



**UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TERRITÓRIO, AMBIENTE E SOCIEDADE**

HERLANE GALHARDO GOMES

**A transformação do espaço no entorno da avenida Edgard Santos, Narandiba,
Salvador**

Salvador

2023

HERLANE GALHARDO GOMES

**A transformação do espaço no entorno da avenida Edgard Santos, Narandiba,
Salvador**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Território, Ambiente e Sociedade da Universidade Católica do Salvador, como requisito final para a obtenção do título de mestre em Território, Ambiente e Sociedade.

Orientação: Prof. Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos.

Salvador

2023

Dados de Catalogação na Publicação (CIP)
Ficha Catalográfica. UCSAL. Biblioteca.

G633 Gomes, Herlane Galhardo

A transformação do espaço no entorno da avenida Edgard Santos,
Narandiba, Salvador/ Herlane Galhardo Gomes . – Salvador, 2023.
138 f.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Católica do Salvador.
Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação. Mestrado em Território,
Ambiente e Sociedade.

Orientador: Prof. Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos.

1. Salvador 2. Narandiba 3. Avenida Edgard Santos 4. Transformações
5. Planejamento I. Vasconcelos, Pedro de Almeida – Orientador II. Universidade
Católica do Salvador. Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação III. Título.

CDU 711.4(813.8)

TERMO DE APROVAÇÃO

HERLANE GALHARDO GOMES

**"A transformação do espaço no entorno da avenida Edgard Santos,
Narandiba, Salvador".**

Dissertação aprovada como requisito para obtenção do grau de
Mestre(a) em Território, Ambiente e Sociedade.

Salvador, 24 de abril de 2023.

Banca Examinadora:

Pedro de Almeida Vasconcelos

Prof. Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos (orientador - UCSAL)

Silvana Sá de Carvalho

Profa. Dra. Silvana Sá de Carvalho (examinadora interna - UCSAL)

Rosali Braga Fernandes

Profa. Dra. Rosali Braga Fernandes (examinadora externa - UNEB)

Dedico este trabalho à luz da minha vida e minha inspiração:
mãinha - Dona Sissi (*in memoriam*). A mulher responsável por
meus estudos e pela mulher que me tornei.

AGRADECIMENTOS

Começo meu agradecimento a Deus pela dádiva da vida. E, além de tudo, por Ele ter me dado força e resiliência no propósito de realizar o mestrado em um período crítico vivido por toda a humanidade, a pandemia de covid-19.

Ao meu professor orientador, Prof. Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos, que soube conduzir para o resultado dessa pesquisa, uma vez que minhas ideias se modelaram de acordo com suas orientações, seus direcionamentos, suas sugestões sempre assertivas com relação às referências, acervos, bibliografias, correções e indicações dos profissionais que participaram da coleta de dados. Uma pessoa tão simples e com tanto conhecimento. Eu não teria chegado até aqui sem a sua experiência, que irá me acompanhar para sempre.

Aos membros da banca examinadora, a Prof^a. Dr^a. Silvana Sá de Carvalho que me ajudou bastante com o entendimento das imagens e mapas, além da melhor organização da dissertação, sempre solícita e atenciosa. A Prof^a Dr^a. Rosali Braga Fernandes que fez parte do meu anteprojeto de pesquisa, da minha pesquisa e enfim, qualificação e defesa; foi um prazer poder beber na fonte dos estudos sobre o Cabula, sua generosidade em compartilhar documentos e materiais foi crucial.

Aos professores doutores do mestrado em Território, Ambiente e Sociedade da Universidade Católica do Salvador, que souberam nos conduzir tão bem durante todo o percurso, permitiu-nos enxergar os objetivos e as razões na construção deste trabalho. As aulas e os seminários agregaram conhecimentos e inquietações que enriqueceram nossas pesquisas. A escolha pela UCSal começou na entrevista com a Prof^a. Dr^a. Débora Porciúncula e Prof. Dr. Manuel Victor, foi nesse momento que veio a confirmação de que era este o programa e que eu estava no lugar certo. Prof^a. Dr^a. Cristina Alencar com suas análises e colocações essenciais em nossas discussões. Prof^a. Dr^a. Liana Viveiros pelo cuidado e sensibilidade nos tópicos que envolviam cidade e cultura. Prof^a. Dr^a. Laila Nazem e Prof^a Dr^a. Aparecida Netto pelo comprometimento e desenvolvimento dentro das comunidades. Prof^a. Dr^a. Maya Constance pelo envolvimento e devolutivas com nossos projetos de pesquisa. Prof^a. Dr^a. Maina Pirajá pela presteza e gentileza, sempre atenciosa conosco. Prof^a. Dr^a. Silvana Sá pelo ensinamento e competência nas questões cartográficas que me abriu o horizonte. Não poderia esquecer a professora das Letras, Prof^a. Dr^a. Liliane Vasconcelos, sempre atenta ao que eu escrevia e pedia-me leveza sempre. Foi um prazer tê-los como mestres.

Ao meu pai, à minha mãe (*in memoriam*) e às minhas tias Naide e Nalda, vocês não me deixaram órfã de mãe, vocês se complementam e completam minha vida.

Ao meu esposo Antero que nunca mediu esforços na consolidação da minha pesquisa. Sempre comigo nas visitas aos órgãos públicos, na busca pelos livros nos sebos, dirigia para mim enquanto eu tirava as fotos dos lugares, enfim, meu companheiro para além da vida.

Aos profissionais que contribuíram generosamente com as elucidações desta pesquisa: Sr. Carl von Hauenschild, Sr. Firmo Augusto David de Azevedo, Sr. Antonio Heliodório Lima Sampaio e Sr. Luiz Antonio Souza. Gratidão pela grande colaboração que delinearão os resultados alcançados.

Ao Sr. Marcelo, líder comunitário, que me acompanhou durante a coleta de dados e aos moradores de Narandiba que, embora receosos e em período pandêmico, aceitaram participar das entrevistas. Suas contribuições foram valorosas.

Aos funcionários da CONDER, em especial a Sra. Vera Lúcia da sala técnica e Elias da biblioteca, sempre prestativos e dispostos a ajudar tanto quando solicitados presencialmente quanto por e-mail, principalmente.

A minha amiga Josefa Santana Lima que foi a maior incentivadora desse mestrado, corrigiu meu anteprojeto diversas vezes, esteve sempre presente e sempre a postos para me auxiliar, deu-me dicas valiosas e foi sempre zelosa nesse intento.

*“Vai passar
Nessa avenida um samba
popular
Cada paralelepípedo
Da velha cidade
Essa noite vai
Se arrepiar
Ao lembrar
Que aqui passaram
sambas imortais
Que aqui sangraram pelos
nossos pés
Que aqui sambaram
nossos ancestrais”*

(Chico Buarque – Vai Passar)

GOMES, Herlane Galhardo. **A transformação do espaço no entorno da avenida Edgard Santos, Narandiba, Salvador.** Dissertação (Mestrado em Território, Ambiente e Sociedade) – UCSAL: Salvador, 2023.

RESUMO

Esta dissertação intitulada *A transformação do espaço no entorno da avenida Edgard Santos, Narandiba, Salvador* traz a história e a evolução de um planejamento realizado na cidade do Salvador. Uma cidade que foi idealizada como fortaleza desde o seu nascimento e que se tornou uma metrópole, a qual atraiu migrantes que vieram para trabalhar e construir uma nova vida. Ao falar em cidade planejada, é comum remeter à Brasília, porém Salvador passou por esse processo muito antes da capital federal. Assim, este trabalho é uma pesquisa exploratória através dos estudos bibliográficos, com abordagem qualitativa de estudo de caso, que foram desenvolvidos a partir da coleta de dados dos questionários enviados aos profissionais técnicos, que participaram do plano urbanístico da cidade, como também das entrevistas realizadas com os moradores da localidade de Narandiba. A pesquisa foi pautada pelo método histórico, pois foi imprescindível observar os dados e o porquê das alterações sofridas no decorrer do tempo e que puderam ser narrados tanto pelos moradores, como pelos profissionais que validaram as transformações que ocorreram na avenida Edgard Santos a partir de 1970. As reflexões acerca da coleta de dados proporcionaram o entendimento de uma cidade previamente planejada e que, por razões das gestões que sucederam, acabaram por não darem continuidade ao projeto. A pesquisa comenta os aportes teóricos com definições sobre espaço, territórios, entre outros, bem como pretende elucidar as concepções de cidade e seu planejamento urbano. É possível também perceber a progressão espacial através das fotos aéreas dos mapas, nas quais se traduz com maior nitidez a ação dos sujeitos que ocuparam a área, muitos advindos de outros municípios e que trouxeram consigo a esperança e o desejo de continuarem no bairro. O sentimento de pertencimento é perceptível, pois muitos não pretendem sair, pelo contrário, almejam benfeitorias. Ademais, faz jus ao direito à cidade, os habitantes devem usufruir o que a cidade tem para oferecer. Ao fazer uma alusão com o direito de ir e vir do cidadão dentro da cidade e a infraestrutura viária discutida no corpo da pesquisa, conclui-se que ambas são essenciais para alcançar o bem-estar social.

Palavras-chave: Salvador. Narandiba. Avenida Edgard Santos. Transformações. Planejamento.

GOMES, Herlane Galhardo. **The transformation of space around Edgard Santos avenue, Narandiba, Salvador.** Dissertation (Master in Territory, Environment and Society) – UCSAL: Salvador, 2023.

ABSTRACT

This dissertation entitled The transformation of space around Edgard Santos avenue, Narandiba, Salvador brings the history and evolution of a planning carried out in the city of Salvador. A city that was idealized as a fortress since its birth and that became a metropolis, which attracted migrants who came to work and build a new life. When it talking about a planned city, it is common to refer to Brasilia, but Salvador went through this process long before the federal capital. Thus, this work is an exploratory research through bibliographical studies, with a qualitative approach of case study, which were developed from the collection of data from the questionnaires sent to the technical professionals, who participated in the urban plan of the city, as well as from the interviews carried out with the residents of Narandiba. The research was guided by the historical method, as it was essential to observe the data and the reason for the changes suffered over time and that could be narrated by both residents and professionals who validated the transformations that occurred on Edgard Santos avenue from 1970 forward. Reflections on data collection provided a knowledg of a previously planned city that, due to the management that followed, ended up not giving continuity to the project. The research comments on the theoretical contributions with definitions about space, territories, among others, as well as intends to elucidate the conceptions of the city and its urban planning. It is also possible to observe the spatial progression through the maps aereas photographs, which the action of the subjects who occupied the area is more clearly translated, many coming from other municipalities and which brought with them the hope and desire to remain in the neighborhood. The feeling of belonging is noticeable, as many do not intend to leave, on the contrary, they want improvements. Furthermore, it does justice to the right to the city, the inhabitants must enjoy what the city has to offer. By alluding to the citizen's right to come and go within the city and the road infrastructure discussed in the body of the research, it is concluded that both are essential to achieve social well-being.

Keywords: Salvador. Narandiba. Edgard Santos avenue. Transformations. Planning.

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1** - Traçado da Av. Edgard Santos
- Figura 2** - Avenida Edgard Santos, 1979
- Figura 3** - Fases da implantação do CIA
- Figura 4** - Modelo radial-concêntrico para Salvador
- Figura 5** - Sociografia de Narandiba a partir de 1977
- Figura 6** - Perfil da população de Narandiba em 2010
- Figura 7** - Sociografia de Narandiba em 2010
- Figura 8** - Características dos domicílios de Narandiba a partir de 1977
- Figura 9** - Total de domicílios de Narandiba em 2010
- Figura 10** - Infraestrutura de Narandiba a partir de 1977
- Figura 11** - Infraestrutura de Narandiba em 2010
- Figura 12** - Ecologia, 1978
- Figura 13** - Áreas verdes, 2010
- Figura 14** - Avenida Edgard Santos, 2021
- Figura 15** - Localização em Salvador, 2010
- Figura 16** - Foto aérea da área onde será construída a Av. Edgard Santos, 1976
- Figura 17** - Imagem da Av. Edgard Santos de 1976
- Figura 18** - Imagem da Av. Edgard Santos de 1980
- Figura 19** - Imagem da Av. Edgard Santos de 1989
- Figura 20** - Imagem da Av. Edgard Santos de 1992
- Figura 21** - Fotos aéreas da Av. Edgard Santos de 1998
- Figura 22** - Fotos aéreas da Av. Edgard Santos de 2002
- Figura 23** - Imagem da Av. Edgard Santos de 2006
- Figura 24** - Imagem da Av. Edgard Santos de 2010
- Figura 25** - Imagem da Av. Edgard Santos de 2017
- Figura 26** - Foto via satélite da Av. Edgard Santos de 2019
- Figura 27** - Foto via satélite da Av. Edgard Santos de 2022
- Figura 28** - Fotos aéreas da Av. Edgard Santos de 2006, 2010 e 2017
- Figura 29** - Conjunto habitacional Cabula VI

- Figura 30** - Conjunto habitacional Doron
- Figura 31** - Pontos de lava a jato na Av. Edgard Santos
- Figura 32** - Monumento de Edgard Santos e extensão da Av. Edgard Santos
- Figura 33** - Policlínica de Narandiba e 23ª CIPM
- Figura 34** - Hospital Geral Roberto Santos e 19º Batalhão de Caçadores
- Figura 35** - Chácara Narandyba
- Figura 36** - CONDER
- Figura 37** - Posto de combustível, Motel Bora-Bora e COELBA
- Figura 38** - COELBA
- Figura 39** - Odebrecht e estação de metrô Imbuí
- Figura 40** - Canteiro central e estação de metrô Imbuí
- Figura 41** - Síntese do Projeto Narandiba
- Figura 42** - Plano Urbanístico Narandiba e Programa de Ocupação
- Figura 43** - Hierarquia de comunidades
- Figura 44** - Sistema Viário – Traçado e Características Básicas
- Figura 45** - Narandiba
- Figura 46** - Limites de Salvador, do Miolo e do Cabula

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- AA** - Área Arborizada
- ADP** - Áreas de Domínio Público
- BNH** - Banco Nacional da Habitação
- BSC** - Base Social Comunitária
- CAB** - Centro Administrativo da Bahia
- CEDURB** - Companhia Estadual de Desenvolvimento Urbano (BA)
- CHESF** - Companhia Hidrelétrica do São Francisco
- CIA** - Centro Industrial de Aratu
- CIAM's** - Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna
- CIPM** - Companhia Independente de Polícia Militar
- COELBA** - Companhia de Energia Elétrica da Bahia
- CONDER** - Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia
- COPEC** - Complexo Petroquímico de Camaçari
- CPE** - Comissão de Planejamento Econômico do Estado da Bahia
- CPUCS** - Comissão do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador
- CSU** - Centro Social Urbano
- DERBA** - Departamento de Estradas e Rodagens da Bahia
- DETRAN** - Departamento Estadual de Trânsito
- EMBASA** - Empresa Baiana de Águas e Saneamento
- EPUCS** - Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador
- EUST** - Estudo de Uso do Solo e Transportes
- FGM** - Fundação Gregório de Mattos
- IAB** - Instituto de Arquitetos do Brasil
- IBGE** - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- IGHB** - Instituto de Geografia e História da Bahia
- INFORMS** - Sistema de Informações Geográficas Urbanas do Estado da Bahia
- INOCOOP** - Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais
- ISP** - Instituto de Segurança Pública
- OCEPLAN** - Órgão Central de Planejamento

PDTU - Plano Diretor de Transporte Urbano
PLANAVE - Estudos e Projetos de Engenharia
PLANDURB - Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador
RMS - Região Metropolitana de Salvador
SEPLAN - Secretaria do Planejamento do Estado da Bahia
SFH - Sistema Financeiro da Habitação
SMR - Salários-Mínimos Regionais
SURCAP - Superintendência de Urbanização da Capital
UFBA - Universidade Federal da Bahia
UNEB - Universidade Estadual da Bahia
URBIS - Habitação e Urbanização da Bahia
URPLAN - Grupo de Planejamento Urbanismo e Arquitetura

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	15
1.1	APRESENTAÇÃO DA PESQUISA.....	15
1.2	APRESENTAÇÃO DO LOCUS DA PESQUISA.....	16
1.3	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	20
2	REFERENCIAL TEÓRICO-CONCEITUAL.....	23
2.1	CONCEITOS FUNDAMENTAIS.....	23
2.2	ACEPÇÕES DE CIDADE.....	32
2.3	O PLANEJAMENTO URBANO.....	39
3	A LOCALIDADE DE NARANDIBA E O PROJETO URBANÍSTICO INTEGRADO.....	49
3.1	ANTECEDENTES HISTÓRICOS.....	49
3.2	CARACTERÍSTICAS SOCIAIS DE NARANDIBA.....	54
3.3	EVOLUÇÃO ESPAÇO-TEMPORAL DE NARANDIBA.....	68
3.3.1	RESULTADOS DAS ENTREVISTAS COM OS MORADORES.....	82
3.4	O PROJETO URBANÍSTICO INTEGRADO DE NARANDIBA.....	98
3.4.1	A ÁREA DO MIOLO.....	107
3.4.2	CONTRIBUIÇÕES DOS PROFISSIONAIS TÉCNICOS.....	112
4	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	120
	REFERÊNCIAS.....	124
	APÊNDICES	
	ANEXOS	

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho “*A transformação do espaço no entorno da avenida Edgard Santos, Narandiba, Salvador*” é resultado da pesquisa realizada durante o curso de mestrado em Território, Ambiente e Sociedade, vinculado ao Programa de Pós-graduação em Território, Ambiente e Sociedade da Universidade Católica do Salvador (UCSAL).

1.1 APRESENTAÇÃO DA PESQUISA

O que incentivou, a princípio, pela escolha de uma avenida como objeto de estudo foi a observação e o olhar técnico de uma engenheira civil, especialista em engenharia rodoviária, que transita diariamente nesta avenida. E ao perceber que a avenida se divide ao meio, literalmente, na qual apresentam habitações e comércios de vários formatos, travessas, becos e vielas que constituem assim seu canteiro central. Nasceu, então, um questionamento de como se formou este espaço e a vontade de aprofundar uma pesquisa sobre a dinâmica desta via, situada em um bairro considerado como parte do “Miolo” de Salvador.

O interesse na escolha do tema foi pelo fato de algo até então inusitado e singular, uma necessidade de aprofundar sobre a relevância da utilização de uma avenida como moradia. A transformação de um espaço público em espaço habitável.

O objetivo geral da pesquisa é investigar as transformações no processo de urbanização da avenida Edgard Santos em meio à notoriedade das ocupações e uso do solo no seu entorno. Com isso, é preciso esmiuçar os seguintes objetivos específicos:

- Descrever o processo de transformação da avenida e seu entorno a partir do plano urbanístico de Narandiba;
- Demonstrar como se deu a elaboração desse plano urbanístico e quem foram os autores;

- Identificar as mudanças temporais, físicas e sociais da avenida desde a sua implantação;
- Analisar a situação geográfica da avenida como referência de moradia, bem como suas condições de habitação;
- Verificar os fatores que possibilitaram o desenvolvimento da ocupação deste espaço.

Assim sendo, surgiram algumas inquietações sobre a forma pela qual a avenida Edgard Santos se desenhou, o que direcionou para as proposições a seguir:

- Como se deu a criação desta avenida?
- Quando ocorreu seu processo de desenvolvimento?
- Por que ela se estabeleceu desta forma até hoje?
- Quem foram os sujeitos que ocuparam este espaço?

A palavra avenida vem do francês *avenue*, particípio passado de *venir* “chegar”, pelo espanhol *avenida*, do latim *venire* – designa aquela parte em que o rio vem mais amplo e mais impetuoso, refere-se atualmente à rua larga e muitas vezes com duas vias. Via do latim *via*, “caminho, estrada”.¹

Quando se define avenida como rua larga e muitas vezes com duas vias, remete às principais avenidas da cidade do Salvador: avenida Luís Viana Filho, avenida Mário Leal Ferreira, avenida Antonio Carlos Magalhães, avenida Orlando Gomes, avenida 29 de Março, avenida Luís Eduardo Magalhães, avenida Afrânio Peixoto, entre outras; porém o diferencial da avenida Edgard Santos é, justamente, que entre estas duas vias existe um espaço habitado.

1.2 APRESENTAÇÃO DO LOCUS DA PESQUISA

A avenida Edgard Santos liga o bairro Cabula, mais precisamente desde a rotatória onde se encontra o monumento ao médico e primeiro reitor da Universidade

¹ <https://hridiomas.com.br/origem-das-palavras-rua-e-avenida/> Acesso em 05 de novembro de 2020.

Federal da Bahia (UFBA), Edgard Santos, conhecida por todos os moradores do bairro como rótula do “cabeção”, até a avenida Luís Viana Filho, mais conhecida como avenida Paralela, onde fica a estação de metrô do Imbuí. O nome da avenida foi uma homenagem a Edgard Santos que foi reitor da Universidade Federal da Bahia (UFBA), e pai de Roberto Santos, governador da Bahia na época.

A partir da percepção inicial de um canteiro central habitado, pode-se constatar o traçado da avenida Edgard Santos e perceber que esses processos ocorreram de igual modo no seu entorno. Surgiu então uma indagação de como isso se desenvolveu e quais foram as transformações ocorridas ao longo do tempo. Através da figura 1 nota-se claramente uma faixa de aproximadamente 2 km (dois quilômetros) de distância que contorna o canteiro central da avenida. Cada uma das vias possui mão única e as vias são estreitas, nelas contêm construções em todo o seu segmento, principalmente no meio da via, o canteiro central.

Figura 1- Traçado da Av. Edgard Santos



Fonte: <https://www.google.com.br/maps> Acesso em 05 de novembro de 2020.

A avenida está situada em um bairro de localização central na cidade do Salvador, o bairro de Narandiba que pertence à região administrativa do Cabula², e que trouxe consigo a dinâmica dos investimentos imobiliários, onde se estabeleceram assentamentos legais e ilegais.

Considera-se que a avenida Edgard Santos é bastante heterogênea, pois em suas margens encontram-se sedes de empresa de energia, de empresas privadas e públicas, escolas, pequenos comércios, ocupações informais de diversos tipos e de variados modelos, conjuntos habitacionais e condomínios residenciais. Ela está localizada em um bairro que possui raízes históricas marcantes em sua formação.

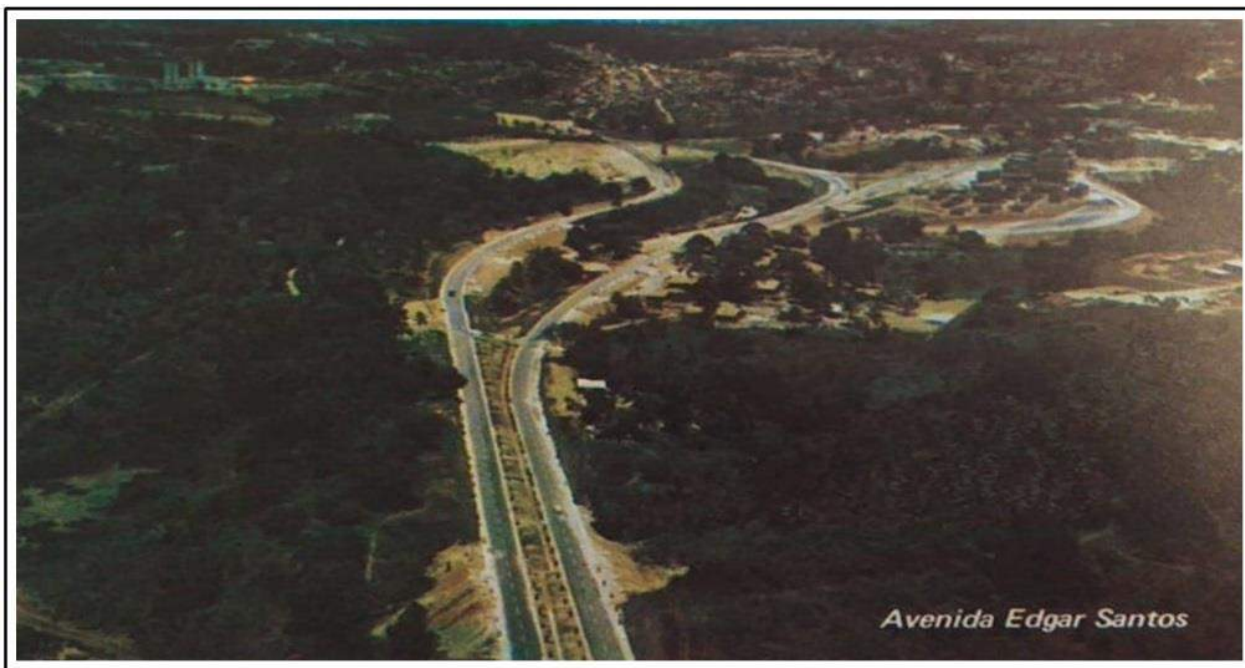
A avenida também possui atrativos como a praça de Narandiba, um lugar de lazer para a população local, ali se encontra o hospital psiquiátrico que leva o nome do primeiro professor universitário negro no Brasil, um brilhante intelectual, precursor da psiquiatria brasileira, Juliano Moreira (1873-1933)³. Outra instituição importante é o hospital que leva a nomeação do médico, professor e político, Roberto Santos, hospital localizado em seu entorno e que trata das enfermidades dos soteropolitanos, como dos baianos de diferentes municípios.

Por volta de 1979, como mostra a figura 2, a avenida tinha o mesmo formato dos dias atuais, porém o canteiro central era formado por vegetação e um canal de drenagem que foi feito para atender a localidade.

² “Cabula que tienen su origen en el idioma Bantú, hablado en una región que se extiende entre los actuales países Congo - Angola. De acuerdo con Y. Castro el término significa misterio, culto (religioso), secreto, escondido y, probablemente ha sido atribuido al sitio, para destacar la existencia de varios quilombos los cuales, a su vez, promocionaron el Candomblé, tan famoso en el Cabula.” (FERNANDES, 2003, p. 165).

³ <https://gec.proec.ufabc.edu.br/profissao-cientista/quem-foi-juliano-moreira/> Acesso em 16 de janeiro de 2023.

Figura 2 - Avenida Edgard Santos, 1979



Fonte: CEDURB, 1979

As mudanças ocorridas ao longo dos anos possibilitaram considerar que as transformações do espaço são características provenientes de todo o processo histórico pelo qual o bairro sofreu. A urbanização lenta e gradual do Cabula, do qual Narandiba e a avenida fazem parte, sofreu intervenções já no final do século XX, sobretudo a partir da construção dos conjuntos habitacionais, a fim de acolher a população carente da capital, paralelamente, surgem também as moradias irregulares.

Sendo assim, surgiu a necessidade de aprofundar um estudo acerca da ocupação no entorno da avenida Edgard Santos (figura 2), ao considerar o contexto sócio-espacial, geográfico e histórico da avenida. Narandiba foi resultado de um Projeto Urbanístico Integrado como exemplo de um planejamento urbano dos anos 1970. Até então já havia sido inaugurado o DETRAN, a estação rodoviária, o jornal A Tarde, o Shopping Iguatemi e o loteamento Caminho das Árvores. A avenida Edgard Santos foi dotada de duas pistas de sete metros, pavimentada com concreto asfáltico, com extensão de 2.400 metros. (SCHEINOWITZ, 1998).

1.3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

É importante lembrar que toda a pesquisa foi concretizada em plena pandemia da covid-19, de modo que a busca pelos dados bibliográficos e de campo tiveram que se adaptar aos protocolos vigentes.

Esta é uma pesquisa exploratória com abordagem qualitativa de estudo de caso, pautada pelo método histórico. Na abordagem qualitativa foi realizada uma coleta de informações e dados, concebida de uma maneira mais aberta, através de entrevistas que contêm formulários com respostas discursivas, ou seja, entrevistas narrativas, que visou a captação do significado subjetivo das questões, a partir das perspectivas, experiências, práticas sociais e vivência dos participantes, pois a pesquisa qualitativa não está moldada na mensuração. (FLICK, 2013).

A escolha pelas entrevistas narrativas se deve ao fato da importância dos estudos realizados para a elaboração no final dos anos 1970 do Projeto Urbanístico Integrado Narendiba, que trouxe para a localidade projetos habitacionais, redes de infraestruturas e equipamentos comunitários como o Hospital Roberto Santos e o Centro Social Urbano de Narendiba. Então como fora uma área estruturada e projetada, as histórias, os fatos do que ocorreram após isso merecem o registro de uma narrativa mais longa e mais subjetiva.

Dito isto, ao usar a pesquisa qualitativa, não se parte necessariamente de um modelo teórico da questão que foi estudado. O que se pretendeu investigar foi como se deu a ocupação do canteiro central e do entorno da avenida Edgard Santos, pois tem-se aí um fato incomum que necessitou utilizar da pesquisa de estudo de caso para entender melhor essa ocupação desde seu início até a sua consolidação. O enfoque acerca da avenida Edgard Santos realçou a movimentação do espaço-tempo, através da produção do espaço que transforma a paisagem em espaços desiguais desde os tempos históricos, como sinal de resistência.

O público entrevistado foram os moradores que residem no bairro há pelo menos 30 a 45 anos, por meio de formulários (Apêndice A), além de questionários que foram enviados por e-mail e através do *google forms* (Apêndice B) aos profissionais técnicos que trabalharam no Projeto Urbanístico Integrado de Narandiba.

Foi indispensável a realização de pesquisa bibliográfica, documental e cartográfica, a fim de elucidar o problema proposto e os objetivos delineados. A análise bibliográfica se mostrou relevante, na verdade ela foi o primeiro passo da pesquisa científica. A análise documental e cartográfica iniciou por meio de visitas a alguns acervos de órgãos públicos como o Instituto Geográfico e Histórico da Bahia (IGHB), a Fundação Gregório de Matos (FGM) e o Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB).

Com isso, a busca pelas informações bibliográficas e documentais para análise do Projeto Urbanístico Integrado de Narandiba, através de conteúdos existentes em livros específicos, foi anterior à coleta de dados (entrevistas e questionários). Conseqüentemente, a procura pelos órgãos só teve sucesso na Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador (CONDER), os demais órgãos supracitados não dispuseram de material acerca do objeto da análise. Além disso, houve a necessidade da aquisição de livros sobre o assunto e fotos aéreas de anos anteriores à execução do plano urbanístico.

