|------|---------------|------|---------------|------|-----------|------|-------------|
| | Domicílio | % | Domicílio | % | Domicílio | % | Domicílio | % | Domicílio | % | |
| Própria | 15 | 75% | 19 | 95% | 17 | 85% | 19 | 95% | 16 | 80% | 86 |
| Alugada | 04 | 20% | 01 | 5% | 03 | 15% | 01 | 5% | 02 | 10% | 11 |
| Outros | 01 | 5% | - | - | - | - | - | - | 02 | 10% | 03 |
| Total | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 100 |

Fonte: Pesquisa de Campo, 2006.
Elaboração: Imaira Regis.

O tempo de moradia também apresenta números semelhantes. A maioria da população reside em Paripe há mais de dez anos (**Figura 25, Tabela 15**).

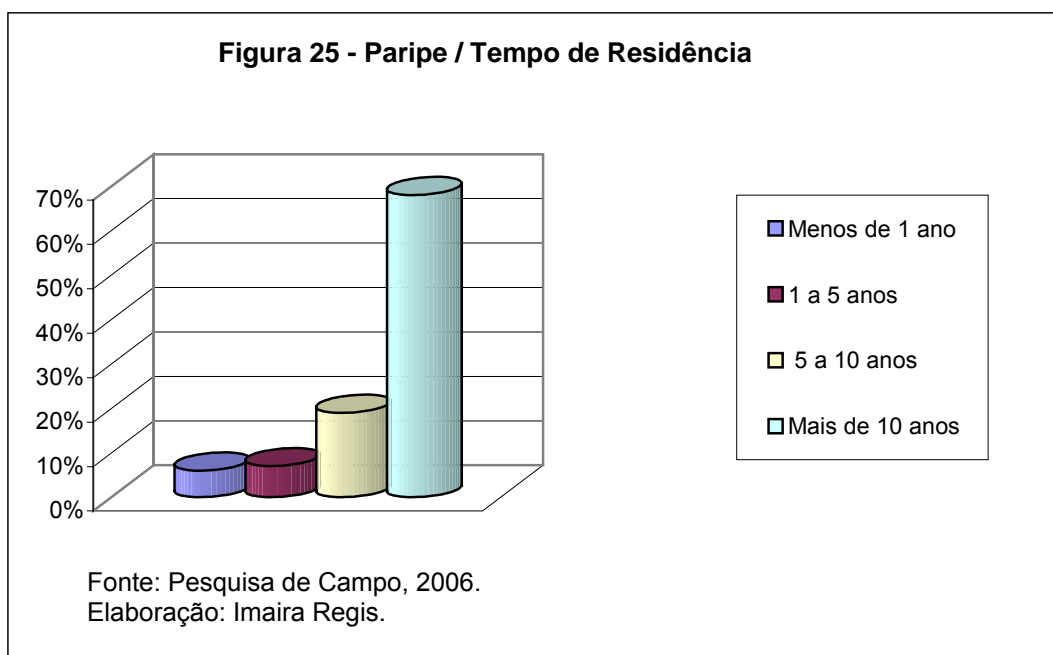


Tabela 15 – Paripe / Tempo de Residência

| Logradouro | Bélgica | | Pará | | Independência | | 1º De Janeiro | | Venezuela | | Total Geral |
|-------------|------------|-----|------------|-----|---------------|-----|---------------|----|------------|-----|-------------|
| | Domi-cílio | % | Domi-cílio | % | Domi-cílio | % | Domi-cílio | % | Domi-cílio | % | |
| -1 Ano | 03 | 15% | 01 | 5% | 01 | 5% | 01 | 5% | - | - | 06 |
| 1 a 5 Anos | 01 | 5% | 02 | 10% | 02 | 10% | - | - | 02 | 10% | 07 |
| 5 a 10 Anos | 06 | 30% | 06 | 30% | 03 | 15% | 01 | 5% | 03 | 15% | 19 |

| | | | | | | | | | | | |
|----------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|------|-----|
| +10 Anos | 10 | 50% | 11 | 55% | 14 | 70% | 18 | 90% | 15 | 75% | 68 |
| Total | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 100 |

Fonte: Pesquisa de Campo, 2006.
Elaboração: Imaira Regis

O acesso da população aos serviços básicos de saneamento apresentou as seguintes características. Todas as casas entrevistadas possuem água encanada e tratada. Entretanto o esgotamento sanitário é deficiente. Só uma pequena parcela da população está ligada a rede de esgotamento sanitário (3%). A maioria das residências utiliza fossas sépticas, **(Figura 26, Tabela 16)**.

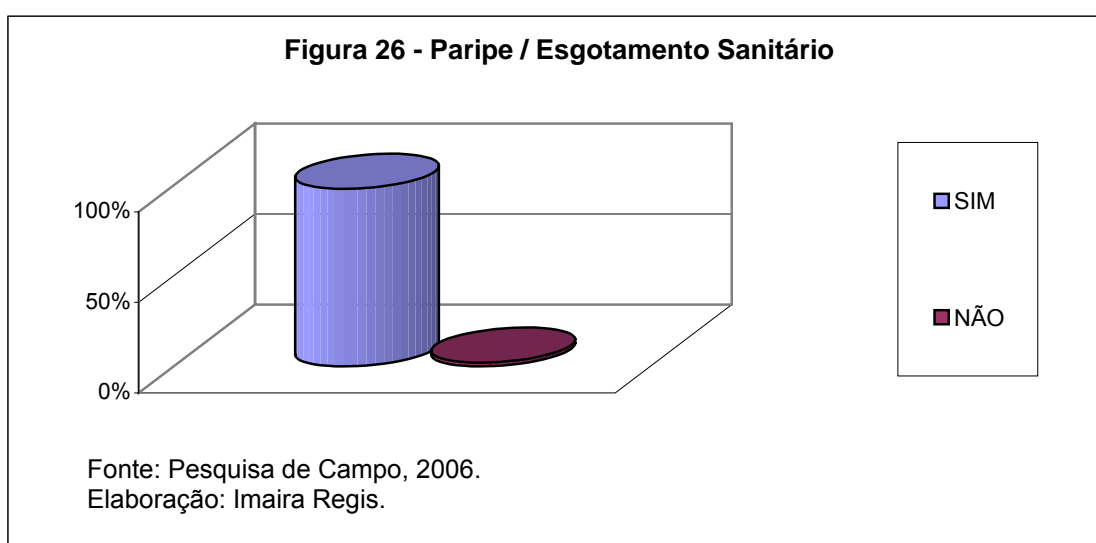


Tabela 16 – Paripe / Esgotamento Sanitário

| Logradouro | Bélgica | Pará | Independência | 1º De Janeiro | Venezuela | Total Geral |
|------------|---------|------|---------------|---------------|-----------|-------------|
| | | | | | | |

| Saneamento Básico | Domi- cílio | % | Domi- cílio | % | Domi- cílio | % | Domi- cílio | % | Domi- cílio | % | Domi- cílio |
|---------------------------|----------------|------|----------------|------|----------------|------|----------------|------|----------------|------|----------------|
| Possui Rede de Esgoto | 18 | 90% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 98 |
| Não possui Rede de Esgoto | 02 | 10% | – | – | – | – | – | – | – | – | 02 |
| Total | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 100 |

Fonte: Pesquisa de Campo, 2006.
Elaboração: Imaira Regis

A coleta de lixo é diária na maioria das residências e somente nas áreas mais inacessíveis os números diminuem (**Figura 27, Tabela 17**).

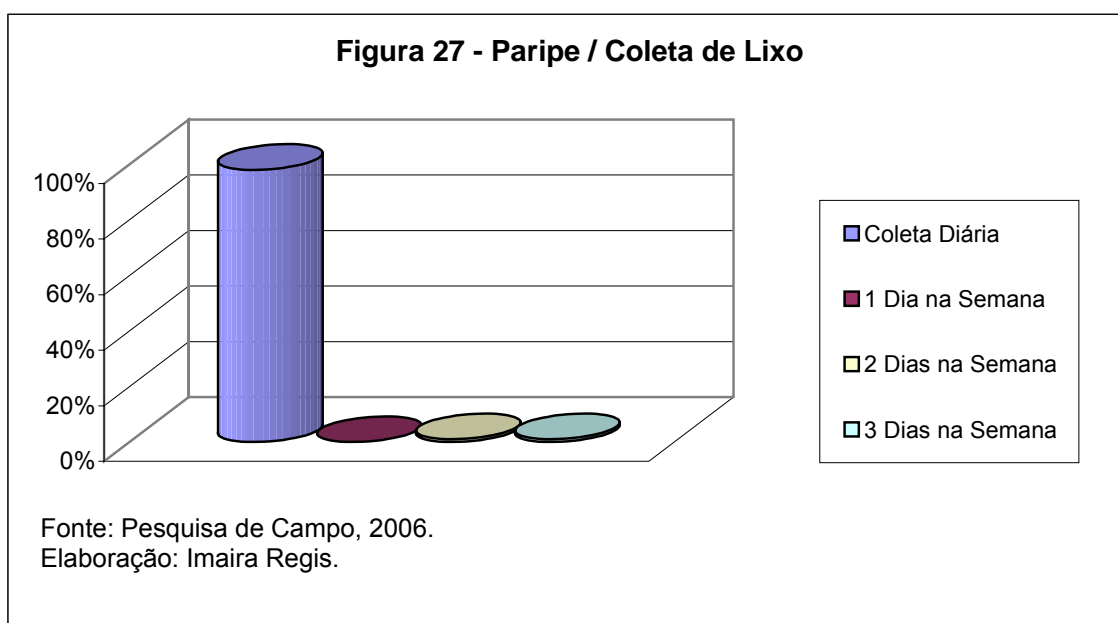


Tabela 17 – Paripe / Coleta de Lixo

| Logradouro | Bélgica | Pará | Independência | 1º De Janeiro | Venezuela | Total Geral |
|------------|---------|------|---------------|---------------|-----------|-------------|
| | | | | | | |

| Coleta de Lixo | Domi- cílio | % | Domi- cílio | % | Domi- cílio | % | Domi- cílio | % | Domi- cílio | % | Domi- cílio |
|------------------------|----------------|------|----------------|------|----------------|------|----------------|------|----------------|------|----------------|
| Coleta Diária | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 19 | 95% | 19 | 95% | 98 |
| Três dias na Semana | – | – | – | – | – | – | – | – | 01 | 5% | 01 |
| Dois dias na Semana | – | – | – | – | – | – | 01 | 5% | – | – | 01 |
| Um dia na Semana | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Total | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 20 | 100% | 100 |

Fonte: Pesquisa de Campo, 2006.
Elaboração: Imaira Regis

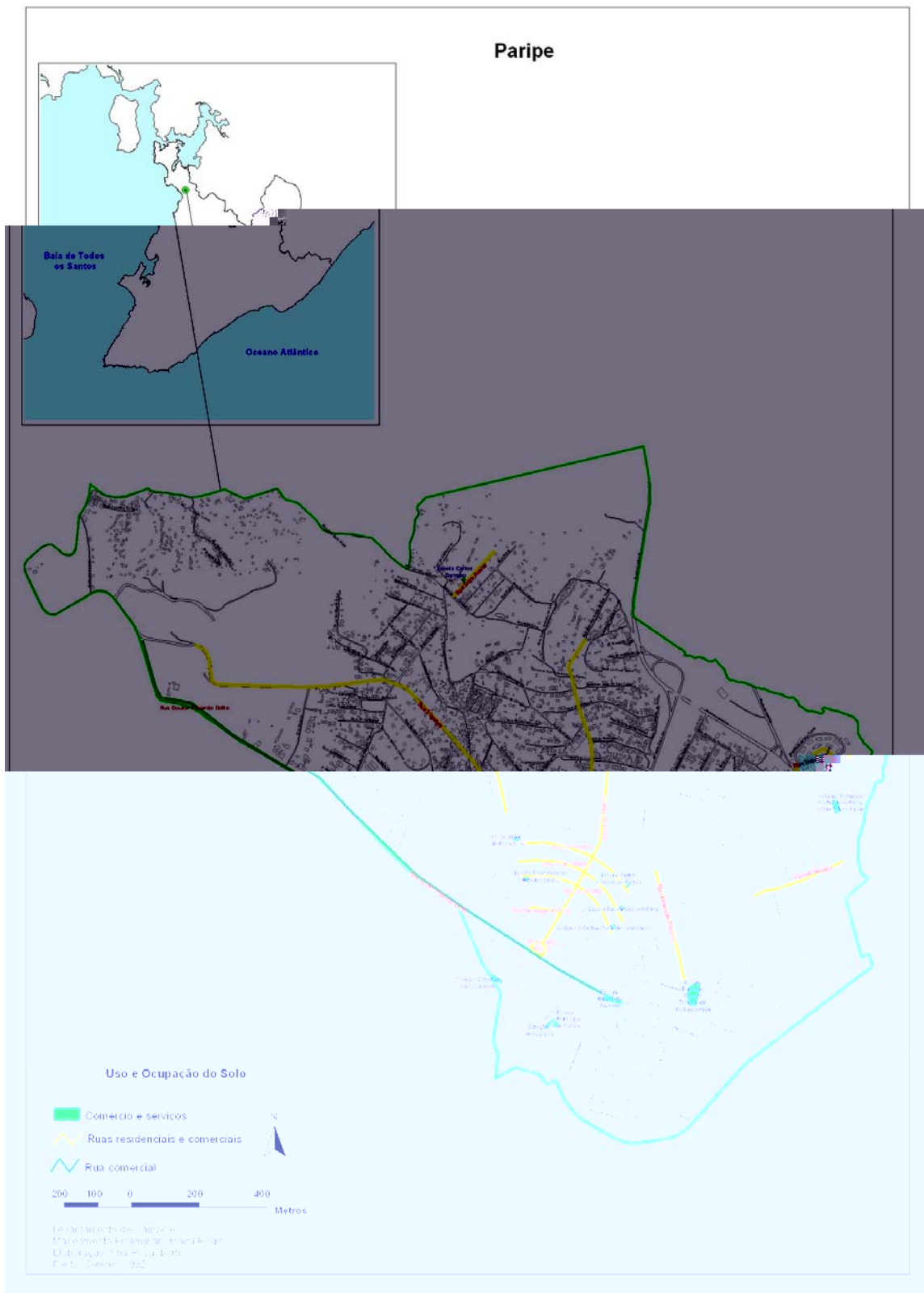
2.2.3 A configuração espacial

Para efeito da análise da configuração espacial foi realizada uma carta de Uso e Ocupação do Solo (Conder, 2000) em conjunto com os dados adquiridos através da pesquisa de campo. Essas informações obtidas proporcionaram a identificação da produção desse espaço.

A análise da Carta de Uso e Ocupação de Paripe (**Figura 28**) evidencia uma expressiva concentração dos serviços e comércio em uma única via, muito embora possuam ruas que intercalam residências com o comércio.

Pode-se constatar através da referida análise que Paripe teve inicialmente o seu adensamento populacional realizado através da ocupação de lotes, em decorrência da distribuição de suas áreas residenciais estarem num sentido radial, indicando uma certa organização espacial. Embora, saiba-se que no passado algumas dessas áreas loteadas sofreram ocupações irregulares, e que muitas dessas ocupações não seguiram a divisão dos loteamentos.

Figura 28



Contudo, a maioria das ruas de Paripe seguem um mesmo padrão, pois as ruas são largas e quase todas são mais ou menos arborizadas, (**Figuras 29 e 30**).

Figura 29 - Rua da Bélgica



Paripe - Representação do traçado largo das ruas.

Foto: Imaira Regis, 2006.

Figura 30 - Rua Venezuela



Paripe - Representação das ruas arborizadas.

Foto: Imaira Regis, 2006.

As áreas destinadas ao lazer em Paripe são poucas. Todavia a população utiliza com freqüência a praia como forma de lazer e os eventos populares concentram-se na praça, (**Figura 31**).

Figura 31



Paripe - Praça João Martins.

Foto: Imaira Regis, 2006.

Existe uma grande concentração de serviços em Paripe, embora o comércio supere os demais serviços em decorrência da grande diversidade, como mostra a **Tabela 18**.

