

CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA DE UM BAIRRO POPULAR EM SALVADOR: O CASO DE PARIPE, NO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO.

Flávia Silva de Souza¹

RESUMO: *Esta pesquisa baseia-se em um estudo sobre o bairro de Paripe, localizado no Subúrbio Ferroviário de Salvador. Nesta análise foram observados, em especial, a distribuição do comércio e dos serviços e dos espaços públicos, assim como os meios de transporte existentes no bairro. A partir dessas variáveis, foi possível entender o processo de formação de centralidades no bairro, verificando seus espaços integrados/segregados. Este processo foi facilitado através da utilização do Método da Sintaxe Espacial, a partir das pesquisas de Holanda & Gobi (1988). Logo, foram estabelecidas uma hierarquia e uma tipologia, baseadas na qualificação e apropriação dos espaços públicos; foram identificados os núcleos centrais e segregados de comércio e serviços; bem como a infra-estrutura e a utilização do transporte público no bairro. Os resultados apontam para um bairro com problemas ainda preocupantes em termos de infra-estrutura urbana, principalmente em relação aos espaços públicos. No entanto, apresenta um comércio amplo e diversificado capaz de atender à demanda da população de dentro e de fora do bairro. O transporte público é caracterizado como regular, mas ao mesmo tempo atende às necessidades dos habitantes. Acredita-se que a atuação dos grupos ativistas no bairro é uma tentativa de exercer uma participação mais ativa na busca de melhorias e de uma organização que se aproxime de uma identidade comum. Apostar no planejamento participativo é aguçar a vontade desses grupos em definir conteúdos concretos, tornando-os também responsáveis pelos resultados.*

Palavras-chave: Infra-estrutura; Bairro popular; Paripe.

INTRODUÇÃO

Trabalhar com a dinâmica de bairros periféricos em Salvador é algo muito importante para o contexto da cidade e para os que convivem diariamente com esses processos. Desse modo, com o desdobramento deste estudo, existe a tentativa de ampliar os conhecimentos sobre essa escala de análise tão próxima da realidade cotidiana das pessoas: o bairro.

O objeto central da presente pesquisa é o bairro de Paripe, situado no Subúrbio Ferroviário de Salvador, no trecho final da Avenida Afrânio Peixoto. Um bairro bastante extenso, que abriga uma população de baixa renda, mas possui uma riqueza histórica muito relevante para os seus habitantes e também para a cidade de Salvador.

Para a execução desta análise, foi feito um levantamento da infra-estrutura urbana, avaliando a distribuição do comércio e dos serviços e dos espaços públicos, assim como dos meios de transportes existentes no bairro, observando também o processo de formação de possíveis centralidades e verificando seus espaços integrados/segregados.

¹ Estudante do Curso de Geografia, da Universidade Federal da Bahia, Bolsista de Iniciação Científica do CNPq., autora. E-mail: flaviasouza04@yahoo.com.br. Orientador: Angelo Szaniecki Perret Serpa, Professor adjunto doutor do Departamento e Mestrado de Geografia, pesquisador do CNPq, orientador. E-mail: angserpa@ufba.br.

METODOLOGIA

A pesquisa intitulada “Caracterização socioeconômica de um bairro popular em Salvador: O caso de Paripe, no Subúrbio Ferroviário” é resultado de nove meses de trabalho dividido em quatro etapas: as etapas constituem-se num diagnóstico das condições estruturais e sócio-econômicas da área. Para desvendar o conteúdo histórico do bairro em análise, foram visitados o Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, a CONDER e a SEPLAM (Secretária Municipal de Planejamento, Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico).

Os procedimentos metodológicos abrangeram quatro etapas: A primeira se refere à delimitação da área. Como Salvador não possui delimitação oficial de bairros, esta foi realizada a partir de conhecimentos prévios sobre a mesma; a segunda leva em consideração a análise dos espaços públicos, para os quais foram estabelecidos processos de caracterização e hierarquização; a terceira etapa consistiu no levantamento e mapeamento do comércio e dos serviços, examinando os núcleos centrais e os núcleos mais segregados; e, por fim, a observação da situação do transporte público.