As pesquisas bibliográfica e documental foram fontes ricas que permitiram desvendar a problemática desta pesquisa. Os dados apresentados através de mapas comparativos, como também por meio de imagens do antes e depois da avenida, referentes à época do Projeto Urbanístico Integrado de Narandiba, serviram para reconstituir a história da área. A análise dos dados, por ser uma das fases mais importantes da pesquisa, levou em conta todas as observações cartográficas e fotográficas, aliadas às pesquisas documentais e bibliográficas, a partir disso foi possível apresentar os resultados e as conclusões da pesquisa.

Esta dissertação está organizada em quatro capítulos, a saber: no primeiro capítulo têm-se a *Introdução* e seus tópicos, no qual foram abordados a justificativa e a motivação da pesquisa, seus objetivos geral e específico. A apresentação da avenida, sua localização e os procedimentos metodológicos que balizaram o estudo.

No segundo capítulo encontra-se o *Referencial Teórico-Conceitual* e compreende as definições sobre espaço, território entre outros. Uma discussão sobre esses temas a partir dos aportes teóricos de alguns geógrafos. Neste capítulo traz também alguns autores e suas definições sobre cidade e sobre o planejamento urbano da cidade do Salvador.

No terceiro capítulo traz *A Localidade de Narandiba e o Projeto Urbanístico Integrado*, com as características sociais de Narandiba e a evolução sócio-temporal do bairro, levando-se em conta seus aspectos históricos após a acepção como Miolo de Salvador. O Projeto Urbanístico Integrado de Narandiba e a área do Miolo foram explorados neste capítulo, a relevância do entendimento de como se formou o planejamento da cidade do Salvador. A importância dos resultados das entrevistas com os moradores, no qual foram entrevistados 29 moradores da localidade, suas colaborações, seus anseios por um bairro mais aprazível para se viver e suas perspectivas desde quando chegaram ao bairro para morar, como também fotos de empreendimentos e equipamentos públicos da avenida estão presentes neste capítulo. Ademais, foram de grande relevância as contribuições dos profissionais técnicos, no qual foram apresentados os resultados dos questionários que foram enviados para quatro profissionais que se dispuseram em contribuir acerca do plano urbanístico da cidade e de Narandiba em especial.

No capítulo quatro, *Considerações Finais*, pode-se analisar a conclusão da pesquisa. Um apanhado geral do que foram apresentadas, as constatações das proposições iniciais, as reflexões pertinentes dos objetivos levantados, as ponderações dos resultados discutidos.

2 REFERENCIAL TEÓRICO-CONCEITUAL

No referencial teórico-conceitual serão tratados os conceitos de espaço, território, territorialidade, paisagem e lugar, na qual se destina estabelecer um diálogo possível entre autores que discutem esses conceitos, de modo a assegurar a trilha desta pesquisa de forma consistente e coerente.

2.1 CONCEITOS FUNDAMENTAIS

Os conceitos de espaço, território, territorialidade, paisagem e lugar, frente às indagações que permeiam o objeto desta pesquisa serão tratados aqui. Para tanto, têm-se alguns autores, ligados à Geografia, e suas contribuições que nortearam este estudo.

Destarte, de acordo com Santos (1988, p. 2), o espaço nada mais é do que uma evolução do social, pois o social é seu cerne. Segundo ele, "consideramos o espaço como uma instância da sociedade, ao mesmo título que a instância econômica e a instância cultural-ideológica." Desse modo, o espaço é um produto social e está sempre em processo de mutação. E ainda, "o espaço é total e deve, desse modo, ser considerado como indivisível". (SANTOS, 1988, p. 44). O autor pontuou, portanto, que o espaço é indivisível, além de ser o local da produção, pois sem produção não há espaço e sem espaço não há produção. Assim, o que se nota na transformação do espaço urbano é uma sequência de diversos fatores e agentes sociais que se apropriam destes espaços com suas produções econômicas.

Para expressá-lo em termos mais concretos, sempre que a sociedade (a totalidade social) sofre uma mudança, as formas ou objetos geográficos (tanto os novos como os velhos) assumem novas funções; a totalidade da mutação cria uma nova organização espacial. (SANTOS, 1988, p. 36).

Assim sendo, toma-se relevante insistir no conceito de estrutura espaço temporal em uma análise do espaço geográfico ou espaço concreto. A sociedade só pode ser definida através do espaço, já que o espaço é o resultado da produção, uma decorrência de sua história - mais precisamente, da história dos processos produtivos impostos ao espaço pela sociedade. (SANTOS, 1988, p. 36).

Assim, Santos (1994) considerou, em seguida, que o espaço é formado por um conjunto indissociável, no qual tanto os sistemas de objetos quanto os sistemas de ações se comunicam e se transformam.

Santos (1994) também atribuiu a ideia de forma e de tempo como capazes de engendrar a história urbana, porém não se deve confundir a cidade e o urbano, pois o autor considerou o urbano como o abstrato, o geral, o externo e a cidade como o concreto, o particular, o interno. Sendo assim, depreendeu que o espaço é uma categoria histórica, portanto, ele é mutável e varia conforme o tempo, e a cidade é uma totalidade.

Desse modo, a noção de espaço parece fundamental para chegarmos a essa desejada história da cidade; e a história do urbano exige que seja muito bem posta a noção de periodização. Em outras palavras, necessitamos dominar o que entendemos como espaço, e também, dominar a divisão do tempo em períodos. Períodos são pedaços de tempo submetidos à mesma lei histórica, com a manutenção das estruturas. Estas se definem como conjuntos de relações e de proporções prevalentes ao longo de um certo pedaço de tempo, e nos permite definir nosso objeto de análise. Assim as periodizações podem ser muitas, em virtude das diversas escalas de observação. Mas, em qualquer que seja o momento, é indispensável fazer muitas periodizações. O mundo, como um todo, nos permite uma periodização; a formação social e econômica, representada pelo Estado e a Nação, uma outra periodização; e a cidade permitirá uma nova periodização, em um nível inferior. (SANTOS, 1994, p. 34-35).

Santos (2006) defendeu que paisagem e espaço não são sinônimos, visto que “a paisagem é o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza. O espaço são essas formas mais a vida que as anima.” (SANTOS, 2006, p. 66).

Saquet (2009) também discutiu os conceitos de espaço, território e paisagem. Ele também reconheceu essa busca pela transformação a partir dos conceitos acerca das ações do homem dentro do espaço, do território e da paisagem. O espaço é indispensável para a apropriação e produção do território, o território é uma construção coletiva, pois o homem age no espaço.

O homem age no espaço (natural e social) de seu habitar, produzir, viver, objetiva e subjetivamente. O território é um espaço natural, social, historicamente organizado e produzido; a paisagem é o nível visível e percebido deste processo. [...] O território é produto de ações históricas que se concretizam em momentos distintos e sobrepostos, gerando diferentes paisagens. O espaço corresponde ao ambiente natural e ao ambiente organizado socialmente, com destaque para as formas/edificações e para as formas da natureza. Há unidade entre natureza e sociedade. (SAQUET, 2009, p. 81).

Ao trazer a concepção de território e paisagem como conceitos principais, Saquet (2009) apreendeu que a paisagem é o resultado material do processo histórico do território.

Território e territorialidade são conceitos abordados por diferentes correntes teóricas, diferentes perspectivas e dimensões. Os conceitos acerca de território vão desde o território como meramente espaço físico e material, bem como concepção simbólica que pressupõe vínculo ou pertencimento. (SACK, 1986).

Segundo Sack (1986), a territorialidade é construída socialmente, ela relaciona-se com as formas pelas quais as pessoas se organizam pelo uso histórico do espaço, como elas dão sentido ao lugar, assim a sociedade e o espaço se inter-relacionam.

[...] um local pode ser usado como território em um momento e não mais em outro. Isto significa que, ao criarmos um território, nós também poderemos estar criando um tipo de local. Mas é importante distinguir entre um território como um local e outros tipos de locais. Diferentemente de outros locais comuns, os territórios requerem esforço constante para estabelecer e mantê-lo. Eles são resultados de estratégias para afetar, influenciar e controlar pessoas, fenômenos e relações. (SACK, 1986, p. 21).

O território se constitui na esfera de ação, no qual indivíduos e grupos exercem sua territorialidade, pois para Sack (1986) a simples demarcação ou delimitação de um espaço geográfico não caracteriza a existência de um território. Este último só se consolida quando suas fronteiras são usadas para atingir o comportamento e controlar o acesso aos recursos e ao poder.

Para o autor, a territorialidade torna-se uma estratégia geográfica, enquanto espacialidade social limitada por fronteiras, que vem controlar a dinâmica de pessoas, de capital e de informações, mediante o domínio sobre o acesso de uma determinada área.

O espaço e o tempo são componentes fundamentais da experiência humana. Eles não são meramente facetas da realidade geográfica, mas são transformados por ela, e afetam as pessoas e suas relações umas com as outras. A Territorialidade como a expressão geográfica básica da influência e do poder oferece uma ligação essencial entre a sociedade, o espaço e o tempo. A Territorialidade é o pano de fundo do contexto geográfico – ela é o aparelho através do qual as pessoas constroem e mantêm as organizações espaciais. Para os humanos, a Territorialidade não é um instinto ou impulso, mas ao invés disso uma estratégia complexa para afetar, influenciar e controlar o acesso de pessoas, coisas e relações. Sua alternativa geográfica é o comportamento espacial não-territorial. (SACK, 1986, p. 267).

O autor ainda destacou quaisquer que sejam os objetivos ou as escalas geográficas da sociedade, a territorialidade poderá pormenorizar os efeitos mais esperados dentro dessas organizações sociais diversas.

Entre os geógrafos brasileiros, um dos pioneiros na discussão do território foi Marcelo Lopes de Souza. Souza (2009, p. 59) compreendeu que o território influi nas relações de poder que se manifesta no espaço. “O que ‘define’ o território é, em primeiríssimo lugar, o *poder* – e, nesse sentido, a dimensão política é aquela que, antes de qualquer outra, lhe define o perfil.”

Portanto, Souza (2010) tratou do tema diversas vezes, no qual permitiu associar espaço social enquanto território, de modo que espaço é definido por relação de poder e a partir da relação de poder. O autor destacou que essas relações de poder engloba também as territorialidades de maneira espontânea e precisa, ou seja, a estrutura territorial e suas formas e organização.

[...] a importância da consideração do espaço enquanto *lugar*, vale dizer, enquanto espaço vivido/percebido, espaço dotado de significado, onde a questão do poder comparece indiretamente, por ser um lugar um referencial simbólico e afetivo para um grupo social e, por essa razão, justificar desejos de manutenção de controle territorial. (SOUZA, 2010, p. 374).

Segundo outro geógrafo brasileiro, Rogério Haesbaert (1999, p. 9), “no território, o espaço material, concreto, torna-se uma mediação na construção das relações de poder.” O autor percebeu que o homem passa a ser construído pelo território a partir do momento em que esse homem toma consciência desse espaço, relaciona-se com ele e o domina. “Na verdade o território não deve ser confundido com a simples materialidade do espaço socialmente construído nem com um conjunto de forças mediadas por esta materialidade.” (HAESBAERT, 1999, p. 10).

O território é apropriação e domínio, o primeiro no sentido mais simbólico e o segundo no sentido mais concreto, ambos partilhados num espaço social. O território não pode ser definido desvinculado da história, tampouco assumir uma definição genérica e fixa. Sendo o território “uma construção histórica e, portanto, social, a partir das relações de poder (concreto e simbólico) que envolvem, concomitantemente, sociedade e espaço geográfico (que também é sempre, de alguma forma, natureza).” (HAESBAERT, 1999, p. 10).

De acordo com Haesbaert (2005, p. 6774), a discussão a respeito de território, “em qualquer acepção, tem a ver com poder, mas não apenas ao tradicional ‘poder político’. Ele diz respeito tanto ao poder no sentido mais concreto, de dominação, quanto ao poder no sentido mais simbólico, de apropriação”.

E ainda:

Para falar em multiterritorialidade precisamos, em primeiro lugar, esclarecer o que entendemos por território e por territorialidade. Desde a origem, o território nasce com uma dupla conotação, material e simbólica, pois etimologicamente aparece tão próximo de *terra-territorium* quanto de *terreo-territor* (terror, aterrorizar), ou seja, tem a ver com dominação (jurídico-política) da terra e com a inspiração do terror, do medo – especialmente para aqueles que, com esta dominação, ficam alijados da terra, ou no “territorium” são impedidos de entrar. Ao mesmo tempo, por extensão, podemos dizer que, para aqueles que têm o privilégio de usufruí-lo, o território inspira a identificação (positiva) e a efetiva “apropriação”. (HAESBAERT, 2005, p. 6774).

Do exposto, compreende-se que as relações de produção modificam o meio natural e este, por sua vez, integra o homem a este novo meio. Essas modificações na construção do território evidenciam o elemento poder, e traz, portanto, possibilidades do sujeito de pertencer ou de se apropriar de determinado espaço físico ou de convivência.

Ainda segundo Haesbaert, em texto de 2021:

[...] Partiremos do pressuposto de que discutir a sociedade pelo território é encarar como questão básica a construção das relações de poder pelo espaço – ou seja, a grande problemática que se coloca analiticamente para o debate é em que sentido e em que medida as relações de poder, através de suas distintas modalidades, sujeitos e escalas, encontram-se implicadas nas condições geográficas, espaciais–territoriais, neste caso–consideradas, em diferentes intensidades, inerentes à sua efetivação. (HAESBAERT, 2021, p. 218).

Haesbaert ampliou o debate, no mesmo texto, com a temática da descolonialidade:

[...] é importante lembrar ainda que, além da contextualização histórica do território à qual estamos nos reportando, tanto no sentido da história social, concreta, quanto da história das ideias (dos próprios conceitos) nas quais é construído, não podemos esquecer que, “descolonialmente” falando, ele também se diferencia conforme o contexto geográfico em que está inserido. Assim, não é demais reiterar que analiticamente o território, como todo conceito, não apenas é historicamente datado como geograficamente situado. (HAESBAERT, 2021, p. 223).

Além do dualismo história/geografia, o território é difundido pela lógica material/ideal. Haesbaert (2021) trouxe a abordagem do território no campo das ideias, símbolos, representações, como também no campo da materialidade. A partir daí, o conceito de lugar como espaço vivido aparece, imprime o poder de produzir sentido sobre ele, a depender da abordagem. Haesbaert (2021) pontuou que, entre os geógrafos, a definição de lugar está associada às dinâmicas espaciais de construção identitária e de pertencimento, enquanto o território se relaciona com espaço e poder.

Segundo Haesbaert (1999, p. 10), a territorialidade implica a constituição do território pela força do campo simbólico, sem a efetiva construção desse território.

Assim, “o território possui tanto uma dimensão mais subjetiva, [...] *identidade territorial*, e uma dimensão mais objetiva, que propomos denominar de dominação do espaço, num sentido mais concreto, realizada por instrumentos de ação político-econômica.”

[...] deve-se ressaltar o cuidado que se deve ter para não incorrer no equívoco inverso: a redução do território exclusivamente à sua base material. Isso é muito comum em discursos sobre território fora do âmbito geográfico, onde com frequência se utiliza o qualificativo “territorial” simplesmente para destacar, de forma genérica, a base espacial-material de um fenômeno. Como uma derivação desse tipo de abordagem, há ainda uma longa tradição, dentro e fora da Geografia, de ler o território apenas pela sua ótica funcional, econômico-política, ignorando a força do campo das representações (ideológicas, inclusive) e dos afetos na construção das relações de poder, e com elas, dos territórios. (HAESBAERT, 2021, p. 228).

Na obra *Os conceitos fundamentais das pesquisas sócio-espaciais*, Marcelo Lopes de Souza (2013) também trouxe uma discussão sobre os conceitos de espaço, território, lugar, paisagem.

Ao discorrer sobre espaço, Souza (2013, p. 22) abordou “o espaço social como aquele que é apropriado, transformado e produzido pela sociedade”. Ele explicou que não era apenas um conceito voltado à abstração. Do mesmo modo que o espaço geográfico tende à superfície terrestre, o espaço social tende à apropriação dessa superfície terrestre, transformada e produzida pela sociedade. Dessa maneira, “o espaço geográfico é, portanto, um espaço verdadeira e densamente social, e as dinâmicas a serem ressaltadas são as dinâmicas das relações sociais (ainda que sem perder de vista as dinâmicas naturais e seus condicionamentos relativos)”. (SOUZA, 2013, p. 31).

[...] é possível valorizar o conceito de espaço social sem, por outro lado, abrir mão do de espaço geográfico. Da perspectiva da pesquisa sócio-espacial, é como se tivéssemos duas “camadas” ou dois níveis de conceitos primordiais, sendo o conceito de espaço geográfico um pouco mais amplo, e o de espaço social (que equivale a uma qualificação do de espaço geográfico) podendo ser compreendido como mais específico e, a rigor, mais central. Das interfaces do espaço social com as diferentes dimensões das relações sociais emergem os conceitos de território, lugar e muitos outros, que podem ser vistos como conceitos derivados. (SOUZA, 2013, p. 31-32).

Em concordância com o que já foi discutido acerca de território, Souza reforçou que sua concepção só é conferida com a ideia de poder. Por outro lado, não é apenas o território que só pode ser concebido, concretamente, com a ajuda da ideia de poder: “o que ‘define’ o território é, em primeiríssimo lugar, o poder. Ou, em outras palavras, o que determina o ‘perfil’ do conceito é a dimensão política das relações sociais (...)”. (SOUZA, 2013, p. 88).

Isto posto, o autor enfatizou que a territorialização ou desterritorialização também é uma via que engloba as relações de poder, como também a evolução dessas relações dentro de um espaço.

De um ponto de vista conceitual, a questão central, no que se refere ao território, é a seguinte: o que é um processo de territorialização ou desterritorialização, em sentido forte? Um tal processo pode, sem a menor sombra de dúvida, ter a ver com experiências culturais e identitariamente importantes e, no caso da desterritorialização, até mesmo traumáticas, na esteira do desenraizamento de indivíduos e de grupos sociais inteiros; e pode também implicar a privação do acesso a recursos e riquezas (na verdade, isso é uma consequência muitíssimo comum de qualquer desterritorialização). (SOUZA, 2013, p. 101).

A respeito do conceito de lugar, o poder não é priorizado como em território e sim a cultura-simbólica, ou seja, “as questões envolvendo as identidades, a intersubjetividade e as trocas simbólicas, por trás da construção de imagens e sentidos dos lugares enquanto espacialidades vividas e percebidas, dotadas de significado”. (SOUZA, 2013, p. 115).

Se todo lugar é um espaço social, nem todo espaço social é um “lugar”, ao menos no sentido forte aqui especificado: o espaço social é aquele espaço produzido socialmente, fruto da transformação e apropriação da natureza, ao passo que um lugar é um espaço dotado de significado, um espaço vivido. (SOUZA, 2013, p. 117).

O autor deixou bem claro que lugar é um espaço vivido, e quando essa sociedade interage entre si, protege-se, prioriza-se, surgem as relações de poder que determinam o território.

Na prática, lugares são, menos ou mais claramente, e menos ou mais fortemente, quase sempre territórios. Isso tem a ver com o fato de que às identidades sócio-espaciais se associam, sempre, relações de poder especializadas, em que se nota a finalidade de defender as identidades e um modo de vida (ou também, e não raro usando isso como pretexto, o propósito de defender os privilégios de um grupo ou o acesso privilegiado a certos recursos). (SOUZA, 2013, p. 121-122).

Souza explicou que paisagem é uma forma, uma aparência. “É conveniente sempre buscar interpretá-la ou decodificá-la à luz das relações entre forma e conteúdo, aparência e essência.” (SOUZA, 2013, p. 48-49). Ainda, segundo o autor, essa alusão à aparência pode imprimir na paisagem como algo de pouca importância, apesar da paisagem ter a faculdade de ocultar ou revelar.

Os conceitos acerca das tipologias que norteiam a pesquisa encaminham para a elucidação da transformação de um espaço vivido (lugar), apropriado (espaço social), preenchido por relações de poder (território), em sua forma e aparência (paisagem).

Percebe-se que o território assenta sua importância a partir do panorama histórico/temporal. Os territórios assumem a posição de acordo com as suas necessidades em seu processo de reordenamento. Foi o que aconteceu com a constituição da avenida Edgard Santos, ela passou a coexistir de acordo com o que os atores deste processo desenvolveram em sua dinâmica de ocupação.

Será a partir da análise espaço-temporal que poderá perceber a projeção da ocupação da avenida Edgard Santos, pois segundo Scheinowitz (1998), levantamentos realizados no ano de 1977 apresentaram que 76% dos chefes de família não eram de Salvador e que 51,6% das famílias estavam instaladas na área há menos de três anos. Portanto, é salutar compreender por que essas famílias, ao chegarem a Salvador, escolheram este lugar como residência.

Será também sob essa ótica que a análise acerca da ocupação do canteiro central e do seu entorno será observado, uma vez que a sociedade, o espaço e o tempo são determinantes para entender como sucedeu essa territorialidade e alcançar

o objetivo da pesquisa. Diante dessa discussão é coerente a interferência do homem no meio, sua produção e o poder que exerce no processo de territorialização.

A transformação dos territórios reverbera no próprio homem, ou seja, as territorialidades que conversam com o social, com o dinamismo humano, no que tange os meios de produção e de existência, acarretam nas especificidades que caracterizam as cidades. Portanto, este estudo dedica-se à investigação da diversidade do espaço urbano em sua trajetória de transformação e existência. Consiste na relação entre espaço físico e sociedade, nos processos de formação e transformação do território urbano, e procura identificar as várias formações sócio-espaciais e espaço-temporal ao qual pertencem.

2.2 ACEPÇÕES DE CIDADE

Uma das primeiras definições de cidade foi elaborada por Lewis Mumford em 1938: “é um plexo geográfico, uma organização econômica, um processo institucional, um teatro de ação social e um símbolo estético de unidade coletiva”. (MUMFORD, apud VASCONCELOS, 2012, p. 188).

Mumford (2004) descreveu a importância de compreender a natureza histórica da cidade, suas funções e suas derivações até o contexto urbano da atualidade. O autor percebeu que a cidade era uma configuração planejada para armazenar grande parte de facilidades, em uma pequena parte de espaço. Um lugar que atendesse as necessidades dinâmicas e complicadas de uma sociedade ascendente, com toda sua carga social hereditária.

Não obstante, existe uma diferença notável entre a primeira época urbana e a nossa. Vivemos numa era em que se verifica uma multidão de avanços técnicos sem sentido social, divorciados de quaisquer outras finalidades que não o progresso da ciência e da tecnologia. Na realidade, vivemos num explosivo universo de invenções mecânicas e eletrônicas, cujas partes se movem num ritmo rápido, distanciando-se cada vez mais do seu centro humano e de quaisquer finalidades humanas racionais e autônomas. Essa explosão tecnológica produziu uma explosão semelhante na própria cidade: a cidade arrebitou-se e se espalhou, em órgãos e organizações complexas, por toda a

paisagem. O recipiente urbano murado, na verdade, não apenas se rompeu: em grande parte, foi também desmagnetizado, dando, em resultado, o fato de estarmos assistindo a uma espécie de degeneração do poder urbano num estado de ocasionalidade e imprevisibilidade. Em suma, nossa civilização está perdendo o controle, vencida por seus próprios recursos e oportunidades, bem como por sua superabundante fecundidade. Os Estados totalitários que procuram impiedosamente impor o controle são vítimas de seus desajeitados freios tanto quanto as economias aparentemente mais livres que descem colina abaixo se acham à mercê de seus veículos desgarrados. (MUMFORD, 2004, p. 42).

Segundo o autor, a primeira grande explosão da civilização foi de fato uma implosão. A cidade foi o recipiente propulsor dessa implosão.

Mumford (2004) destacou também o elemento transporte como um agente que tanto facilitava, como dificultava o crescimento e a existência da cidade. Não era à toa que muitos governantes costumavam estender suas fronteiras, a fim de propiciar o poder de sua própria cidade e destruir as cidades que pudessem interromper suas rotas de comércio.

Ao romper fronteiras, Mumford (2004) evidenciou o rompimento das comunidades isoladas com seus costumes, trouxe consigo mais oportunidades de crescimento da cidade. Desse modo, as habilidades e os homens provenientes de outras comunidades, fossem pelo comércio ou pela conquista, exerceram papel importante no desenvolvimento urbano, pois “o estranho, o forasteiro, o viajante, o comerciante, o refugiado, o escravo e também até mesmo o inimigo invasor tiveram um papel especial no desenvolvimento urbano, em todas as fases”. (MUMFORD, 2004, p. 112).

Durante grande parte da história urbana, as funções do recipiente continuaram mais importantes que as do ímã; com efeito, a cidade foi, antes de tudo, um armazém, uma estufa e um acumulador. Foi por dominar essas funções que a cidade serviu à sua função última, a função transformadora. Por meio dos seus serviços municipais, as energias cinéticas da comunidade foram canalizadas para formas simbólicas armazenáveis. (MUMFORD, 2004, p. 112).

A visão da cidade como recipiente e como armazenagem, no decorrer de sua extensão fronteira no tempo e no espaço, representou o valor e a posição da cidade,

sobressaltou sua função mais simplória. As formas simbólicas constituídas pela literatura e pela arte, “dentro dos seus recintos históricos, o tempo choca-se com o tempo: o tempo desafia o tempo.” (MUMFORD, 2004, p. 113).

A definição do conceito de cidade (ou de espaço urbano) foi também proposta por inúmeros autores. A definição de espaço urbano por Jean Bastié e Bernard Dezert, em 1980: "o espaço urbano é conceituado como um espaço geométrico, mas também como um espaço físico, um espaço-tempo, um espaço econômico, um espaço social e um espaço percebido e vivido". (BASTIÉ; DEZERT, apud VASCONCELOS, 2012, p. 434).

Insta considerar as variadas definições de cidade, seja a partir de uma vertente histórica, geográfica, política, filosófica ou social. Tornou-se imprescindível a abordagem do tema, uma vez que as transformações ocorridas na avenida ocorrem no macro que é a cidade.

Corrêa (1989) citou o espaço urbano como resultado de uma organização espacial que surgiu fragmentada, articulada, reflexo e condicionante social. O autor reforçou que a configuração do uso da terra definiu os serviços, a concentração de atividades, fossem elas comerciais, residenciais, industriais. Desse modo, o espaço urbano é “fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas. É assim a própria sociedade em uma de suas dimensões, aquela mais aparente, materializada nas formas espaciais”. (CORRÊA, 1989, p. 9).

O autor destacou ainda que o espaço urbano compreende tanto o futuro próximo quanto o cotidiano, através das crenças, mitos e valores que se perpetuam nas formas espaciais, como monumentos e lugares sagrados. Compreende também a dimensão simbólica que se diversifica de acordo com os grupos sociais.

O espaço urbano capitalista – fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e campo de lutas – é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço. São agentes sociais concretos, e não um

mercado invisível ou processos aleatórios atuando sobre um espaço abstrato. (CORRÊA, 1989, p. 11).

Ao transpor a ótica da produção do espaço urbano, o autor levantou a questão dos proprietários fundiários e seus interesses acerca do uso da terra. A valorização da área urbana quando esta deixa de ser reconhecida como rural, pois o que sobrepõe é o valor rentável a partir do uso comercial e do residencial de status. Essas ações só acontecem em consonância com o Estado, pois incide sobre ele maior pressão por parte desses proprietários fundiários, a fim de interferir no processo de lei de uso do solo e do zoneamento urbano. Outra forma de valorar suas terras são os investimentos públicos em infraestrutura, especialmente a viária.

Com isso, Corrêa (1989) ressaltou exemplos mais comuns de ex-periferias urbanas em cidades litorâneas, destacou na cidade do Salvador os bairros de Itapuã e da Barra. Ele considerou que os proprietários, cujos terrenos eram mal localizados e não atraíam grupos sociais de status mais elevados, a estratégia era a realização de loteamentos populares com o mínimo de infraestrutura básica. A partir daí, o resultado era a consolidação de conjuntos habitacionais para as classes de baixo poder aquisitivo.

Criam-se loteamentos populares na periferia urbana: enchentes, mosquitos, valas negras, crimes, esquadrão da morte, horas e horas perdidas em precários transportes coletivos, eis alguns dos aspectos do cotidiano desta periferia urbana, fruto de uma ação espacialmente diferenciada dos proprietários fundiários. Tais loteamentos são ilegais face à legislação urbana em vigor. Em pouco tempo são legalizadas, e por pressão popular conseguem alguns poucos serviços de infra-estrutura por conta do Estado. Isto gera nova valorização fundiária, atingindo inclusive os terrenos reservados pelos antigos proprietários fundiários, muitos deles intencionalmente situados entre os loteamentos e o espaço urbano contínuo. (CORRÊA, 1989, p. 19).

É através do Estado que a organização espacial da cidade se concretiza, com a implantação dos serviços essenciais à população, embora muitas vezes não a contemple de forma igualitária. Sendo assim, o autor mencionou a evolução das favelas e sua crescente urbanização até a ascensão como bairro popular. Consequência da resistência e sobrevivência dos seus agentes “que se traduzem na apropriação de

terrenos usualmente inadequados para os outros agentes da produção do espaço, encostas íngremes e áreas alagadiças. Trata-se de uma apropriação de fato”. (CORRÊA, 1989, p. 30). A tradução de resistência e de sobrevivência é expressa mediante os lugares inadequados no qual seus agentes encontram para se estabelecer: encostas, vales, canteiro central de uma avenida.

É na produção da favela, em terrenos públicos ou privados invadidos, que os grupos sociais excluídos tornam-se, efetivamente, agentes modeladores, produzindo seu próprio espaço, na maioria dos casos independentemente e a despeito dos outros agentes. A produção deste espaço é, antes de mais nada, uma forma de resistência e, ao mesmo tempo, uma estratégia de sobrevivência. Resistência e sobrevivência às diversidades impostas aos grupos sociais recém-expulsos do campo ou provenientes de áreas urbanas submetidas às operações de renovação, que lutam pelo direito à cidade. (CORRÊA, 1989, p. 30).