Tabela 18 – Paripe distribuição das atividades terciárias, 2006.

| Comércio | Frequência | Outros Serviços | Frequência |
|-------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------|
| Materiais de construção | 1 | Escolas | 10 |
| Mercadinho | 5 | Clínica médica | 2 |
| Açougue | 1 | Laboratório – Exame | 2 |
| Lojas | 18 | Módulo policial | 1 |
| Restaurante | 1 | Associação de moradores | 1 |
| Panificadora | 2 | Serviço de escritório | 1 |
| Feira livre | 3 | Rádio comunitária | 1 |
| Armarinho e livraria | 1 | Curso de informática | 1 |
| Farmácia | 4 | Salão de beleza | 6 |
| Locadora de vídeo e DVD | 1 | Oficina mecânica | 1 |
| Bar e lanchonete | 9 | Igreja | 3 |
| Churrascaria | 1 | Lan house (Internet) | 1 |
| Peixaria | 1 | Dentista | 1 |
| Pizzaria | 3 | Barbearia | 1 |
| Madeiraira | 1 | | |
| Total | 53 | Total | 32 |

Fonte: Pesquisa de Campo e Associação de Moradores (entrevista).
Elaboração: Imaira Regis, 2006.

Na linha dos serviços destacam-se as escolas, sendo um total de dez, porém quatro são de 1ª a 4ª séries do ensino fundamental e seis abrangem as quatro séries finais do ensino fundamental e ensino médio.

Através da Carta de Uso e Ocupação de Paripe, observou-se que há um padrão na distribuição das áreas residenciais e que o seu comércio, embora se concentre basicamente em uma única via é de grande porte devido a grande quantidade dos estabelecimentos e a variedade de mercadorias oferecidas.

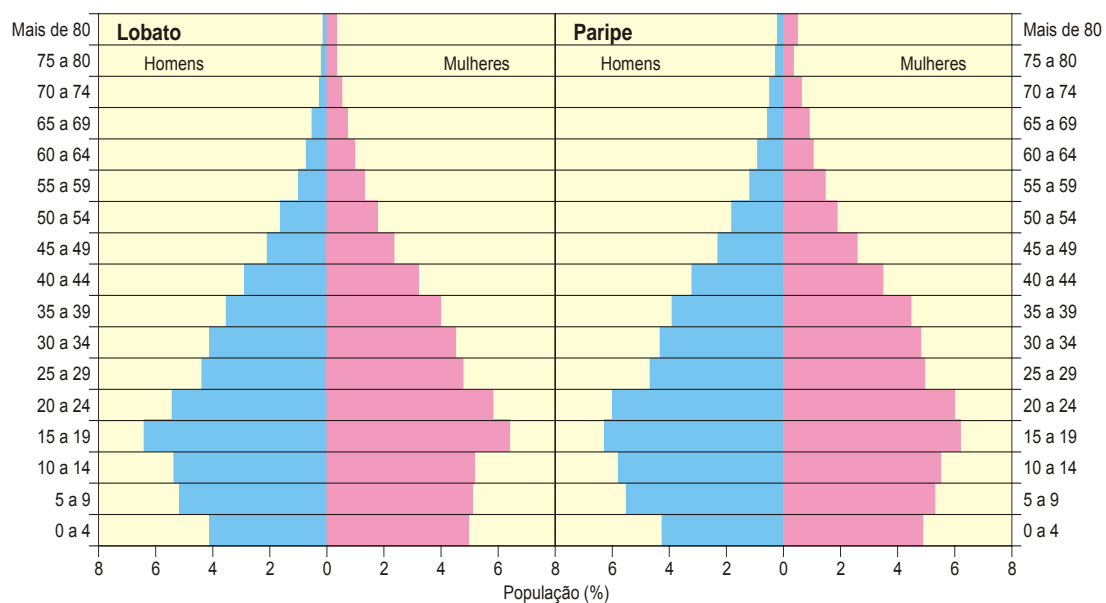
3.3 ONDE OS EXTREMOS SE ENCONTRAM

As análises efetuadas nos tópicos anteriores permitiram estabelecer um quadro comparativo entre Lobato e Paripe, respectivamente. Estes bairros que estão localizados nas faixas sul e norte da Avenida Suburbana facilitam a compreensão dos aspectos da dinâmica urbana nesse eixo de expansão da Cidade do Salvador.

A primeira constatação sobre o perfil da população e o uso e ocupação dessas áreas é que elas são nitidamente semelhantes. Outros indicadores utilizados nessa comparação apresentam resultados similares.

Assim, a análise da distribuição de gênero por faixa etária mostrou índices semelhantes identificáveis nas pirâmides da **Figura 32**. A distribuição apresentada ratifica os resultados da amostragem apresentados nas figuras 5 e 20. Com relação aos gêneros existentes há um certo equilíbrio entre homens e mulheres. Entretanto em Lobato as mulheres apresentam uma certa predominância sobre os homens em todas as faixas etárias.

Figura 32 - Lobato e Paripe - distribuição de gênero por faixa etária, 2000.

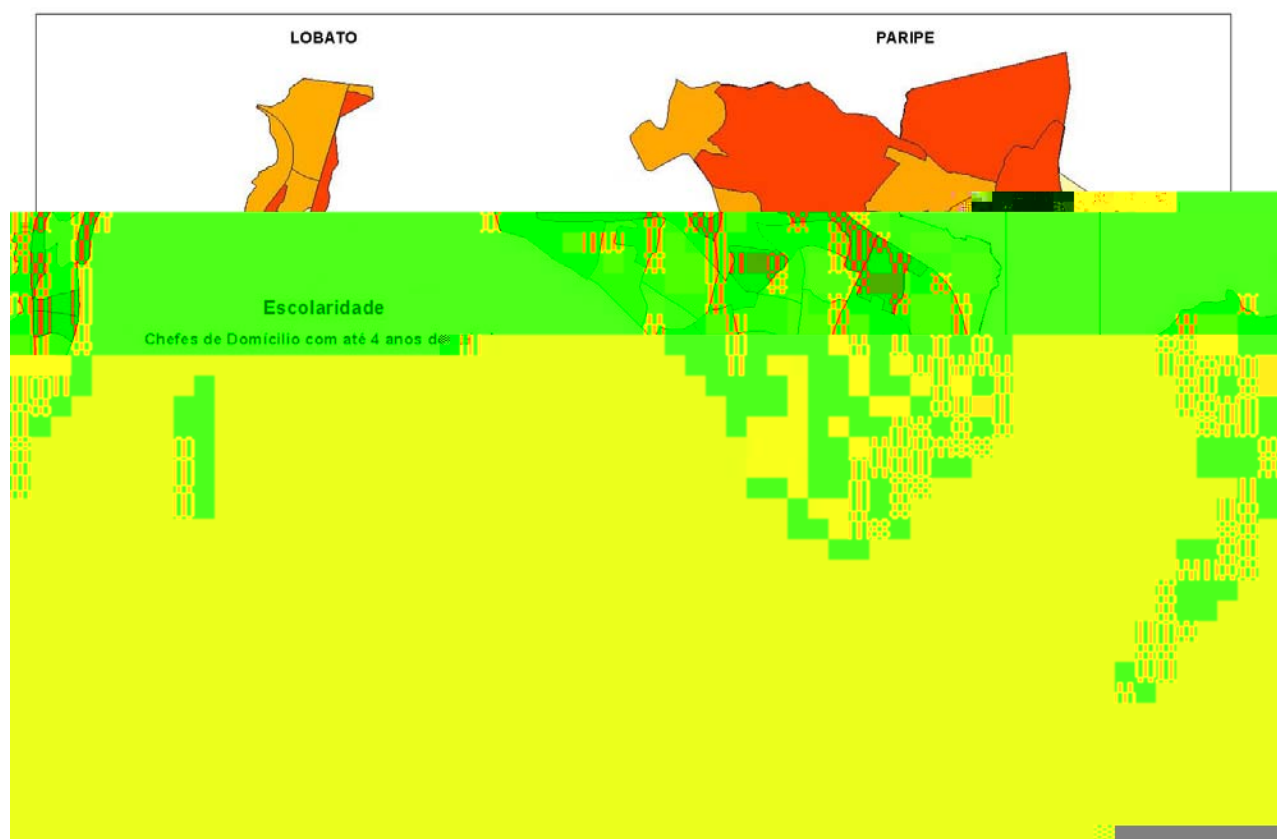


Fonte: IBGE. Censo Demográfico, 2000.

Elaboração: Araori Silva Coelho.

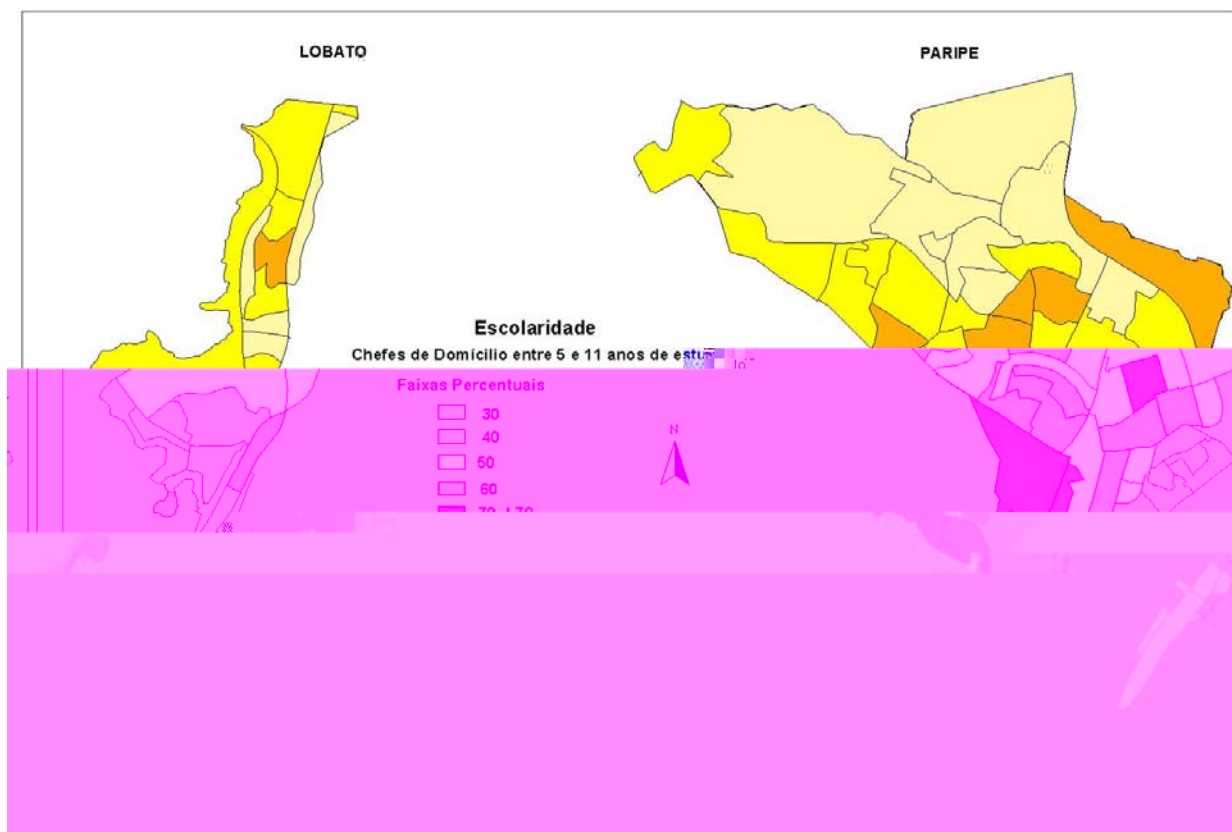
Quanto ao nível de escolaridade da população dos dois bairros com base no Censo Demográfico de 2000, analisou-se a parcela dos chefes de domicílio. Na faixa referente até 4 anos de estudos, os mapas elaborados identificam que em Lobato o nível de escolaridade desses chefes atinge apenas o 1º nível do ensino fundamental e que a sua distribuição espacial é quase uniforme no espaço considerado. Já em Paripe essa espacialização evidencia um certo padrão. A maioria entre 40 e 60% concentra-se nas áreas mais distantes da área central do bairro (**Figura 33**).

Figura 33 – Lobato e Paripe / Mapa de Escolaridade com até 4 anos de estudo, 2000.



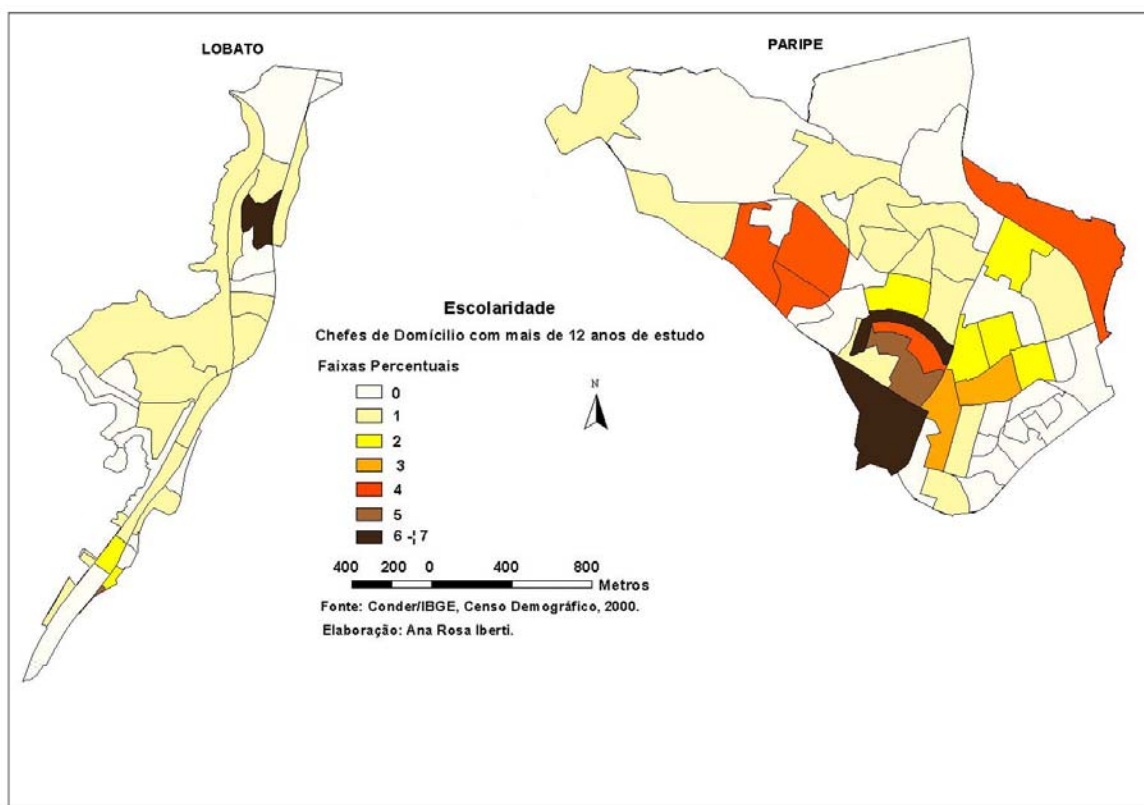
Na faixa de 5 a 11, ou seja, dos chefes de domicílio que têm um nível de escolaridade do 2º nível do ensino fundamental ao ensino médio a espacialização entre os dois bairros, são assemelhadas entre 30 a 50%. Entretanto nos índices de 60 a 78% as diferenças ficam evidentes. As zonas próximas ao centro possuem os maiores índices em Paripe, **(Figura 34)**.

Figura 34 – Lobato e Paripe / Mapa de Escolaridade entre 5 a 11 anos de estudo, 2000.