Estas etapas basearam-se no Método da Sintaxe Espacial, que se caracteriza por facilitar a investigação precisa sobre a interação entre as configurações espaciais e as relações sociais que ocorrem nestes espaços. A partir do método foram confeccionados mapas de ilhas espaciais e de linhas axiais. A confecção do mapa de axialidade permitiu a determinação dos eixos mais integrados e os mais segregados na escala do bairro. Logo, identificaram-se os espaços públicos presentes no bairro, estabelecendo uma hierarquia entre os mesmos, partindo do espaço mais integrado para o mais segregado. Destes, foram escolhidos quatro, dois entre os mais integrados e dois entre os mais segregados, havendo a aplicação de 120 questionários, através dos quais se buscou qualificá-los, a partir das práticas de apropriação por parte dos usuários. Para aplicação dos questionários, foram adotados critérios como: sexo, faixa etária e renda dos usuários, com o objetivo de comprovar a hierarquia e qualificar o uso e a apropriação destes espaços.

A localização dos espaços centrais identificada pelo Método da Sintaxe Espacial coincide com a área de concentração comercial e também com as áreas de maior fluxo do transporte público. A partir disso, também se pode inferir em relação à área comercial do bairro, dividindo-a em três núcleos: um núcleo mais central onde se dá uma maior concentração comercial e dois núcleos mais segregados caracterizados por uma menor concentração comercial. Para averiguação da qualificação do comércio, também foram feitos 120 questionários com os moradores, distribuindo 40 em cada núcleo.

Para o transporte público, o primeiro passo foi visitar a Secretaria Municipal de Transportes, na qual foram levantadas as empresas e as linhas que atendem ao bairro; a localização de suas garagens; número de ônibus por linha e os seus horários de saída. O objetivo foi compreender como se dá o funcionamento do transporte público neste bairro, observando as condições dos ônibus, dos abrigos e da sinalização, dentre outros. Foi executado um mapeamento dos pontos de ônibus, observando a existência ou não de abrigos e placas. Foram aplicados também questionários com as empresas de ônibus e 120 questionários com os usuários do transporte urbano no bairro, distribuídos por quatro pontos de passagem das linhas de ônibus e também na estação de trem.

O PROCESSO HISTÓRICO DE PARIPE

Paripe é um dos bairros mais antigos de Salvador. A princípio era constituído de grandes fazendas de propriedade particular, que se distribuíam por toda a área do bairro. Foi estruturado nos loteamentos Fazenda Meirelles I, II, III. O desenvolvimento de Paripe se dá no bojo da

expansão econômica da Bahia e de Salvador, com o advento da criação de ferrovias no interior do Estado. Neste período também foi construído o trecho ferroviário Calçada-Paripe (Viação Férrea Federal Leste Brasileira), inaugurado em 28 de junho de 1860, proporcionando a expansão de Salvador em direção ao Subúrbio. As fazendas, as atividades desenvolvidas nas mesmas e a criação da linha férrea consistiram no alicerce para a formação dos bairros do Subúrbio Ferroviário.

A partir da década de 1930, os loteamentos da Fazenda Meirelles passam por uma série de transformações relativas à venda e ao fracionamento de lotes até chegar ao comando da Empresa de Carnes Verdes da Bahia Ltda. Esta, de posse dos terrenos, cedeu uma parte para a Marinha, para construção de casas destinadas aos seus servidores, criando assim o Conjunto Almirante Tamandaré. O projeto da Empresa de Carnes Verdes era criar loteamentos para abrigar a classe média a média-alta, que teria acesso às paisagens naturais e às áreas de potencial econômico. Entretanto, a valorização das áreas centrais de Salvador, juntamente com os processos migratórios, em virtude da implantação do CIA e demais indústrias (como a Indústria de Mamona e a Fábrica de Cimentos Aratu), levou à constituição de bairros segregados, como é o caso de Paripe. A construção da Av. Afrânio Peixoto (a Suburbana), na década de setenta também possibilitou um incremento populacional e ampliou as condições econômicas, principalmente quanto ao transporte rodoviário, ao comércio e aos serviços.