De acordo com Corrêa (1989), as ocupações informais são soluções imediatas para consubstanciar a problemática habitacional e também solucionar o acesso ao trabalho, pois, além das construções, surge o comércio informal e toda espécie de atividade econômica. Outrossim, essas ocupações podem vir a desencadear certa valorização, de modo a afugentar alguns moradores em detrimento do surgimento de outros.

Rolnik (2004) também definiu cidade e sua organização social a partir da reflexão de sua natureza, origem e transformação. Ela interpretou a cidade como um ímã, essa interpretação antecede ao local permanente de trabalho e moradia. Para a autora, a cidade se estabeleceu a partir do momento em que a produção excedeu o necessário para o consumo imediato.

É evidente associar o planejamento urbano dentro da lógica do desenvolvimento, da ênfase para os centros urbanos. Rolnik (2004, p. 12) atentou para a predominância da cidade sobre o campo, de modo a transformar toda a sociedade em urbana: “periferias, subúrbios, distritos industriais, estradas e vias expressas recobrem e absorvem zonas agrícolas num movimento incessante de urbanização.”

A organização no âmbito urbano revela um planejamento excludente, o acesso a terra gera concentração de poder, até mesmo a tipologia das habitações demonstram essa característica.

A relação morador da cidade/poder urbano pode variar infinitamente em cada caso, mas o certo é que desde sua origem cidade significa, ao mesmo tempo, uma maneira de organizar o território e uma relação política. Assim, ser habitante de cidade significa participar de alguma forma da vida pública, mesmo que em muitos casos esta participação seja apenas a submissão a regras e regulamentos. (ROLNIK, 2004, p. 21-22).

Assim como Souza defendeu a qualidade de vida, Rolnik levantou questionamentos acerca dos direitos fundamentais da pessoa humana, no qual o modelo de organização da sociedade era pautado em um modelo de organização do território, o que negava a maior parte das pessoas do mundo. “A questão fundamental não é o direito à propriedade, mas é o direito ao acesso a terra, e não à propriedade da terra.” (ROLNIK, 2008, p. 154).

Segundo Souza (2005), definir cidade é algo muito complexo e difícil, a cidade é um “centro de gestão do território”, ela não é apenas um local de produção de bens, sendo estes mesmos bens comercializados e consumidos.

[...] A cidade é um centro de gestão do território não apenas enquanto sede de empresas (privadas e estatais), mas também enquanto sede do poder religioso e político. Além do mais, uma cidade não é apenas um local em que se produzem bens e onde esses bens são comercializados e consumidos, e onde pessoas trabalham; uma cidade é um local onde pessoas se organizam e interagem com base em interesses e valores os mais diversos, formando grupos de afinidade e de interesse, menos ou mais bem definidos territorialmente com base na identificação entre certos recursos cobiçados e o espaço, ou na base de identidades territoriais que os indivíduos buscam manter e preservar. (SOUZA, 2005, p. 28).

De acordo com a citação, observa-se que o fenômeno de ocupação das grandes cidades resulta nas desigualdades que geram a pobreza, a segregação social e residencial, a degradação ambiental oriunda dos desmatamentos, ocupações em áreas de encostas, construções irregulares, enchentes ocasionadas pela falta de infraestrutura básica.

O autor ressaltou ainda que o desenvolvimento urbano é, acima de tudo, um desenvolvimento sócio-espacial na cidade e da cidade, esse desenvolvimento sócio-espacial é coerente e isento de grandes contradições, pois é através dele que as pessoas buscam qualidade de vida e justiça social.

[...] Uma cidade não é um simples produto ou uma mercadoria qualquer, que se possa descrever objetivamente por meio de suas propriedades; uma cidade é um complexo sócio-espacial onde várias leituras e interpretações coexistem, competindo entre si e refletindo interesses divergentes. (SOUZA, 2010, p. 302).

Mumford trouxe a organização econômica arrolada na conquista, no comércio e a simbologia de armazenagem e recipiente. O desenvolvimento do espaço urbano vem pautado na adequação dos fatores sociais, políticos e econômicos, a exemplo disso tem-se a afirmação de Corrêa com relação aos proprietários fundiários que visavam o lucro de suas terras e detinham os poderes políticos do Estado. Rolnik ressaltou o direito ao acesso a terra, mas não como propriedade. Souza alertou para a qualidade de vida e justiça social.

Dentro da esfera do planejamento urbano, destaca-se visivelmente a inserção dos equipamentos e infraestrutura básica, a fim de permitir a habitabilidade. Souza (2010, p. 62): “no que tange à melhoria da qualidade de vida, ela corresponde à crescente satisfação das necessidades - tanto básicas quanto não básicas, tanto materiais quanto imateriais - de uma parcela cada vez maior da população.”

O que foi negligenciado, a prioridade da qual o cidadão também possui: o direito à moradia, ou melhor, o direito de ter um lugar dentro da cidade. Destacam-se também os programas habitacionais, a necessidade de solucionar a alta densidade demográfica, porém esquecem que esses cidadãos que carecem de políticas públicas, carecem também de cultura e lazer, o cidadão deve estar imbuído de seus direitos em sua totalidade.

2.3 O PLANEJAMENTO URBANO

Marcelo Lopes de Souza também sistematizou a discussão sobre Planejamento Urbano. Souza (2010) já definiu que a melhoria da qualidade de vida e o aumento da justiça social são os objetivos intrinsecamente relevantes e fundamentais do planejamento e da gestão urbanos, pois dizem respeito a fins e não somente a meios.

[...] No entanto, se a finalidade última do planejamento e da gestão é a superação de problemas, especialmente fatores de injustiça social, e a melhoria da qualidade de vida, ambos deveriam ser vistos como pertencendo ao amplo domínio das estratégias de desenvolvimento, ao lado de estratégias de desenvolvimento regional, nacional etc. Planejamento e gestão urbanos, vistos por essa ótica de ciência social, nada mais são que estratégias de desenvolvimento urbano, alimentadas por pesquisa social básica, tanto teórica quanto empírica (ou seja, diagnósticos). Notadamente a partir de uma perspectiva científica do planejamento e da gestão urbanos, discussões conceituais e teóricas que têm sido travadas no âmbito da teorização sobre o desenvolvimento são fundamentais. Quando se trata de formular políticas públicas e estratégias de mudança social, torna-se imprescindível mobilizar os conhecimentos aportados pelas várias ciências sociais, inclusive sobre a temática do desenvolvimento em escalas supralocais. (SOUZA, 2010, p. 73).

Souza (2010), ao tratar do planejamento urbano, utilizou algumas tipologias que serão consideradas a seguir:

- Ao se referir ao Planejamento físico-territorial clássico, o autor expressou sobre a ideia-força central: modernização da cidade, embora houvesse outras ideias-força como a de ordem e a racionalidade, filiação estética: o problema estético era secundário ou irrelevante, escopo: o planejamento voltado para a esfera da organização espacial, grau de interdisciplinaridade: muito pequeno ou médio, permeabilidade em face da realidade: abordagem apriorística ou semi-apriorística, grau de abertura para com a participação popular: pseudoparticipação popular, atitude em face do mercado: criticismo moderado e referencial político-filosófico: Estado forte e intervencionista.
- De acordo com o Planejamento sistêmico, o autor descreveu a ideia-força central: modernização da cidade com enfoque na racionalidade, filiação estética: o problema estético era secundário ou irrelevante, escopo: o planejamento não era estritamente

físico-territorial, grau de interdisciplinaridade: grande, permeabilidade em face da realidade: tendência ao reconstrutivismo e superar o semi-apriorismo, grau de abertura para com participação popular: pequena, atitude em face do mercado: criticismo moderado e referencial político-filosófico: Estado forte e intervencionista.

- Conforme as Perspectivas “mercadófilas”, o autor trouxe a ideia-força central: modernização da cidade desvinculada de uma preocupação mais universal sobre a qualidade de vida da população em contrapartida ao planejamento regulatório tradicional, filiação estética: secundário e desimportante, escopo: não estritamente físico-territorial, grau de interdisciplinaridade: médio, permeabilidade em face da realidade: semi-apriorismo, grau de abertura para com a participação popular: pequena, atitude em face do mercado: acriticismo e referencial político-filosófico: neoliberalismo.

- Com o *New Urbanism*, o autor apresentou a ideia-força central: conciliação da modernização da cidade e da preservação de valores “comunitários” e da “escala humana”, filiação estética: pós-modernismo, escopo: físico-territorial, grau de interdisciplinaridade: pequeno, permeabilidade em face da realidade: semi-apriorística, grau de abertura para com a participação popular: pequeno e restrito à pseudoparticipação, atitude em face do mercado: criticismo muito moderado e referencial político-filosófico: "liberalismo de esquerda".

- No Desenvolvimento urbano sustentável e planejamento ecológico, o autor discorreu a ideia-força central: a junção da modernização com a sustentabilidade ecológica das cidades, filiação estética: desimportante, escopo: não estritamente físico-territorial, grau de interdisciplinaridade: grande, permeabilidade em face da realidade: entre a tendência semi-apriorística a um enfoque mais propriamente científico, grau de abertura para com a participação popular: pseudoparticipação, atitude em face do mercado: criticismo moderado e referencial político-filosófico: "liberalismo de esquerda" ou social-democracia.

- Através do Planejamento comunicativo/colaborativo, o autor desenvolveu a ideia-força central: consenso entre grupos sociais distintos, filiação estética: desimportante, escopo: não estritamente físico-territorial, grau de interdisciplinaridade: grande, permeabilidade em face da realidade: grande e pode ir além do semi-apriorismo, grau de abertura para com a participação popular: teoricamente grande e com tendência à pseudoparticipação, atitude em face do mercado: moderadamente crítica e referencial político-filosófico: Estado de bem-estar na ideologia social-democrata ou "liberal de esquerda".
- A partir do Planejamento rawlsiano, o autor relatou a ideia-força central: justiça social, filiação estética: desimportante, escopo: não estritamente físico-territorial, grau de interdisciplinaridade: grande, permeabilidade em face da realidade: grande, grau de abertura para com a participação popular: pseudoparticipação, atitude em face do mercado: criticismo moderado e referencial político-filosófico: de acordo com o enfoque de Rawls, um Estado de bem-estar aprimorado economicamente e social-democrata politicamente.
- Referente ao Planejamento e gestão urbanos social-reformistas, o autor expôs a ideia-força central: justiça social, filiação estética: desimportante, escopo: não estritamente físico-territorial, grau de interdisciplinaridade: grande, permeabilidade em face da realidade: grande, grau de abertura para com a participação popular: pseudoparticipação, atitude em face do mercado: oscila entre bastante crítica e moderadamente crítica e referencial político-filosófico: transição do "socialismo democrático" para uma forma de social-democracia mais ou menos "participativa", compatível com o modelo social capitalista.
- Já o Planejamento e gestão urbanos autonomistas, o autor retratou a ideia-força central: autonomia individual e coletiva, filiação estética: o problema estético não é propriamente secundário, porém decidido pela própria coletividade organizada, escopo: não estritamente físico-territorial, grau de interdisciplinaridade: muito grande, permeabilidade em face da realidade: reconstrutivista, grau de abertura para com a

participação popular: participação nos processos decisórios, atitude em face do mercado: fortemente crítica e referencial político-filosófico: sociedade autônoma.

Ao discorrer sobre planejamento urbano é preciso observar o comportamento das gestões com suas intervenções sobre o tema, os padrões de uso e ocupação do solo.

Na tese de doutorado de Antonio Heliódório Lima Sampaio em 1998, *Formas Urbanas: cidade-real & cidade-ideal*, o professor expôs sobre o urbanismo moderno na cidade do Salvador a partir da I Semana de Urbanismo de 1935, que surgiu com a iniciativa da Comissão do Plano da Cidade de Salvador.

É fácil então deduzir que a Semana de 35, por suas conclusões, sugestões e teor das palestras, abrigou um conjunto de interesses diversificados, em que a ideologia do plano e do planejamento serviu de elemento catalizador para agregar interesses vários. (SAMPAIO, 1999, p. 191).

Quase uma década após a I Semana de Urbanismo de 1935 ocorreu a implantação do Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador (EPUCS), em 1943, com a contratação do engenheiro Mário Leal Ferreira. A visão era de uma cidade ideal moderna, “as recomendações da Comissão para elaboração do plano, que em parte retoma ideias da Semana de 35, agregam-se avanços em termos de plano de urbanismo, em especial no campo metodológico e de compreensão da cidade-real.” (SAMPAIO, 1999, p. 192, 194).

Segundo Sampaio (1999), Mário Leal Ferreira levou em consideração os fatores geográficos e históricos da vida da cidade como determinantes para a previsão científica do futuro.

É fácil perceber que o EPUCS tinha uma visão de história como um “processo evolutivo”, sequenciado, em que perscrutar o futuro depende, por princípio, de se auscultar o passado e o presente, numa concepção de tempo linear, muito cara à vertente “organicista”. (SAMPAIO, 1999, p. 202).

Desse modo, de acordo com Sampaio (1999), Mário Leal Ferreira e seu enfoque “organicista” mesclou várias ideias-força, a fim de constituir a gestão da cidade-real:

- Urbanismo vivo, no qual o processo científico não se limitava apenas a produzir conhecimento sobre a cidade, como também de aproximar das soluções propostas como vias, zonas, áreas verdes, centros cívicos, educação, saúde, abastecimento, esportes etc.;
- Cidade entendida como organismo em evolução, dessa forma levou-se em consideração o estudo da cidade e sua formação social, corrigiu-se a partir daí as alterações via planejamento, planos, projetos, programas, normas etc.;
- A cidade moderna planejada, detectada através de seus problemas e potencialidades por especialistas disciplinares: arquitetos, economistas, sociólogos, engenheiros, médicos, sanitaristas, estatísticos, demógrafos etc.;
- O plano foi visto como peça de um processo de planejamento, sendo assim suscetível a mudanças até torná-lo operacional;
- O diagnóstico exaustivo incluiu também o *sociological survey*, além dos aspectos geográficos e históricos, ou seja, concebeu nos grupos sociais as características da pobreza que, assim como a cidade, evoluiu no tempo. O Estado seria o responsável por proporcionar o bem-comum;
- A especulação imobiliária contestada pelo Estado de modo a intervir no mercado com legislação, tributação, desapropriações etc.;
- O patrimônio histórico que, teoricamente, foi entendido como os monumentos tombados, como obras de exceção, e seu entorno sujeito a intervenções de ordem modernizadora.

Assim, o autor interpretou que o desenvolvimento da cidade-ideal compreendia a progressão de modernizar tanto a cidade do ponto de vista formal, como a ideia de planejamento e gestão.

O conceito de *Cidade Moderna* do EPUCS não se restringe a um simples “decor” (cidade como cenário) simbolizando uma nova “era mecânica”. Ali, questões típicas dos anos 70 já estavam postas como eixos, a saber: saneamento básico (integrado), transporte coletivo (trem e bondes) separado de automóveis, habitação proletária (localização e formas de acesso), educação e saúde (equipamentos e distribuição), áreas verdes, lazer e esportes (verde contínuo), centros de bairro, zoneamento planejado, normas, posturas etc. (SAMPAIO, 1999, p. 210, 212).

Em 1948 surgiu a Comissão do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador (CPUCS) com a extinção do EPUCS, e com isso houve uma perda de intensidade no processo de planejamento. Até 1950 o CPUCS ainda não tinha se estruturado e estava sob a coordenação do professor Diógenes Rebouças. Em 1952 ocorreu uma mostra comemorativa da I Semana de Urbanismo de 1935. No ano de 1958 extinguiu o CPUCS, em 1959 criou a Superintendência de Urbanização da Capital (SURCAP) e em 1970 criou o Órgão Central de Planejamento (OCEPLAN). (SAMPAIO, 1999).

Sampaio (1999) mencionou que, com a extinção do EPUCS, o planejamento se voltou a tarefas burocráticas e o urbanismo se resumiu à ideia chave do plano que foram os “sistemas de avenidas de vale”, sem o comprometimento com o planejamento interdisciplinar, sem o respeito ao controle de uso e ocupação do solo e sem o interesse do bem-estar social.

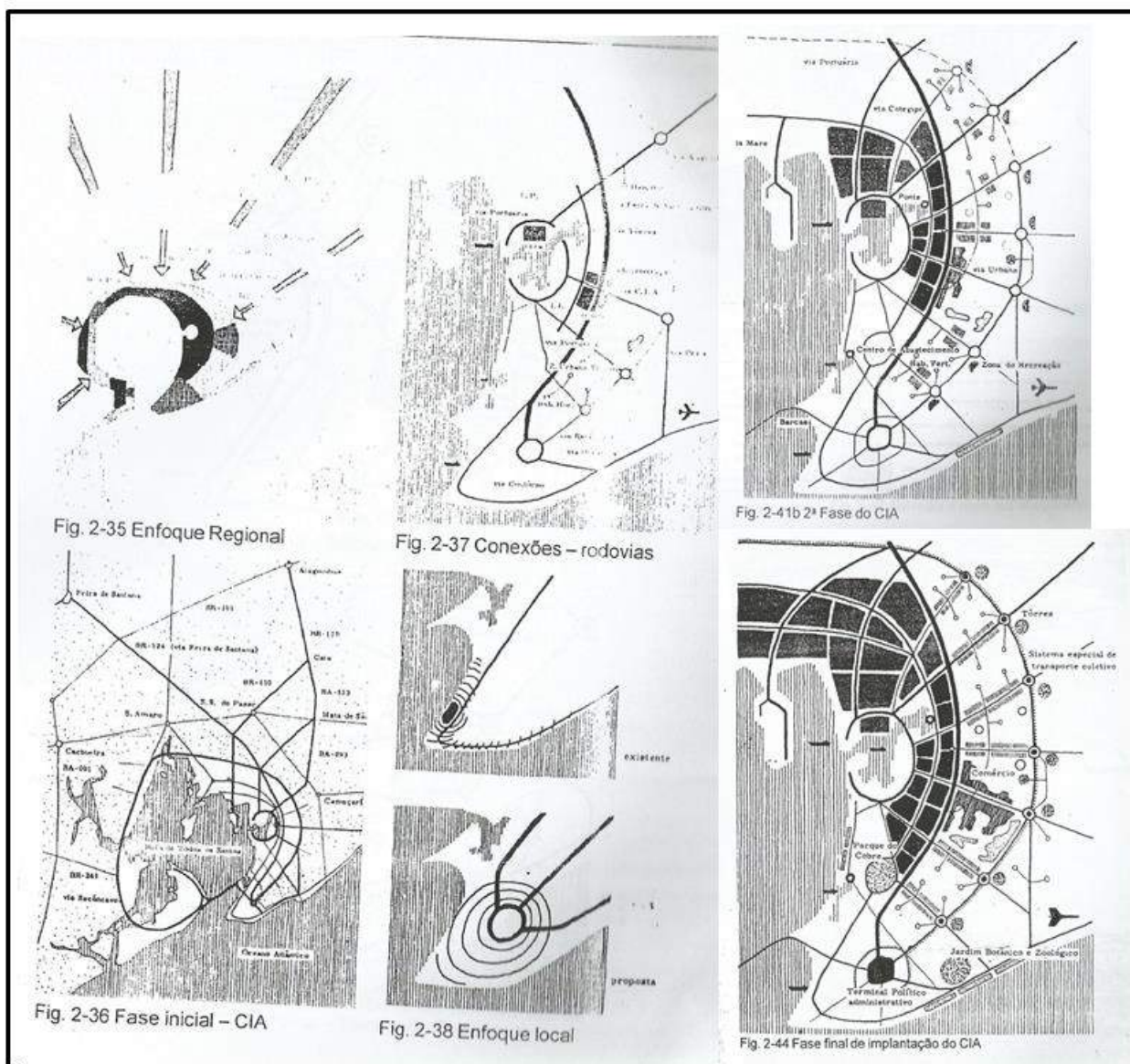
Ou seja, o duplo movimento dos anos 60 caracteriza-se por desregular o planejamento anterior e, rapidamente, implantar vias, em especial no período pós-64, permitindo por um lado abrir crescentemente a estrutura urbana para o mercado imobiliário – afastando os impedimentos legais – e, por outro lado, propiciar investimentos maciços na infraestrutura viária concebida pelo EPUCS (vias de vale). Transfigura-se a concepção original, que inclusive previa desapropriações das áreas lindeiras para programas de interesse social, como habitação, recreação e lazer, num “verde-contínuo”, a rigor nunca implementados pelas administrações subsequentes. A base de sustentação do desenvolvimento regional agora se dará entre interesses do “capital industrial” e do “liberalismo estatal”, sendo o Estado o principal cliente e fomentador do novo ciclo. (SAMPAIO, 1999, p. 217).

O autor explicou que, após 1960, Salvador viveu a fase dos grandes projetos, dentre eles o Plano do CIA (Centro Industrial de Aratu) e o Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC), planos que apontaram a disposição do capital industrial moderno inserido na localidade. O Relatório de Planejamento Físico do Centro Industrial de Aratu teve como responsável o arquiteto Sérgio W. Bernardes, que tinha como premissa o momento socioeconômico que resultaria em ações político-administrativas, de modo a manter um zoneamento equilibrado em favor das áreas próprias para o trabalho, circulação e habitação.

O viés prospectivo é claro e explícito, bem como a noção de que um “zoneamento equilibrado” se fixa em áreas específicas: “trabalho, circulação e habitação”. A quarta função clássica, o “lazer”, é retomada depois, ao longo do plano e, na visão macro-espacial, junto com o “turismo”, estará mais centrada em Salvador. Nisto dá curso à estratégia da CPE, ratificando um papel histórico da metrópole como lugar da não-produção industrial, agora preservada para o “lazer e o turismo”. (SAMPAIO, 1999, p. 219).

Na figura 3, o desenho 2-35 mostra o enfoque regional a sinalizar os fluxos provenientes da previsão do crescimento que seriam abrigados no plano. O desenho 2-36 mostra a fase inicial do CIA, ao corroborar com a ideia da cidade-industrial-linear, houve como referência a Baía de Aratu e a cidade do Salvador. Já o desenho 2-37 mostra o anel viário da Bahia de Todos os Santos, denominado por Bernardes de “matriz ideal”. O desenho 2-38 traz o enfoque local (o existente e o modelo proposto), um novo modelo no qual o centro administrativo seria transferido para o Cabula (antecipa-se, pois, ao CAB), porém ainda articulado à cidade-industrial-linear do CIA que continuava em crescimento. Por fim, os desenhos 2-41b e 2-44 mostram a fase inicial do CIA e sua fase final, respectivamente. (SAMPAIO, 1999).

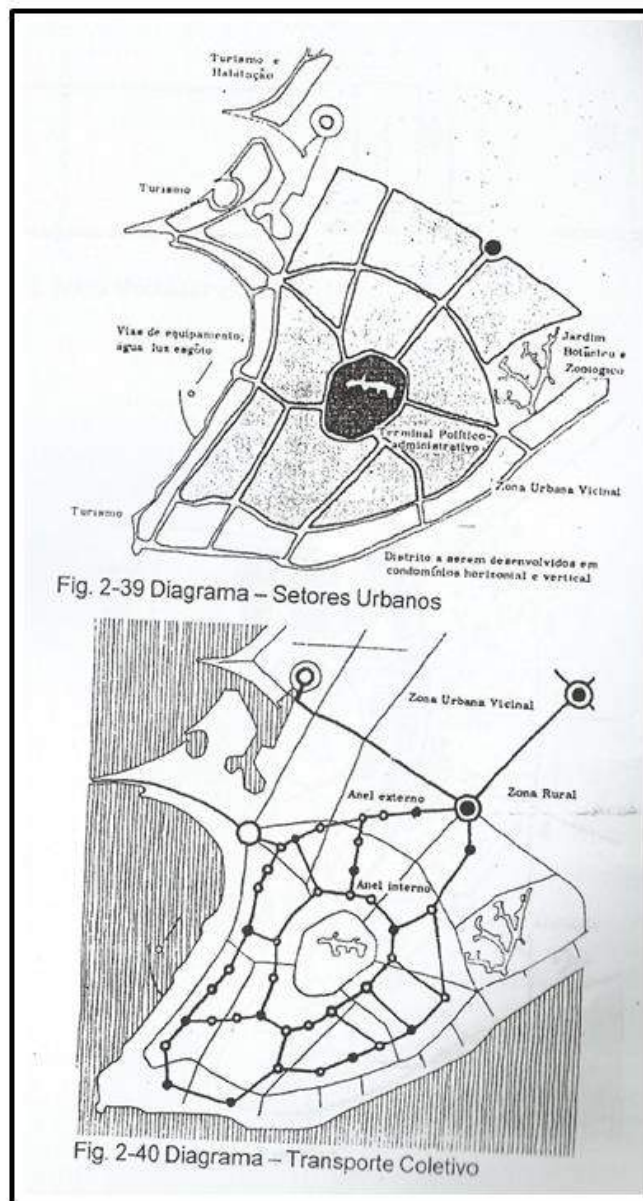
Figura 3 - Fases da implantação do CIA



Fonte: Sampaio, 1999.

Os desenhos 2-39 e 2-40, figura 4, mostram o deslocamento do centro, antes situado junto ao porto, para o Cabula. No seu entorno os setores de desenvolvimento urbano, linhas de transporte (aéreo) coletivo, pois a sugestão visionária seria um sistema de transporte do tipo funicular (aéreo), que seriam realizados por cabos que ligariam os pontos mais altos das cumeadas. (SAMPAIO, 1999).

Figura 4 - Modelo radial-concêntrico para Salvador



Fonte: Sampaio, 1999.

Segundo Sampaio (1999), o resultado do plano CIA foi a expansão horizontal na periferia e a verticalização nas áreas centrais. Em vista disso, os conjuntos habitacionais destinados para os trabalhadores, possuíam o padrão do Banco Nacional da Habitação (BNH), muito aquém da ideia futurista de Bernardes. Isso ratificava que o modernismo urbanístico não prevalecia e que, conforme ditava o mercado, a força de trabalho era quem deveria restituir os custos da moradia.

Assim, Salvador sofre o impacto desta industrialização fora do seu território político-administrativo, pois organicamente é imbricada com o novo *locus* da produção moderna. As novas vias arteriais e regionais levarão a cidade-real a se expandir, não exatamente como a *cidade-ideal* desenhada por Sérgio Bernardes, mas numa configuração outra – descentralizada em que o *sprawl* da metropolização é a tônica da forma-urbana polinuclear. (SAMPAIO, 1999, p. 236).

Essa descentralização urbana pela instalação da infraestrutura viária inter-regional, como a rodovia BR-324, avenida Paralela e CIA-Aeroporto, desencadeou na cidade-ideal do CIA. A realidade se efetivou com a mudança do centro administrativo, que deveria se localizar no Cabula, e no entanto, foi se concretizar nas imediações da avenida Paralela, “coleção de tipos arquitetônicos no meio do verde, numa ‘hiperquadra’ de baixa densidade, farto sistema de vias para automóveis, radicalizando o modelo espacial que inspirou Brasília: símbolo máximo do modernismo nacional”. (SAMPAIO, 1999, p. 240).

Por último, compare-se o que ocorreu de fato com o deslocamento do centro administrativo para a Av. Paralela e o que o Arq. Sérgio BERNARDES imaginava: “(...) com o planejamento global, mantido com firmeza, evita-se o caos sócio-econômico a médio e longo prazo. Com zoneamento evita-se, entre outras desvantagens, a especulação. Com a viabilidade de infra-estrutura a baixo custo assegura-se a implantação e a expansão futura. Quando, adiante, sugerimos o deslocamento da atual sede do governo, do local onde a situou Tomé de Souza (Bahia de 1500) para o Cabula (Bahia século XX), é dentro desta mesma perspectiva de bem comum e de combate à especulação espoliativa”. (SAMPAIO, 1999, p. 242).

O autor reiterou que aconteceu o oposto do que imaginava Bernardes, as terras rurais com sua infraestrutura de baixo custo bancadas pelo governo, passaram a ter um novo zoneamento por conta da centralidade e acessibilidade, isso causou a especulação espoliativa. A área onde estava localizado o CAB também impulsionou a descentralização induzida pelo Estado, denotou status à área de terras lindeiras à avenida Paralela. Ali já se encontrava em meados de 1970 a Odebrecht, a Góes Cohabita, a S. Leone e a OAS, quatro grandes empresas que dispunham de 2/3 (dois terços) de terras nas proximidades da avenida Paralela.

3 A LOCALIDADE DE NARANDIBA E O PROJETO URBANÍSTICO INTEGRADO

Neste capítulo serão abordados como se desenvolveu a área do Miolo, o Projeto Urbanístico Integrado de Narandiba e outros, assim como um comparativo entre as características sociais, espaciais e temporais de Narandiba. Atrelados a esses temas, o resultado das entrevistas com os moradores e dos questionários enviados aos profissionais técnicos.

Aqui será traçada uma linha desde o desenvolvimento urbano no âmbito municipal até o locus de estudo, a avenida Edgard Santos. O processo de planejamento urbano ocorrido em Salvador e, principalmente, na localidade de Narandiba, onde está situada a avenida; o contexto histórico, suas características sócio-temporais e a evolução espaço-temporal.

3.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Faz-se necessário retratar como foi a organização do desenvolvimento urbano na cidade do Salvador, para isso têm-se os aportes contidos no livro da CEDURB: *A grande Salvador, posse e uso da terra - projetos urbanísticos integrados* (1978), bem como de Scheinowitz em *O macroplanejamento de Salvador* (1998), a contribuição de Rosali Braga Fernandes em *Las políticas de la vivienda en la ciudad de Salvador y los Procesos de urbanización popular en el caso del Cabula* (2003) e *Cabula, território de antigo quilombo: estudos e perspectivas para o turismo de base comunitária* (2021) de Silva, Menezes, Fernandes e Matta.

Fernandes (2003) depreendeu como surgiu o chamado Miolo da cidade do Salvador e o quão foi importante essa localização para a expansão urbana, com seus aspectos naturais eminentes.