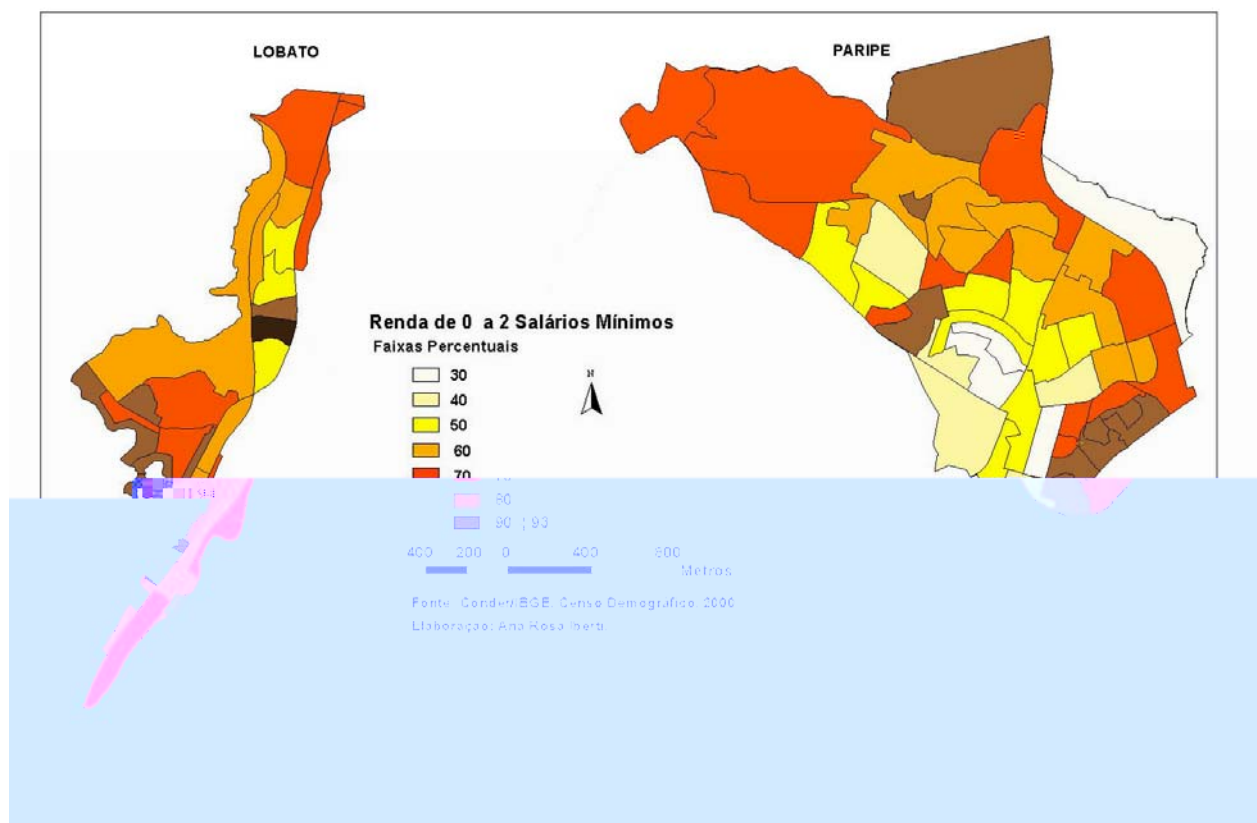
As diferenças entre Paripe e Lobato se acentuam quando os índices se referem à escolaridade com mais de 12 anos de estudo, ou seja, atinge o nível de graduação. Em Paripe, mais uma vez o nível de escolaridade dos chefes de domicílio que habitam “o centro” desse bairro é alto o que permite pensar numa dinâmica diferenciada nessa área **(Figura 35)**.

Figura 35 – Lobato e Paripe / Mapa de Escolaridade com mais de 12 anos de estudo, 2000.



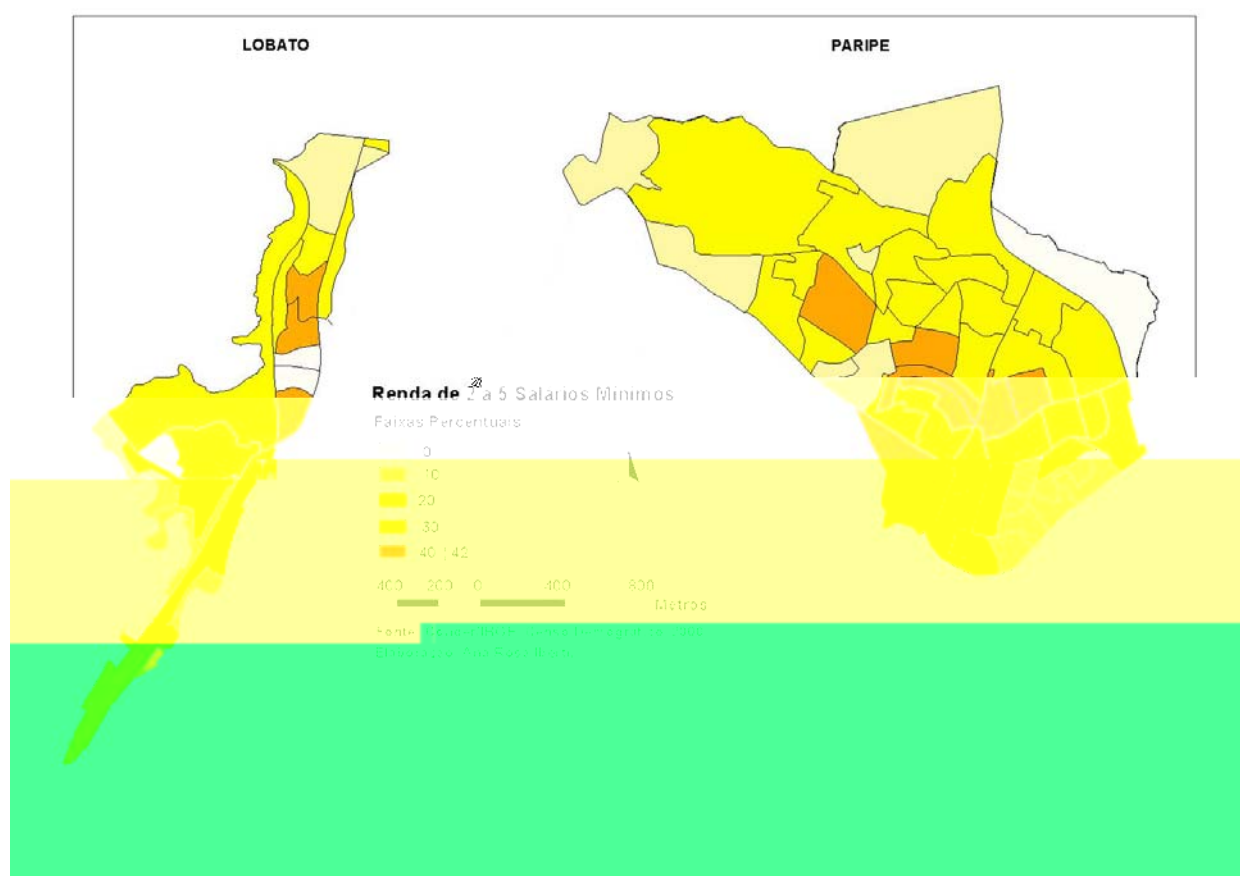
Ao comparar-se as faixas de renda desses chefes de domicílio constatam-se que os que recebem menos de 1 a 2 salários mínimos distribuem-se por toda a área em zonas de concentração entre 60 a 95%. Esse fato está coerente com o nível de desemprego na área e informalidade das atividades produtivas. **(Figura 36).**

Figura 36 – Lobato e Paripe / Mapa de Renda com menos de 1 a 2 Salários Mínimos, 2000.



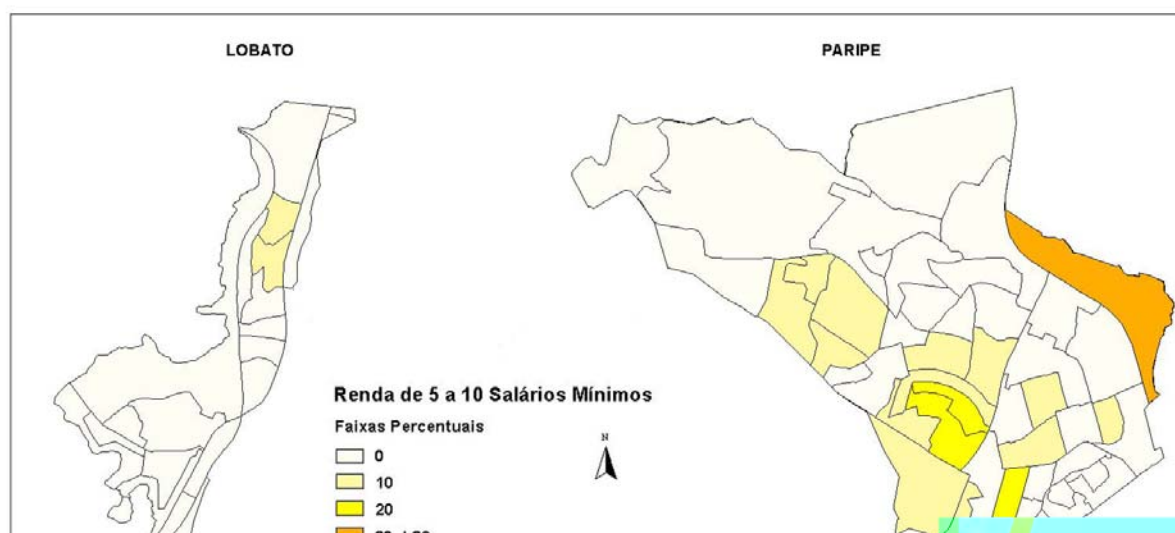
Os demais índices de renda referendam essas constatações onde em Lobato o poder aquisitivo dos chefes de domicílio atinge no geral apenas até cinco salários mínimos. Já em Paripe embora o poder aquisitivo médio esteja na faixa de 2 a 5 salários mínimos. **(Figura 37).**

Figura 37 – Lobato e Paripe / Mapa de Renda de 2 a 5 Salários Mínimos, 2000.



As demais faixas salariais a seguir (**Figuras 38 e 39**) apresentam percentuais expressivos que refletem uma “riqueza” maior de sua população.

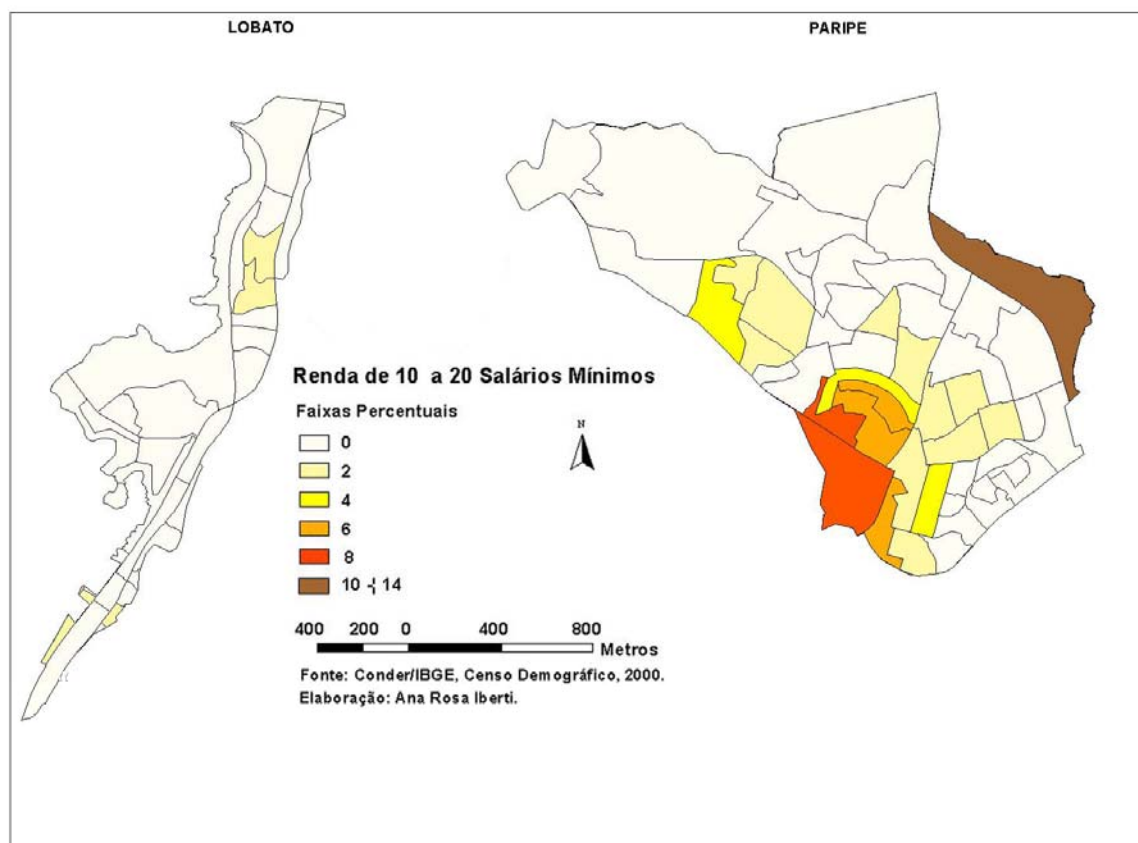
Figura 38 – Lobato e Paripe / Mapa de Renda de 5 a 10 Salários Mínimos, 2000.



Em relação à distribuição espacial da renda de 5 a 10 salários mínimos, **(Figura 38)** percebe-se que a mesma está presente em diversos setores censitários, muito embora os percentuais registrados não ultrapassem os 30%.

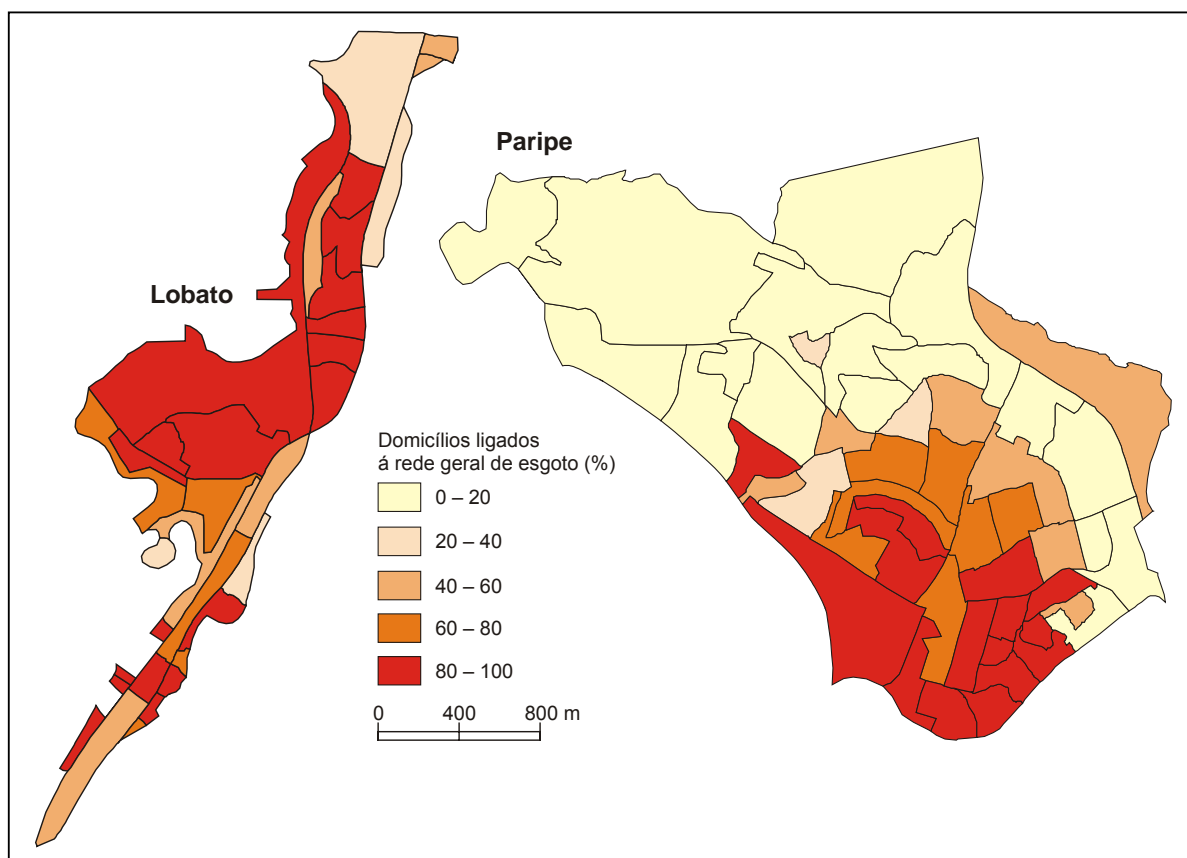
Enquanto a distribuição espacial da renda de 10 a 20 salários mínimos abrange um maior número de setores censitários em Paripe do que em Lobato que atinge um percentual de apenas 2%, **(Figura 39)**.