Embora marcado por uma área estruturada a partir de loteamentos, surgem no bairro também as chamadas “invasões”, em áreas de risco, com estrutura precária, como é o caso da área conhecida como Bate Coração (área de assentamento espontâneo de propriedade do Governo de Estado, formada há mais de 20 anos). É um bairro populoso, com uma infraestrutura urbana ainda deficiente. Apesar da pavimentação de algumas ruas, há ainda muitas áreas sem asfaltamento, com esgotos correndo a céu aberto na frente das casas. O sistema de esgotamento sanitário, criado pelo Programa Bahia Azul, não suporta a quantidade de água e, em tempo de chuva, as saídas de esgoto transbordam, trazendo sérios transtornos para a população; várias ruas ficam alagadas em decorrência das enxurradas que vêm das partes mais altas do bairro. No entanto, o crescimento é evidente, principalmente em relação à configuração dos espaços públicos, comércio, serviços e transporte público, sendo estes os eixos de análise desta pesquisa.

ANÁLISE DOS ESPAÇOS PÚBLICOS

Os espaços públicos surgem a partir de processos históricos configurados por funções atribuídas pela própria sociedade. Entende-se, então, que são espaços abertos de uso coletivo, apropriados por um determinado grupo social. Entretanto, o crescimento da cidade impõe transformações na morfologia urbana, em virtude do surgimento de áreas mal estruturadas e mal planejadas, geralmente de ocupação espontânea. Por este motivo, muitas áreas livres públicas ficam “ilhadas”, pela falta de acesso e de circulação, sendo então apropriadas somente pela comunidade do entorno.

Trazendo para a escala do bairro, pode-se inferir que Paripe cresceu expressivamente em termos de áreas residenciais e comerciais, restando poucos espaços livres públicos. A localização destes espaços no bairro foi possibilitada pelo uso do Método da Sintaxe Espacial, elaborado a partir das pesquisas de Holanda & Gobi (1988). Este método se caracteriza por ser “*um conjunto de técnicas para análise de configurações espaciais de todos os tipos, especialmente onde configurações espaciais parecem ser um aspecto significativo de fenômenos sociais, como cidades e edifícios*” (SERPA, 2001: p. 17).

Essas técnicas são baseadas em programas de computador que fornecem as bases para o cruzamento de dados. Nesta pesquisa foi empregado o programa Axial 3, a partir do qual foram trabalhadas as seguintes categorias sintáticas: “*a axialidade (indica a maior extensão possível de ser atingida em uma dimensão dentro de espaços abertos, integração espaços convexos por eixos ou linhas axiais); a profundidade média das linhas (média das distâncias espaciais); a relativa assimetria do sistema axial (indica a integração ou segregação entre as linhas); a conectividade das linhas axiais (indica o número de conexões de cada linha do sistema); e axialidade da trama (indica a relação entre o número de ilhas espaciais e o número de linhas da fração)*” (HOLANDA & GOBI, 1988: p. 108, 109).

Essas categorias permitem compreender como o arranjo das formas espaciais facilita ou não o fluxo de pessoas, dando origem a espaços públicos integrados e segregados dentro de um mesmo bairro. Tais espaços foram visualizados nos mapas de ilhas espaciais e de axialidade elaborados na pesquisa. Para a análise desses espaços, foram estabelecidas a hierarquia e qualificação dos mesmos. Nesta ordem de hierarquia, foram escolhidos quatro espaços: dois, nos eixos mais integrados – Praça João Martins e Praça Oscar Marback – e dois nos eixos mais segregados – Praça Professor Raimundo Varella Freire (conhecida como praça de Tubarão) e a Praça conhecida como “Ilha Quadrada”. Cada um desses espaços apresenta uma estrutura física e apropriação social diferenciada. Entretanto, no contexto geral, estes espaços são utilizados como ponto de encontro de amigos. Nos finais de semana, esse uso se intensifica, principalmente na Praça João Martins. Um outro uso muito expressivo é o lazer das crianças, que ocorre com mais frequência nos espaços mais integrados devido à presença de equipamentos de lazer.

Nota-se então que a apropriação de determinado espaço decorre, principalmente, da acessibilidade aos mesmos. Geralmente as áreas de melhor acesso são constituídas de uma melhor infra-estrutura relativa ao comércio, serviços e transporte público, que configuram o surgimento de centralidades, resultantes de processos construídos ao longo do tempo. Isto conduz a uma concentração natural de passantes/usuários, que acaba por favorecer esta hierarquia de espaços livres, tornando uns mais centrais (Praça João Martins) e outros com importância mais localizada (Praça Oscar Marback, Praça de “Tubarão” e Praça Ilha Quadrada). Assim, pode-se observar que o bairro de Paripe não é bem servido de áreas de lazer públicas, ficando estas praticamente restritas à praça central e aos campos de futebol existentes no bairro.