O miolo de Salvador é assim chamado desde os estudos do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano para a Cidade de Salvador (PLANDURB), da década

de 1970, por estar situado geograficamente na parte central do Município de Salvador, ou seja, o miolo da cidade. A constituição do Plano de Ocupação para a Área do Miolo de Salvador resultou de um trabalho entre a Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador (CONDER) e da Prefeitura Municipal de Salvador (PMS), através da Secretaria Municipal de Planejamento (SEPLAM). Além de sistematizar inúmeras informações sobre o Miolo da cidade, o plano mostra, em função de sua própria existência, a importância que esta área tem no contexto urbano de Salvador. A partir de estudos básicos na área foram formuladas propostas de intervenção para o planejamento da ocupação do Miolo. Apesar de sua importância considerável, o Plano de Ocupação para a Área do Miolo não foi efetuado. As causas foram a crise nacional, falta de vontade política e a busca eficaz de soluções para os problemas urbanos.⁴ (FERNANDES, 2003, p. 131).

A autora explicitou que o Miolo da cidade oferecia condições favoráveis para a habitação, devido aos fatores físico-ambientais e a situação geográfica, o que proporcionou a expansão urbana do município. Dentre esses fatores físico-ambientais era possível destacar o relevo com sua topografia bastante irregular, encontravam-se ali os pontos mais altos⁵ da cidade, com cotas que variam entre 10 e 110 metros, além dos vales profundos. O solo argiloso, por propiciar certa resistência, não ofereceu risco à população, pois “em grande parte está constituído por capas sedimentares dispostas sobre pedras de formação cristalina com pouca tendência à erosão.”⁶ (FERNANDES, 2003, p. 134). O clima quente e úmido e com precipitações intensificadas durante os meses de abril a maio. A vegetação era bastante exuberante, embora, em sua maioria, tenha sido formada pela ação antrópica, segundo a autora. Como exemplo tem-se a cultura da laranja, o que identificava o principal tipo de ocupação do lugar – a agricultura, pois o Cabula era considerado como um lugar longe e periférico durante a década de 1940.

É sabido que a localidade abrangia sítios e roças produtoras de laranjas, a famosa laranja-bahia ou laranja de umbigo que abasteceu feiras locais. Portanto, o Cabula foi considerado uma localidade habitada por pequenos roceiros, pois consideravam que a localidade possuía terras férteis que prosperou com a produção dessas laranjas e outras árvores frutíferas, visto que até hoje podem ser encontradas

⁴ Traduzido do texto original que se encontra em castelhano, conforme referência.

⁵ Têm outras áreas do município com relevo mais elevado.

⁶ Traduzido do texto original que se encontra em castelhano, conforme referência.

hortas urbanas no bairro. Além do cultivo dessas culturas, havia também a prática da caça e da atividade pesqueira, uma vez que havia lagoas e rios na localidade.

Parte importante da área do Miolo era genericamente chamada de Cabula, embora já houvesse outras identificações por consequência dos variados sítios e, somente depois, com o aumento da população e a expansão da ocupação é que as demais áreas se definiram. (FERNANDES, 2003).

Na década de 1940, sem que se saiba bem o motivo, houve uma praga que destruiu os laranjais. Por estas datas se instalou ali o 19º Batalhão de Caçadores que elegeu aquele sítio, justo por necessitar de um espaço separado e abandonado da cidade, para realizar bem suas atividades de entretenimento.⁷ (FERNANDES, 2003, p. 188).

A partir da década de 1950 que o Miolo se concretizou, com isso aconteceram também as transformações no sistema de transporte. Entre os finais de 1960 e começo de 1970 houve a construção da avenida Luís Viana Filho, mais conhecida como avenida Paralela, e novas rotas surgiram para interligar a rodovia BR-324, acesso Norte, até a área do Miolo. (FERNANDES, 2003).

A avenida Luís Viana Filho⁸ foi uma avenida pioneira, planejada com 14 km de extensão, que fazia ligação entre a avenida Tancredo Neves com a extremidade da avenida Dorival Caymmi, oferecia uma alternativa à avenida Otávio Mangabeira, que margeia a orla marítima entre os bairros da Pituba e Itapuã. Como o seu traçado acompanha a orla a uma distância média de 2,7 km, foi batizada de avenida Paralela. Na margem da avenida Paralela foi construído o Centro Administrativo da Bahia (CAB), concebido como o projeto-âncora de um novo polo urbano, planejado por uma equipe local e assessorada por Lúcio Costa. (SCHEINOWITZ, 1998).

⁷ Traduzido do texto original que se encontra em castelhano, conforme referência.

⁸ A avenida Luís Viana Filho teve sua primeira pista entregue em 1971 e a segunda em 04/09/1974. Seu uso imediatamente consolidado por uma iniciativa arrojada do governo do Estado, chefiado por Antônio Carlos Magalhães, que governou entre 1971 a 1975. Concebido como o projeto âncora de um novo polo urbano, o Centro Administrativo de Salvador, construído a sua margem. (SCHEINOWITZ, 1998). Já a implantação do Projeto Urbanístico Integrado de Nalandiba ocorreu durante o governo de Roberto Santos (1975 – 1979) e logo depois foi substituído por Antônio Carlos Magalhães (1979 – 1983).

E ouviu-se muito falar que Salvador é uma cidade sem planejamento por conta dos grandes engarrafamentos, largura das ruas, falta de conexão entre os espaços, ausência de equipamentos públicos, presença de áreas de ocupação informal inseridas em áreas planejadas de maior renda, ou carência de opções para a classe social menos favorecida dispor de qualidade de vida. (SILVA *et al.*, 2021). “A cidade de Salvador traz, historicamente, características marcantes no conteúdo e na forma de organização do espaço.” (SILVA *et al.*, 2021, p. 79).

O processo de ocupação do Cabula ocorreu distante da área urbana da cidade do Salvador, pois essa era uma área considerada como periférica, produto da falta de transportes coletivos na localidade. O Miolo então começou a sofrer uma ocupação acelerada por grupos sociais excluídos, que aconteceu devido aos programas governamentais e pela ocupação natural. (SILVA *et al.*, 2021).

Nesse momento, as intervenções direcionadas às funcionalidades e à segmentação do espaço, em que as normas públicas para a ocupação e controle do uso do solo seriam postas em prática, eram apenas esboçadas. Na década de 1920, a cidade de Salvador passou a ter medidas reguladoras de habitação que delinearam certa segregação espacial, que, com o passar do tempo, efetivou-se como uma ação contínua do governo, ao avaliar que a população de Salvador cresceu e a temática da habitação ganhou um novo olhar diante de todas as prioridades. Nesse momento histórico, a área do antigo quilombo do Cabula ainda não era retratada nos planejamentos por não apresentar características de urbanização, permitindo deduzir apenas um aumento natural das áreas dos núcleos dos arraiais quilombolas. (SILVA *et al.*, 2021, p. 82).

A topografia acidentada da cidade influenciou nas construções das avenidas de vale através do Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador (EPUCS), com estratégias para um sistema de transporte com eficiência e fluidez, além dos direcionamentos para expansão e ocupação da cidade. Entretanto, o planejamento urbano e a legislação urbanística não seriam satisfatórios para controlar a segregação da pobreza em vista do desenvolvimento urbano. Com isso, o mercado imobiliário tornou-se supervalorizado a partir das áreas mais planejadas e adquiriu vantagens dos usos e configurações urbanas. O aumento da malha viária e da privatização das terras públicas levou a um novo mercado de terras. (SILVA *et al.*, 2021).

[...] a área do Cabula tem uma particularidade. As áreas concentradas se estabeleceram antes de qualquer urbanização, pois são arraiais decorrentes da ancestralidade quilombola. As análises cartográficas e geohistóricas permitem revelar que as zonas especiais de interesse social coincidem com as áreas mais densas, sendo, em sua maioria, um retrato da evolução espaço-temporal dos arraiais quilombolas, dentre os quais é possível citar Pernambués, Engomadeira, Barreiras e Beiru. (SILVA *et al.*, 2021, p. 104).

A partir da expansão do Miolo na segunda metade do século XX, o Cabula deixou de ser uma área periférica e passou a ser considerada como uma área centralizada, tanto pela sua localização, como pela oferta de serviços que se encontravam na localidade. O Cabula é servido por duas estações de metrô, a estação Imbuí na avenida Luís Viana Filho e a estação Acesso Norte nas proximidades da BR-324. Estas estações fazem integração com o transporte rodoviário, o que gera maior mobilidade e atratividade na intenção das habitações informais e especulação das habitações formais pela incorporação imobiliária. (SILVA *et al.*, 2021).

Portanto, para solucionar os problemas gerados, é necessário que os planejamentos para o uso do solo e dos transportes estejam diretamente relacionados. Essa visão é importante no processo de gestão, tanto do uso do solo quanto dos serviços de transporte, pois tomar as decisões e medidas de forma conjunta, e não isolada, como normalmente fazem os gestores urbanos, visa a um planejamento integrado de todos os setores que constituem a cidade. (SILVA *et al.*, 2021, p. 160).

É possível observar a importância da estrutura viária dentro de uma cidade e sua inserção em um planejamento que alcance a todos os habitantes. Seja o transporte público ou particular, ambos irão usufruir dessa organização. A população necessita transitar pela cidade para trabalhar, para estudar, enfim, para o lazer. A estrutura viária é um fator concludente no processo de desenvolvimento urbano. Essa evidência corrobora com a transformação da avenida Edgard Santos, seu canteiro central e todo seu entorno: o assentamento dos conjuntos habitacionais na área, bem como os assentamentos informais.

3.2 CARACTERÍSTICAS SOCIAIS DE NARANDIBA

Através de figuras obtidas da CEDURB (1978), Scheinowitz (1998) e do ObservaSSA (2018) será possível tecer comparativos que serão aqui observados com dados específicos dos aspectos sociais de Narandiba a partir do ano de 1977 e do ano de 2010. A avenida Edgard Santos delimita o bairro de Narandiba, logo, imergir em sua sociografia é compreender sua identidade e sua individualidade perante um planejamento que visava a resolução de uma urbanização iminente.

De acordo com a CEDURB (1978), a integração física de áreas a serem urbanizadas com todo o universo urbano seria pautada em cinco principais sistemas metropolitanos: o uso do solo, serviços públicos, transporte, infraestrutura e ecológico. Por ser uma área habitacional, houve estudos do solo destinados para esta função, pois Narandiba apresentava uma topografia bastante acidentada, cortada por vales estreitos e profundos.

O trabalho social a partir do ano de 1977 caracterizou a comunidade de Narandiba a partir de uma sociografia, e constatou que 50,41% das famílias estavam compreendidas em uma faixa de renda de até 2 SMR (dois salários-mínimos regionais) ou não possuíam renda fixa. O fato de não haver escola na área ou então não haver vaga em escolas na época identificam o percentual de 30,5% como motivo do menor não estudar. E ainda, 18% da população adulta da área possuía um nível mínimo de instrução (assina o nome, frequenta o Mobral e cursa o 1º grau), como apresenta a figura 5. (SCHEINOWITZ, 1998).

Figura 5 - Sociografia de Narandiba a partir de 1977

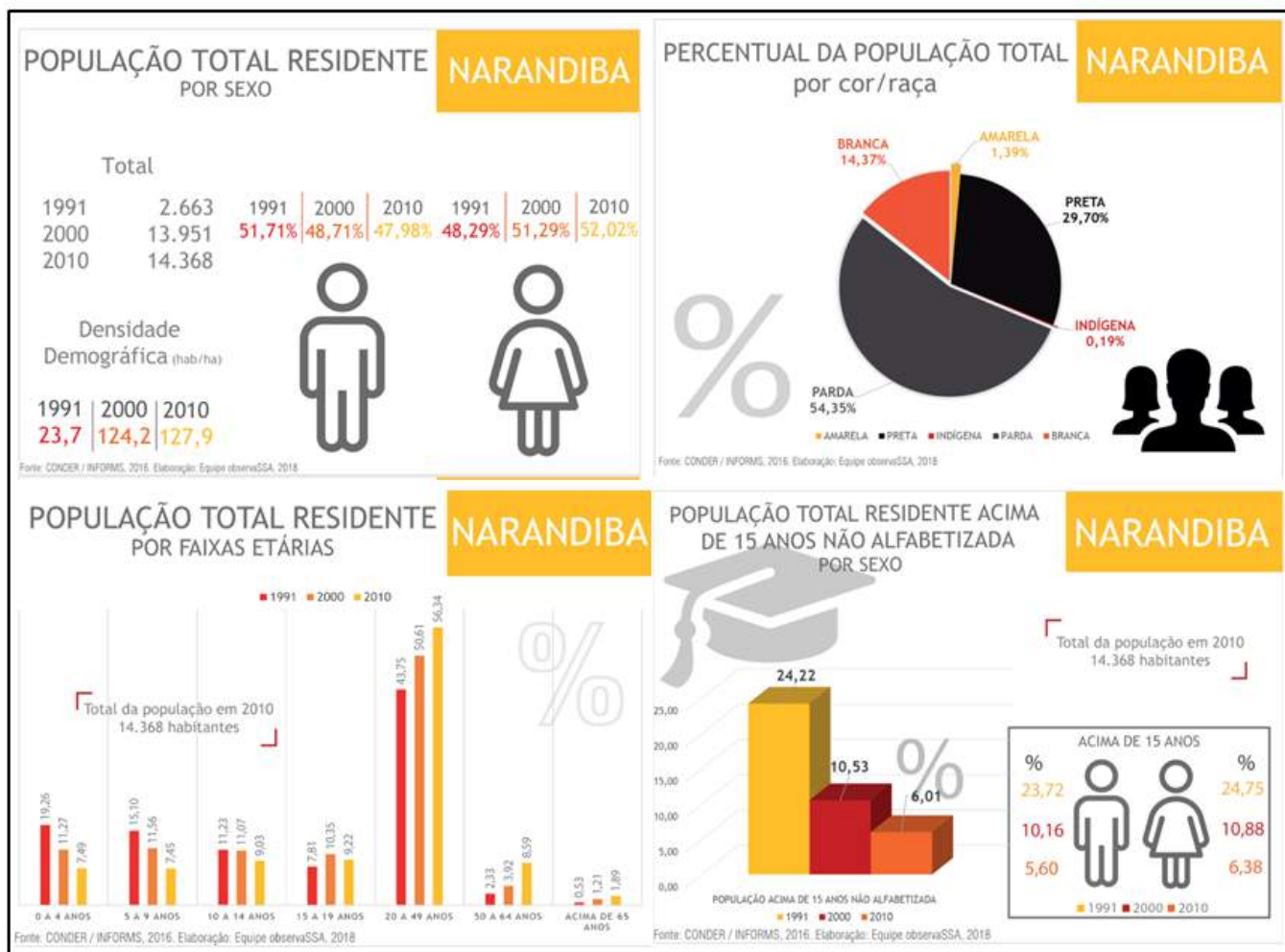
RENDA FAMILIAR		INSTRUÇÃO	
Não tem renda:	1,56%	Analfabeto:	16%
Até 1 salário mínimo regional:	7,55%	Assina o nome:	13,7%
+ de 1 SMR até 2 SMR:	37,70%	Frequenta o Mobral:	0,7%
+ de 2 SMR até 3 SMR:	20,80%	1º Grau Incompleto:	47,9%
+ de 3 SMR até 4 SMR:	12,50%	Cursando o 1º Grau:	3,5%
+ de 4 SMR até 5 SMR:	4,40%	Lê e escreve:	10,8%
Mais de 5 SMR:	6,20%	1º Grau Completo:	2,9%
Não tem renda fixa:	3,60%	2º Grau Incompleto:	1,8%
Outros:	5,69%	Cursando o 2º Grau:	0,9%
MOTIVO DO MENOR NÃO ESTUDAR		2º Grau Completo:	1,3%
Problema de Saúde:	7,1%	Superior Completo:	0,09%
O menor trabalha:	9,2%	Outros Cursos:	0,09%
O menor toma conta da casa:	0,7%	ATIVIDADE PROFISSIONAL	
A família não pode pagar:	18,4%	Operário:	31,8%
Não há escola na área ou não há vaga*:	30,5%	Empregado ou autônomo do setor terciário:	25,5%
O menor não quer estudar:	11,4%	Ocupações não qualificadas:	35,7%
Falta de documentação:	5,0%	Inválido e/ou aposentado:	4,7%
Desinteresse (dos pais ?)	7,8%	Desempregado:	2,3%
Outros motivos	9,9%		

Fonte: Scheinowitz, 1998.

Em 2010, de acordo com os dados dos infográficos do ObservaSSA (2018), figura 6, o bairro Narandiba contava com uma população total de 14.368 habitantes e uma densidade demográfica de 127,9 hab/ha.

Ainda na figura 6 podem-se ver os dados referentes à população de Narandiba no ano de 2010. De acordo com a cor/raça, 54,35% da maioria da população se autodeclarou parda, 29,70% preta e 52,02% são do sexo feminino. Com relação à faixa etária, 56,34% se encontravam entre 20 a 49 anos e 24,22% era o total da população acima de 15 anos não alfabetizadas. (OBSERVA SSA, 2018).

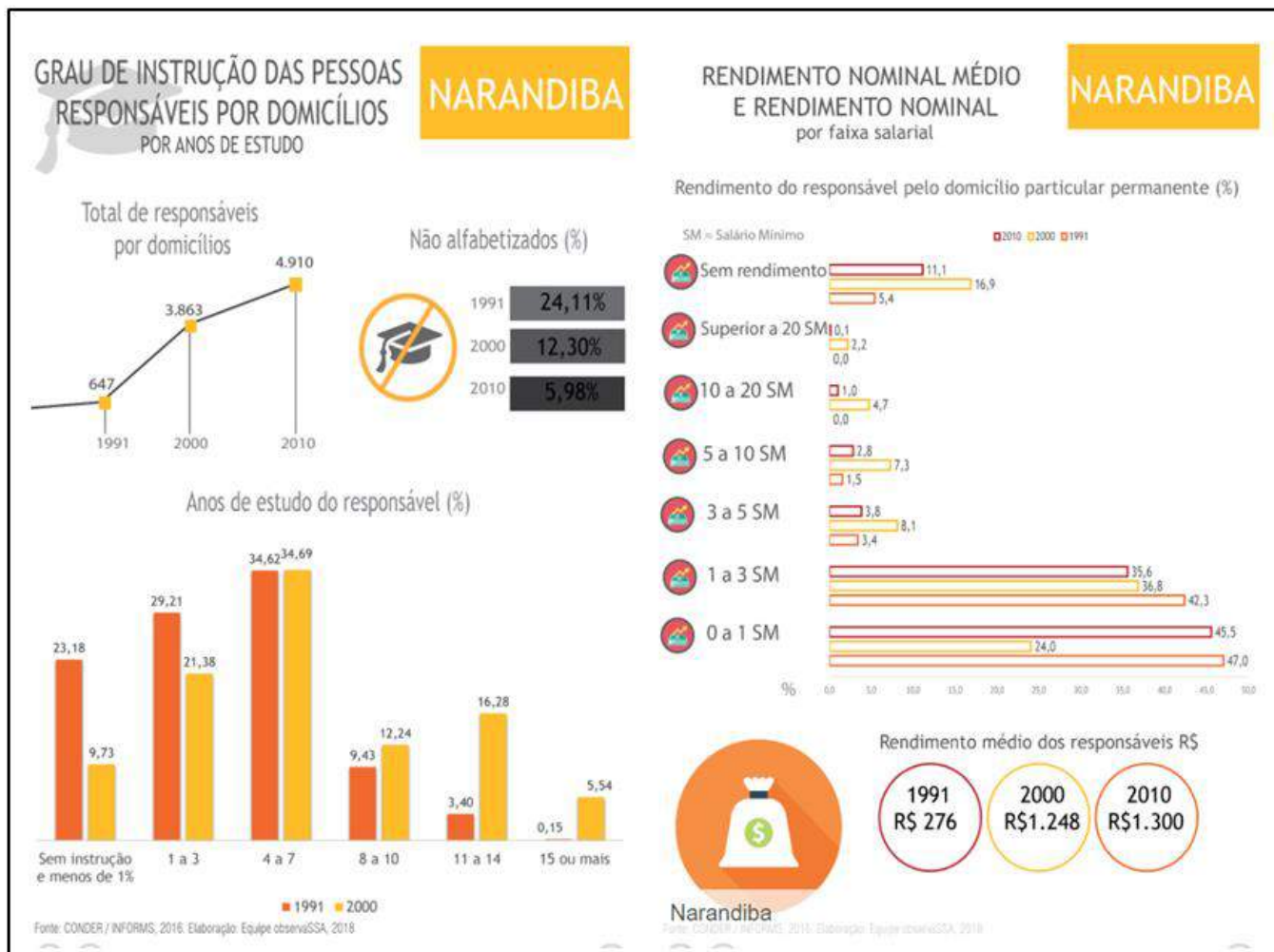
Figura 6 - Perfil da população de Narendiba em 2010



Fonte: CONDER INFORMS, 2016; ObservaSSA, 2018.

Em 2010, figura 7, no que diz respeito aos domicílios, 5,98% dos responsáveis não eram alfabetizados e apesar de 45,5% estarem na faixa de 0 a 1 salário mínimo, a renda média dos responsáveis por domicílio no bairro era de R\$1.300,00. (OBSERVA SSA, 2018).

Figura 7 - Sociografia de Narandiba em 2010



Fonte: CONDER/INFORMS, 2016; ObservaSSA, 2018.

Na figura 8 podem-se ver as seguintes informações a partir de 1977: o nível econômico influenciou nas condições de habitação, as casas eram feitas de taipa, madeira, famílias compostas por cinco ou mais pessoas que se acomodavam em um quarto. Embora a grande parte da população, 78,6%, se declarava proprietária da sua moradia, no entanto, as situações jurídicas dos terrenos eram diversas, apenas 16,4% possuíam o título de propriedade, outros possuíam recibos e notas promissórias de valor discutível, pois ainda possuíam a intenção de compra e venda a preços módicos. (SCHEINOWITZ, 1998). Até os dias atuais existem muitas residências que não possuem a escritura que comprove a posse do imóvel na área.

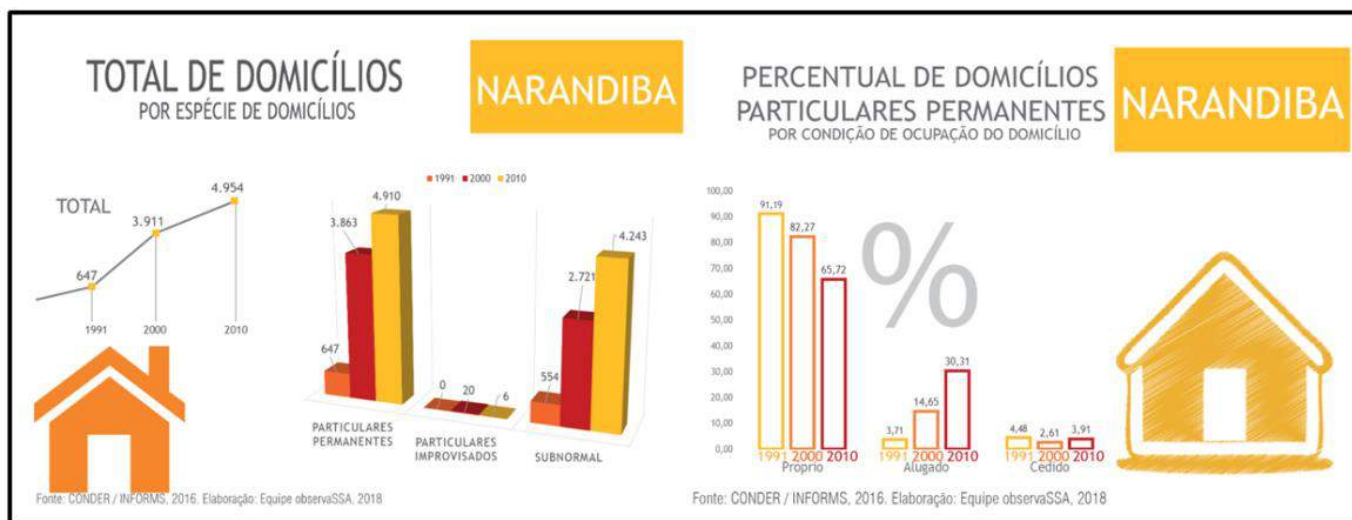
Figura 8 - Características dos domicílios de Narendiba a partir de 1977

TIPOLOGIA DA HABITAÇÃO	
TIPO	%
Taipa com revestimento	27
Taipa sem revestimento	7
Adobe com revestimento	2
Adobe sem revestimento	1
Tijolo com revestimento	43
Tijolo sem revestimento	16
Madeira	4
	100%

Fonte: CEDURB, 1978.

Já em 2010, como aparece na figura 9, o total de domicílios, mais precisamente 4.954, corresponde à soma dos particulares permanentes, improvisados e coletivos. Em sua metodologia, a CONDER/INFORMS (2016) excluiu esta última categoria e apresentou os domicílios em condições subnormais, uma classificação especial do IBGE. (OBSERVA SSA, 2018).

Figura 9 - Total de domicílios de Narendiba em 2010



Fonte: CONDER INFORMS, 2016; ObservaSSA, 2018.

A partir do ano de 1977, figura 10, pode-se notar que, quanto ao lixo, apenas 12% dos domicílios dispunham de coleta pública, os demais ou queimavam ou jogavam ao ar livre, nas próprias ruas, terrenos baldios ou no próprio quintal. Quanto ao abastecimento de água, 18% dos domicílios possuíam água encanada, pois os demais eram abastecidos através de cisternas, chafarizes, fontes. Também é inexistente a rede de esgoto sanitário, dessa forma utilizavam uma abertura no solo (fossas negras), desprovidos de higiene. Felizmente, a distribuição de energia elétrica teria alcançado 74,7% dos domicílios. (SCHEINOWITZ, 1998).

Figura 10 - Infraestrutura de Narandiba a partir de 1977

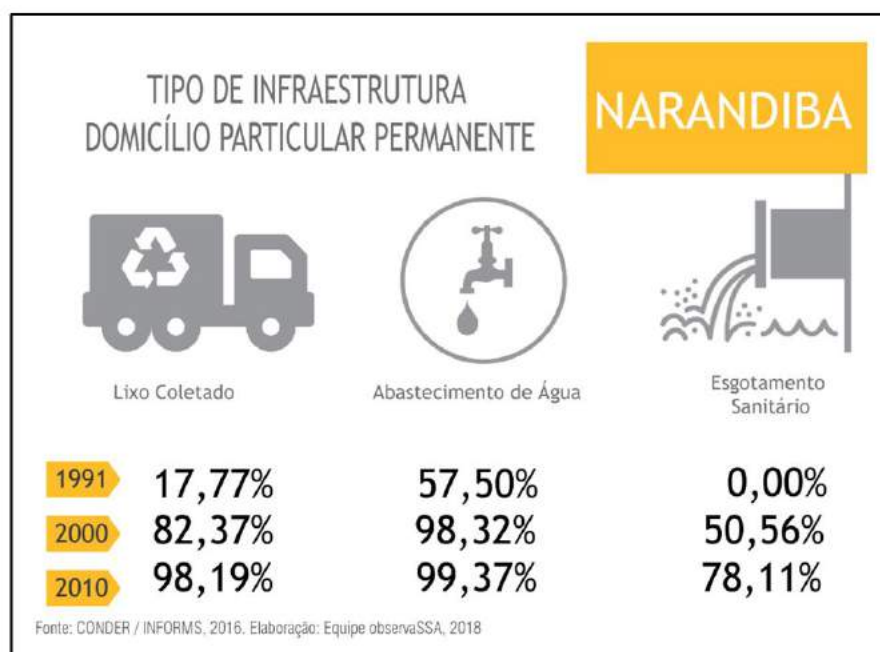
LIXO		ABASTECIMENTO DE ÁGUA		INSTALAÇÕES DOMICILIARES	
DESTINO	%	TIPO	%	SITUAÇÃO	
Coletado pelo serviço público	12	Encanada	18	Não tem banheiro	37%
Queimado	12	Cisterna	9	Não tem cozinha	30%
Jogado no quintal	15	Chafariz	3	Não tem energia	14%
Enterrado	1	Fonte	60	Não tem água encanada	81%
Jogado na rua ou terreno baldio	60	Compra	5	Não tem esgotamento sanitário	100%
	100%	Cedida do vizinho	5		
			100%		

Fonte: CEDURB, 1978.

Mais tarde, conforme o plano e na medida em que os equipamentos foram implantados, a CEDURB, através de convênios com órgãos e empresas competentes, promoveu a inserção da infraestrutura com a elaboração dos projetos e execução das obras do sistema viário. Foram realizados serviços de drenagem e pavimentação com o Departamento de Estradas e Rodagem da Bahia (DERBA), como também a construção da rede de abastecimento de água e esgotamento sanitário com a Empresa Baiana de Águas e Saneamento S/A (EMBASA), além da instalação da rede elétrica e do sistema de iluminação pública com a Companhia de Energia Elétrica da Bahia (COELBA). (SCHEINOWITZ, 1998).

Em 2010, figura 11, os domicílios já possuíam infraestrutura adequada, 98,19% dos domicílios podiam contar com coleta de lixo, 99,37% desfrutavam da oferta de abastecimento de água e 78,11% com esgotamento sanitário. (OBSERVA SSA, 2018).

Figura 11 - Infraestrutura de Narandiba em 2010



Fonte: CONDER INFORMS, 2016; ObservaSSA, 2018.

O desenvolvimento da infraestrutura melhorou consideravelmente no decorrer dos anos entre 1977 e 2010. A característica das habitações também é outro item que sofreu modificações consideráveis. Todavia, o baixo índice no ensino dos habitantes ainda é um fator relevante, pois um indivíduo instruído tem mais chance no mercado de trabalho, o que lhe assegura melhores oportunidades e qualidade de vida.

Por volta do ano de 1978, Narandiba possuía várias áreas densamente arborizadas, principalmente em alguns espigões e encostas, onde predominavam as mangueiras e os coqueirais. As encostas apresentavam desníveis de 30 a 50 metros em declividades por vezes superiores a 45%. Ao norte da área encontravam-se os níveis mais elevados, situavam-se os espigões nas cotas entre 70 e 80 metros. Ao sul, os espigões alcançavam a cota de 60 metros e os vales estavam abaixo de 10 metros.