Figura 39 – Lobato e Paripe / Mapa de Renda de 10 a 20 Salários Mínimos, 2000.



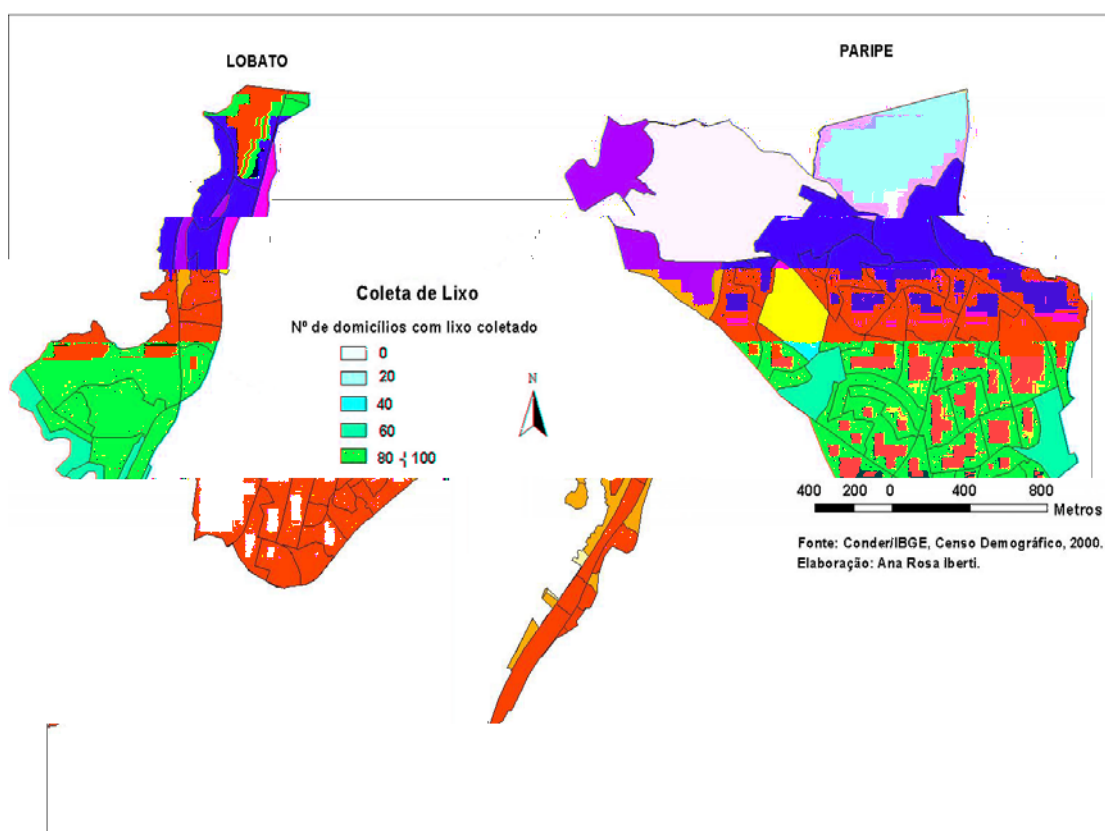
Com relação ao acesso aos serviços de saneamento básico, sobretudo o esgotamento sanitário, os domicílios de Lobato apresentam níveis de acesso mais concentrados. Existem setores censitários onde esse acesso está entre 80 a 100%. Em Paripe a distribuição espacial mostra-se diferenciada. Uma alta concentração 60 a 100% nos setores mais próximos a área central e um número expressivo de setores entre menos de 1 e 20%. Isto define uma diferença de acesso a esses serviços entre esses bairros. **(Figura 40).**

Figura 40 – Lobato e Paripe / Domicílios ligados à rede geral de esgotamento sanitário, 2000.



No que se refere à coleta de lixo existe mais semelhanças de acesso da população a esse tipo de serviço. Entretanto constata-se que Paripe possui uma área não atingida pela coleta de lixo. **(Figura 41).**

Figura 41 – Lobato e Paripe / Mapa de coleta de lixo, 2000.



A análise assim efetuada evidencia o caráter de periferia social dos dois bairros limites da Avenida Suburbana. Lobato e Paripe refletem com suas semelhanças, as características socioespaciais e econômicas dos demais núcleos de ocupação ao longo da Avenida, são bairros de população situada no limite da linha de pobreza com acesso diferenciado aos equipamentos públicos, onde a informalidade e a exclusão social atinge a maioria dos moradores locais.

4. A GESTÃO URBANA DE LOBATO E DE PARIPE: AS QUESTÕES URBANAS

O Brasil urbano que se firma a partir dos anos 1960, passa buscar medidas que subsidiem essa situação. Nessa perspectiva, um dos principais desafios reside na implementação de um modo diferenciado e democrático de gestão urbana que reconheça a importância de planos específicos para cada cidade.

Assim, percebe-se que no final dos anos 1980, um novo papel do poder local consolidou-se tendo por base a nova Constituição de 1988, que segundo informa Carlos apud Vitte (2003, p.236),

“Essa Constituição assegurou maior autonomia de decisões aos estados e municípios, tendo presente o ideário da descentralização, da democracia e da participação da população, vistos como condições de cidadania. Estes ideários, na verdade, expressam [...] a vontade de se instituir novas práticas políticas”.

Em tempos remotos as políticas públicas primavam inicialmente para o segmento econômico. Atualmente são visíveis a interligação deste segmento com o social em decorrência de um processo de desenvolvimento urbano, onde a ação do homem passa ser condicionante na produção do espaço, sendo necessário a criação de mecanismos que possam dar suporte a essa nova realidade.

Através do processo de gestão urbana infere-se a necessidade da existência de planejamento que norteiem a administração pública nos diversos segmentos sociais, dando margem à participação popular. Nessa visão contemporânea de gestão urbana tem-se em destaque a Cidade de Salvador.

Nessa perspectiva, faz-se eminente buscar compreender os novos caminhos da administração de Salvador, onde atualmente observa-se, ainda que em pequena escala, a participação da população local nos diversos setores profissionais nas discussões relativas ao planejamento urbano, com o objetivo de conhecer e fiscalizar o cumprimento das metas estabelecidas. Contudo torna-se relevante tecer um comentário sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) 2004, da Cidade do Salvador, Lei 6 586/04, bem como a Minuta de 2006 desse mesmo plano.

O PDDU 2004 compõe-se de 12 títulos, 179 artigos e 93 anexos, organizados em um único volume com a seguinte estrutura: Corpo da lei e Anexos, Listagem de Anexos e Pranchas das Diretrizes e Proposições Espaciais.

Os Títulos de I a V trazem informações sobre os fundamentos do processo de planejamento do município, dados gerais e questões fundamentais do desenvolvimento de Salvador, apresentando elementos característicos da problemática desse desenvolvimento, além de conter dados de evolução, projeções e demandas, constituindo-se em amplo diagnóstico da situação recente do município. O Título VI trata da Política Geral de Desenvolvimento do Município contendo elementos que referenciam as diretriz e proposições do Plano Diretor. O Título VII compreende diretrizes e proposições específicas por campos e setores, tratando inicialmente do setor socioeconômico, dos serviços e equipamentos sociais quais sejam, educação, saúde, lazer, recreação e esportes, assistência social, segurança pública e defesa civil. Apresentam, em seguida, diretrizes e proposições para infra-estrutura nos setores de saneamento básico, energia, telecomunicações, e circulação de transporte. O Título VIII apresenta também

diretrizes e proposições para a organização espacial da cidade. O Título IX trata dos elementos de políticas especiais integradas ao Plano Diretor, especificamente, Política Habitacional, Política de Meio Ambiente e Política Cultural. Os Títulos X, XI e XII trazem, respectivamente, orientações para implantação e gestão do Plano Diretor, os elementos complementares (glossário e documentação de apoio à elaboração do plano) e as disposições finais da lei.

Dentre os vários capítulos do PDDU 2004, torna-se pertinente observar quanto à participação, as diretrizes e proposições que consistem em: criação de mecanismos de controle social que incorporem representantes dos vários agentes públicos e privados e dos grupos sociais envolvidos, organizando moradores e grupos carentes de moradia para elaboração de propostas habitacionais subsidiados e em parceria com o poder público; garantia de participação da comunidade na regulamentação e implementação das Áreas Especiais de interesse social bem como no processo de elaboração e realização dos planos, programas e projetos habitacionais.

O parágrafo acima expressa uma nova fase da gestão urbana, quando sugere que o líder comunitário participe da elaboração e realização de planos e projetos ligados a questão da habitação. Na atualidade um grande desafio dos gestores da cidade está na tentativa de inserir um número maior de líderes comunitários nessa proposta, principalmente em determinadas localidades da cidade de Salvador como, por exemplo, no Subúrbio, onde predominam baixos índices socioeconômicos, como foi constatado no capítulo três desta pesquisa com destaque para Lobato e Paripe.

A minuta de Lei do PDDU – 2006, do Município de Salvador, tem como objetivo complementar o PDDU – 2004, na medida de tornar mais efetiva a participação populacional nas discussões da gestão pública. Esse documento é composto por dez títulos, a seguir: Título I – Disposições Preliminares; Título II – Política Urbana do Município; Título III – Desenvolvimento Econômico; Título IV – Meio Ambiente; Título V – Cultura; Título VI – Habitação; Título VII – Serviços Urbanos Básicos; Título VIII – Ordenamento Territorial; Título IX – Desenvolvimento Política-Institucional; Título X – Disposições Transitórias e Finais.

Torna-se interessante comentar o Título IX, capítulo VII Educação para a Cidadania; Seção I – Disposições Gerais, Art. 319. O Executivo Municipal proverá os meios para que a população participe ativamente da implementação da Política Urbana, compreendendo: Prestação de assistência técnica e jurídica gratuitas para as comunidades e grupos sociais menos favorecidos; Implementação de programas de re-capacitação e re-qualificação dos membros de órgãos colegiados e lideranças comunitárias; Implementação de programas de educação voltados para temas como educação ambiental.

Pode-se observar, que os líderes comunitários juntamente com as associações de moradores exercem um importante papel no que se refere ao processo de gestão urbana, contribuindo para formação de um grupo social mais participativo através de ações e projetos.

Em Lobato e Paripe existem associações de moradores, sendo que o primeiro possui duas associações denominadas respectivamente de Associação dos Moradores do Núcleo Habitacional Conjunto Joanes Leste e o Centro

Comunitário Monteiro Lobato, enquanto que no segundo encontra-se a Associação Comunitária S.O.S Paripe. Estas associações realizam várias atividades comunitárias como creches para os filhos de mães carentes, escola noturna para adultos e o projeto Prato Amigo através de parceria com os supermercados.

Entretanto, deve-se destacar o Centro Comunitário Monteiro Lobato que realiza sete oficinas (costura, bordado, artesanato, cabeleireiro, teatro, dança e capoeira) que funcionam diariamente em horários diferenciados. O Centro também possui um excelente Projeto de Inclusão Digital realizado em parceria com a Petrobrás, onde a empresa assume praticamente todas as responsabilidades financeiras, inclusive o pagamento dos salários dos monitores de computação, desde que eles residam em Lobato. Estas ações estimulam a valorização da área pelos próprios moradores. As Figuras 42 e 43 apresentam uma sala oficina de costura e a outra o Projeto de Inclusão Digital.

Figura 42– Oficina de costura



**Fonte: Pesquisa de Campo.
Foto: Imaira Regis, 2006.**

Figura 43– Projeto de Inclusão Digital



**Fonte: Pesquisa de Campo.
Foto: Imaira Regis, 2006.**

E nesta linha de gestão urbana participativa tem-se um estudo realizado em 1999, com o título “Diagnóstico Socioeconômico e Ambiental Participativo”. Trata-se de um trabalho específico para o Subúrbio Ferroviário realizado em conjunto com grande parte das associações de moradores em parceria com a Prefeitura de Salvador e PANGEA – Centro de Estudo Socioambiental. O projeto tem como questão básica a construção de uma gestão territorial que assegure o atendimento das demandas dos habitantes do município, como também levar em consideração a percepção dos moradores locais que foram parceiros deste trabalho, onde o mesmo pretende ser um elemento de apoio ao processo de construção de uma gestão efetiva do território.

Contudo, observa-se que em Lobato e Paripe os problemas urbanos são inúmeros, entre eles já foram analisados, a falta de pavimentação adequada, precariedade na iluminação pública, a incompatibilidade do número de transporte com quantidade de usuários, ausência de agências bancárias, dentre outros. Mas, com o intuito de amenizar essas questões é que se tem realizado várias intervenções através de projetos relacionados às áreas em análises.

Assim, vários projetos foram pensados objetivando a estruturação e/ou revitalização local e neste estudo serão apresentados os que estão disponíveis em bibliotecas e arquivos dos órgãos públicos municipais (**Quadro 1**). Ficando então evidenciado a existência de intervenções ainda que em pequena proporção nas áreas em estudo.

Quadro 1 – Projetos de Planejamento Urbano Concebido para o Subúrbio Ferroviário / Lobato e Paripe.

| Plano, Projeto e Intervenção. | Órgão Responsável. | Bairro | Objetivo |
|--|-------------------------------|---|---|
| Invasões no Subúrbio de Paripe, 1970. | PMS | Paripe | Validar a determinação da PMS em não permitir a proliferação das invasões, assim como demonstrar a tentativa da ADM pública na apresentação imediata de soluções concretas para o problema. |
| Plano Suplementar de Intervenções, 1980. | PMS | Bairros do Subúrbio Ferroviário | Pavimentação e drenagem das vias secundárias, visando a consolidação e estruturação do bairro. |
| Informações Sistematizadas Bairros de Baixa Renda - 1983. | PMS | Lobato e Paripe, e demais bairros de baixa renda. | Sistematização das informações básicas sobre os bairros de Salvador, habitados por populações de baixo poder aquisitivo. |
| Pesquisa complementar do Trabalho de urbanização, 1986 – 1989 intitulado Quadro de Saúde das Áreas de Paripe e Periperi. | PMS | Paripe e Periperi. | Aferir o real estágio de saúde local. |
| Ruptura da encosta do Lobato, 1992. | Governo do Estado da Bahia. | Lobato | Detectar até onde a comunidade tem consciência dos perigos das encostas. |
| Estudo da Compatibilização das Propostas das Áreas Estruturantes e Macro-Áreas do Subúrbio – 2000. | Governo do Estado Bahia e PMS | Subúrbio Ferroviário | Minimizar as deficiências de cunho habitacional e comercial. |

PMS = Prefeitura Municipal de Salvador.

ADM = Administração.

Pode-se observar através dos projetos referenciados que existe uma política de gestão urbana na área em análise, entretanto muito pouco vem conseguindo diminuir as mazelas ocorridas nestes espaços.

4.1 AS CONTRADIÇÕES URBANAS: O NOVO E O VELHO

Conceitualmente qualquer área urbana está intimamente associada à concentração de muitas pessoas em um espaço relativamente restrito e à substituição das atividades primárias por atividades secundárias e terciárias. Contudo uma aglomeração populacional será considerada urbana se possuir um número de habitantes estabelecido como mínimo segundo critérios demográficos quantitativos.

Todavia o critério utilizado para definir cidade é o político-administrativo. De acordo com esse critério, toda área urbana que abriga a sede de um município e que possui uma prefeitura é uma cidade, independentemente do número de habitantes que ela possui. A cidade é uma área urbana para qual convergem pessoas, mercadorias, capitais e tecnologia, portanto torna-se nítido a importância de se pensar o urbano a partir da análise da cidade.