ANÁLISE DO COMÉRCIO E DOS SERVIÇOS EXISTENTES NO BAIRRO

O incremento das atividades comerciais traduz expressivamente a consolidação do bairro, como área comercial e residencial. A análise da distribuição do comércio e dos serviços de Paripe consistiu, em um primeiro momento, no mapeamento, a partir do qual podem-se estabelecer os núcleos pesquisados, coincidentes com os eixos mais integrados e conectados apontados no Método da Sintaxe Espacial.

Para uma melhor compreensão da metodologia adotada neste estudo, é importante destacar o conceito de núcleo. De acordo com Santos e Serpa (2001: p. 37) um núcleo se refere “às áreas que apresentam uma concentração comercial relevante de estabelecimentos comerciais e de serviços”. Assim foram verificados três núcleos de concentração comercial no bairro: o núcleo 1, que se estende do trecho final da Av. Afrânio Peixoto e a Rua Eduardo Dotto, até a Praça João Martins; o núcleo 2, que se estende pela Rua Iriguaçu, em direção ao Final de Linha da Cocisa; e o núcleo 3, que se estende pela rua Almirante Tamandaré, em direção ao final de Linha da Escola de Menores Infratores (hoje extinta).

O núcleo da Avenida Afrânio Peixoto e da Rua Eduardo Dotto é o que mais recebe consumidores de outras partes da Suburbana (ver quadro 1). Isto se dá devido à proximidade e à

qualidade do comércio e dos serviços, que são utilizados com bastante frequência, principalmente nos finais de semana. Os mais procurados são os supermercados, as clínicas, as farmácias e as lojas de calçados e de confecções (ver quadro 2), pertencentes ao bairro, mas também há estabelecimentos que são filiais de firmas existentes em outras partes da cidade. A renda dos usuários se concentra entre 1 e 3 salários mínimos. Grande parte das linhas de ônibus que transitam pelo bairro passa por este núcleo, facilitando o acesso dos consumidores. Esta densidade comercial, a facilidade de acesso e consolidação histórica deste núcleo mostram que esta área é uma centralidade no contexto de Paripe. Assim, Santos e Serpa (2001: p. 54) afirmam que *“as centralidades de bairro apresentam um público alvo que vai geralmente além das suas imediações e vizinhanças. Isto ocorre também em função da maior especialização dos produtos oferecidos nestas áreas”*.

Quadro 1- Procedência dos usuários	
Alto de Coutos	2,5%
Coutos	7,5%
Escada	2,5%
Fazenda Coutos 1 e 3	12,5%
Paripe	62,5%
Periperi	2,5%
Plataforma	2,5%
São Tomé de Paripe	5%
Vista alegre	2,5%
Total	100

Quadro 2- Tipos de comércio existentes	
Armarinho	1,7%
Bar	3,4%
Calçados	6,9%
Confecções	6,9%
Farmácia	8,6%
Materiais de Construção	5,1%
Mercado	65,6%
Utensílios Domésticos	1,7%
Total	100

Os núcleos da Rua Iriguaçu e da Rua Almirante Tamandaré se caracterizam como áreas onde o comércio e os serviços são pouco diversificados e utilizados para o consumo imediato. A grande maioria dos usuários é do próprio bairro, não sendo muito expressiva a presença de usuários de outras localidades (ver quadro 3 e 4). Os dois núcleos se localizam em direção aos finais de linha de ônibus do bairro, o que possibilita o acesso das pessoas. Porém, é uma área de pouca concentração comercial, indicando um comércio de vizinhança, geralmente localizado dentro das ou junto às casas dos habitantes, sendo, portanto, uma alternativa de ampliação da renda familiar.

Quadro 3 -Procedência dos usuários (núcleo: Rua Iriguassu)	
Alto de Coutos	2,5%
Cabula	2,5%
Paripe	87,5%
Periperi	2,5%
Pirajá	2,5%
Vista Alegre	2,5%
Total	100

Quadro 4 -Procedência dos usuários (núcleo: Rua Almirante Tamandaré)	
Fazenda Coutos 1 e 3	12,5%
Liberdade	2,5%
Paripe	82,5%
Periperi	2,5%
Total	100