Nos vales, vastas áreas eram cultivadas, sendo comum o plantio de bananeiras, que recobriam grande parte de suas extensões. Foram identificadas as áreas de matas, de coqueirais, de cultivo e as de vegetação rasteira. (CEDURB, 1978).

A figura 12, ano de 1978, demonstra os percentuais das áreas de Narandiba com relação à topografia. A partir da análise dos números, 27,78% são as áreas destinadas à proteção aos vales e o restante, 56,77%, são áreas próprias para construção e 15,45% são áreas de encosta. No tocante às áreas de decreto de proteção aos verdes, 44,24% são áreas com proibição e restrição de construção.

As áreas de “proteção verde” foram definidas, entre outras, pelo decreto municipal nº 4756 e são as “áreas de domínio público” de nº 005 ADP e 06 ADP e a “área arborizada” de nº 94 AA. As duas primeiras são declaradas não edificáveis, e na terceira é permitida a construção, desde que mantidas as condições topográficas, a vegetação e as árvores de porte. Em casos de inviabilidade, das áreas arborizadas (AA) será permitida a derrubada de até 20% das árvores de porte. (Árvores com tronco de diâmetro superior a 15 cm). (CEDURB, 1978, XII - p. 13).

Figura 12 - Ecologia, 1978

NARANDIBA CONDIÇÃO DAS ÁREAS QUANTO À TOPOGRAFIA		
CONDIÇÕES	ÁREAS Ha	PERCENTUAL (%)
Áreas Próprias para Construção	291,25	56,77
Áreas de Encosta Acima de 28,5%	142,50	15,45
Áreas de Proteção aos Vales	79,25	27,78
TOTAL	513,00	100,00

NARANDIBA ÁREAS DE DECRETO DE PROTEÇÃO AOS VERDES		
ESPECIFICAÇÃO	ÁREA (Ha)	PERCENTUAL (%)
Áreas de Domínio Público – ADP 05 e ADP 06 – Proibição Total da Construção	58,37	11,37
Áreas Arborizadas AA 94 – Restrição a Construção	168,63	32,87

NARANDIBA ÁREAS DE DECRETO DE PROTEÇÃO AOS VERDES		
ESPECIFICAÇÃO	ÁREA (Ha)	PERCENTUAL (%)
Total de Áreas do Projeto	227,00	44,24
Área do Projeto	513,00	100,00

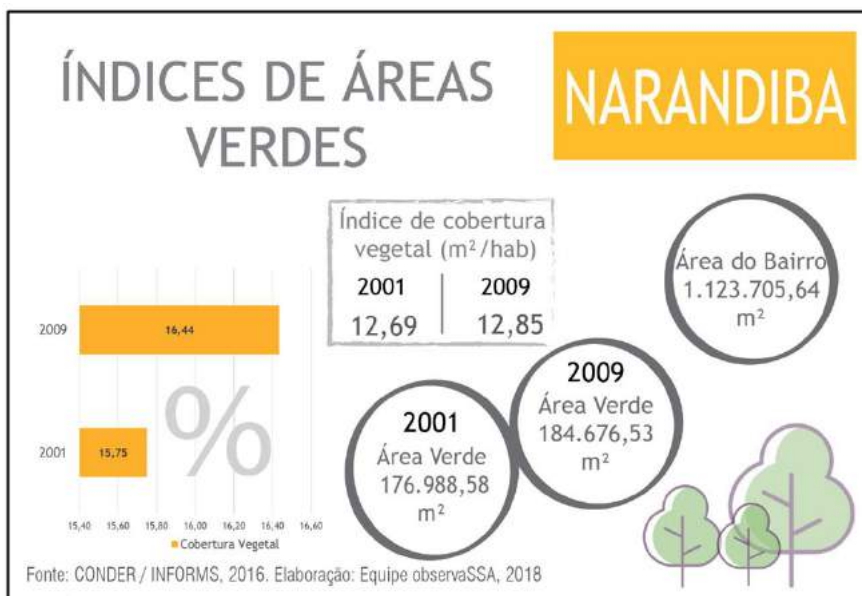
FONTE: Planta das Áreas de Serviço de Áreas Verdes.

Fonte: CEDURB, 1978

De acordo com o ObservaSSA (2018), como mostra a figura 13, não houve redução da área verde entre os anos de 2001 a 2009, pois em 2001 havia 12,69% de cobertura vegetal, enquanto em 2009 o índice era de 12,85%. Silva *et al.* (2021) afirmam que entre 2003 e 2020 a redução de área verde no bairro foi muito maior, chegou a 43,12%.

Desde os primórdios da humanidade, as ocupações humanas sempre mantiveram relações fortes com o espaço natural, a exemplo do seu uso na perspectiva da sobrevivência. Tais usos evoluíram e se demarcaram nas formas de ocupar e usar que se tem atualmente, a exemplo das cidades. Daí, então, é sabido que quaisquer níveis de ocupação urbana, quando não acompanhados de um planejamento adequado, inclusivo e com atenção adequada aos recursos da natureza, pode vir a gerar diferentes impactos com relação à presença de áreas verdes. (SILVA *et al.*, 2021, p. 121).

Figura 13 - Áreas Verdes, 2010

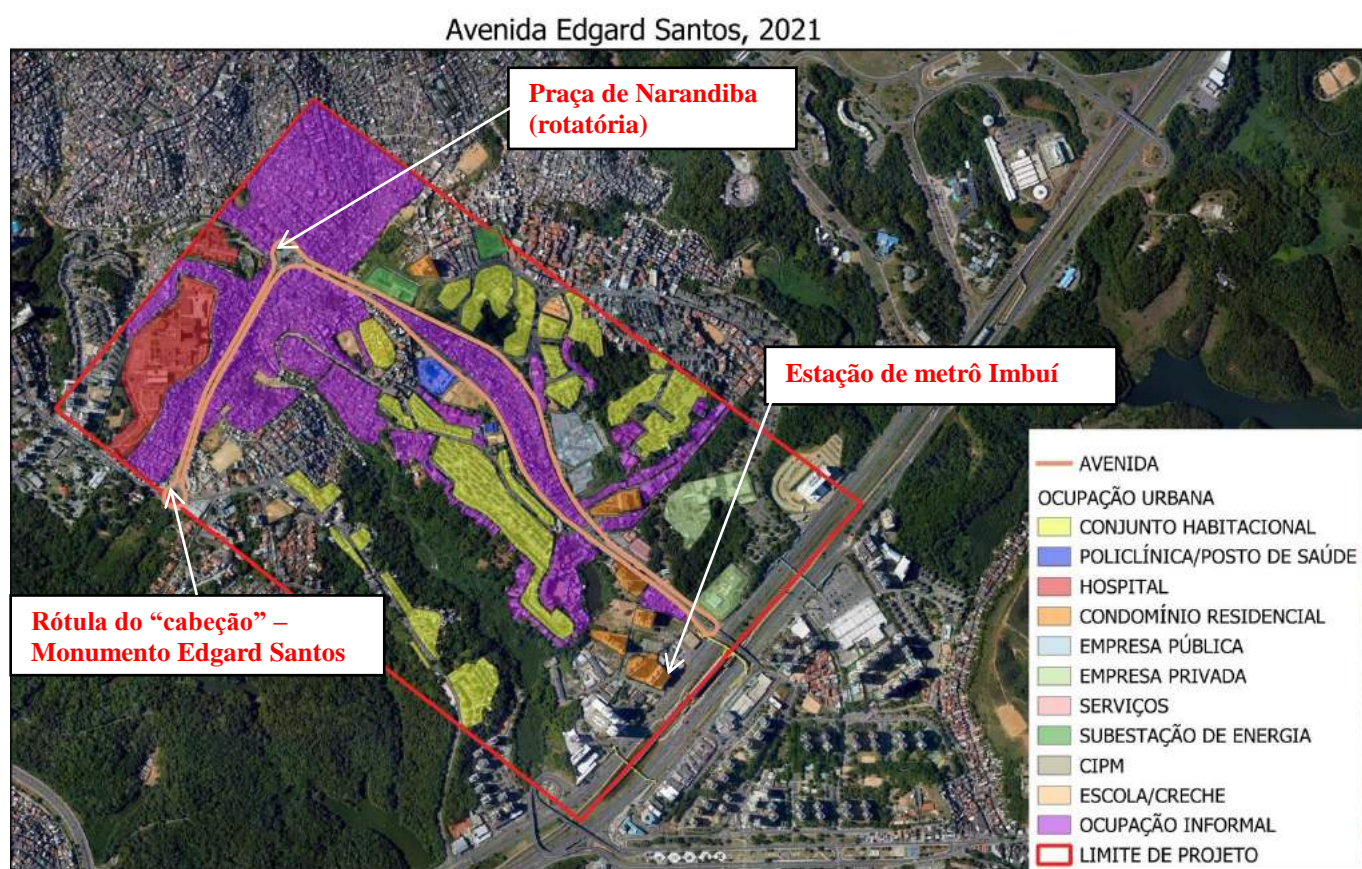


Fonte: CONDER INFORMS, 2016; ObservaSSA, 2018.

A presença de vegetação nos centros urbanos contribui para o conforto térmico, captura de poluentes do ar e até para servir de habitat para diversas espécies de animais. As áreas verdes são de extrema importância para o equilíbrio ecológico e ao amparo no controle climático e hidrológico das cidades.

Atualmente, uma pequena área verde de Narandiba encontra-se entre a sede da COELBA e da empresa Odebrecht que margeiam a avenida Luís Viana Filho (ver na figura 14 empresa privada). Também é possível encontrar área verde no Cabula na localidade do 19º Batalhão de Caçadores do Exército, área de preservação da nascente do rio Cascão com remanescente de floresta atlântica (canto inferior esquerdo da figura 14). Embora parte dessa área verde fosse suprimida após a construção da avenida Luís Eduardo Magalhães e dos imóveis ali instalados.

Figura 14 - Avenida Edgard Santos, 2021



Fonte: CONDER/INFORMS, 2021.
Elaborado pela autora.

Essa figura 14 traz um apanhado geral da avenida Edgard Santos e todo o seu entorno. Dessa forma fica mais compreensível materializar sua dinâmica. Então se

verifica o traçado da avenida, as duas rotatórias e o canteiro central, ou seja, o bairro de Narandiba acompanha o traçado da avenida Edgard Santos.

Ainda na figura 14, ao seguir pelo sentido à direita da via: empresa privada Odebrecht à margem da avenida Luís Viana Filho e depois a COELBA, ambas situadas dentro de uma pequena reserva de área verde. Ao lado da COELBA, o Motel Bora-Bora, em seguida um posto de combustível, logo após o posto um condomínio residencial, Spazio Solar. Mais à frente o Centro Social Urbano de Narandiba e ao lado a CONDER. Logo mais adiante, à direita, tem uma ladeira que dá acesso ao conjunto habitacional Cabula VI. Segue pela via, antes de chegar até a primeira rotatória, encontra a subestação de energia à direita e o Hospital Psiquiátrico Juliano Moreira em uma entrada adjacente a essa rotatória onde está a praça de Narandiba. Ao seguir em direção à segunda rotatória ou rótula do “cabeção”, onde se encontra o monumento a Edgard Santos: à direita tem acesso ao Hospital Geral Roberto Santos e à esquerda ao bairro do Saboeiro. Ao retornar por essa rotatória, chega-se novamente à praça de Narandiba que também é uma rotatória, segue até a 23ª Companhia Independente de Polícia Militar, ao lado a Policlínica de Narandiba. Mais a frente encontra-se a entrada que dá acesso ao conjunto habitacional Doron, logo depois o condomínio residencial Bosque da Lagoa e aí chega à estação de metrô Imbuí.

Portanto, conforme figura 14, as ocupações informais (cor violeta) encontram-se delimitadas no canteiro central da avenida, como também nas proximidades da praça de Narandiba, pois ali possui um comércio forte, além do lazer. É perceptível uma maior densidade dessas ocupações na área onde se encontra o hospital. Contudo, na saída para a avenida Luís Viana Filho também aparecem as ocupações, pois tem-se aí a facilidade ao acesso da mobilidade com o metrô. Esses atrativos consolidaram o aumento da população local e isso vem ocorrendo no decorrer dos anos gradativamente.

De acordo com Silva *et al.* (2021), o Cabula e sua configuração espacial foi resultado de quatro processos, tais como: a herança dos antigos quilombos, o

povoamento a partir das chácaras com cultivo de laranja, a ação do Estado na construção dos conjuntos habitacionais e, nas últimas décadas, os empreendimentos imobiliários. Assim, pode-se dizer que o bairro nasceu por diferentes estímulos em diferentes contextos históricos.

Dessa forma, é relevante assimilar o conceito de bairro, pois as características sociais que nortearam Narandiba perpetuam na atualidade através de sua herança histórica. Segundo Santos *et al.* (2010), o conceito de bairro remete a um complexo de relações socioambientais e as seguintes características:

[...] unidade territorial, com densidade histórica e relativa autonomia no contexto urbano-ambiental, que incorpora as noções de identidade e pertencimento dos moradores que o constituem; que utilizam os mesmos equipamentos e serviços comunitários; que mantêm relações de vizinhança e que reconhecem seus limites pelo mesmo nome. (SANTOS et al., 2010, p. 14).

Diante do exposto, sete anos depois, houve a divisão de bairros em Salvador a partir da Lei Municipal nº 9.278/2017. Essa lei dispõe sobre a delimitação e denominação dos bairros de Salvador e pressupõe que, de acordo com o Art. 2º, Bairro é a unidade territorial com densidade histórica e relativa autonomia no contexto da cidade, que incorpora noções de identidade e pertencimento dos residentes e usuários, os quais utilizam os mesmos equipamentos e serviços comunitários, mantêm relações de vizinhança e reconhecem seus limites pelo mesmo nome.

Outros critérios também foram arrazoados na identificação dos bairros, como variedade de serviços, infraestrutura e acessibilidade. Eles serão apresentados a seguir, no bairro de Narandiba, conforme foram identificados no ano de 2010, figura 15.

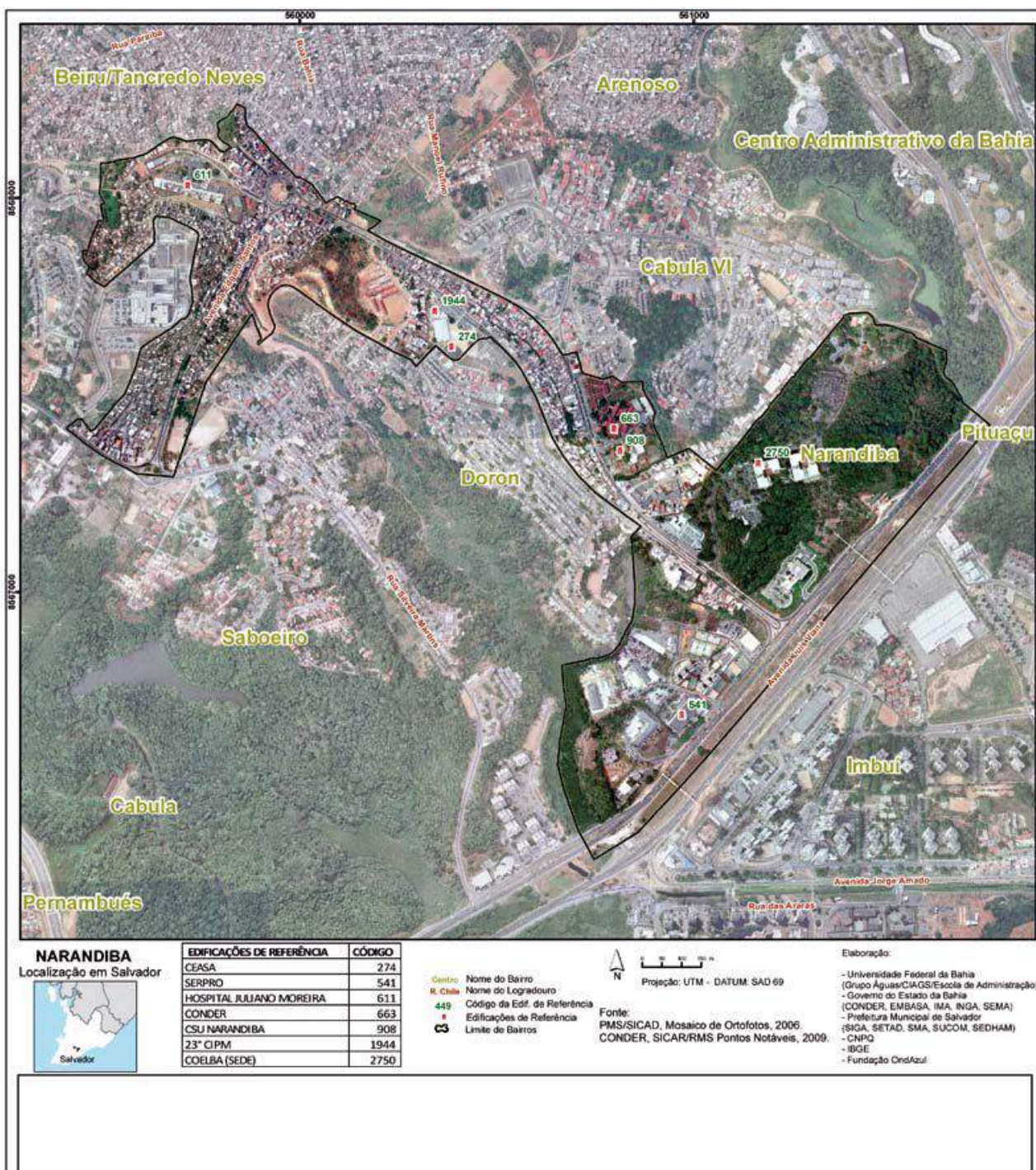
No livro *O Caminho das Águas em Salvador: Bacias Hidrográficas, Bairros e Fontes* de 2010, Santos *et al.* 2010, mencionam o seguinte significado da palavra Narandiba:

Conforme Consuelo Pondé de Sena, Narandiba é um termo híbrido, formado por elemento de línguas diversas. Como os índios tupi não pronunciavam o fonema L, chamavam a laranja de narã. Narã, como assinala Teodoro Sampaio, é uma adaptação da palavra laranja. O final diba é o mesmo tyba, significa muitos, em grande quantidade, logo laranjal, ou seja, lugar de muitos pés de laranja. (SANTOS *et al.*, 2010, p. 208).

A figura 15 apresenta a descrição resumida de Narandiba, em consonância com Santos *et al.* (2010):

Inicia-se na Rua Silveira Martins, de onde até alcançar o muro do Hospital Geral Roberto Santos, exclusive, por onde segue pela encosta até alcançar a Rua Paulo Jackson, por onde segue até alcançar o Rio Saboeiro, por onde segue até o Rua Joana Rosa Teixeira, por onde segue até o cruzamento com a Rua Ari Alex Brust, por onde segue até a confluência com a Rua Santa Tereza, por onde segue até a Rua Filomena, por onde segue até a Rua Mario Aleluia Rosa, de onde segue até a Travessa Boa Vista. Segue nesta via até a Avenida Edgard Santos, até alcançar o muro da (CONDER - Sede), por onde segue contornando, pelo fundo do lote do CSU Narandiba, seguindo até alcançar o muro da (COELBA – Edifício Sede), inclusive, por onde segue contornando até alcançar o Rio Cachoeirinha, até Avenida Luís Viana, por onde segue até alcançar o leito do Rio do Saboeiro, por onde segue em direção a Lagoa do Paraíso/Doron, até alcançar a Avenida Edgard Santos, por onde segue até a Rua Mercado da Carne, por onde segue até Rua Ana Lúcia Torres, até alcançar o Rio Saboeiro, por onde segue contornando fundo dos imóveis da Avenida Edgard Santos, por onde segue até alcançar a Rua Silveira Martins, por onde segue até o ponto de início da descrição deste bairro. (SANTOS *et al.*, 2010, p. 209).

Figura 15 - Localização em Salvador, 2010



Fonte: O Caminho das Águas em Salvador, 2010.

Nessa figura 15, a localidade de Narandiba se estende até as mediações da avenida Luís Viana Filho e contorna toda a avenida Edgard Santos. De acordo com Santos *et al.* (2010), Narandiba possuía nesse período uma população de 13.757

habitantes, o que correspondia a 0,56% da população de Salvador; concentrava 0,58% dos domicílios da cidade, com 26,23% dos chefes de família situados na faixa de renda mensal de 1 a 2 salários mínimos. No que se refere à escolaridade, constatava-se que 30,28% dos chefes de família tinham de 4 a 7 anos de estudos.

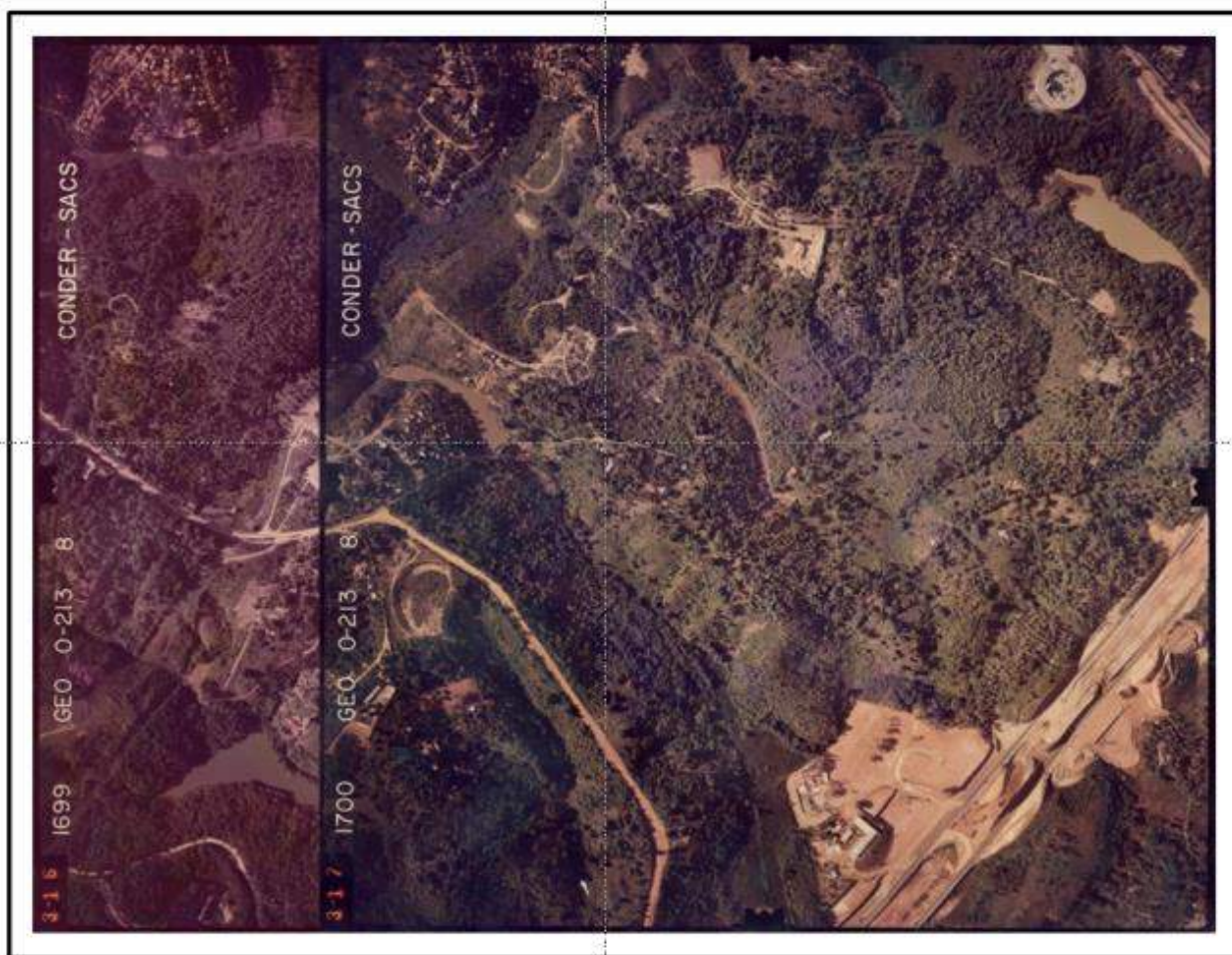
3.3 EVOLUÇÃO ESPAÇO-TEMPORAL DE NARANDIBA

É importante abordar a evolução espaço-temporal da avenida Edgard Santos no decorrer dos anos. Para isso, as fotos aéreas disponibilizadas pela Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador (CONDER) realçaram a enorme diferença de um bairro praticamente inabitado e que se estruturou.

É, pois, a partir da relação espaço-tempo que irá demonstrar uma linha cronológica diante do desenho da avenida, a fim de verificar sua transformação física, da paisagem, como também dos possíveis sujeitos que participaram deste processo.

Através da figura 16, ano de 1976, poderá ser observado mais nitidamente apenas o traçado da avenida Luís Viana Filho. Não havia muitos registros de imagens da avenida Edgard Santos em questão, portanto, têm-se algumas fotos aéreas a partir do ano de 1976. É salutar observar também nas fotos a seguir o canteiro central da avenida que foi ocupado onde antes havia vegetação.

Figura 16 - Foto aérea da área onde será construída a Av. Edgard Santos, 1976

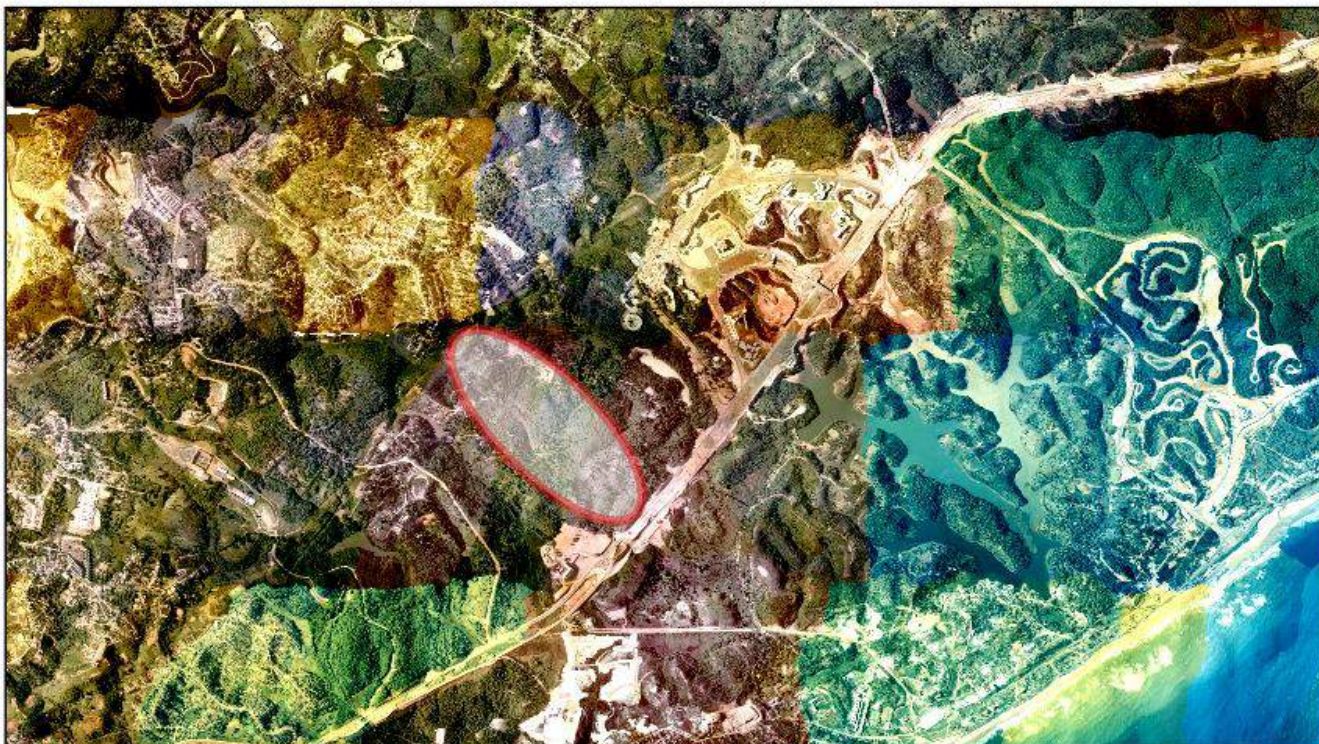


Fonte: CONDER/INFORMS, 1976.
Elaborado pela autora.

Ainda na figura 16, ano de 1976, é possível perceber a avenida Luís Viana Filho no canto inferior direito, ainda em estrada de barro, e ao lado direito da área sem vegetação será construída a avenida Edgard Santos, conforme mostra a figura 17 a seguir.

Figura 17 - Imagem da Av. Edgard Santos de 1976

Futuras instalações da Av. Edgard Santos



Fonte: CONDER/INFORMS, 1976.
Elaborado pela autora.

Através da figura 18, ano de 1980, além da avenida Luís Viana Filho é possível ver a avenida Edgard Santos e o canteiro central com vegetação. Ao lado direito da via encontra-se o conjunto habitacional Cabula VI.

Figura 18 - Imagem da Av. Edgard Santos de 1980

Avenida Edgard Santos, 1980



Fonte: CONDER/INFORMS, 1980
Elaborado pela autora.