Reafirma-se a interligação da cidade com o urbano, na medida em que a mesma constitui os principais pólos de poder, de comando, de decisões, de desenvolvimento e de organização dos espaços, ainda que sejam também e cada vez mais os locais onde se concentram e se originam a maior gama de problemas sociais, tais como criminalidade, poluição, doenças e falta de moradia. Sendo que nas áreas periféricas dentro da cidade, esse quadro é intensificado devido ao

rápido processo de urbanização, em geral realizado em condições precárias, ocasionando uma urbanização explosiva e anômala, totalmente carente de uma firme política de planejamento urbano e de investimentos em infraestrutura e equipamentos como transportes, escolas, hospitais, saneamento básico o que impede que essas áreas tenham um desenvolvimento adequado para a instalação da população. Assim, a ocupação tradicional se contrapõe ao diferente ritmo de ocupação e de função que vão surgindo no decorrer do tempo na área.

É dentro dessa premissa que os contrastes passam a surgir principalmente nos espaços intra-urbanos periféricos.

A Avenida Suburbana vivencia esta realidade face o seu processo de ocupação: o público e o privado.

Verifica-se que as questões urbanas emergem das transformações ocorridas no espaço e nesta conjuntura aparecem as contradições, em relação aos próprios bairros no entorno da Avenida Suburbana, principalmente em relação à questão social e de infraestrutura local (**Figuras 44 e 45**).

Figura 44 - Rua Campo Limpo



**Lobato - Rua com ausência de calçamento.
Foto: Imaira Regis, 2006.**

Figura 45 - Rua 1º de Janeiro



**Paripe - Rua com pavimentação.
Foto: Imaira Regis, 2006.**

Todavia a urbanização ocorreu de forma bastante heterogênea, na medida em que houveram intervenções, pública e privada em contraposição ao processo de ocupação espontâneo que contribuiu para a configuração atual. Para Carlos (2003, p.71),

“Nesse contexto a discussão do urbano transcende a idéia de cidade enquanto aglomeração de capitais supera a discussão da cidade e/ou espaço do capital. Esse encaminhamento permite pensar o espaço também como produto de lutas, fruto de relações sociais contraditórias, criadas e aprofundadas pelo desenvolvimento do capital”.

Assim, o urbano originado por meio dos desejos e carências dos bens necessários a uma sociedade de classe produziu “um campo de luta” (CARLOS, 2003, p. 71), no lugar em que as aspirações e as batalhas são solucionadas através da articulação política das forças sociais, pois o urbano é resultante da produção histórica que se forma paulatinamente a partir das contradições que são próprias a sociedade. Uma vez que, as contradições resultam da ampliação das desigualdades existentes em uma sociedade advinda de uma relação de domínio e dependência.

Os períodos históricos que ocorreram nos bairros que compõem o Subúrbio Ferroviário criaram contradições inerentes ao seu processo de expansão, pois segundo Santos (1994 p. 97), “O processo é a própria história, o movimento, a luta entre contrários que se chocam e criam uma nova realidade”. Porquanto nenhum lugar é composto totalmente por variáveis novas ou por variáveis velhas, pois cada lugar combina variáveis de diferentes tempos.

Ainda conforme Santos (1992), o novo e o velho são pares dialéticos que compõem as variáveis do espaço através do tempo, sendo o primeiro representado pelas inovações, enquanto que o último pode ser representado pelo

domínio das relações sociais, transporte de massa, bem como das antigas formas de povoamento. Pois uma mesma variável apresenta o novo e o velho, existindo nela um conflito permanente entre estes dois agentes.

Em Lobato tanto como em Paripe o novo revela-se através das modificações de funções que são classificadas em residencial, industrial e educacional. Muito embora a residencial se destaque, entre as demais, contudo “Derivou do fato de proporcionar condições melhores de habitação, com os aluguéis e os preços mais acessíveis dos terrenos, e também da facilidade do transporte que a põem muito a miúdo em contato com Salvador”. (SANTOS; VIANA, 1965 p. 71).

Os bairros do Subúrbio Ferroviários, em especial Paripe, eram tidos como locais de veraneio, devido a sua aparência bucólica, e os que ali residiam possuíam um modo de viver identificado como “vida de cidade do interior” completamente diferente dos moradores das grandes cidades (ESPINHEIRA, 2003 p.186). As casas possuíam um colorido especial pintada geralmente de rosa, azul e amarelo, a grande maioria dos seus donos vivia da pesca ou era aposentado, que se reunia na Estação Ferroviária no fim da tarde, aguardando a passagem dos trens.

O novo, representado pela dinâmica de uma expansão acelerada, está caracterizado por contrastes cujas interfaces estão na fragmentação espacial criada pela segregação. A criação da Base Naval de Aratu é um exemplo emblemático em Paripe. Os moradores do bairro são proibidos de freqüentar a praia de Inema ou pescar em suas águas.

Os espaços informais advindo das invasões são ocupados por excluídos. Os condomínios são espaços formais que por sua vez protegem-se através de grades e muros. É dentro desse processo que as contradições entre o novo e o velho se afirmam não apenas em Lobato e Paripe mais ao longo de toda Avenida Suburbana.

4.2 A qualidade de vida e indicadores sociais

No capítulo sobre Gestão Urbana, em Lobato e Paripe, constatou-se a importância de uma administração pública que valorize os aspectos sociais tanto quanto os aspectos econômicos, à medida que proporcione a participação da população na busca de acelerar a aplicabilidade das metas e de melhoria da cidade o que resultará na qualidade de vida da população.

Contudo passou-se a ampliar o interesse sobre a importância de se voltar um olhar cuidadoso para as questões que resultem na melhor qualidade de vida. Este interesse surgiu a partir da formação da multiplicidade conceitual juntamente com vários aspectos que envolvem diretamente os problemas de cunho social.

Assim, a análise que se segue tem por base os estudos de Keinert ; Kartzuz (2002), à medida que trazem duas linhas conceituais para o enfoque sobre a questão de qualidade de vida. A primeira consiste na possibilidade da utilização do termo através do planejamento, desenvolvimento socioeconômico e das práticas de gestão pública. Enquanto que a segunda pode ser trabalhada, a

partir da noção de qualidade de vida mediante a percepção que cada comunidade apresente sobre o que entende por uma vida de qualidade, tornando esse termo complexo, porque vai depender do juízo que cada comunidade em particular tiver a esse respeito. Mais uma vez, analisou-se dois planos realizados pelas ações conjuntas entre a Prefeitura Municipal de Salvador e o Governo do Estado.

Analisando a primeira possibilidade de entendimento conceitual sobre a qualidade de vida, percebe-se inicialmente, uma grande importância na utilização dos índices quantitativos, para em seguida associá-los aos índices qualitativos. Uma vez que em primeira instância os planos e projetos ligados a administração de uma cidade precisam se embasar numericamente para posteriormente efetuar a sua aplicabilidade associando-os aos dados qualitativos que por sua vez incidirão sobre os residentes.

Todavia, os indicadores sociais são insumos necessários ao processo de elaboração e avaliação de políticas públicas, pois só através deles, poder-se-á obter um quadro geral das reais necessidades de um grupo social. Em relação ao Estado realiza-se a atualização do seu quadro socioeconômico e demográfico a partir das edições anuais da Pesquisa Nacional por Amostragem de Domicílios (PNAD), buscando minimizar possíveis problemas de ordem socioeconômica. Contudo, ainda existe a necessidade em particular da gestão municipal em estar organizando seu próprio “sistema de informações municipais, compilando e estruturando os dados provenientes de postos de saúde, escolas municipais, cadastros de assistência social, etc.”. (KEINERT; KARRUZ, 2002, p. 61). As exemplificações das principais fontes de indicadores municipais que incidem sobre qualidade de vida podem ser visualizadas na **Tabela 19**.

Tabela 19 – Principais fontes de indicadores municipais

| Instituições | Fonte de dados | Temas investigados | Periodicidade e desagregação |
|------------------------|---|--|-------------------------------------|
| IBGE | Censo demográfico | Características demográficas, habitação, escolaridade mão-de-obra, rendimentos | Decenal Municipal |
| IBGE | Censo demográfico | População, migração | Município |
| IBGE | Estatísticas do registro civil | Nascimento, óbitos, casamentos, etc. | Anual distritos |
| IBGE | Pesquisa básica de informação .Municipais | Infra-estrutura, recursos | Anual Município |
| Ministério do Trabalho | RAIS CAGED | Empregos, salários, | Anual Município |
| Ministério da Educação | Censo escolar | Alunos, professores, equipamentos | Anual Município |
| Ministério da Saúde | DATASUS | Mortalidade, vacinações, equipamentos, recursos, | Anual Município |

Fonte: Keinert; Karruz (2002, p. 62).

Elaboração: Imaira Regis, 2006.

A partir da análise da tabela 19, pode-se observar que realmente o município, qualquer que seja, quando investiga os dados socioeconômicos, através da prática de pesquisa estará oportunizando um melhor padrão de qualidade de vida à população local.

A segunda possibilidade de entendimento conceitual sobre a qualidade de vida, é também vista, segundo Keinert; Karruz (2002, p. 121) “como um conceito de caráter relativo, pois o seu uso implica comparação e medição de situações individuais e coletivas que diferem segundo localidades e grupos sociais, com as suas diferenças de nível de aspirações”.

No segmento conceitual evidencia a localidade como condicionante na determinação das aspirações individuais que resultam na qualidade de vida, que se enquadra a Cidade de Salvador pela sua diversidade espacial, onde comungam os diversos níveis socioeconômicos. A diversidade espacial onde o processo de crescimento urbano marca o padrão de ajustes de

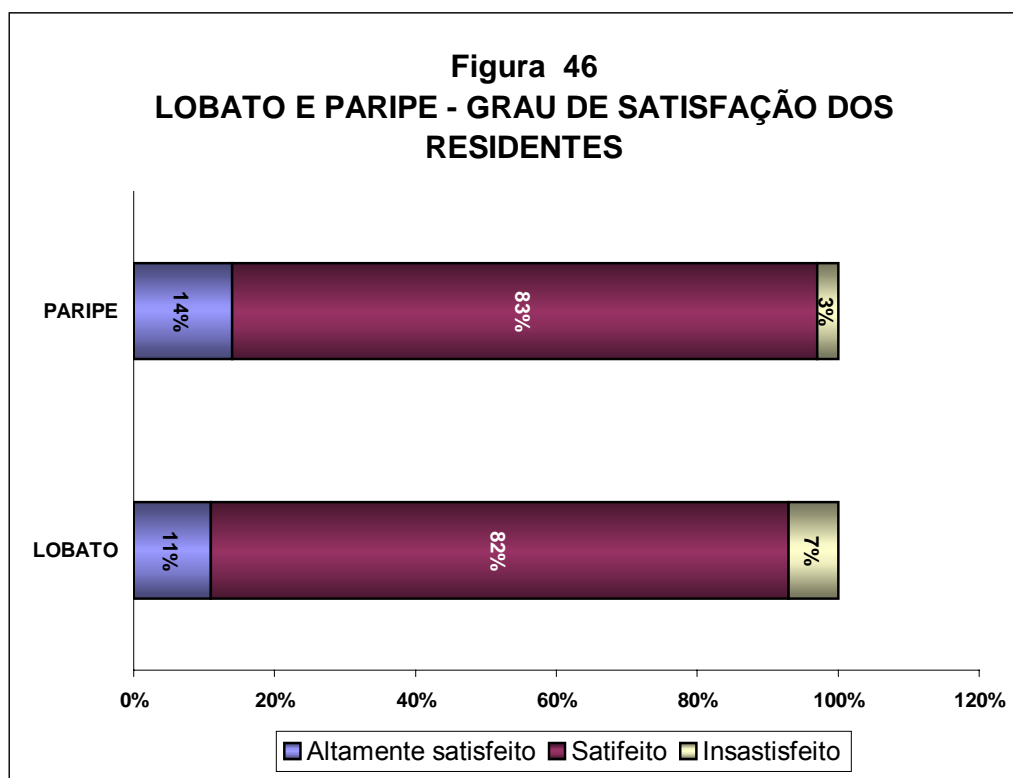
riador

raa

O resultado que se observa através da análise dos dados da tabela 20, ajuda ratificar as informações de Keinert; Karruz (2002), quando afirmam que o conceito de qualidade de vida diferencia a depender das localidades, bem como do padrão socioeconômico dos grupos sociais. Pois muito embora os duzentos questionários aplicados em ambas localidades elegessem segurança pública como sendo o indicador máximo para melhorar a qualidade de vida, divergiram na porcentagem entre outros indicadores, como por exemplo, o indicador escola em Lobato não foi mencionado.

Na busca de tentar compreender o que levou a maioria dos questionados elencar segurança pública como indicador social para se concretizar qualidade de vida, é que remete a discussão sobre qualidade de vida como uma das premissas norteadoras na busca do desenvolvimento e do bem-estar, deve ser considerada como um direito de cidadania, e assim por ser a segurança pública um direito deve-se colocar em prática para a tranquilidade da população.

Outra observação que pode está sendo relacionada com a qualidade de vida em Lobato e Paripe é o grau de satisfação da população residente, na medida em que o bem estar compõe o conceito de qualidade de vida **(Figura 46)**.



Fonte: Pesquisa de Campo.
Elaboração: Imaira Regis, 2006.

A partir da análise da **Figura 46**, percebe-se que apesar do pequeno percentual de segurança pública, a população considera-se satisfeita em morar nas localidades analisadas, pois mais de 80% indicaram o grau de satisfação, enquanto que 11% no Lobato e 14% em Paripe estão altamente satisfeitos e apenas 7% no Lobato e 3% em Paripe, ou seja, um pequeno número dos moradores está insatisfeito.

Contudo tem-se consciência de que se poderia estar ampliando a análise sobre os indicadores de qualidade de vida no Subúrbio de Salvador. Entretanto os indicadores utilizados aqui retratam em pequena escala uma realidade as aspirações sobre qualidade de vida da população, pois a mesma

representa bem estar, ou seja, uma reunião de dados que constituem “a vida social e urbana que favorecem ou dificultam a experimentação de uma vida saudável, incluindo aspectos urbanísticos, de cidadania, de saúde pública, de educação e de segurança, entre outros”. (KEINERT; KARRUZ, 2002, p.97).

Dando-se continuidade a análise do Subúrbio Ferroviário de Salvador ainda dentro do enfoque qualidade de vida, observa-se um empenho em conjunto por parte de alguns dos órgãos que compõem o governo estadual e municipal, na proporção em que é realizado planos e projetos com o objetivo de tornar a localidade mais apropriada para se viver.

Nesse contexto, inclui-se um amplo programa de saneamento e infraestrutura urbana, valorização ambiental e indução de atividades econômicas, visando incrementar o grau de atratividade e a conseqüente melhoria na qualidade urbana e de vida, quando se põem em destaque os projetos Bahia Azul e o Ribeira Azul ambos já referenciados no 2º capítulo.

O Projeto Bahia Azul tem como objetivo a despoluição da Baía de Todos os Santos, programa que também faz parte do Programa de Desenvolvimento do Turismo – PRODETUR. O desenvolvimento do Bahia Azul está vinculado a Secretaria de Recursos Hídricos, Saneamento e Habitação do Estado da Bahia. No Subúrbio Ferroviário as intervenções para a recuperação ambiental e saneamento básico foram implantadas, através de um projeto de sistema de esgotamento sanitário.