ANÁLISE DO TRANSPORTE COLETIVO

O Sistema de Transporte Público em Paripe vem apresentando nos últimos anos uma melhora significativa, se comparado a alguns anos atrás. A dificuldade de acesso a outras partes da cidade era um dos problemas mais graves enfrentados pela população. A criação da linha férrea contribuiu bastante para o crescimento do bairro. A estação de Paripe foi inaugurada em 1860 com o nome de *Olaria*, sendo, hoje, o ponto final dos trens suburbanos administrados pela CBTU (Companhia de Trens Urbanos). Entretanto, apesar de ser um meio de transporte muito utilizado no bairro, é marcado pela precariedade das estações, dos trens e pela falta de segurança. A deficiência do transporte ferroviário é muito criticada pelos usuários. Porém, o seu uso é bastante expressivo (ver quadro 5) por quem vai para outros bairros da Suburbana ou para a Calçada. É utilizado por moradores de várias partes do bairro, até daquelas mais distante da estação. O principal atrativo é o valor da passagem (R\$ 0,50).

O fluxo do Transporte Rodoviário foi facilitado após a criação da Avenida Afrânio Peixoto na década de 1970. Atualmente este meio é o mais utilizado (ver quadro 5), principalmente após as obras de pavimentação da área. Os dados colhidos na Superintendência de Transportes Públicos mostram que Paripe conta com 22 linhas de ônibus, circulando por várias partes da cidade. O bairro é servido apenas por três empresas de ônibus: a Praia Grande, a Boa Viagem e a Litoral Norte. O fluxo dos ônibus dentro do bairro também coincide com os eixos integrados apontados pelo Método da Sintaxe Espacial. Por esses eixos se distribuem os 25 pontos de ônibus existentes em Paripe: 68% dos pontos têm abrigo, 24% possuem apenas placas e 8% não têm abrigo nem placa.

Quadro 5- Quais os Meios de Transportes mais Utilizados	
Rodoviário	54,9%
Ferrovário	41,8%
Marítimo	3,3%
Total	100

A maioria dos usuários do transporte público é morador de Paripe e de Fazenda Coutos e boa parte deles classifica o transporte como regular (ver quadro 6), apontando deficiências como: espera no ponto, assalto, preço da passagem, entre outros (ver quadro 7). Muitos acreditam que a solução para os problemas do transporte rodoviário seria a criação de novas linhas, o aumento da quantidade de ônibus e a inserção de outras empresas no bairro (ver quadro 8).

Quadro 6- Qualidade do Transporte	
Excelente	3,3%
Bom	27,5%
Regular	54,2%
Ruim	12,5%
Péssimo	3,3%
Total	100

Quadro 7- Principais Deficiências Apontadas	
Assalto	22,6%
Dois finais de linha no bairro	0,8%
Espera no ponto	25,8%
Falta de opção para outros bairros	2,4%
Ônibus cheios	3,2%
Ônibus velhos	11,3%
Preço da passagem	12,1%
Redução da frota no fim de semana	6,5%
Transito congestionado	15,3%
total	100

Quadro 8- o que deve ser feito para melhorar	
Criação de novas linhas	42%
Outras empresas	9,8%
Maior quantidade de ônibus	40,4%
Restauração dos veículos.	5,2%
Diminuição o valor da passagem	0,5%
Diminuição espera no ponto	0,5%
Aumento da frota no fim de semana	0,5%
Restauração dos veículos para deficientes.	1,0%
Total	100

O bairro conta ainda com dois terminais de ônibus: o Final de Linha da Cocisa e o Final de Linha da Escola de Menores Infratores. As linhas que saem de um terminal não passam pelo outro, dificultando a circulação de quem mora nesses dois extremos, visto que são obrigados a andar 10 a 15 minutos para utilizar o ônibus. Mesmo com estas deficiências assinaladas nos questionários, o bairro possui um sistema de transporte público capaz de atender às necessidades da população do bairro e das áreas do entorno.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Paripe passou por um processo gradativo de desenvolvimento urbano e hoje apresenta problemas peculiares à maioria dos bairros da periferia de Salvador. Apresenta uma população de baixa renda, porém, nos núcleos mais antigos, as habitações são mais estruturadas. Os principais problemas se expressam nas invasões, que ocupam o solo de maneira desordenada, não recebendo a devida assistência por parte dos poderes públicos. As obras de saneamento básico e pavimentação se dão mais frequentemente nos eixos mais centrais do bairro. No caso de Paripe, observa-se que as áreas mais beneficiadas são as que concentram o comércio, os serviços e o fluxo do transporte urbano.