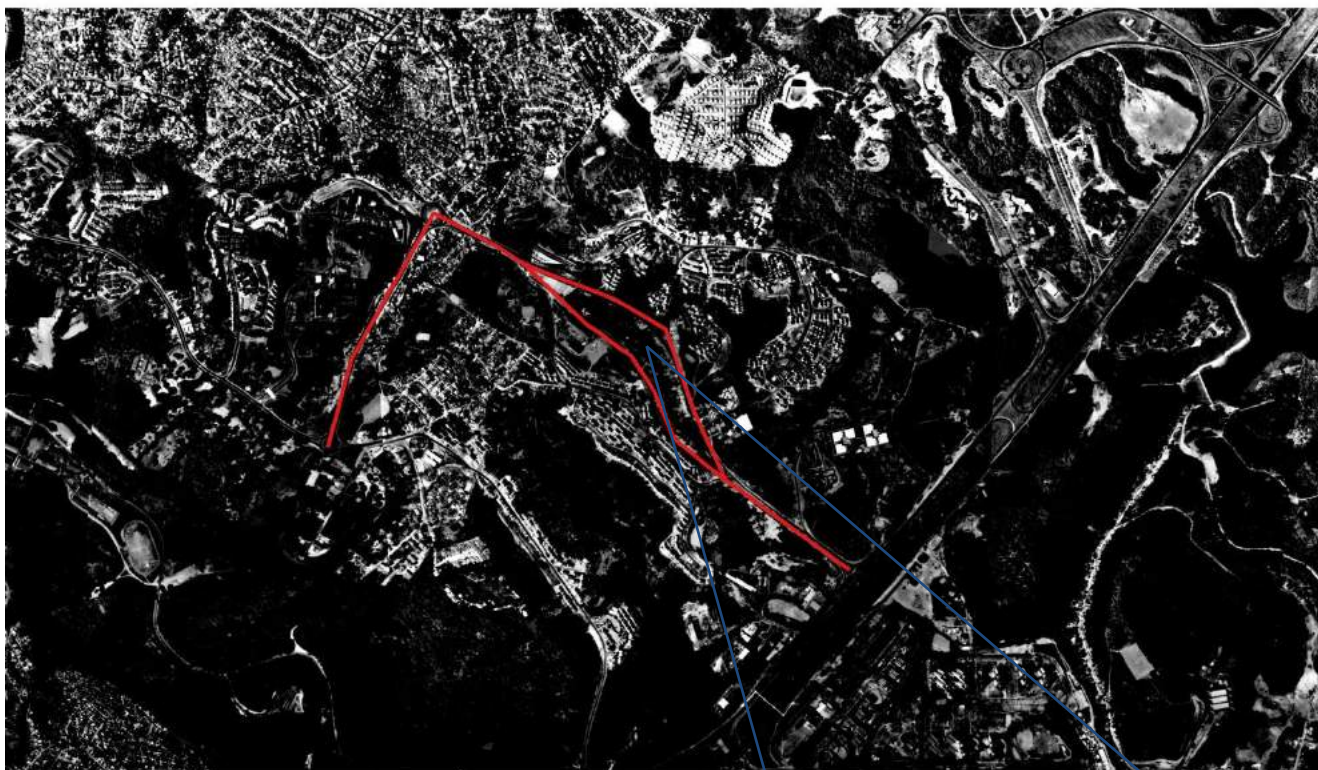


Na figura 19 a seguir, ano de 1989, embora esteja mais escura, já existiam algumas construções no canteiro central da avenida, o conjunto habitacional Cabula VI

ao lado direito da via e o conjunto habitacional Doron ao lado esquerdo da via, bem como a avenida Luís Viana Filho.

Figura 19 - Imagem da Av. Edgard Santos de 1989

Avenida Edgard Santos, 1989



Fonte: CONDER/INFORMS, 1989.
Elaborado pela autora.



Na figura 20 do ano de 1992 é possível notar o avanço das construções no entorno da avenida Edgard Santos, principalmente no canteiro central.

Figura 20 - Imagem da Av. Edgard Santos de 1992

Avenida Edgard Santos, 1992



Fonte: CONDER/INFORMS, 1992.
Elaborado pela autora.



A partir da figura 21, ano de 1998, pode-se ver mais claramente através dessas fotos aéreas o canteiro central e o entorno da avenida com muitas habitações.

Figura 21 - Fotos aéreas da Av. Edgard Santos de 1998



Fonte: CONDER/INFORMS, 1998.
Elaborado pela autora.

A figura 22, ano de 2002, as fotos aéreas mostram a avenida Edgard Santos em toda sua extensão, suas habitações no entorno e no canteiro central.

Figura 22 - Fotos aéreas da Av. Edgard Santos de 2002



Fonte: CONDER/INFORMS, 2002.
Elaborado pela autora.

Na figura 23, ano de 2006, é possível observar o crescimento gradativo das ocupações informais tanto no canteiro central como no entorno da avenida Edgard Santos.

Figura 23 - Imagem da Av. Edgard Santos de 2006

Avenida Edgard Santos, 2006



Fonte: CONDER/INFOMRS, 2006.
Elaborado pela autora.



A figura 24, ano de 2010, ainda não havia a estação de metrô Imbuí na avenida Luís Viana Filho. Também não havia sido construído o prédio da Receita Federal que fica na margem da avenida Luís Viana Filho, próximo à empresa Odebrecht.

Figura 24 - Imagem da Av. Edgard Santos de 2010

Avenida Edgard Santos, 2010



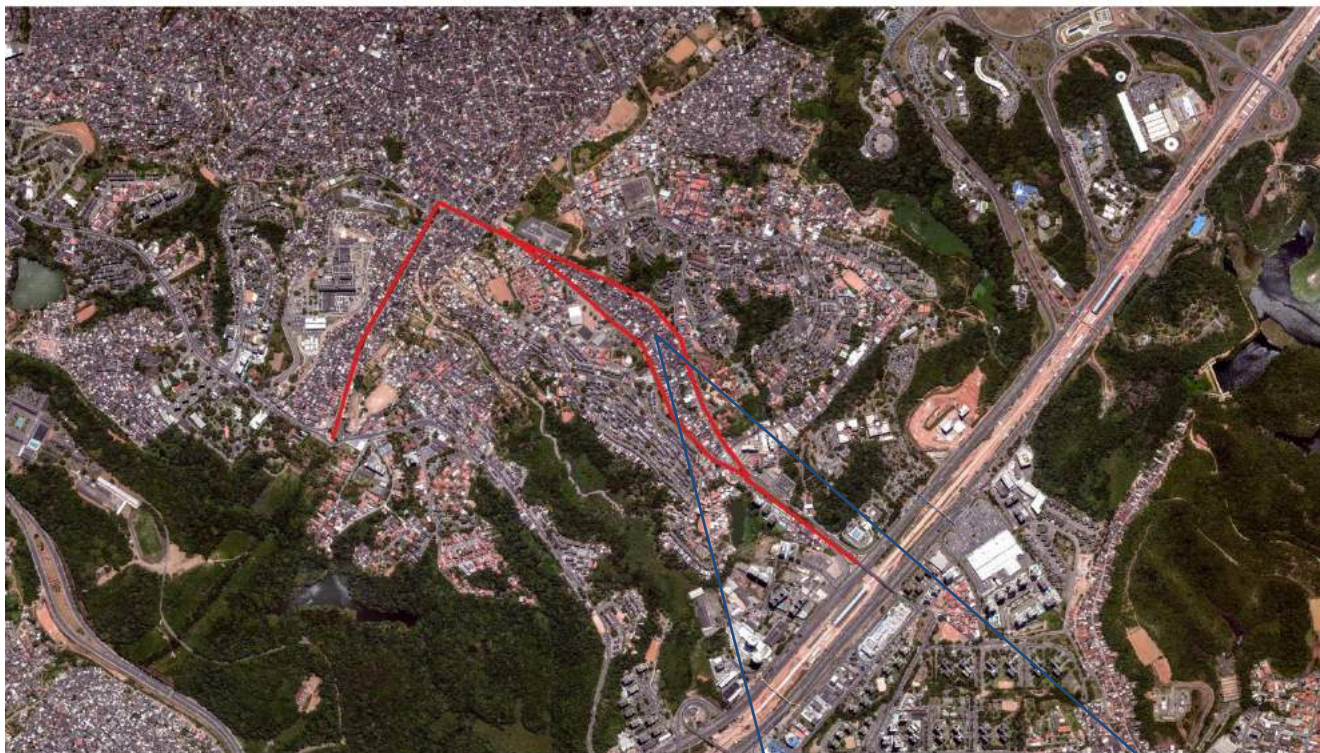
Fonte: CONDER/INFORMS, 2010.
Elaborado pela autora.



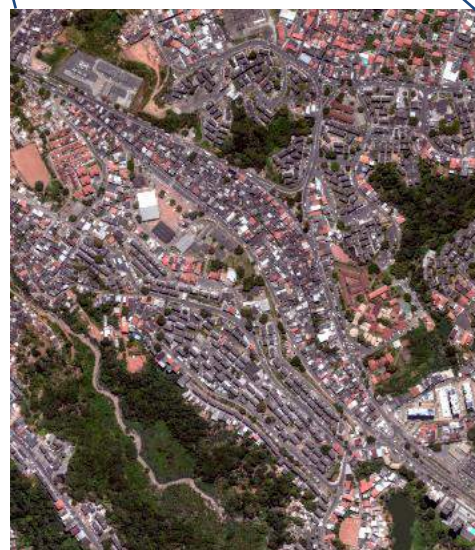
Na figura 25, ano de 2017, aparece a linha de metrô na avenida Luís Viana Filho, porém ainda não havia a estação de metrô Imbuí, mas as obras já estavam em andamento. O viaduto de Narandiba também já havia sido construído.

Figura 25 - Imagem da Av. Edgard Santos de 2017

Avenida Edgard Santos, 2017



Fonte: CONDER/INFORMS, 2017.
Elaborado pela autora.



A figura 26, em 2019, pode-se ver a estação de metrô Imbuí já instalada e em pleno funcionamento. O prédio da Receita Federal foi transferido do Comércio para a

avenida Luís Viana Filho no dia 08/04/2019 e inaugurado em 12/04/2019. Nesse mesmo ano a avenida Edgard Santos encontrava-se em obras de requalificação.

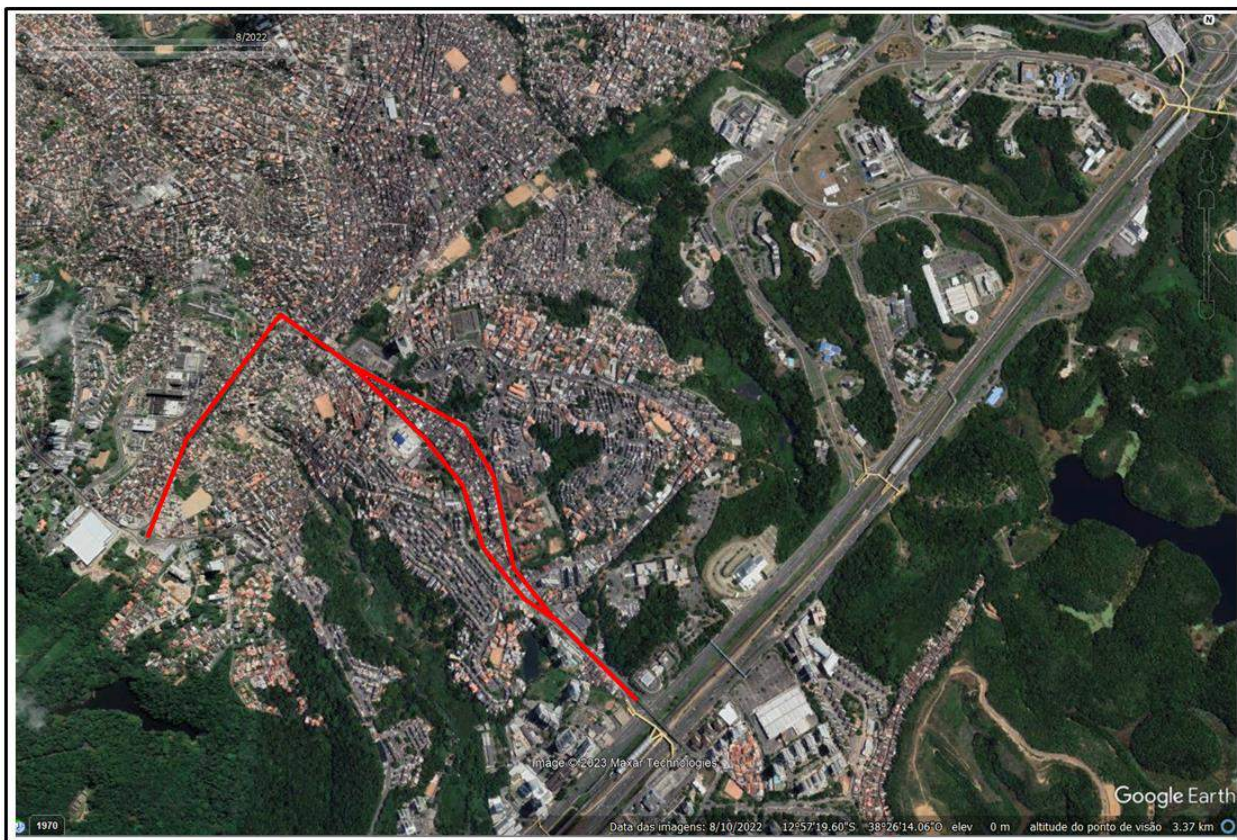
Figura 26 - Foto via satélite da Av. Edgard Santos de 2019



Fonte: Google Earth, 2019.

Na figura 27, ano de 2022, a avenida Edgard Santos já encontrava-se requalificada.

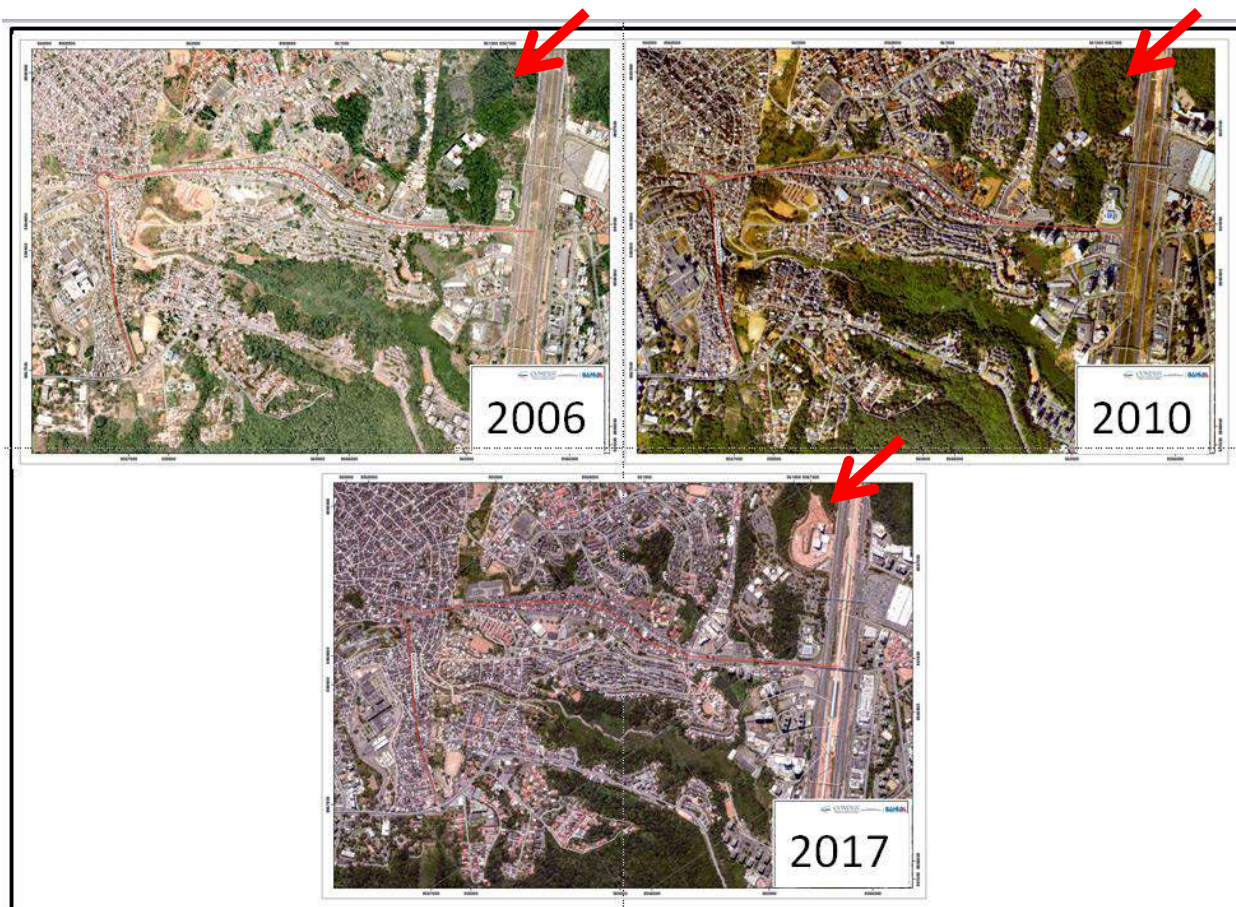
Figura 27 - Foto via satélite da Av. Edgard Santos de 2022



Fonte: Google Earth, 2022.

As imagens da figura 28 proporcionam avaliar o quanto as áreas verdes da localidade desapareceram. Um exemplo disso pode ser notado no mapa de 2017, canto superior direito, a construção da sede da Receita Federal na margem da avenida Luís Viana Filho comprova mais uma área verde extinta.

Figura 28 - Fotos aéreas da Av. Edgard Santos de 2006, 2010 e 2017



Fonte: CONDER/INFORMS, 2006, 2010 e 2017.
Elaborado pela autora.

Segundo Fitz (2008, p. 308), o homem é quem acaba por moldar a natureza através de suas ações, de modo que essas interferências deixam marcas na superfície terrestre que podem ser observadas sobre variadas perspectivas. Sendo assim, o espaço geográfico é formado por uma série de elementos que permeiam o ambiente diante da dinâmica da sociedade-natureza. Ao trazer essa afirmação para a avenida Edgard Santos, pode-se concluir que as ocupações do canteiro central da avenida e de seu entorno foram resultado dessa dinâmica homem X natureza, e sua ação aconteceu no decorrer dos anos, após a avenida ser efetivada.

3.3.1 RESULTADOS DAS ENTREVISTAS COM OS MORADORES

As entrevistas com os moradores foram realizadas ainda em meio à pandemia da covid-19 e elas foram concebidas através de formulários (Apêndice A). Vale ressaltar que alguns moradores ficaram receosos em responder as entrevistas pelo fato de temerem perder seus imóveis pelo motivo de não possuírem documentação legal. Sendo assim, foram realizadas 29 entrevistas com os moradores que residem entre 30 a 45 anos nas margens da avenida Edgard Santos em Narandiba, sendo que uma moradora, a Sra. Alzira, reside há 61 anos e veio com a família aos oito anos de idade.

Dentre os entrevistados, 11 são naturais de Salvador, enquanto os 18 restantes vieram de cidades do interior da Bahia, como São Felipe, Serra Preta, Pedrão, Rui Barbosa, Maragogipe, Mutuípe, Itapicuru, Castro Alves, Feira de Santana, Acupe (distrito de Santo Amaro), Ubatã, Água Fria e também do estado de Sergipe.

Dos 11 moradores naturais de Salvador, seis nasceram no bairro e moravam com os pais, e assim herdaram a casa. Os outros cinco moravam em outros bairros de Salvador e acabaram por construir ou comprar suas casas em Narandiba.

Já os 18 moradores que vieram de outras cidades, muitos também já tinham residido em outros bairros de Salvador e encontraram a oportunidade de construir ou comprar sua casa própria em Narandiba. O que pode ser observado é que entre os 29 entrevistados, somente um morador, Sr. Laerte, não possui casa própria, sendo ela alugada.

As narrativas frente às perguntas da situação da avenida Edgard Santos no período em que eles se estabeleceram, ou desde quando vivem na localidade são unânimes quanto a ausência e/ou raras habitações naquela época. Inclusive uma moradora, Sra. Geronice, destacou que se tratava de barracos de madeira, plástico e taipa.

Todos se lembraram da existência do Hospital Roberto Santos e da via de acesso, a avenida Edgard Santos, que ligava o hospital até a avenida Paralela. Ressaltaram que a via era uma estrada de barro, embora alguns já alcançaram o início da pavimentação. Havia também o conjunto habitacional Cabula VI, alguns também viram o início da construção do conjunto habitacional Doron. Uma moradora, a Sra. Sonia, lembrou-se do Centro Social Urbano de Narandiba (CSU), pois os filhos estudaram quando menores.

Um morador, Sr. Alceno, afirmou que havia uma lagoa onde hoje se encontra a praça de Narandiba, já outro morador, o Sr. Silvério, também afirmou a existência de uma lagoa no canteiro central que fora entulhada e depois venderam os terrenos. Sr. Jobson identificou a existência de um rio com água limpa que dava para tomar banho e lavar roupas. É sabido que, seja rio ou lagoa, em períodos bastante chuvosos, a água sobe e retorna para dentro das casas, principalmente no canteiro central. As construções foram edificadas em cima do canal de drenagem, são inúmeras habitações de variados modelos, em sua maioria de baixo padrão e padrão regular.

A maioria dos entrevistados gosta do bairro, eles ratificam que melhorou bastante. Ao comparar com o passado, hoje tem a presença da estação do metrô Imbuí e do comércio local. Eles ainda anseiam por melhorias: segurança, transporte, áreas de lazer e esgotamento sanitário foram as mais elencadas, pois, segundo os moradores, foram retiradas várias linhas de transporte coletivo. Dos 29 entrevistados, quatro moradores descreveram que as condições de moradia não são tão boas devido à infraestrutura e a questão do saneamento básico. Porém seis moradores citaram a segurança como um agravante, pois o posto de saúde já havia sido assaltado. Muitos mencionaram também a depredação dos equipamentos instalados na praça para o lazer das crianças, resultado da falta de colaboração dos próprios habitantes.

Com relação ao quesito segurança pública, houve uma reportagem que saiu no jornal *A Tarde* em 04 de agosto de 2017, na qual os policiais se revezavam em escala da base e realizavam trabalho na comunidade de modo a estreitar a relação com os

cidadãos. O método utilizado pelos policiais surgiu após uma visita de uma comitiva baiana dos policiais militares ao Japão, sendo assim, eles visavam relações de parceiras com a comunidade, possibilitavam mediar conflitos ou outros problemas e informar às autoridades competentes as demandas necessárias que surgissem no bairro. A ação foi aceita por uma parte dos moradores, porque infelizmente há o receio de serem vistos como informantes por aqueles que pertencem ao tráfico. Mas a companhia reforçou que se tratava de um trabalho que começou junto com reuniões realizadas com os líderes comunitários e que pretendiam expandir para outras bases comunitárias.

Sr. Antonio João foi um dos primeiros comerciantes informais do local, ele tinha uma barraquinha na praça de Narandiba e a prefeitura, após a obra de revitalização da avenida, acabou por tirar todos barraqueiros dali. De acordo com os moradores, depois dessa obra de revitalização da avenida Edgard Santos, os alagamentos são constantes.

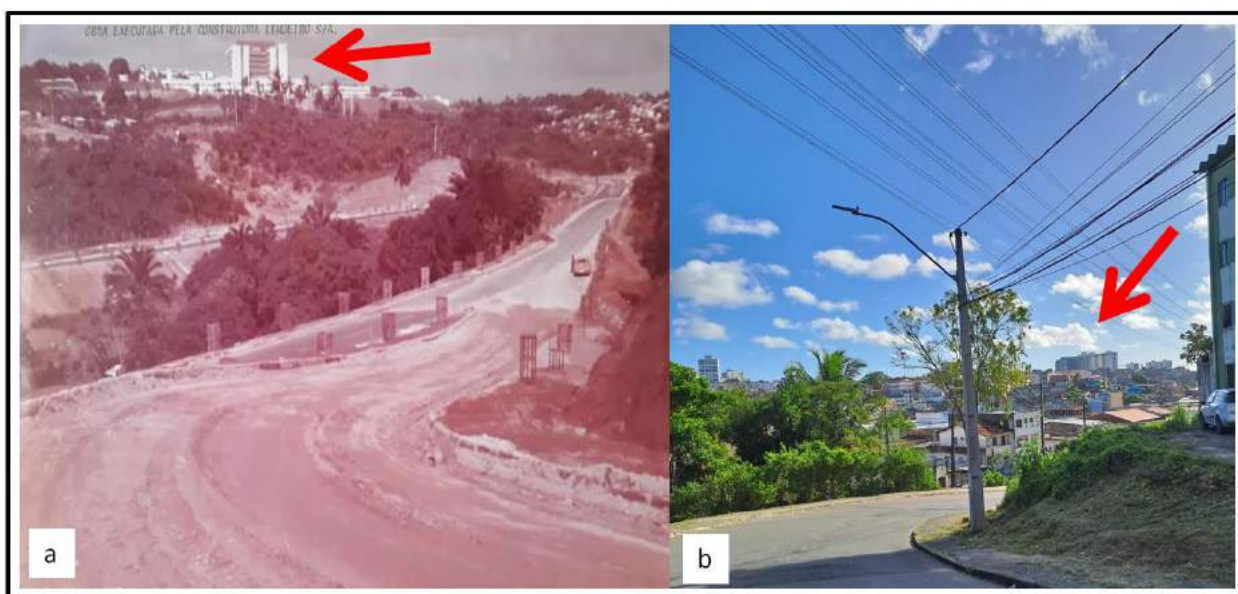
Alguns moradores insistiram que a situação dos alagamentos piorou após a obra de revitalização da avenida Edgard Santos, inaugurada em 26 de dezembro de 2019, cujo projeto foi elaborado pela Transalvador com investimento de R\$ 4 milhões. A revitalização da avenida ganhou mais uma faixa para a circulação de veículos, um novo acesso ao conjunto habitacional Doron, pois só existia um retorno na rotatória da praça de Narandiba, e acrescentou um outro retorno antes de chegar à rotatória. Houve também a reforma da quadra de esportes situada nessa praça e a execução do sistema de drenagem da avenida, porém a problemática dos alagamentos na própria avenida, principalmente próximo à rotatória onde fica a praça não foi sanada.

É possível constatar que a maioria dos moradores entrevistados, além de gostar do lugar onde moram, sentem-se pertencentes e almejam melhorias por parte dos governantes, pois dos 29 entrevistados, muitos vieram de outra localidade e, após se instalarem no bairro, desejaram por continuar nele.

A seguir algumas fotos do conjunto habitacional Doron, conjunto habitacional Cabula VI, Policlínica de Narandiba, 23ª Companhia Independente da Polícia Militar, CONDER, Motel Bora-Bora, COELBA, Odebrecht, empreendimentos imobiliários, estação de metrô Imbuí, o canteiro central e a própria avenida Edgard Santos.

Na figura 29, foto (a), mostra a descida da ladeira, sentido saída do conjunto habitacional Cabula VI e logo abaixo a avenida Edgard Santos delimitada pelo canteiro central tomado por vegetação. O prédio mais ao fundo é o Hospital Roberto Santos. Essa figura foi adquirida através do google e não especifica o ano. Já a foto (b) mostra a mesma localidade em 2023 com o Hospital Roberto Santos, conforme indicado, e as construções que surgiram no decorrer dos anos.

Figura 29 - Conjunto habitacional Cabula VI



Fonte: Foto (a) – Google. Foto (b) – Acervo da autora, 2023.

Na figura 30 traz o conjunto habitacional Doron no ano 1980 e 2021.

Figura 30 - Conjunto habitacional Doron



Fonte: Google, 1980 e 2021.

A figura 31 mostra os pontos de lava a jato na avenida Edgard Santos. Eles se encontram em vários locais da avenida. Entretanto, em um número maior nos dois lados da via, no sentido para a rotatória do “cabeção” que tem acesso ao Hospital Geral Roberto Santos à direita e ao bairro do Saboeiro à esquerda. Pode-se notar nas fotos (a), (b), (d) e (e) as placas escritas “LAVA JATO”. O aparecimento dos lava a jatos foi a partir da pandemia de covid-19.

Figura 31 - Pontos de lava a jato na Av. Edgard Santos



Fonte: Acervo da autora, 2023.

Conforme reportagem que foi publicada no jornal *Correio* em 13 de novembro de 2012, a cidade do Salvador possuía em média 850 lava a jatos irregulares pela cidade em funcionamento, segundo a Empresa Baiana de Água e Saneamento (EMBASA). Isso significa dizer que a empresa deixa de arrecadar um montante que poderia ser investido em serviços. O superintendente da EMBASA disse na época que era feita vistoria, desligamento do fornecimento clandestino de água, os famosos “gatos”, porém a atividade era retomada a seguir, senão no mesmo lugar, em outro local próximo. Desse modo, a atividade foi regulamentada em 16 de maio de 2012, Lei Nº 8295/2012⁹. Na reportagem, a professora Vânia Palmeira Campos do Instituto de Química da UFBA

⁹ Art. 1º Para os efeitos desta Lei, lava-jato é o estabelecimento cuja atividade principal é o serviço de lavagem de veículos, sendo considerado como potencialmente gerador de interferência no tráfego e de incômodo à vizinhança, pela natureza de som e ruído, poluição atmosférica e resíduos, com exigências sanitárias, devendo atender aos índices urbanísticos e, aos demais parâmetros estabelecidos na Lei 3377/1984 e na Lei 7400/2008.

enumera os danos ambientais resultantes dessa ação, como os resíduos sólidos que são aqueles utilizados para realizar a limpeza e que, uma vez descartados no ambiente, podem obstruir as redes de tratamento; e os resíduos líquidos que são os “compostos insolúveis em água, como derivados do petróleo, graxas, gasolina, compostos tóxicos e, às vezes, cancerígenos”. Além desses agravantes, a professora Vânia ainda ressalta o problema dos ruídos das máquinas e o desperdício de água.

Essa reportagem foi publicada em 2012 e, naquela época, não existia lava a jatos nas localidades da avenida Edgard Santos. Essa atividade se estabeleceu durante o período da pandemia e seu funcionamento continua a aumentar nos dias atuais, como revelou a figura 31.

Na figura 32 aparece o monumento a Edgard Santos com sinais de vandalismo, como também dominado por pontos de lava a jato na foto (a). A foto (b) mostra a avenida sentido à rotatória do monumento ou rótula do “cabeção”. Ao chegar na rotatória, à direita segue para o Hospital Geral Roberto Santos e à esquerda para o bairro do Saboeiro. Já as fotos (c) e (d) mostram as habitações existentes no canteiro central da avenida à esquerda, à direita fica o conjunto habitacional Cabula VI. A foto (e) também mostra as habitações no canteiro central à esquerda e o muro à direita da imagem pertence à Escola Municipal Deputado Gercino Coelho. Atrás da escola encontra-se o conjunto habitacional Doron.