O Projeto Ribeira Azul objetiva a re-qualificação urbana da Enseada dos Tainheiros, única enseada da Baía de Todos os Santos. O projeto faz proposições para devolver salubridade e qualidade de vida aos seus habitantes, investindo na

promoção social e no desenvolvimento econômico, a partir de elementos existentes ou na potencialização de outros a serem inseridos. Assim, as intervenções previstas estão divididas em quatro blocos a seguir: Habitação e Habitabilidade com obras de moradia, infra-estrutura e equipamentos comunitários. A erradicação das habitações em palafitas será um dos principais resultados dessa fase; Meio Ambiente – recuperação ambiental, através da eliminação dos esgotos e lixos, controle de drenagem de águas pluviais e recuperação da fauna e da flora marinha; Desenvolvimento Econômico e Social – bloco de intervenções que contempla a ampliação e inserção de atividades potencializadoras de geração de emprego e renda, com abrangência para toda faixa costeira à Enseada dos Tainheiros, como instalações de marinas, clubes de pesca, terminal marítimo, trem turístico, etc; Finalmente Cidadania e Participação Comunitária – almeja a preparação da comunidade assentada na área de abrangência do projeto, para a preservação e manutenção da nova realidade a se implantar, através de atividades com educação ambiental, educação sanitária, entre outras.

A partir da análise desses projetos percebe-se a valorização que os variados setores públicos começaram dar a questão da qualidade de vida, no que diz respeito ao alcance dos benefícios sociais e dinâmicas humanas, alcançados através da implantação das políticas públicas, na satisfação das necessidades básicas da população.

4.2.1 Os impactos socioambientais

Atualmente, uma das questões mais relevantes e debatidas é a situação ambiental, na medida em que os sérios problemas vêm afetando os mais variados espaços em nível global. Assim, argumenta Mendonça (1998, p. 7), “A preocupação do homem com a natureza adquiriu importância e ocupa lugar destacado no rol de interesses das diferentes organizações sociais da atualidade”. Constata-se nessa afirmação, que a questão ambiental tem adquirido importância nesses últimos tempos em que o meio natural encontra-se, em alguns casos, quase que totalmente degradado. Todavia, observa-se que, na maioria das vezes, a preocupação existente com o meio está mais relacionada às questões naturais, quando na verdade faz-se necessário uma articulação também com as ações humanas para se obter maior relevância analítica, pois segundo Monteiro (2001, p. 56) “Aos modelos paralelos natural e o social não sugere separação na análise, mas, ao contrário, visa dar flexibilidade de articulação e de entrosamento aos mesmos”.

Como é do entendimento de todos, os impactos da ação humana sobre o meio natural tem efeitos dicotômicos, podendo incidir positivamente ou negativamente em determinados espaços, a depender da forma como são desenvolvidas essas ações, bem como dos interesses políticos e econômicos que as direcionam.

Visto que os problemas ambientais são oriundos, dentre outros fatores, das condições sociais e, por este fato, apresentam grande complexidade. Este estudo analisa a questão dos impactos socioambientais ocorridos no entorno da

Avenida Suburbana, bem como os reflexos enquanto fator condicionante dos impactos que esta via provoca sobre o meio ambiente.

Esse espaço, ao longo do tempo, sofreu transformações em decorrência de ações da sociedade principalmente através das invasões, criação de loteamentos e ocupações das encostas, provocando o surgimento de áreas espaciais desordenadas, carente de equipamentos públicos, confirmando assim o pensamento de Coelho (2004, p. 20) que,

“Acredita-se, por exemplo, que os seres humanos, ao se concentrarem num determinado espaço físico, aceleram inexoravelmente os processos de degradação ambiental [...]. Desta forma, cidades e problemas ambientais teriam entre si uma relação de causa-efeito rígida”.

Esses problemas são mais percebidos por uma parte da população, menos favorecidas economicamente, por habitarem lugares com carências de infraestrutura, pelo fato de não conseguirem sanar as questões ambientais que emergem dia após dia, é então que surge a necessidade de realizar intervenções públicas e estudos ambientais ligados a área. Nesse contexto serão analisados inicialmente o Programa de Recuperação Ambiental Urbana do Subúrbio Ferroviário de Salvador e posteriormente As Perspectivas do Ambiente Social Urbano de Salvador.

Faz-se necessário à análise do Programa de Recuperação Ambiental Urbana do Subúrbio Ferroviário de Salvador, na medida em que o mesmo busca identificar e minimizar questões oriundas à formação da estrutura urbana desenvolvida desde os fins do século XX, onde são verificados sérios problemas causados pela própria geomorfologia da região, através da ocupação espontânea intensiva e pelas ocupações de áreas livres existentes. O conjunto de problemas

que se acumulam no Subúrbio, vão desde o comprometimento de mananciais, transformações por ocupações desordenadas, bloqueio e assoreamentos de drenos, ocupações de áreas de riscos, esgotos a céu aberto com conseqüente poluição dos cursos d'água, lançamento de resíduos sólidos sem planejamento, dentre outros agentes de degradação ambiental.

As conseqüências deste quadro extrapolam a questão ambiental, afetando a saúde pela proliferação de doenças, a segurança, por deslizamentos de encostas, a economia, pela ausência de atividades formadoras de uma base econômica, gerando assim impacto socioambiental de grande monta.

Assim, dando continuidade a proposta da análise de projetos realizados, com base no estudo realizado por Pedrão (1995), quando aborda as Perspectivas do Ambiente Social Urbano da Cidade de Salvador tendo em destaque áreas ligadas a problemática ambiental. O projeto afirma haverem poucas probabilidades de que se reverta a tendência em curso de aumento da população de baixa renda e como proporção da população total da cidade. Esse aumento coincide com uma tendência ao agravamento do quadro de ocupação, incluindo problemas de desemprego, resultando na diminuição do número dos empregados em cada grupo familiar.

Nesse contexto vê-se que a concentração espacial do povoamento marca uma tendência generalizada de aumento dos riscos ligados a habitação onde,

“[...] se traduzem em custos sociais que atingem a população, mas que somente em parte podem ser devolvidos aos seus responsáveis. O saldo desse movimento é uma acumulação dos riscos que são transferidos à municipalidade, ou que ela não tem como evitar” (PEDRÃO, 1995 p. 63).

Nessa totalidade descrita pelo autor confirma-se a inserção de Lobato e de Paripe respectivamente, mediante a explanação de dados obtidos através da pesquisa empírica onde se constatou características de uma população de baixa renda e que na sua grande maioria vivem em habitações precárias o que provoca em muito o aumento dos impactos socioambientais.

Torna-se necessário um breve resgate histórico da área para a obtenção de um melhor entendimento da origem desses impactos em larga escala como vem acontecendo.

Devido a ampliação das políticas públicas, as áreas antes com menor índice de ocupação populacional passou a aumentar o número de habitantes. Nesta perspectiva enquadra-se o Subúrbio Ferroviário de Salvador, cujo contingente populacional formou-se, na sua grande maioria, por uma população eminentemente de baixa renda. Entretanto inicialmente essa ampliação é decorrente do processo industrial que abarcou uma grande quantidade de mão-de-obra, que passou a residir no Subúrbio por conta da aproximação da localização industrial. Com a implantação da Avenida Suburbana na década de 1970, iniciou-se uma nova fase de adensamento populacional tornando-a um grande vetor de expansão, ampliando-se a possibilidade de acesso para o Subúrbio. Na década de 1980, são relocadas vários grupos de familiares da invasão de Alagados para o Lobato uma área que foi aterrada com o propósito de receber os relocados. Esse acontecimento estimulou a ocorrência de invasões por parte da população de baixo poder aquisitivo, onde ao longo do tempo esses acontecimentos vão se ampliando e tornando o Subúrbio Ferroviário em um espaço segregado dentro da cidade de Salvador.

Observando particularmente o processo histórico ocorrido no Subúrbio Ferroviário fica evidenciada a inadequação em relação à utilização apenas do termo ambiental, em virtude da participação ativa da sociedade enquanto sujeito dos processos referentes a problemática ambiental. Manifesta-se assim a necessidade da interação sociedade-natureza.

Contudo os impactos são formados, a partir do processo de mudanças sociais e naturais causados por um rompimento com o passado em decorrência da ampliação do espaço urbano. Esta evolução conjunta das condições e relações sociais e naturais é estimulada pelos impulsos entre forças externas e internas, provenientes do desenvolvimento urbano. Todavia é a relação entre a sociedade e a natureza que se transforma diferencialmente e dinamicamente, alterando as estruturas das classes sociais e reestruturando o espaço.

4.3 O DIREITO DE MORAR E DE VIVER

Segundo Harvey (1980, p. 48) “As cidades cresceram muito rapidamente, [...] e esse crescimento resultou em algumas mudanças significativas na sua forma espacial” refletindo-se no social. Sendo que essas mudanças na sociedade geram incertezas quanto ao direito de morar e de viver. Este por sua vez depende, entre outros fatores, da renda do indivíduo, pois esta renda muito baixa contribui para originar espaços de segregação social.

Dentre as inúmeras transformações ocorridas na cidade destacam-se duas: a primeira foi a chegada da indústria, a qual favoreceu alterações na localização das moradias, pois os trabalhadores passaram a ter necessidade de

residir próximo a área industrial. Muito embora nem sempre essas áreas estivessem providas de infraestrutura urbana principalmente por estarem afastadas do centro comercial. A segunda mudança que se deve considerar foi o desenvolvimento e a intensificação dos transportes rodoviários, que tiveram papel decisivo ao impulsionar os trabalhadores a fixarem suas residências em áreas periféricas dentro da cidade.

Em relação a moradia, é atribuída uma grande importância para a questão econômica de uma sociedade, pelo fato de existir uma imensa desigualdade na distribuição da renda, impedindo que parte dos indivíduos tenham acesso a uma moradia adequada para viver. Sendo uma situação que obriga a ocupação de áreas insalubres ou de risco. Assim, infelizmente, o local de moradia para uma grande parcela das famílias é sinônimo de invasões e favelas, onde existe uma carência permanente de infraestrutura urbana.

A má distribuição de renda gera uma desordem na disposição da habitação das cidades, desorganização essa que atinge radicalmente os direitos à vida, à liberdade, à igualdade e à segurança de uma grande parcela da população, que por não disporem de recursos financeiros, têm seus direitos fundamentais privados e, por consequência, sua própria dignidade.

A concepção de Direito à Moradia não se restringe à regularização da posse ou, ainda, à construção de casas populares. O Direito à Moradia implica em reconhecer que o acesso à educação, à saúde, ao transporte, ao lazer, ao saneamento básico, ao trabalho e aos equipamentos sociais urbanos sejam também garantidos. Haja vista que a moradia é uma necessidade prioritária de todo ser humano e está sendo cotidianamente negado a milhares de pessoas.

Harvey (1980), enfatiza o direito a moradia através da justiça social aplicada as questões geográficas, como a organização espacial e o padrão de investimento regional, defendendo a idéia que as mesmas antes de qualquer coisa deveriam suprir as carências da população. Requerendo em primeira estância a consolidação de métodos socialmente justos para determinar e medir necessidades. Como implantação de políticas públicas que venham, de alguma forma, colaborar no desenvolvimento socioeconômico dos excluídos, no acesso à moradia. Mas, essa situação de necessidade e urgência sofrida pelos menos favorecidos acaba resultando, de certa forma, uma injustiça social.

Muito embora os Direitos Humanos sejam compreendidos como um conjunto de direitos inerentes à dignidade da pessoa humana, e que devem ser promovidos e respeitados pela sociedade e pelo Estado, formam um grupo muito amplo e complexo de direitos o que se torna um desafio em uma sociedade desigual como a que se vive.

Contudo, teoricamente de maneira geral os indivíduos têm direitos a níveis iguais de benefício, muito embora na prática não se constate o mesmo, ocasionando disparidades verificadas principalmente em relação a questão de moradia, onde está última depende em grande número de uma política eficaz de habitação como ação mitigadora para este problema urbano.

Esses direitos por não serem habitualmente reconhecidos tornam-se situações normais no contexto da cidade; pois, segundo Lefebvre (2004, p.143), “Mudariam a realidade se encontrassem para a prática social: direito ao trabalho, à instrução, à educação, à saúde, à habitação, aos lazeres, à vida. Entre esses direitos, em formação figura o direito [...] à vida urbana”.

Como exemplo de uma localidade inserida neste contexto encontra-se Subúrbio Ferroviário da Cidade do Salvador, que abriga nos seus inúmeros bairros uma grande parte de população carente.

Entretanto destacam-se os bairros de Lobato e Paripe, estes que por sua vez são respectivamente o início e a finalização da Avenida Suburbana, que corta todo o Subúrbio Ferroviário.

Lobato e Paripe são duas localidades atualmente consideradas como áreas de segregação social dentro de Salvador, pois o que se pode verificar é a existência da privação do direito de morar e conseqüentemente do direito de viver, dentro dos padrões desejados por um grupo social. Observa-se também a ausência de uma planificação orientada para atingir as necessidades da população, o que intensifica a situação de excluídos sociais. Muito embora antes das ocupações irregulares se expandirem nestas localidades, havia em parte uma conotação diferente da atual.

5 CONCLUSÃO

A análise socioespacial dos bairros de Lobato e Paripe no contexto da Avenida Suburbana configura-se como um trabalho complexo dada as inter-relações entre os agentes produtores desse espaço.

A hipótese balizadora desse trabalho diz respeito: as intervenções públicas e privadas no Subúrbio Ferroviário de Salvador tornaram a Avenida Suburbana um vetor de expansão urbana, cujas relações entre os agentes produtores do espaço geraram contradições urbanas nas áreas do seu entorno, implicando no nível da qualidade de vida da população.

Assim sendo, a hipótese foi confirmada no decorrer das análises efetuadas. Constatou-se assim, que a construção da Avenida Suburbana representou a intervenção pública mais significativa no Subúrbio Ferroviário. Essa Avenida é um marco de adensamento populacional em todo o Subúrbio Ferroviário e pelas suas características configura-se como um vetor de expansão de uma população periférica que sobrevive em áreas subnormais. Os bairros estudados de Lobato e Paripe são exemplos de periferias, embora existam diferenças entre eles como explicitadas nos capítulos três e quatro.

As contradições espaciais nesses bairros estão representadas pelos desajustes entre o novo e velho: o lugar de veraneio deu lugar a áreas de ocupações informais. Os conjuntos habitacionais, resultado de políticas públicas mal planejadas, são exemplos de fragmentação nesse espaço.

As áreas estudadas configuram-se por uma população na sua maioria segregada por estarem abaixo da linha de pobreza.

Os agentes produtores dos espaços tanto o Estado como as ONGs não conseguiram até agora uma gestão mais participativa e efetiva nas localidades.

Com relação ao referencial teórico-conceitual utilizado verificamos que os conceitos de periferia, socioeconômico e segregação residencial, foram fundamentais nas análises efetuadas ao longo deste trabalho, à medida que colaboraram para a definição da caracterização espacial do objeto da pesquisa.

Em conformidade com a análise socioespacial de Lobato e de Paripe, foi possível responder as questões problemas que emergiram durante a elaboração desse estudo. Com base principalmente nas informações obtidas, a partir da pesquisa empírica, que teve um papel relevante na análise e observações dos problemas identificados, todavia foi possível responder os problemas levantados.

Dentre os fatores responsáveis pelo processo de formação socioespacial, observou-se que o aumento populacional foi bastante expressivo, inicialmente devido ao grande número de indústrias no Subúrbio Ferroviário; Este fato fez com que os trabalhadores das indústrias residissem perto do local de trabalho, posteriormente e de maneira decisiva foram as melhorias no setor de transporte público, principalmente a partir da construção da Avenida Suburbana.

Em Lobato e Paripe ocorreram algumas políticas públicas que contribuíram para a organização espacial, como a realização do remanejamento de famílias em áreas inadequadas para novos lotes ou casas populares ou mesmo facilitando a compra de residência em conjuntos habitacionais. Nesse sentido

colocou-se em prática o Programa Viver Melhor, além das intervenções referentes a saneamento básico como o projeto Bahia Azul.

Através da análise do processo histórico de Lobato e de Paripe pode-se verificar que existiu uma dinâmica socioespacial nas áreas, sendo responsável em grande parte por este dinamismo, as intervenções, seja ela realizada por órgão público, seja através de grupos sociais que transformam o espaço imprimido as suas marcas ao longo do tempo.

A condição socioeconômica da população repercute na sua grande maioria sobre o espaço, através da organização dos seus arranjos espaciais, onde a forma como eles estão expostos indica a condição socioeconômica e cultural da população.

Contudo, dentre as diversas conseqüências do processo de adensamento populacional foi a ocupação desordenada, que mais contribuiu para a atual configuração socioespacial.