Trabalhar com o diagnóstico da dinâmica urbana de um bairro sob o ponto de vista dos usuários fornece a qualificação dos processos que se constituem ao longo do tempo. Paripe se mostra como um lugar de forte importância para os seus moradores, justamente porque possui um comércio amplo, bom serviço de transporte e um espaço central de lazer bem visitado, sobretudo se comparado aos bairros próximos, como Fazenda Coutos e São Tomé de Paripe, pois estes últimos utilizam-se dos serviços existentes no bairro de Paripe.

Grande parte dos moradores acredita no potencial do bairro, todavia não existe um envolvimento geral, talvez por falta de informação ou de oportunidade. Segundo Serpa (2001), *“a percepção humana do ambiente urbano, as experiências pessoais e as características culturais dos habitantes de zonas periféricas (...) devem servir de ponto de partida para um planejamento urbano, paisagístico e ambiental, que atenda às reais necessidades dos moradores destes lugares”*. Acredita-se que a atuação dos grupos ativistas no bairro é uma tentativa de exercer uma participação mais ativa na busca de melhorias e de uma organização que se aproxime de uma identidade comum. Apostar no planejamento participativo é aguçar a vontade

desses grupos em definir conteúdos concretos, pois de acordo com Souza (2003: p. 321) “os instrumentos do planejamento por mais criativos que sejam só possuem devida importância se tiverem a implementação e operacionalização influenciadas e monitoradas pelos cidadãos”, tornando-os também responsáveis pelos resultados.

REFERÊNCIAS

COELHO, S. S.; SERPA, A. S. P. Transporte Coletivo nas Periferias Metropolitanas: Estudos de Caso em Salvador, Bahia. *Geografia*, Rio Claro-SP, v. 26, n. 2, p. 91-126, 2001.

CORRÊA, R. L. *Trajétórias Geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

FONSECA, A. A. M.; SILVA, S. C. B. M. Periferia: A Produção do Subúrbio Ferroviário de Salvador: os exemplos de Paripe e Periperi. *Veracidade. Revista do Centro de Planejamento Municipal*, Salvador-BA, Ano 2, n 4, 1992.

HOLANDA, F. & GOBBI, C. *Forma e uso do espaço urbano – estudos de casos assistidos por computador*. Brasília: Instituto de Arquitetura e Urbanismo-UNB, 1988.

SANTOS, J. L. J.; SERPA, A. S. P. A produção espacial do comércio e dos serviços nas periferias urbanas: um estudo de caso em Salvador. *GEOUSP - Revista da Pós-Graduação em Geografia*, São Paulo-SP, v. 8, p. 45-65, 2000.

SERPA, A. S. P. (org.) *Fala, Periferia! Uma reflexão sobre a produção do espaço periférico metropolitano*. Salvador: UFBA, 2001.

SERPA, A. S. P. Morfologia urbana e apropriação social dos espaços livres de edificação em áreas de urbanização popular: Tendências apontadas pela aplicação do método de sintaxe espacial na escala do bairro. In: Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 6., 1999, Presidente Prudente-SP. *Anais...* Presidente Prudente-SP: UNESP/AGB, 1999, p. 447-452.

SOUZA, M. L. *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanas*. 2ª Ed. Rio de Janeiro; Bertrand Brasil, 2003.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR. SUPERINTENDÊNCIA DE URBANIZAÇÃO DA CAPITAL. *Elaboração de projetos de Engenharia. Programa de urbanização do Subúrbio Ferroviário de Salvador*. Relatório inicial. Setembro, 1998.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR. COORDENAÇÃO DE DESENVOLVIMENTO SOCIAL. *Informações sistematizadas de bairros de baixa renda*. Vol. II. Informações gerais de Paripe, 1983.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR. SECRETARIA DE PLANEJAMENTO, MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO ECONOMICO (SEPLAM). *Estudo da estrutura viária ao nível de micro acessibilidade. Região Subúrbio. Trecho Plataforma - Paripe*. Revisão 1. Junho, 1999.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR. SECRETARIA DE PLANEJAMENTO, MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO ECONOMICO (SEPLAM). *Quadro de saúde das áreas de Paripe e Periperi. Pesquisa complementar do trabalho de urbanização. Bate Coração e Terra para Todos. 1986/89.*