Figura 32 - Monumento de Edgard Santos e extensão da Av. Edgard Santos



Fonte: Acervo da autora, 2023.

A figura 33 apresenta as fotos (a) e (b) que é a Policlínica de Narandiba, recém-inaugurada em 13 de junho de 2022. Ao lado da policlínica fica a 23ª Companhia Independente da Polícia Militar, fotos (c) e (d).

Figura 33 - Policlínica de Narandiba e 23ª CIPM



Fonte: Acervo da autora, 2023.

A figura 34 tem o Hospital Geral Roberto Santos nas fotos (a), ano de 1979 e (b), ano de 2023. Nas fotos (c) e (d) aparece a lateral e a entrada do 19º Batalhão de Caçadores do Exército e, embora estejam situados na rua Silveira Martins, fazem parte do Miolo. O hospital está situado no entorno da avenida Edgard Santos.

Figura 34 - Hospital Geral Roberto Santos e 19º Batalhão de Caçadores



Fonte: Foto (a) – CEDURB, 1979. Fotos (b), (c), (d) – Acervo da autora, 2023.

A figura 35 traz uma curiosidade: CHÁCARA NARANDYBA. Uma identificação em relevo no muro do 19º Batalhão de Caçadores do Exército na foto (a), como também a casa original da Chácara Narandyba, dentro do 19º BC situado na rua Silveira Martins, foto (b).

Figura 35 - Chácara Narandyba



Fonte: FALCÃO e FERNANDES, 2019.

Na figura 36 mostra a entrada do prédio da CONDER. Ao lado direito fica o Centro Social Urbano de Narandiba.

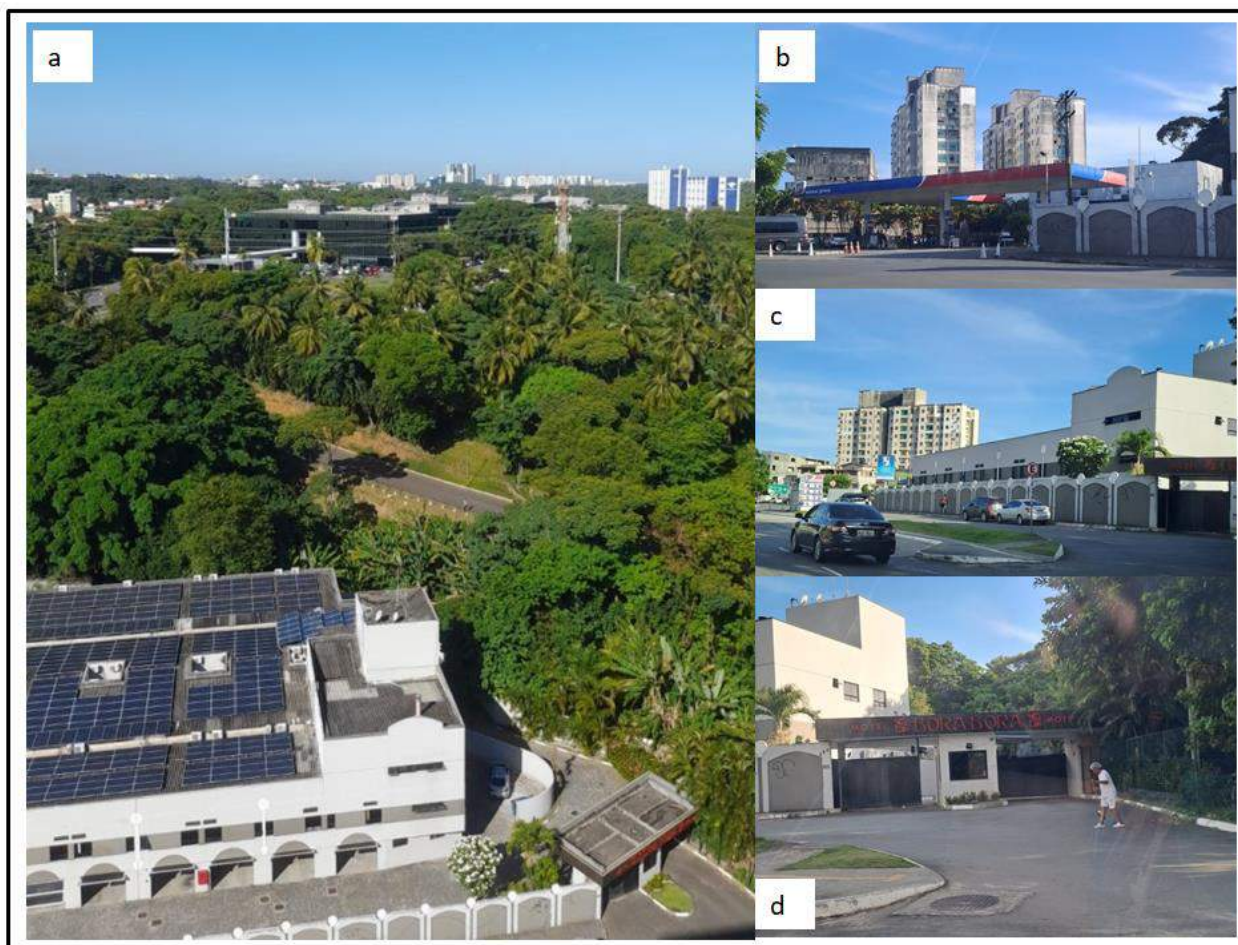
Figura 36 - CONDER



Fonte: Acervo da autora, 2023.

A figura 37, foto (a), tem a vista de cima do Motel Bora-Bora e ao fundo pode-se ver a sede da COELBA. Na foto (b) um posto de combustível e, logo atrás dele, um condomínio residencial, Spazio Solar. Ao lado do posto encontra-se o Motel Bora-Bora, fotos (c) e (d).

Figura 37 - Posto de combustível, Motel Bora-Bora e COELBA



Fonte: Acervo da autora, 2023.

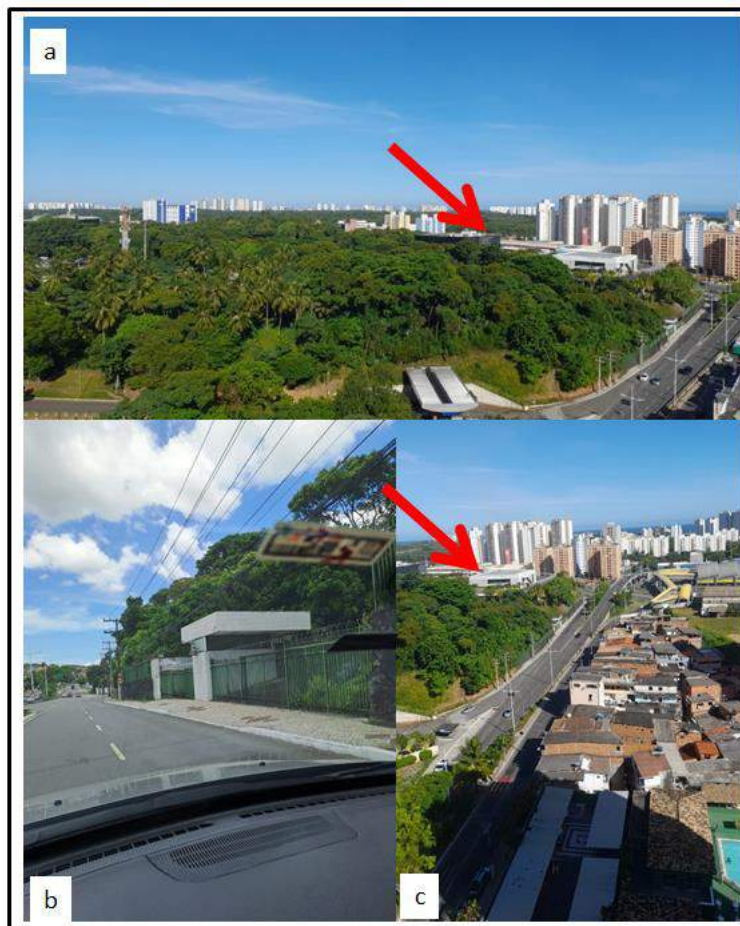
A figura 38 mostra a sede da COELBA dentro de uma área verde importante na margem da avenida Luís Viana Filho. As fotos (a) e (b) aparecem a vista de cima da portaria da empresa, já a foto (c) mostra a sede da COELBA, as fotos (d) e (e) aparecem a portaria vista de frente.

Figura 38 - COELBA

Fonte: Acervo da autora, 2023.

Na figura 39, conforme sinalizada, mostra a sede da Odebrecht nas fotos (a) e (c). A foto (b) aparece a entrada lateral da empresa com acesso pela avenida Edgard Santos.

Figura 39 - Odebrecht e estação de metrô Imbuí



Fonte: Acervo da autora, 2023.

A figura 40 mostra uma visão panorâmica da avenida Edgard Santos. Na foto (a) pode-se ver nitidamente a bifurcação onde a avenida se divide ao meio, e seu canteiro central amplamente ocupado. As fotos (b) e (c) estão sinalizadas a estação do metrô Imbuí, ao lado esquerdo da estação de metrô tem o viaduto de Narendiba e a empresa Odebrecht, que fica na margem da avenida Luís Viana Filho. Nas fotos (b) e (c) também podem ser observadas as ocupações na parte inferior das imagens, nesta localidade houve um imóvel que desabou em janeiro de 2020. Muitos imóveis são construídos sem o devido amparo legal e técnico.

Figura 40 - Canteiro central e estação de metrô Imbuí



Fonte: Acervo da autora, 2023.

No entorno da avenida encontra-se também uma diversidade de comércio: oficinas automotivas, oficinas de motos, borracharias, capotaria, estofaria, mercearias, mercadinhos, hortifrúti, restaurantes, bares, lanchonetes, hotel, salão de beleza, barbearia, lojas de cosméticos, lojas de roupas, lojas de sapatos, sorveteria, pizzaria,

carpintaria, lojas de informática, gráficas, lava a jatos, vários comércios informais; como também uma subestação de energia, CSU de Narandiba, escolas e igrejas.

O fator social nada mais é do que a alavanca que ergue e fortalece o Estado, com sua força de produção e consumo, subserviente diante da situação imposta. O que ratifica a Lei da Reforma Urbana de 1968¹⁰, pela qual o Estado torna possível a alienação e o domínio útil das terras com o intuito de prover a habitação popular. O discurso inevitável de sanar o interesse social público, porém o que ocorreu foi o parcelamento do solo, que se propagou na apropriação privada e a questão fundiária acarretou em mercadoria e monopólio das terras, de forma a intensificar a desigualdade social.

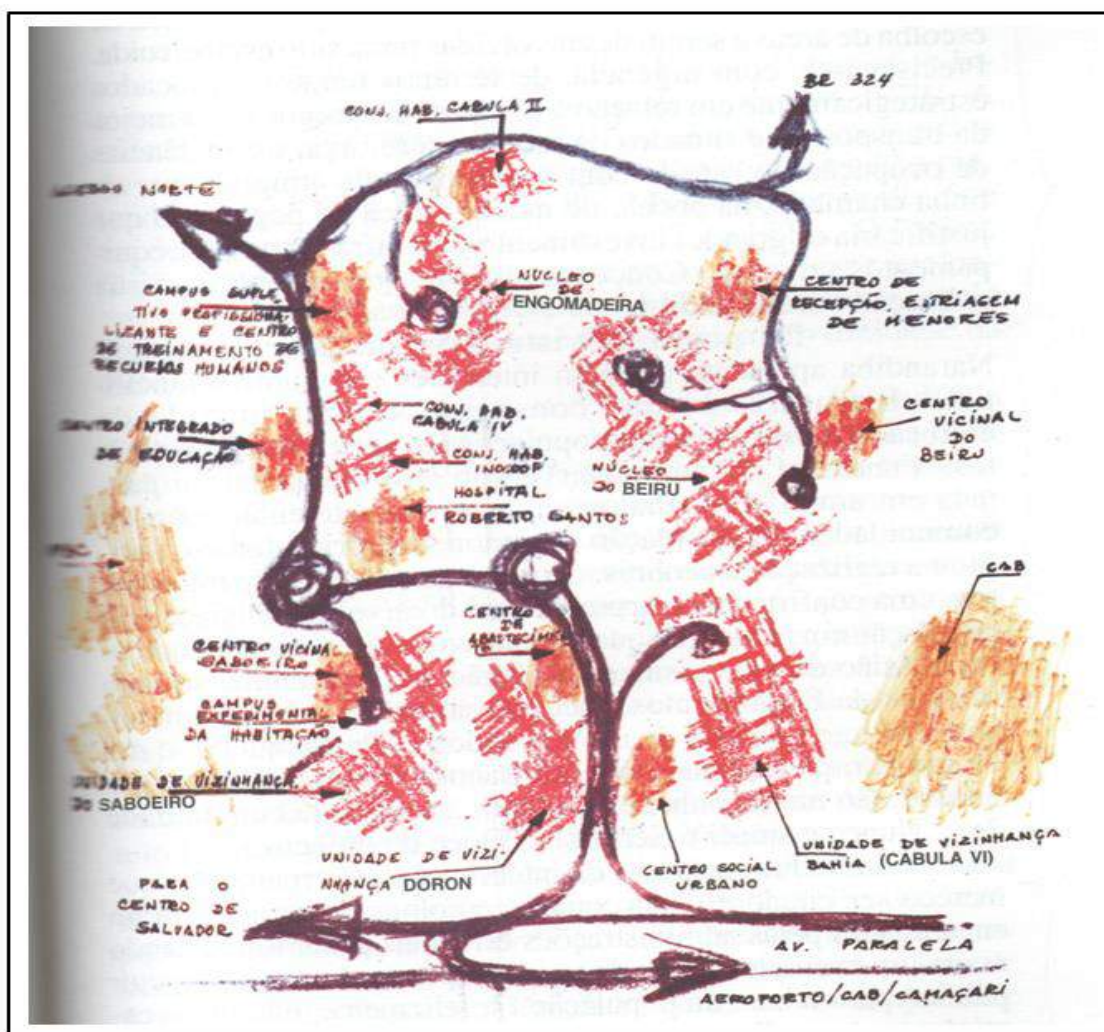
3.4 O PROJETO URBANÍSTICO INTEGRADO DE NARANDIBA

De acordo com a Companhia Estadual de Desenvolvimento Urbano - BA (1978), foi a partir do ano de 1940 que o Brasil passou por um desenvolvimento urbano que seguiu pelos anos posteriores, dessa forma Salvador também esteve incluído dentro desse processo em consonância à industrialização periférica que ocorria na cidade. Como exemplo tem-se a Petrobras com a implantação de suas unidades de produção, refino e transporte nos anos de 1950, a construção do Centro Industrial de Aratu (CIA) nos anos de 1960 e ainda a implementação do Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC). Sendo assim, viu-se a necessidade de ordenar a expansão urbana iminente, para tanto, a prefeitura contratou o engenheiro Mário Leal Ferreira em 1942, através da criação do Escritório do Plano da Cidade do Salvador (EPUCS), contudo não chegou a

¹⁰ Lei Nº 2181, de dezembro de 1968, autoriza a alienação de bens dominicais e dá outras providências. O Prefeito Municipal da Cidade do Salvador, capital do estado da Bahia, Faço saber que a Câmara Municipal decretou e eu sanciono a seguinte Lei: Art. 1º – Fica o Poder Executivo autorizado a alienar os bens dominicais do Município, na forma desta Lei. § 1º – A alienação do domínio direto dos imóveis enfitêuticos efetiva-se mediante o pagamento do preço que variará em função da taxa contratualmente fixada entre 2 ½ (dois e meio) a 10 (dez) laudêmos. § 2º – O laudêmio incidirá sobre o preço do bem apurado administrativamente de acordo com as tabelas oficiais, excluído o valor correspondente a benfeitorias e acessões. § 3º – Os imóveis arrendados ou ocupados por terceiros, sem vinculação contratual, serão vendidos pelo respectivo valor apurado na forma do § 2º. [...] Parágrafo único. O Município celebrará, através do seu órgão previdenciário, convênio com entidades públicas de financiamento e iniciadores credenciados junto ao Banco Nacional de Habitação para a construção de habitações destinadas a servidores que não possuem casa própria.

se concretizar e, logo depois, no ano de 1948, Mário Leal Ferreira faleceu, ficou suspenso o contrato com a prefeitura, restaram assim estudos setoriais, recomendações e o trabalho sem conclusão. Dentre essas recomendações, em especial, houve o zoneamento da cidade, instituído pela Lei 701/48, embora a cidade já se encontrasse em processo de urbanização desenfreada. Além disso, o aproveitamento dos vales com a inserção do sistema das avenidas de vales a partir dos anos 1950 e fins dos anos 1960, com suas vias de ligação e penetração, que no caso do Cabula, interligava a BR-324 até a avenida Luís Viana Filho¹¹, figura 41.

Figura 41 - Síntese do Projeto Narendiba



Fonte: Scheinowitz, 1998.

¹¹ A Paralela é dos anos 1970. As avenidas de vale foram sugeridas pelo EPUCS, com propostas de implantação de linhas de bonde.

A partir da figura 41 é possível perceber nessa síntese o Miolo bem delimitado pelas localidades: Doron, Cabula VI, CAB, Saboeiro, Beiru, Engomadeira. Além dessas localidades estão destacados os equipamentos instalados para atender o lugar. Notam-se claramente as linhas viárias sinalizadas: à direita da figura, indica a avenida Paralela no sentido aeroporto/CAB/Lauro de Freitas e à esquerda sentido centro de Salvador. No canto superior direito da figura a ligação com a rodovia BR-324 e à sua esquerda o sentido ao Acesso Norte.

Através da CEDURB (1978) houve também o zoneamento básico que foi elaborado como etapa intermediária de trabalho e sofreu modificações devido às adaptações finais no planejamento. O zoneamento definitivo que foi o plano urbanístico e o programa de ocupação, que surgiram como uma solução, visaram harmonizar algumas contradições como: implantação final das hierarquias de comunidades urbanas na unidade topograficamente homogêneas, populações servidas por diferentes tipos de equipamentos e seus raios de abrangências reais, áreas de propriedade institucional (área militar), acessos locais que foram projetados pelo planejamento teórico e tiveram que ser modificados devido ao lançamento das estruturas viárias metropolitanas, e a modificação da linha de limite da área de projeto (figura 42).

Figura 42 - Plano Urbanístico Narandiba e Programa de Ocupação



Fonte: CEDURB, 1978.

Nessa figura 42, no ano de 1975, a área total do projeto foi dividida em duas zonas urbanas, a Zona Norte (extensão de 296 ha, formada pelas unidades de vizinhança: Amélia, Engomadeira, Dois Irmãos, Beiru e Campo Seco) e a Zona Sul (extensão de 217 ha, a faixa verde ao longo da Av. Luís Viana Filho, afastada desta 400m, delimitada pela linha de transmissão da CHESF, formada pelas unidades de

vizinhança: Cascão, Árvores, Doron, Bahia e Esmeralda). Cada zona foi subdividida em cinco unidades de vizinhança determinadas pela topografia local, pelos acessos viários e metropolitanos, e pelos centros vicinais e setoriais localizados junto às comunidades. As unidades de vizinhança foram subdivididas em setores que variam em número de quatro a seis, conforme suas características particulares, já os setores foram subdivididos em grupos, variam em número de três a 11. Os grupos foram também associados às tipologias habitacionais que correspondem às densidades populacionais como mostra a figura 43. (CEDURB, 1978).

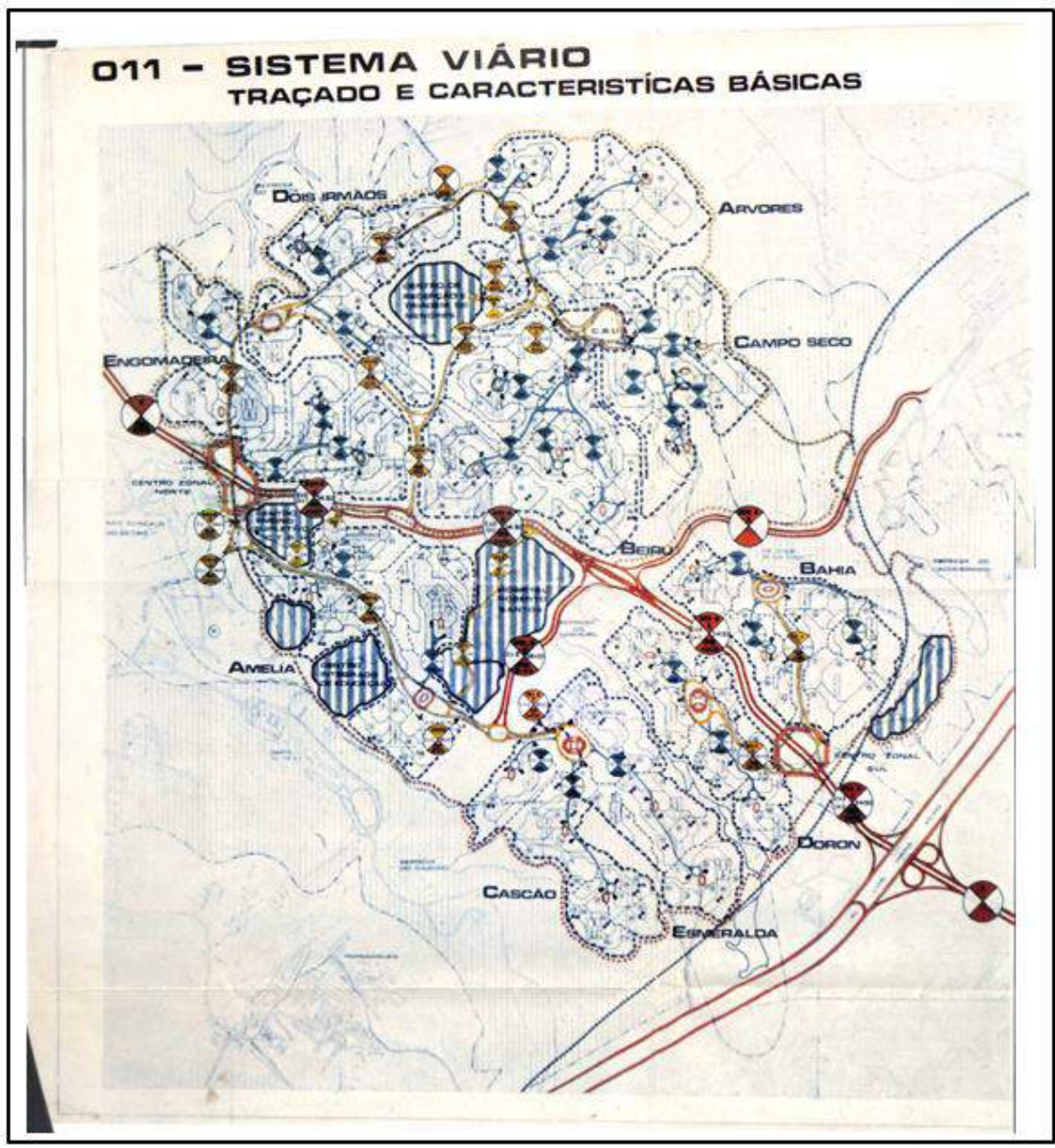
Figura 43 - Hierarquia de comunidades

HIERARQUIA DE COMUNIDADES NO PROJETO NARANDIBA.						
Ordem da Comunidade	Nome Funcional	Tamanho Indicado da População	Número Indicativo das Unidades Habitacionais	Compostas aproximadamente de:	Área aprox. em (HA) dependendo da densidade	Exemplo dentro do projeto Narandiba
A	Aglomerado Grupo por Tipologia	50	10	—	01. – 03	—
B	Arquitetônica	250	50	5 Aglomerados	0.5 – 1.5	—
C	Setor conjunto Hab.	2000	400	8 - 10 grupos	6 – 14	Cabula V Cabula II
D	Unidade de Vizinhança	10000	2000	5 - 6 Setores	30.70	Engomadeira Campo Seco
E	Zona	50000	10000	5 - Unidades Vizinhança	150.350	Zona Sul Zona Norte

Fonte: CEDURB, 1978.

Na figura 44, segundo a rede global de transporte, a integração funcional das várias unidades urbanísticas e o atendimento às comunidades adotadas, o plano definiu o sistema viário básico da área conforme hierarquias em Vias Expressas, Vias Arteriais, Vias de Penetração, Vias Coletoras e Vias Locais. (CEDURB, 1978).

Figura 44 - Sistema Viário – Traçado e Características Básicas



Fonte: CEDURB, 1978.

A Zona Norte somava uma população de 17.500 indivíduos, com densidade demográfica entre 59 e 80 hab/ha e a Zona Sul possuía apenas 500 habitantes, com densidade demográfica entre 2,3 e 3,4 hab/ha, ambas em 1975. (SCHEINOWITZ, 1998).

A necessidade física de novas moradias em Salvador gerava as chamadas ocupações informais, as favelizações, como também condições de vida precárias. A Companhia Estadual de Desenvolvimento Urbano - BA (1978) justificou a importância de áreas de interesse social para fins de desapropriação. Uma vez que a cidade do Salvador recebia migrantes, em decorrência da industrialização periférica, essa localização se revelou como um fator negativo pelo motivo de que o Centro Industrial de Aratu (CIA) e o Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC) se localizavam entre as bacias dos principais mananciais: os rios Joanes, Ipitanga e Jacuípe; que eram responsáveis pelo abastecimento de água de Salvador, o que levou a um controle rigoroso, a fim de que se evitasse a contaminação desses recursos hídricos.

O desenvolvimento industrial gerava empregos e isso atraía migrantes que se instalavam na cidade grande, Salvador. Até então não havia oferta de habitações e equipamentos comunitários nas sedes urbanas suficientes para respaldar o avanço habitacional. Dessa forma, as sedes municipais próximas às zonas fabris (Simões Filho, para a zona de indústria leves e médias do CIA; Candeias para a zona de indústrias pesadas de Aratu; Camaçari para o COPEC) não conseguiram fixar os trabalhadores e suas famílias. Isso fez com que fossem para Salvador, de modo que sobrecarregou a sua infraestrutura precária e agravou o surgimento de novas moradias como também de moradias inadequadas. Salvador tornou-se então uma espécie de cidade-dormitório com seus equipamentos, infraestrutura, moradia e lazer que não comportavam o aumento da urbanização. (CEDURB, 1978).

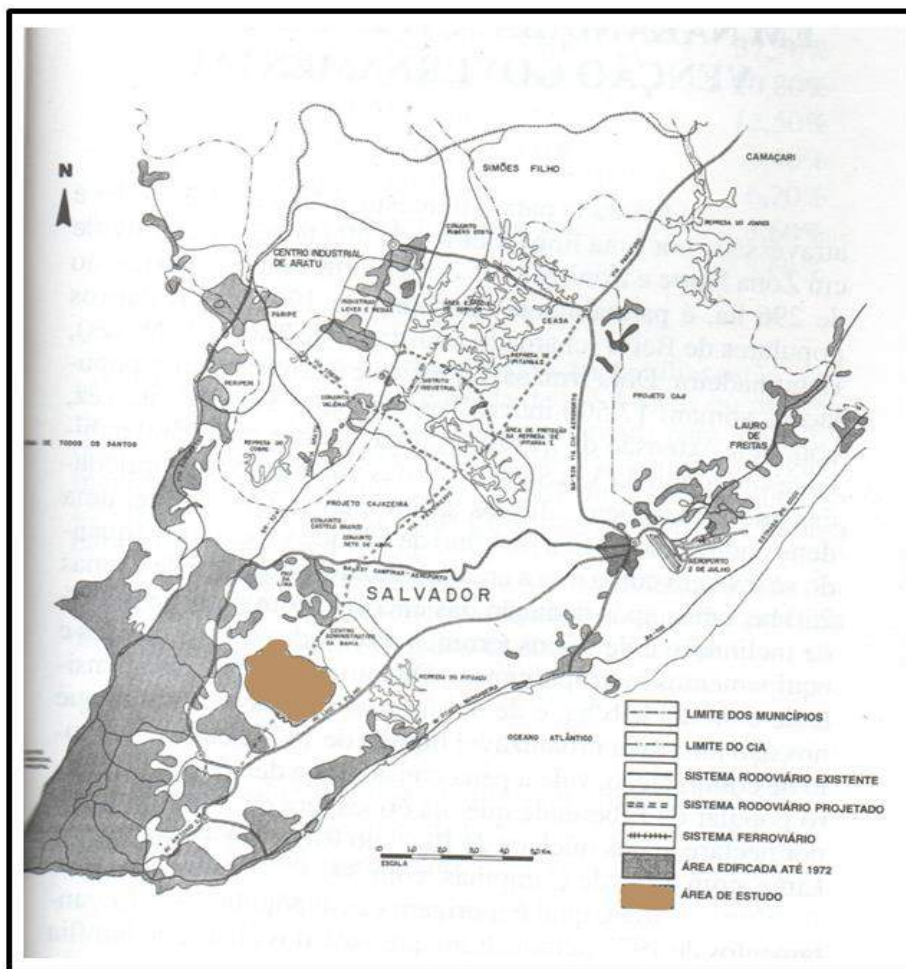
É importante sinalizar que as áreas que foram escolhidas pela CEDURB eram áreas de grandes dimensões e que tiveram alguns fatores positivos e negativos a serem considerados, tais como a topografia; a exigência da preservação dos mananciais; os custos da terra, de modo a não encarecer os projetos; a existência ou não de infraestrutura; a necessidade de beneficiar as populações já instaladas; as condições para sua interligação com a malha urbana e o sistema viário metropolitano. Motivos que proporcionariam uma localização estratégica em relação ao mercado de

trabalho e ainda o fato de não terem sido atingidos pela especulação imobiliária, de modo que os preços dos terrenos não foram afetados pela valorização especulativa. Dessa forma não iria encarecer no valor final da moradia, uma vez que se destinava à baixa renda. As áreas selecionadas tinham também uma condição peculiar, eram construídas em terrenos foreiros de propriedade da prefeitura, ou seja, o valor da terra poderia ser reduzido a zero. (SCHEINOWITZ, 1998).