Com relação a escolha metodológica que embasou esta pesquisa pôde-se atestar a pertinência da mesma. Para a dialética nada está completamente terminado, estando sempre em vias de transformações, quando o fim de um processo é sempre o começo de outro. Sendo então uma proposta que possibilitou, uma abordagem geográfica, recuperar historicamente os eventos e agentes que conduziram à atual configuração espacial de Lobato e de Paripe.

Assim posto, os resultados desse trabalho permitiram estabelecer alguns cenários tendências para as áreas do entorno da Avenida Suburbana.

Dentro do contexto das tendências previstas, podem ser verificadas inicialmente as positivas: através da ampliação dos meios de transporte e

facilidade em relação à acessibilidade espacial, não só entre os bairros que compõem o entorno da Avenida Suburbana, mas também para qualquer área da Cidade. A elaboração de projetos, que podem ser verificados no capítulo quatro desta dissertação, na sua grande maioria, foi realizada por órgãos públicos, buscando o desenvolvimento da infraestrutura das localidades na escala habitacional, educacional, ou nas questões ligadas ao saneamento básico; a participação mais efetiva e contínua dos líderes comunitários com a implantação de cursos profissionalizantes, que atende grande parte da população local, além de creche, escola e todo um apoio social que é destinado às comunidades.

Entretanto, se as medidas positivas citadas forem contínuas e tornarem-se mais abrangentes ao longo dos anos, poderão ter como consequência uma maior absorção pela população, o que resultará em melhor qualidade de vida dos moradores.

Porém, existem situações negativas que persistem através das dificuldades socioeconômicas constatadas entre as populações de Lobato e de Paripe, como por exemplo, a predominância da renda salarial de um a dois salários mínimos entre a população local, que implica nas questões socioespaciais. O nível de escolaridade é diretamente proporcional a renda, ou seja, baixo. O que impede que a população tenha ascensão profissional, estando assim a mesma confinada a residir em áreas de segregação residencial.

Registrou-se ainda em grande escala, a carência de equipamentos coletivos, falta de infraestrutura, além presença da ineficiência da segurança pública, que segundo informações obtidas através da pesquisa empírica o grau de insatisfação de ambas localidades é bastante acentuado, o que comprova a

necessidade de maior atenção do poder público com a questão de segurança tanto em Lobato quanto em Paripe.

Contudo essa situação pode ser melhorada se forem tomadas as providências necessárias, na medida em que houver mais atuação por parte da administração público, numa ação conjunta com os líderes comunitários locais.

Assim, espera-se que este trabalho ofereça subsídios àqueles que se debruçarem sobre os problemas das periferias e em particular dos bairros da Avenida Suburbana.

Salienta-se que muitos temas precisam ainda ser estudados, entre eles, a dinâmica e as relações entre os diversos bairros que ocupam essa Avenida.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CARLOS, A. F. A; LEMOS, A. I. G. (Organizadores). **Dilemas urbanos: novas abordagens sobre acidade**. São Paulo: Contexto, 2003.

CARLOS, A. F. A. **A cidade**. 7. ed. São Paulo: Contexto, 2003.

CARLOS, A. F. A. **O espaço urbano**. São Paulo: Contexto, 2004.

CARLOS. A. F. A; CARRERAS, C. **Urbanização e mundialização estudos sobre metrópole**. São Paulo: Contexto, 2005.

CASTRO, J. Memória do petróleo se perde no Lobato. **A Tarde**. Salvador. 06 de fevereiro de 2002.

CENTRO DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL. **Plano funcional de vias: projeto alinhamento da Avenida Suburbana**. Salvador: 1992.

COELHO. M. C. N. Impactos Ambientais Em Áreas Urbanas: Teorias, Conceitos e Método de Pesquisa In: GUERRA, A. J. T; CUNHA, S. B. (Organizadores)] **Impactos Ambientais Urbanos no Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro; Bertrand Brasil, 2004.

CONDER. **Plano diretor para o subúrbio ferroviário da R. M. S.** Salvador: Março, 1998.

CORRÊA, R. L. **Região e Organização Espacial**. 2. ed. São Paulo: Ática, 1987.

CORRÊA, R. L. **Trajetórias Geográficas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 2004 (Série Princípios).

DANNEMANN, M. de F. Margem da avenida suburbana vira novo espaço para invasões. **A Tarde**. Salvador: 08 de agosto de 1999.

DÓREA, L. E. **Os Nomes das ruas de Salvador contam história**. Câmara Municipal de Salvador (450 anos) 1999.

DREW, D. **Processos interativos homem meio ambiente**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand, 1989.

ENGENHARIA DE TRÁFEGO E DE TRANSPORTES. **Concepção funcional da Avenida Suburbana e da acessibilidade às estações de trem do subúrbio – Revisão 1**. Salvador: SEPLAM / FMLF, 1999.

ESPINHEIRA, G. Imagem da cidade feia e desumana: Salvador no Subúrbio Ferroviário. In. **Panoramas Urbanos: reflexões sobre a cidade**. Salvador: EDUFBA, 2003.

FERREIRA, A. B. de H. **Dicionário da Língua Portuguesa**. 5. ed. Rio de Janeiro, 2001.

GORDILHO, A. S. **Limites do habitar: segregação e exclusão na configuração urbana contemporânea de Salvador e perspectivas no final do século XX**. Salvador: EDUFBA, 2000.

GUERRA, A. J. T. ; CUNHA, S. B. (organizadores). **Impactos Ambientais Urbanos no Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HARVEY, D. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

INSTITUTO BRASILEIRO de GEOGRAFIA e ESTATÍSTICA. IBGE. **Censo Demográfico Bahia**, 1970. VIII Recenseamento Geral. V. 1. Rio de Janeiro: (Série Regional) 1970.

INSTITUTO BRASILEIRO de GEOGRAFIA e ESTATÍSTICA, **Censo Demográfico: Dados Distritais Bahia V.1**. Rio de Janeiro: IBGE, IX Recenseamento Geral do Brasil / 1980.

INSTITUTO BRASILEIRO de GEOGRAFIA e ESTATÍSTICA, **Censo Demográfico: Resultado do Universo Relativo às Características da População e dos Domicílios. Número XVII Bahia / 1991**.

INSTITUTO BRASILEIRO de GEOGRAFIA e ESTATÍSTICA, **Malha Censitária do Censo Demográfico** 0.0006 T Dados D LEIRio(LEI)-1980.11.72 -.1() J-18.8997 -1.7224 TD0 Tc

LAGE, C. S. Questões Ambientais Urbanas: Salvador. In: **Quartas Geográficas**. Salvador: Instituto Histórico e Geográfico da Bahia, 2004.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. 2. ed. Belo Horizonte: UFMG, 2004.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. 3. ed. São Paulo: Centauro, 2004.

MARTINS, J.S. **Subúrbio**. 2. ed. São Paulo: Unesp, 2002.

MATTOSO, K. M. de Q. **Bahia, século XIX**: uma província no império. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

MENDONÇA, F. **Geografia e meio ambiente**. 3. ed. São Paulo: Contexto, 1998.

MONTEIRO, C. A. F. **Geossistemas**: a história de uma procura. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2001.

MP EQUIPE. **Cenários alternativos sócio econômicos**. Salvador: 1999. (Caderno de apresentação de negócios urbanos).

PEDRÃO, F. As Perspectivas Do Ambiente Social Urbano de Salvador. In: Planejamento Ambiental para Salvador. Documento preliminar produzido através do Convênio entre Secretaria do Meio Ambiente e Fapex. Salvador: 1995.

PINHEIRO, E. P. **Europa, França e Bahia**: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador). Salvador: EDUFBA, 2002.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANO – PLANDURB. EPUCS: uma experiência de planejamento urbano. Órgão Central de Planejamento. Prefeitura Municipal do Salvador, 1976. (Série Estudos Informativos, n. 1)

PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANO – PLANDURB. **PLANDURB e o processo de planejamento.** Órgão Central de Planejamento. Prefeitura Municipal do Salvador, 1979.

PLANO DIRETOR PARA O SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DA RMS. **Minuta dos itens:** 1; 2; 3; 3.1; 4.1; 5.3; e 8. Salvador: CONDER, 1980.

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO – PDDU. Lei n. 6586 / 2004. Salvador: 2004.

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO MUNICÍPIO DO SALVADOR – PDDU: MINUTA. Salvador: 2006.

PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR. **Invasões no Subúrbio de Paripe.** Relatório, 1970.

PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR: **plano suplementar de intervenções.** 1980.

PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR – COORDENAÇÃO DE DESENVOLVIMENTO SOCIAL: **Informações Sistematizadas Bairros de Baixa Renda, V. I e II,** Salvador: 1983.

PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR E SECRETARIA MUNICIPAL DO PLANEJAMENTO (SEPLAM), **Quadro de saúde de Paripe e de Periperi**. Pesquisa Complementar do Trabalho de Urbanização – EPL / 1986 – 1989.

PROJETO SUBÚRBIO: **Diagnóstico Socioeconômico e Ambiental Participativo**. Salvador: PANGEA, 1999.

PROJETO SUBÚRBIO: **Área Estruturante V – Paripe**. PREFEITURA DE SALVADOR, 2000.

PROJETO SUBÚRBIO: **Compatibilização das Propostas das Áreas Estruturantes e Macro-Áreas do Subúrbio** - (Relatório Final). Governo do Estado da Bahia e Prefeitura Municipal, 2000.

RIBEIRO, H; VARGAS, H. C. (Organizadores). **Novos instrumentos de gestão ambiental**. São Paulo: Edusp, 2001.

SAMPAIO, A. H. L. **Formas Urbanas**: cidade real & cidade ideal. Contribuição ao estudo urbanístico de Salvador. Salvador: Quarteto Editora / PPG-AU, Faculdade de Arquitetura da UFBA, 1999.

SANTOS, M. **O centro da cidade do Salvador**. Estudo de Geografia Urbana. Salvador: Livraria Progresso, 1959.

SANTOS, M. **Espaço e método**. 3. ed. São Paulo: Nobel, 1992.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo. Razão e Emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, M. **Técnica espaço tempo: globalização e meio técnico – científico informal**. 2. ed. São Paulo: 1997.

SANTOS, M. **Pensado o espaço do homem**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2004.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2005.

SANTOS, J. L.; SERPA, A. S. P. A Produção Espacial do Comércio e dos Serviços nas Periferias Urbanas: um estudo de caso em Salvador. **Geosp**: Revista, n. 8, Salvador: 2000.

SANTOS. N. M. S.; VIANA. N. Notas Sobre Paripe, Subúrbio Dormitório de Salvador, In: UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA. **Boletim Baiano de Geografia**, ano IV, V e VI 8. Salvador: 1965.

SCHEINOWITZ, A. S. **O macro planejamento da aglomeração de Salvador**. Secretaria da Cultura e Turismo, EGBA, 1998.

SECRETARIA DO PLANEJAMENTO CIÊNCIA E TECNOLOGIA. SEPLANTEC, GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. **Ruptura da Encosta do Lobato**. V. 5, Salvador: 1992.

SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO, MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO / FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA. **Diagnóstico sócio – econômico e ambiental participativo**. Salvador, 1999.

SECRETARIA DE INFRA-ESTRUTURA URBANA (SEMIN) Programa de Recuperação Ambiental Urbana do Subúrbio Ferroviário de Salvador. Relatório Síntese, 2000.

SILVA, B. C. N; SILVA, S. B. de M. **Cidade e Região no Estado da Bahia**. Salvador: Centro Editorial e Didático da UFBA, 1991.

SILVA. S. B. de M; FONSECA. A. A. M. Periferia a produção do subúrbio ferroviário de Salvador: os exemplos de Paripe e Periperi. **Veracidade**: Revista, n. 4, Salvador: 1992.

SOUZA, M. L. de. **O desafio metropolitano**: um estudo sobre a problemática sócio-espacial nas metrópoles brasileiras. Rio de Janeiro: Bertrand, 2000.

SOUZA, M. L. **Mudar a cidade**: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbana. Rio de Janeiro: Bertrand, 2002.

SOUZA, M. L. de. ; RODRIGUES, G. B. **Planejamento urbano e ativismos sociais**. São Paulo: UNESP, 2004.

SOUZA, M. L. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand, 2005.

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA. **Boletim Baiano de Geografia**, ano IV, V e VI 8. Salvador: 1965.

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

www.sim.salvador.ba.gov.br

APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTAS

Tópicos que foram abordados em entrevistas a representantes das associações de moradores do Lobato e de Paripe.

Tema: Lobato e Paripe no Contexto da Avenida Suburbana: Uma Análise socioespacial.

- Apresentação do entrevistador e da proposta de trabalho;
- Quando foi criada a associação?
- Qual a área de abrangência da associação?
- Quantos moradores do bairro costumam freqüentar a associação?
- Quais as principais ações realizadas pela associação no decorrer de sua existência?
- Qual a relação da associação com o poder público?
- Quais os problemas socioespaciais mais expressivos identificado pela associação?
- Em que medida o poder público está amenizando os problemas sociais da comunidade local?
- Quais as ações empreendidas pela associação com vista à solução desses problemas?
- Como os moradores participam dos problemas identificados pela associação?
- Quais as transformações socioespaciais ocorridas neste Bairro a partir da implantação da Avenida Suburbana?

APÊNDICE B – **MODELO DO QUESTIONÁRIO APLICADO AOS MORADORES DE LOBATO E PARIPE.**

BAIRRO:

RUA:

DATA DA PESQUISA:

1. Sexo?

- a) Masculino () b) Feminino ()

2. Idade?

- a) Menos de 20 anos () c) De 30 a 39 anos () e) De 50 a 59 anos ()
 b) De 20 a 29 anos () d) De 40 a 49 anos () f) Mais de 60 anos ()

3. Estado civil?

- a) Casado () b) Solteiro () c) Outros ()

4. Escolaridade?

- a) Fundamental / 1ª a 4ª série () c) Médio ()
 b) Fundamental / 5ª a 8ª série () d) Graduação ()

5. Qual a sua profissão? _____ Onde trabalha? _____
 Utiliza transporte? Sim () Não () / Qual? _____ Se não utiliza, por que? _____

6. Em relação ao sistema de transporte rodoviário do seu bairro, qual é a sua opinião?

- a) Ótimo () b) Bom () c) Regular () d) Péssimo ()

Por que? _____

7. Você possui filhos? Se a resposta for sim diga quanto.

- a) Sim () b) Não ()

Quantos _____

8. A renda mensal da família está entre?

- a) Menos de 1 salário mínimo () b) 1 a 2 salário mínimo ()
 c) 3 a 4 salários mínimo () d) Mais de 4 salários mínimo ()

E quantas pessoas da família contribuem para essa renda? _____

9. Há quanto tempo você reside no bairro?

- a) Menos de um ano () c) De 5 a 10 anos ()
 b) De 1 a 5 anos () d) Mais de 10 anos ()

10. Está satisfeito em morar no bairro?

- a) Altamente satisfeito () b) Satisfeito () c) Nem satisfeito nem insatisfeito ()
 d) Insatisfeito () e) Altamente insatisfeito ()

Por que? _____

11. Que tipo de residência você possui?

- a) Própria () b) Alugada () c) Outros ()

12. Na sua residência possui rede de esgoto? E luz?

- a) Sim () b) Não () / Sim () Não ()

13. De que maneira é realizada a coleta de lixo na sua rua?

- a) Coleta diária () c) Coleta duas vezes na semana ()
 b) Coleta três vezes na semana () d) Coleta uma vez na semana ()
 e) Os próprios moradores se encarregam pela coleta do lixo? /se a resposta for sim explique como: _____

14. Na sua opinião o que está faltando no seu bairro, para melhorar a sua qualidade de vida? (Exemplos: segurança pública, parques e praças, transportes, escolas e etc).

Quais? _____

15. Quando utiliza o comércio local?

- a) Só para pequenas compras de alimentação () b) todas as compras de alimentação ()
 c) Só vestuário () d) Toda e qualquer compra ()

ANEXO A – Reportagem do jornal CORREIO DA BAHIA em 26/01/1985
(caderno cidade)

Lobato, subúrbio: marco da história do petróleo

Caso a SPHAN (Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) realmente pensando em tombá-lo, o marco da história do petróleo no Brasil fica no Lobato, no subúrbio de Salvador, terá muito trabalho para colocar o bairro em dia, para que realmente possa ser um ponto de atração turística, conforme foi recentemente noticiado.

E que o Lobato é um bairro com muitas da região, cheio de carências e nenhuma oportunidade de lazer ou atrativo social. Ele é cortado pela ferrovia do trem — o melhor de transporte de lá — e uma praia muito suja. É presta para jogar lixo e mariscos e siris na areia e na água da praia.

É evidente que a maioria dos moradores do Lobato sabem que foi a exploração do petróleo, na década de 40. E é esta a única registro num obelisco localizado na rua do Amparo. Mas bem informar com o nome de quem chegou até o marco. Por isso, para necessário rodar pelas ruas esburacadas de capim e sem que alguém diga o nome do marco.

As ruas do Lobato, em plano da Prefeitura do Estado, agora, após a terraplenagem do Largo da Estação,

já ganharam estalito. Os moradores, no entanto, reclamam. Quando chove ainda mais, diz Valdir Martins da Silva, uma senhora que mora na casa nº 61, há 17 anos.

E ela quem garante que não existe, no bairro, nada que possa ser chamado de bom. O lixo se acumula em algumas ruas. No largo, por exemplo, tem uma caixa coletora com pouco lixo dentro e muito em volta. Outro ponto crítico é ao longo da linha. Moradores insistem em jogar lixo e não se acalam quando são vistos fazendo isso.

Ezilda Silva Santos, da Travessa Elisângela, é uma dessas pessoas. Acha que jogar lixo na praia, por sinal, é ruim não só pelo esgoto como pelos restos atirados. "É melhor do que jogar na beira da linha".

SIRIS — Provavelmente, os homens, mulheres e crianças que ficam catando siris e mariscos na beira da água poderão ser personagens de muitas fotos turísticas. Eles fazem isso toda vez que a maré baixa e formam belo quadro. Januário Xavier, funcionário público, diz que economiza muito com esta prática. Com um saco contendo perto de meio quilo de marisco — nos cálculos dele — afirmava que é muito melhor do que a carne de boi.

O pedreiro Antônio Neves, catador de siri, é outro que todo dia está na praia, quando a maré baixa, catando. E não acha que a su-

jeira e a poluição sejam prejudiciais à saúde. Para ele, era pior quando funcionava pelas redondezas, uma única fonte de água sanitária.

Uma característica do Lobato é o grande número de crianças nas ruas. As casas, pelo menos a maior parte delas, não passam dos dois quartos (no máximo), sala, cozinha e banheiro. Algumas podem ser compradas até por Cr\$ 50 mil, garante o pintor Dilson Magalhães Oliveira, morador da rua São José, que apresenta um córrego, veneno de água de esgoto correndo ao céu aberto.

MELHORIAS — Ninguém reclama do trem, um meio de transporte muito bom, segundo Valdir Martins, que deixa os usuários, em cinco minutos, no centro da cidade. Mas a Ypiranga, empresa de ônibus que serve o Lobato, é muito criticada.

Por ser o único marco da história de exploração do petróleo no Brasil, a SPHAN cogitou fazer daquele ponto, local de atração turística e o tombamento do marco. Mas, ainda dependerá de estudos neste sentido. O morador Januário Xavier diz que será uma ótima idéia, caso consigam tirar das imediações os ladrões e marginais que fazem ponto na rua do Amparo.

Valdir Martins, assim como Zeni Martins da Silva da casa nº 49 do largo do Lobato, tam-

bém aprovaram, considerando que, dessa maneira, poderão surgir melhorias que facilitem a vida dos moradores do bairro.

Algumas dentro de Lobato, onde fica

ANEXO B – Reportagem do jornal CORREIO DA BAHIA em 10/08/1987
(caderno cidade)

Morador do Lobato briga pelo espaço de lazer ocupado pela invasão da Prainha

A ocupação da única área reservada ao lazer foi, segundo os moradores da Invasão da Prainha, no Lobato, a principal razão para a interferência de funcionários da Prefeitura, Hamesa e policiais militares, na ação conjunta que resultou na derrubada de cerca de 30 barracas recém-construídas na tarde de terça-feira.

Apesar dos prejuízos com os materiais apreendidos na operação, os invasores garantem que vão reconstruir os barracos, uma vez que não têm condições de montar suas habitações em outro local.

Com muitos prós e contras levantados pelos moradores da área à beira-mar, as novas construções vêm provocando uma série de desentendimentos entre os moradores da invasão e seus vizinhos do conjunto Joanes Centro-Oeste, mais conhecido como Cidade de Madeira, por serem todas as casas de madeira. Além disso os barracos escondem a visão para o mar, o que, segundo os moradores da invasão, quem mora no conjunto não aceita perder.

Criada há oito meses e com cerca de 500 famílias já cadastradas, a Invasão da Prainha ocupa atualmente quase toda a extensão da faixa de areia da Península do Joanes, onde apenas a luz foi instalada na maioria dos barracos. Sem qualquer outros serviços, como rede de esgotos, e de água, "que a gente pega nas casas vizinhas da Cidade de Madeira", como afirmou L...

palco de muitas especulações, segundo várias denúncias, alguns dos barracos derrubados vinham sendo construídos por pessoas que pretendiam alugar ou vender para outros invasores.

DESCONTENTES

Inconformada com a acusação dos invasores de que a derrubada dos barracos tinha sido incentivada pelos moradores da cidade de Madeira,

Raimunda Reis, que reside em uma das casas que fica em frente ao mar, garantiu organizar um abaixo-assinado para regularizar a construção dos barracos, junto ao governador do Estado. Segundo ela, no início da ocupação da área, todos os moradores do conjunto vizinho apoiaram os invasores, inclusive com ajuda material, mas agora os novos invasores estão ameaçando até de morte quem tiver opinião contrária à instalação de barracos na única área livre, que dá acesso aos barcos utilizados pelos moradores como único meio de transporte.

Para Roberto Soares, representante dos invasores da Prainha na Associação dos Moradores do Lobato, o principal problema tem sido a falta de cumprimento do acordo da Prefeitura e da Hamesa, que no início tinham anunciado que a partir de 15 de maio, colocariam um posto avançado na Prainha, com fiscalização norma-

balho que é honesto e sem politicagem", garantiu, adiantando uma reunião com representantes dos dois órgãos para decidir a situação.

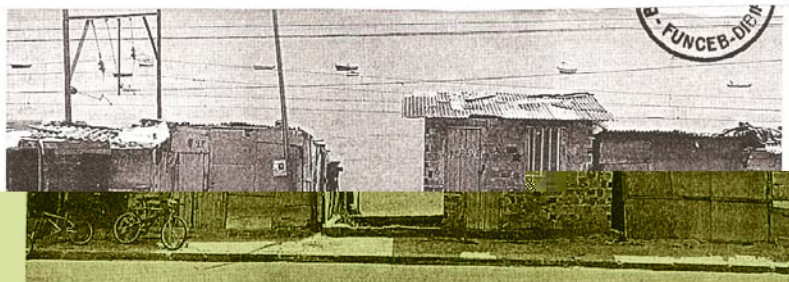
A insatisfação e as queixas refletem o clima tenso em que vivem tanto os moradores do Joanes Centro-Oeste como os invasores, que solicitam providências urgentes para evitar conflitos mais sérios no local. Com muitos argumentos, todos garantem ter razão e são fortes as denúncias de que barracos estão sendo vendidos até por Cr\$ 15 milhões, como afirmou Raimunda Reis que é contra a construção dos novos barracos. Reconhecendo a existência de especuladores, vários invasores afirmaram não ser este o motivo da demolição de terça-feira, quando, segundo Luciene Santos, nem só os barracos fechados foram atingidos.

Temendo nova ação dos órgãos municipais, Vilmar Ferreira dos Santos afirmou que por pouco seu barraco não foi demolido, mesmo não estando na área considerada proibida, enquanto Valdelice Brasil de Oliveira destacou que toda a confusão tem levado a população do local a um pânico permanente. Destacando estar sendo acusada de especuladora por seu marido possuir um carro "velho para biscates na feira de São Joaquim", ela disse não acreditar na versão que alguns moradores sustentam de que só os barracos desocupados foram atingidos. No entanto, a ma-

ANEXO C – Reportagem do jornal CORREIO DA BAHIA em 30/03/1994
(assunto: bairro)



ANEXO E – Reportagem do jornal A TARDE em 08/08/1999



A cada dia surge um novo barraco na beira da pista da Avenida Suburbana, aumentando as invasões

Margem da Avenida Suburbana vira novo espaço para invasões

Maria de Fatima Dannemann

Era uma avenida construída à beira-mar de onde se tinha uma das mais bonitas paisagens da Baía de Todos os Santos. Construída no final dos anos 60, a Avenida Afrânio Peixoto, mais conhecida por seu apelido de Avenida Suburbana está hoje esburacada e com invasões proliferando em suas duas margens. Em Coutos, Plataforma e principalmente Lobato, a situação chegou a tal ponto que o mar acabou encoberto por casebres toscos, de madeirite ou sucata, e se alguém falar em crise de moradia, placas de "vende-se este imóvel" em algumas fachadas desmentem a idéia de que não se tem lugar melhor para morar.

Da Baixa do Fiscal a Paripe, a Avenida Suburbana, uma das primeiras a ser construída na nova face da cidade instalada a partir dos anos 60, é hoje a imagem da decadência. Buracos, falta de sinalização não só de trânsito como até de indicativo dos acessos aos subúrbios, oficinas, botecos, barracas de chapa, casebres, tudo isso enfieira a avenida que foi construída para melhorar a ligação dos subúrbios, eternamente dependentes dos trens, com o resto da cidade.

Caos

"Isso aqui mudou muito, antigamente não era assim", diz Josué da

Silva, morador de Paripe. As invasões desceram das encostas e baixadas para as margens da Suburbana. "É tanta barraca, tanta invasão. Isso aqui era calmo, uma beleza da gente viver. Hoje está um inferno. Um caos total. Já estou até pensando em me mudar". Como de outras pessoas culpam o crescimento desordenado da população, que ocupa as margens da avenida por falta de espaço em outros locais, pelo avanço da violência na área.

Em alguns pontos, a concentração de barracas, botecos, pontos comerciais é maior do que em outros. Em Lobato, muitos casebres foram melhorados, se tornaram casas de alvenaria com lajes e andares. Na época de chuva é que essa população sente o peso de ocupar áreas indevidas quando acontecem os alagamentos, desabamentos e deslizamentos de terras como ocorreu em Lobato, Plataforma e outros pontos em maio deste ano.

Um dos casebres chega a ser *sui generis*. Todo de madeira e restos de cartazes e letreiros de propaganda, está fineado em quatro estacas de madeira como se fosse uma palafita e tem sua porta trancada de cadeado. Do lado de fora, uma placa anuncia "Vende-se esta casa". Simples, se houver pepino e a prefeitura resolver derrubá-lo, o problema será de outra pessoa e não de quem construiu, esta situação vem irritando moradores e co-

merciantes legalmente estabelecidos na área.

Bagunça

Ver gente pulando o muro que separa a avenida da linha de trem se tornou comum em Periperi. "Isto está uma bagunça e não era assim", diz Ana Rita da Silva, moradora do bairro. Além dos casebres de moradia, há uma sucessão interminável de barracas de chapa ao longo do muro da estação. "Nem dá pra contar. São tantas. O pior é que nenhuma está funcionando por causa das obras do Bahia Azul", queixa-se ela. A praia, mais tem carne de festa de largo: uma barraca de bebida junto a outra e o sossego dos moradores acabou. "No fim de semana não tem quem agüente".

Por conta da desordem, Periperi e Paripe têm hoje aparência de favelão, muitas barracas, invasões, e ruas esburacadas. Plataforma, um dos mais bonitos, perde aquele ar de subúrbio-presépio e tem seu casario antigo engolido por barracas e outros *casebres armados* que o povo vai construindo aonde quer. "É a crise, minha filha", diz Zuleica Maria de Almeida, dona-de-casa, sobre o crescimento desordenado do bairro. "O bairro está com muita gente, mas o que fazer? Todo mundo é filho de Deus e aqui ainda está melhorzinho do que Paripe ou Periperi".

ANEXO F – Reportagem do jornal A TARDE em 20/06/1999



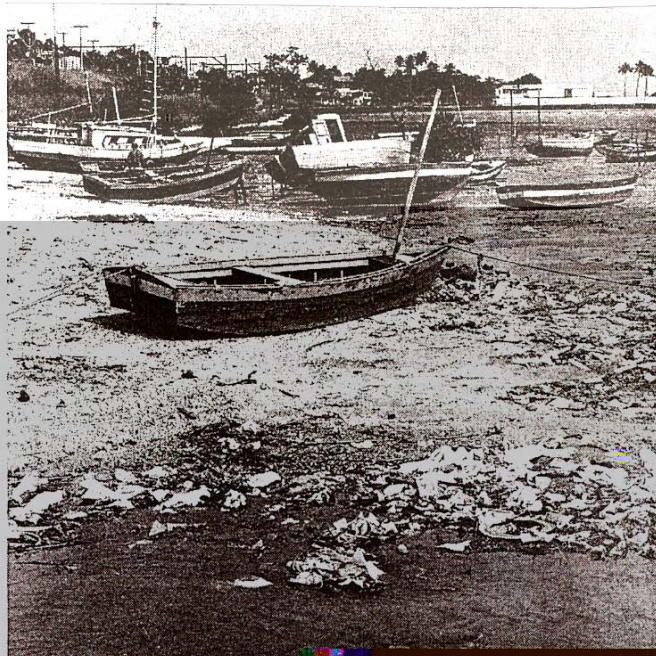
A região concentra oito grandes bairros, muitos deles abrigando invasões já consolidadas e sem nenhuma infra-estrutura.

Subúrbio de Salvador é o reverso do progresso

Área concentra 25% da população, mas falta infraestrutura de saneamento

Um dos maiores problemas enfrentados pelo subúrbio de Salvador é a falta de infraestrutura de saneamento. A região concentra 25% da população, mas não possui a infraestrutura necessária para atender a essa demanda. A falta de saneamento básico é um dos principais fatores que contribuem para a degradação ambiental e a saúde precária da população. Além disso, a falta de infraestrutura também dificulta o acesso a serviços essenciais, como educação e saúde, o que perpetua o ciclo de pobreza e exclusão social. A situação é agravada pela falta de planejamento urbano e pela ocupação desordenada do território, o que resulta em áreas de risco e condições de vida precárias para milhares de pessoas.

ANEXO G – Reportagem do jornal A TARDE em 04/03/2000



O triste espetáculo das praias de Paripe: muito lixo e sujeira

Lixo é a atração da praia

A orla de Paripe, com dois quilômetros de extensão, é mais um retrato do descaso público. O lixo que é levado para a beira da praia jamais é coletado, como acontece na praia do Costa Azul, parte nobre da orla de Salvador. Sacos plásticos, garrafas de detergente e demais dejetos residenciais compõem a paisagem da praia local. A situação só não é mais grave

por causa de uma pista de ultraleve construída, ilegalmente, que, embora não tenha aspecto muito estético, ao menos evita que o lixo se espalhe por toda a extensão da praia.

Nada estético também a ponte remanescente da antiga Indústria Imbasa, que produzia óleo de mamona e foi fechada há sete anos. A ponte construída para servir de via de escoamento da produção até por na-

da, esperando que algum dia o poder público vá retirá-la. O meio ambiente também se viu depredado pela presença da fábrica de Cimento Aratu, que retira do mar o calcário destinado a sua produção.

Como não há fiscalização também com relação às barracas de praia, os barraqueiros vão e voltam, expandindo os espaços das barracas para além dos limites estabelecidos. A barraca Gabana do Normando chegou ao cúmulo de cercar o acesso à praia para ampliar a área do bar. Também foi construído um pequeno palco em madeira, que avança sobre a areia.

A orla de Paripe é composta também da Praia de Tubarão, que é bem mais organizada.

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)