A CEDURB (1978) identificou três projetos com as mesmas caracterizações e objetivos: os Projetos Urbanísticos Integrados do CAJI, CAJAZEIRAS e NARANDIBA. Esses projetos, embora englobem partes da malha urbana e o sistema viário metropolitano, deveriam possuir condições indispensáveis de autonomia e estarem favoráveis em termos de infraestrutura física, serviços urbanos, equipamentos comunitários, oferta interna e/ou externa de empregos, comércio e abastecimento. Para tanto, Narandiba desfrutava de uma localização privilegiada, perto do Centro Administrativo da Bahia, perto também do novo centro urbano, a área do Iguatemi. O projeto desencadeou a viabilização de equipamentos comunitários metropolitanos: o Hospital Central do Estado, hoje Hospital Roberto Santos, o Centro de Recepção e Triagem de Menores, o Centro Integrado de Educação, o Campus Supletivo Profissionalizante, o Centro de Treinamento de Recursos Humanos, o Centro Social Urbano, o Centro Vicinal do Beiru, o Campus Experimental de Protótipos de Habitações, o Centro de Abastecimento Alimentar e Conjuntos Habitacionais.

A figura 45 caracteriza Narandiba na área do Miolo. Essa área encontra-se próxima de diversos centros de emprego da Região Metropolitana de Salvador. Isso garante a Narandiba um local privilegiado para o assentamento populacional, pois havia ali possibilidades de emprego, em especial no Centro Administrativo da Bahia e no Centro Regional Iguatemi. A presença das indústrias ao longo da rodovia BR-324 também foi uma motivação positiva no estímulo ao desenvolvimento urbano. (CEDURB, 1978).

Figura 45 - Narandiba



Fonte: Scheinowitz, 1998.

No que tange a iniciativa do Projeto Urbanístico Integrado de Narandiba pode-se compreender que a função era a de potencializar o desenvolvimento urbano econômico e social, em longo prazo, dentro de um espaço físico macro, pois iria incorporar a Região Metropolitana de Salvador; e ao mesmo tempo micro, por fornecer a transformação na própria área cercada pelo plano. E como objetivos principais para a efetivação desse projeto, o governo Roberto Santos verificou a necessidade de minimizar a carência das habitações e a implantação de equipamentos essenciais ao desenvolvimento social e urbano. A dinâmica urbana era eminente, tornava-se imperioso alocar os sujeitos em áreas disponíveis, sem oferecer uma especulação imobiliária e, conseqüentemente, uma valorização de terras. Assim, a demanda

habitacional viria em conjunto com os sistemas que proporcionam o uso do solo, dos serviços públicos, de transporte, da infraestrutura e o ecológico. (CEDURB, 1977).

Pois se outrora o Cabula teve a interferência do Estado com projetos integradores e urbanísticos e a especulação imobiliária era praticamente nula naquele período, atualmente tem crescido o mercado imobiliário especulativo na localidade. Localidade esta que era dotada de expansão horizontal com características rurais, as roças de plantações de laranja e hoje há um forte desenvolvimento habitacional vertical na área, com o surgimento dos condomínios residenciais.

3.4.1 A ÁREA DO MIOLO

Através da SEPLAM, em um trabalho realizado pela CONDER e pela Prefeitura de Salvador, surgiu o *Plano da Ocupação para a Área do Miolo de Salvador* (1985) com a Estratégia Metropolitana em suas Diretrizes Estratégicas especiais que dispunham:

- “Expandir a urbanização de modo racional nas áreas disponíveis e já estruturadas, dentro de padrões de adensamento compatíveis com cada área em particular e em relação às potencialidades locais;
- Definição das áreas para a implantação de habitações populares e dos componentes da infraestrutura e equipamentos comunitários necessários à consolidação urbana.”

Desse modo, o Miolo foi visto com uma área principal para a expansão habitacional, pois compreendia a área entre a BR-324 e a avenida Luís Viana Filho. Ao norte já acontecia a implantação dos conjuntos habitacionais dos programas governamentais, bem como as ocupações espontâneas, acometidas pela população de baixa renda, durante o período entre 1970 e 1980.

Sendo assim, o plano identificou 2.021 ha ocupáveis, que permitiriam uma alocação de mais de 600 mil habitantes na área, ao considerar uma densidade bruta de

300 hab/ha. Para que essa ocupação fosse efetivada de forma planejada, o plano propôs uma série de intervenções prioritárias: implantação de centrais de serviços básicos, implantação dos anéis de circulação, implantação de programa habitacional nas áreas acessíveis à população de mais baixa renda (entre 0 a 5 salários-mínimos) e urbanização de bairros selecionados, como Pau da Lima, São Marcos e Canabrava. (SALVADOR, 1985).

A descrição da área do Miolo pode-se configurar com o meio físico: topografia, solo, declividade, encosta, clima, vegetação, bacias hidrográficas. Elementos já explanados anteriormente no item deste capítulo em *Antecedentes Históricos*.

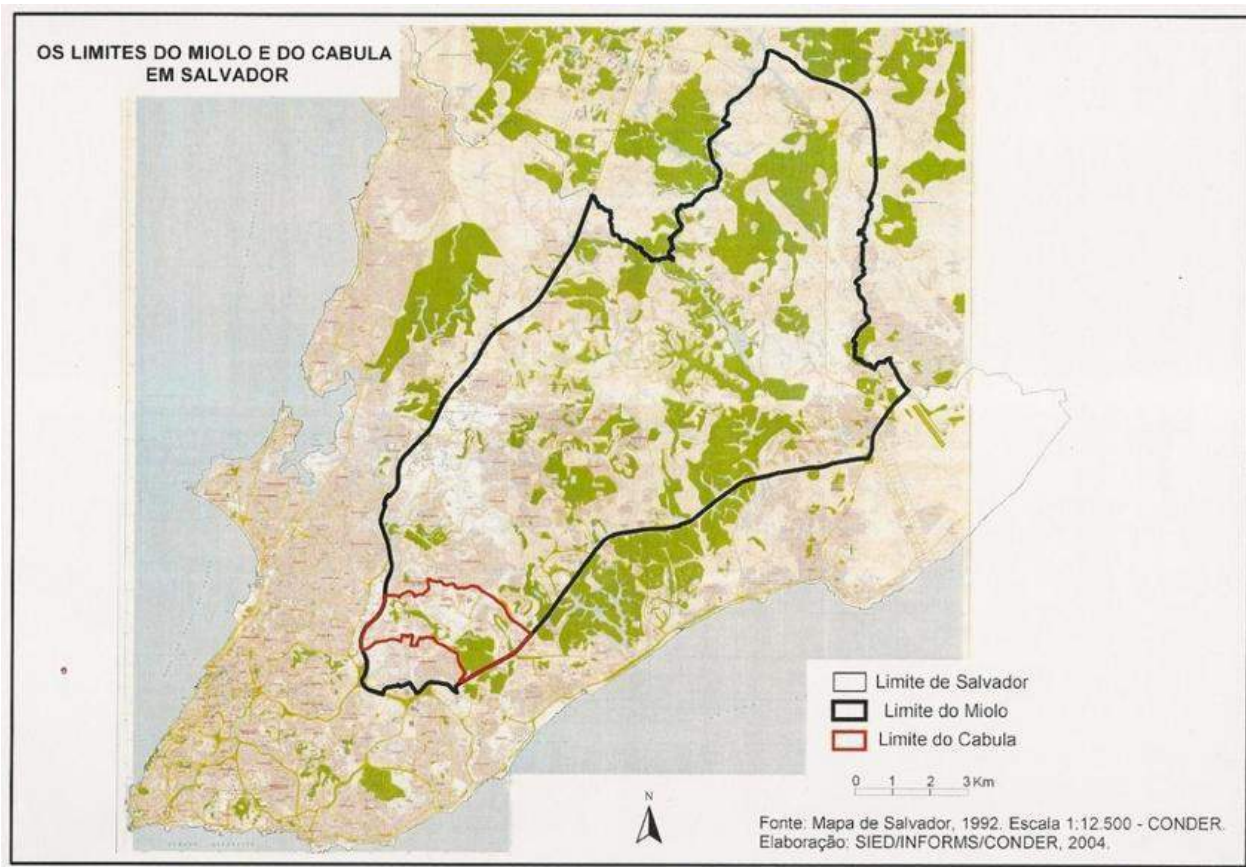
Com relação aos aspectos da distribuição espacial, a população da área do Miolo em 1970 representava 7,5% do total da cidade e em 1980 atingiu 18,75%. Foram identificadas três tipologias decorrentes do processo de ocupação que levava em consideração a renda de seus moradores: ocupação espontânea, ocupação programada e ocupação formada por loteamentos. (SALVADOR, 1985).

Área denominada “Região do Cabula”, localizada ao sul do Miolo, entre o entroncamento dos dois grandes eixos viários de penetração na cidade (BR-324 e Paralela), na proximidade do subcentro do Camurugipe (Iguatemi) e do Vale do Cachoeirinha que separa o tecido urbano contínuo desta região da cumeada de Pau da Lima. Envolve os bairros do Cabula, Saramandaia, Pernambués, Engomadeira, São Gonçalo do Retiro, Narandiba, Beiru, Dois Irmãos e Mata Escura. Esta área é atendida por uma malha viária de cumeada (Silveira Martins, Thomaz Gonzaga, Estrada de Barreiras e Estrada Mata Escura Brasilgás), articulada com a BR-324 e a Av. Paralela e sem ligações com a parte norte do Miolo, a não ser através desses dois grandes eixos. (SALVADOR, 1985, p. 25).

Um estudo sobre a situação fundiária e a disponibilidade de terras concluiu que a grande maioria das glebas no Miolo era composta por terras públicas municipais aforadas a particulares. No que se refere ao custo do solo em terrenos no Miolo, verificou-se que os preços mais elevados (grandes glebas) estavam localizados na zona do Cabula. (SALVADOR, 1985).

Através da figura 46 é possível perceber os limites da cidade do Salvador, da área do Miolo e do bairro Cabula.

Figura 46 - Limites de Salvador, do Miolo e do Cabula



Fonte: Fernandes, 2004.

Consoante o Plano do Miolo (Salvador, 1985, p. 36), “a configuração do sistema viário do Miolo ocorreu de forma espontânea, acompanhando o processo de ocupação.” De modo que as antigas estradas rurais, como as Estradas de Barreiras, Mata Escura, Sussuarana, tornaram-se eixos principais; constituíram uma rede desintegrada do sistema viário estrutural da cidade, sem ligações com as áreas vizinhas, a exemplo do Calabetão e subdimensionadas. A exceção desse esquema, a Estrada Velha do Aeroporto e a avenida Edgard Santos, que juntamente com a avenida Paralela e o Acesso Norte da BR-324, limitavam a área e se constituíam nas únicas intervenções planejadas, indutoras de ocupação. (SALVADOR, 1985).

A ausência de um sistema viário planejado faz com que a implantação de novos segmentos viários continue acompanhando o processo de ocupação, principalmente a programada, sem a realização de estudos de capacidade das vias, considerando o tráfego gerado pelos acréscimos de população. As vias locais de cada área ocupada são simplesmente conectadas à rede existente, gerando situações de estrangulamento e conflito em vários pontos. Há alguns casos mais graves, como o da ligação com Cajazeira, utilizando o sistema local de Castelo Branco e o da Estrada de Pau da Lima, que se transformou de via local em coletora. Verifica-se também a existência de ligações transversais, integrando a BR-324 à Paralela, já preconizadas nos planos EUST, PDTU e PLANDURB – Projeto Vias Estruturais do Miolo. (SALVADOR, 1985, p. 36).

A rede viária encontrava-se em vias de cumeada, o que prejudicava as condições de acesso à área, salvo a avenida Edgard Santos. As vias principais eram quase todas pavimentadas, enquanto as vias secundárias ainda estavam sem pavimentação. Os deslocamentos dos moradores, em sua grande maioria 33,84%, eram realizados a pé, as calçadas à margem das vias eram inexistentes, assim como as sinalizações. (SALVADOR, 1985).

A maioria das vias do Miolo tem regime de mão dupla em pista única, uma faixa por sentido. Alguns trechos da Av. Silveira Martins, o acesso à N. S. do Resgate e à Av. Edgard Santos apresentam 2 faixas por sentido. Predominam vias com largura de 6,5 a 11 m, o que possibilita, em alguns trechos, a implantação de 3 faixas de tráfego. Existem trechos com largura superior a 11 m na Silveira Martins, na Edgard Santos e no Viaduto da Brasilgás. Em outros locais, a largura inferior a 6,5 m, dificulta até mesmo o tráfego em sentido duplo. (SALVADOR, 1985, p. 36).

Segundo o Plano do Miolo (Salvador, 1985, p. 37), tanto a cumeada do Cabula quanto a Estrada Velha do Aeroporto “foram os dois primeiros vetores de transporte coletivo na área do Miolo, ambos de origem rural, sendo utilizados ao mesmo tempo para transporte de mercadorias dos sítios e fazendas, e dos próprios trabalhadores”.

Foi a partir de 1920 e 1925 que surgiu o transporte coletivo urbano na cumeada do Cabula com a primeira linha de bonde, que ligava o Cabula até a Barroquinha. Depois, no início dos anos 1950, após a implantação do 19º BC, houve a primeira rota regular do Cabula, que foi originada juntamente com a linha do Pernambués, uma linha que circulava em horários específicos. “Os ônibus na época já constituíam o serviço

principal, com tarifas acordes com a faixa de idade do veículo e a extensão do percurso, enquanto os bondes representavam serviço auxiliar, com tarifas inferiores.” (SALVADOR, 1985, p. 37).

Além das características do meio físico, dos aspectos da população, da situação fundiária, do uso e ocupação do solo e dos sistemas urbanos é substancial falar também das pessoas que vieram povoar esse Miolo.

Os moradores do “Miolo” se apresentaram, de certo modo, como seres estranhos e isto porque havia toda uma construção mental que os antevia como agregados à cidade do Salvador, mas não integrantes dela, uma subcultura particular, com padrão de vida inferior, um assentamento espontâneo, desordenado, de baixa renda, ao lado de uma população de conjuntos habitacionais – assentamento programado que se opõe ao outro – produzindo um espaço vivencial, conflitivo, conturbado. (SALVADOR, 1985, p. 60).

[...]

A característica fundamental é que esse espaço, em seu todo, é resultante da expansão não planejada pelo poder público, uma área que se foi organizando a partir de ajustamentos adaptativos entre a diversidade de interesses sociais e econômicos que ao nível da estrutura social se cristalizam, dando ao espaço físico a sua expressão. (SALVADOR, 1985, p. 60).

O urbano é, fundamentalmente, um componente produtivo, mas a sua configuração é a expressão dos conflitos que se dão no campo das contradições entre o capital e o trabalho. O Miolo é, desse modo, um espaço conflitivo que, embora não planejado, tem a sua própria lógica e, longe de ser um espaço agregado, é uma emanção da própria cidade: é portanto ela própria. (SALVADOR, 1985, p. 60).

Assim, Salvador (1985), o Plano do Miolo constatou que a maior parte da população ocupou o espaço com habitações espontâneas, em consonância com a formação histórica de ocupação da área. A característica rural foi substituída por características usuais da cidade de forma gradativa. Naquele momento de expansão econômica e urbana da cidade, com a entrada do Banco Nacional de Habitação (BNH) foram inseridos os conjuntos habitacionais. O Miolo tornou-se a última fronteira urbana da cidade do Salvador. Consequentemente, o processo de habitação de massa se consolidou diante da geração e concentração de renda.

O conjunto dessa formação econômica e social da urbanização de Salvador, anterior ao BNH, leva à percepção de que as habitações programadas para as populações de rendimentos até cinco salários-mínimos, em tese a baixa renda

em sua variada gradação, rompe a contiguidade urbana na busca de terrenos de menor custo, provocando uma expansão por explosão e não por distensão. (SALVADOR, 1985, p. 61).

A procura por construir onde o terreno é menos valorizado conduz à especulação imobiliária e encaminha para a periferização. O planejamento se baseia nos efeitos ampliados pela economia urbana e não para beneficiar a população de baixa renda. Uma cidade com seus equipamentos, infraestrutura e serviços públicos adequados “passa a ter um valor relativamente elevado que na dinâmica do crescimento urbano suscita a substituição de populações”. (SALVADOR, 1985, p. 62).

3.4.2 CONTRIBUIÇÕES DOS PROFISSIONAIS TÉCNICOS

Após os questionários enviados para quatro profissionais através do e-mail e pelo *google forms* (Apêndice B), referente à implementação do Projeto Urbanístico Integrado de Narandiba, pode-se perceber que, na prática, o que realmente funcionou foi a consolidação habitacional da localidade.

Dessa forma, foi relevante verificar as constatações desses profissionais acerca da execução do projeto, sua importância para a cidade do Salvador, como o referido projeto foi realizado, bem como o que não pode ser concretizado e o porquê, além da transformação da avenida.

O arquiteto e urbanista Carl von Hauenschild trabalhou entre dezembro de 1976 até a entrega final em setembro de 1977, junto com Ron Klinghofer¹², Milton Feferman e Firmo Augusto David de Azevedo, e fizeram parte da equipe da PLANAVE S.A., contratada pela Companhia Estadual de Desenvolvimento Urbano (CEDUR), parte da Secretaria de Saneamento e Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia. Segundo Carl, a PLANAVE só foi contratada para elaboração do Projeto Narandiba, e não para implementação ou acompanhamento da implantação do projeto, assim como ninguém

¹² Entre a equipe que participou na elaboração do projeto urbanístico integrado de Narandiba, o austríaco que fora citado aparece com três nomes distintos, é certo que o bairro do Doron recebeu seu nome.

da equipe técnica foi contratada pelo Estado para tal. Hoje ele é consultor do Grupo de Planejamento Urbanismo Arquitetura Ltda. (URPLAN).

O arquiteto explicou a importância desse projeto para a cidade do Salvador, citou a localização de Narandiba, o surgimento do Miolo e a interligação das vias BR-324 e avenida Paralela.

O Plano de Narandiba, já pela geolocalização no início do MIOLO de Salvador entre os 2 eixos: BR-324, Av. Paralela, 19 BC e o novo Centro Administrativo do Estado foi o ponto de partida do desenvolvimento deste “Miolo” e garantiria o início do novo eixo longitudinal central e o primeiro eixo transversal entre os dois eixos. A não implantação e garantia de preservação dos corredores metropolitanos, eixos Av. Paralela / Rótula Central e a BR-324 e a longitudinal abaixo da Linha Viva da Chesf, com seu início do eixo estruturante longitudinal no fundo do Centro Administrativo, abaixo da Linha Viva, nesta época foi razão da posterior desestruturação do Miolo de Salvador e assim da sua nova Sub-centralidade no desenvolvimento desastroso do Miolo. (Depoimento do arquiteto Carl von Hauenschild, maio de 2022).

De acordo com o arquiteto, o projeto não foi realizado em sua essência, pois, segundo ele, a avenida Edgard Santos, a partir da avenida Paralela até a rótula central, foi implantada apenas uma “perna só”, não sendo preservada a outra perna paralela em volta do riacho no canteiro central. Desse modo, essa faixa central foi invadida sem controle das instituições, não pode ser preservada a faixa de domínio da sua continuidade até a BR-324. A avenida projetada abaixo da linha viva virou um adendo da avenida Edgard Santos, para virar assim uma simples via de ligação entre a rótula e a rua Silveira Martins de acesso ao Hospital Roberto Santos. Dessa forma, não houve o devido seguimento para o fundo do Centro Administrativo da Bahia (CAB) em direção a Via Regional, a fim de complementar com o imaginado eixo central do Miolo da Rótula do Abacaxi até Cajazeiras e depois entroncar com a Via Parafuso para Camaçari. Então o projeto eixo estruturante do Miolo nunca foi concluído e muito menos preservado as faixas de domínio essenciais para estruturar e desenvolver o Miolo de Salvador. Segundo o arquiteto, Narandiba era o projeto de ponto de partida dessa estruturação, mas totalmente negligenciado pelas gestões estaduais e municipais posteriores que se fixou em conjuntos habitacionais e sua infraestrutura mínima de

acesso, de forma que, ao perder a visão macro do desenvolvimento do Miolo, abandonou o restante a partir de Narandiba.

Carl von Hauenschild descreveu que as estruturantes avenidas de vale com seus devidos dimensionamentos e traçados, o sistema das vias principais cumeadas com suas capacidades de cargas, dimensões e padronizações de vias, e os recuos das ocupações lindeiras não puderam ser executadas. Narandiba era ainda um lugar em fase de semi-controle das invasões, mas que na verdade não aconteceu a partir do plano. O arquiteto afirma que plano sem implementação e controle não pode funcionar em ambiente de invasões aceleradas.

Quanto à forma em que a avenida se encontra atualmente, o arquiteto teceu sua opinião frente ao que foi idealizada:

Tristeza, revolta e descrença na gestão pública. Planeja-se um contexto a médio e longo prazo, mas não tem o mínimo esforço governamental para institucionalizar os planos, faixas de domínio, projetos estruturantes etc., e assim controlar o território por total falta de CONTINUIDADE ADMINISTRATIVA e institucionalização dos planejamentos realizados pela mesma administração pouco tempo antes.

A descontinuidade administrativa que muda a cada quatro anos e o problema dos municípios, estados e da união tanto na época quanto hoje. Em planejamento urbano e regional não se realiza nada estruturante em menos de uma geração (30 anos), que tem 7,5 governos. Se cada governo faz o que pinta na cabeça de políticos recém-eleitos, que podem distribuir 180.000 cargos de confiança ocupando todas as chefias de secretarias, ministérios etc. Da governança no Brasil que tem uma permanência média inferior a dois anos, não existe sistema que pode gerar DESENVOLVIMENTO e executar planejamento. (Depoimento do arquiteto Carl von Hauenschild, maio de 2022).

O segundo arquiteto, Firmo Augusto David de Azevedo, também contribuiu com esta pesquisa. Ele trabalhou no Projeto Narandiba, porém não se envolveu com a implantação. Hoje ele é consultor do Grupo de Planejamento Urbanismo Arquitetura Ltda. (URPLAN).

A equipe básica, como já foi informado, foi composta por Ron Doron Kleircof, Milton Feferman, Carl von Hauenschild e Firmo Augusto David de Azevedo. Fizeram

muitas pesquisas teóricas e locais para definirem as necessidades das comunidades. Com o estudo do relevo foi então definido a posição dos núcleos de serviço e o traçado das vias principais, além de áreas de preservação. A área ainda era muito pouco ocupada, só havia uns pequenos núcleos no Beiru, Engomadeira, Saboeiro e outros menores.

Para Firmo é fundamental para qualquer cidade ter um plano urbanístico de cada área urbana, principalmente, em crescimento ou para prever seu desenvolvimento, localização de equipamentos, sistema de circulação, uso do solo, áreas de recreação e preservação etc. Como outros planos, não se tem um cuidado com sua implantação e desenvolvimento. O resultado é o surgimento de ocupações, muitas vezes orientadas por pessoas leigas (candidatos a cargos políticos ou incorporadores “suspeitos”), segundo o arquiteto.

Firmo relatou sua opinião acerca da avenida e seu projeto, bem como o desinteresse dos dirigentes.

Em primeiro lugar, o projeto da avenida não foi implantado em toda sua extensão. Seria um acesso digno a toda região por toda a vizinhança – Paralela, Cabula, Retiro etc.

O canteiro central da avenida foi ocupado indevidamente por total falta de acompanhamento do poder público, inclusive da CONDER, que teve sua sede ali mesmo. Nem mesmo os recuos mínimos foram respeitados, causando uma total insegurança para quem ocupa e circula pela área. Retrato do desinteresse de oferecer um mínimo de dignidade às comunidades carentes.

Aquela coisa comum aqui. Um projeto feito por um governo é normalmente abandonado pelo subsequente. (Depoimento do arquiteto Firmo Augusto David de Azevedo, maio de 2022).

O terceiro arquiteto, Antonio Heliódório Lima Sampaio, não participou do projeto Narandiba, pois na época trabalhava no Plano Diretor de Salvador (PLANDURB), PMS/OCEPLAN/ISP.

Heliódório reiterou que foram grandes projetos de habitação – do Governo Roberto Santos / CEDURB – a saber: Narandiba, Cajazeiras e Mussurunga. Além do Projeto Integrado Cají, que, segundo o arquiteto, talvez o mais ambicioso de todos e

nunca efetivado. O projeto foi realizado por escritório privado, através de um processo licitado com a participação de algumas empresas de consultoria.

É possível perceber a situação das unidades habitacionais na visão do arquiteto Heliodório quando mencionou que os governos executavam essas obras e acabavam por negligenciar os equipamentos, que acabavam ficando para depois, ou nem eram executados, conforme o plano inicial.

O arquiteto recordou da área antes do projeto, uma área com grandes “vazios urbanos”, de ocupação rarefeita, sem urbanização efetiva (com chácaras e sítios).

De um modo geral, os projetos elaborados na época (ou seriam “Planos Urbanísticos”?) quase sempre foram desvirtuados, alterados, de modo parcial ou totalmente em seus princípios gerais. Na época, o planejamento geral e a licitação dos Projetos eram da competência da CEDURB. Já a execução de projetos, detalhamentos, e, sobretudo, as obras ficavam a cargo da URBIS. Ou seja, existia um hiato entre o planejado, o projetado e a construção propriamente dita, num processo cuja coordenação das etapas praticamente inexistia. Do ponto de vista da gestão era muito comum nas obras de habitação e as viárias da cidade se planejar num sentido e, quando da execução, a URBIS atropelar o pensado na etapa anterior, ora cortando custos em obras complementares, ora alterando as tipologias das habitações etc. (Depoimento do arquiteto Antonio Heliodório Lima Sampaio, maio de 2022).

O quarto arquiteto, Luiz Antonio Souza, atualmente presidente do IAB-BA e professor da UNEB participou do projeto Narandiba. Segundo o arquiteto, esse era um dos grandes projetos habitacionais do governador Roberto Santos.

Luiz Antonio Souza trabalhou num primeiro momento como funcionário da empresa PLANAVE, que desenvolvia o Estudo do Uso do Solo e Transporte para o ano 2000. Nessa empresa atuavam gerando informações e subsídios técnicos para outro grupo de técnicos da mesma empresa que coordenava a proposta para o referido projeto. Na época, o governo do estado demandava também estudos para o projeto Mussurunga e Caji. A outra forma de atuação foi junto à empresa Prado Valadares, na condição de responsável técnico pelo Projeto Executivo de Narandiba, como

coordenador dos projetos dos equipamentos sociais (comunitários), bem como na colaboração no detalhamento do plano urbanístico geral.

É bom que se esclareça que o projeto Narandiba (não lembro, creio 2.500 unidades habitacionais) compreendia boa parte do final da Silveira Martins, Cabula, indo até a Paralela/BR-324) era um dos primeiros eixos transversais, mas parou na rótula da Avenida Paralela. A localidade de Narandiba era praticamente um grande vazio urbano, com ocupações de hortas (hoje chamadas de hortas urbanas), delimitada pelo setor militar urbano (o 19 BC), não esquecendo que durante muito tempo foi o caminho para se chegar à Orla Atlântica. Observe-se que uma grande pesquisa sobre A Grande Salvador e o Uso do Solo Urbano na RMS, foi realizada na época desses Planos Habitacionais, sobre o “caminho do sumiço das terras públicas”. (Depoimento do arquiteto Luiz Antonio Souza, junho de 2022).

De acordo com Luiz Antonio Souza, o trabalho de Narandiba na PLANAVE foi coordenado por um austríaco, com o primeiro nome Ron... “existe uma localidade, um conjunto habitacional em Narandiba denominada Doron, toponímia sugerida por ele, como uma auto-homenagem de quem veio de visita aos trópicos”.

O projeto, ou melhor, o conjunto dos três grandes projetos estavam articulados ou até concebidos dentro de um Estudo mais amplo e que estabelecia a expansão física da cidade (municípios) na lógica do uso de solo e do transporte. Narandiba foi o primeiro estudo desencadeado e tinha o “pecado de querer planejar uma cidade” já entregue na mão dos grileiros urbanos e especuladores fundiários e imobiliários. O Projeto Executivo mesmo obedecendo ao Plano Geral (alguns chamam de Projeto) não foi obedecido, aliás, nem mesmo os projetos das edificações obedeceram ao que foi projetado. Como acompanhei o tema, lembro que toda a equipe executiva se empenhou o que pôde para cumprir as equações financeiras impostas, mas garantindo conforto nas unidades. Tinha até varanda, mas os burocratas da URBIS chegaram a afirmar que, mesmo atendendo aos custos previstos para as unidades, não poderia ter varanda, pois não era o padrão URBIS. Observe-se que a UNEB, o Hospital Geral do Estado (RS) e o Hospital Psiquiátrico, como grandes geradores de tráfego, deveriam contribuir para consolidar e atrair a ocupação da área. Contudo, muito pouco foi realizado, inclusive o lançamento da Avenida Edgard Santos foi modificado, conflitando com o curso do rio Saboeiro de tal modo que não há diálogo físico-espacial entre a Av. Silveira Martins e a Av. Edgard Santos. Nem mesmo a presença da CONDER impediu a invasão do canteiro central dessa última avenida. Ou seja, sempre venceu a mediocridade que naturalmente é mais cara. O que foi chamado de Miolo (seria cabeça?) mostrou adjetivando um miolo mole. Um caos urbanístico, mas de acordo com os interesses dos especuladores imobiliários. (Depoimento do arquiteto Luiz Antonio Souza, junho de 2022).

Sendo assim, Luiz Antonio Souza afirmou que o plano urbanístico de Narandiba não se concretizou, ou seja, não foi executado na sua essência, traduzida no projeto executivo. Um centro experimental de habitação (provisório) foi “enfiado na área”, sem previsão, passou a ocupar parte substantiva do centro vicinal. Vários parcelamentos de terra na área contribuíram para a chamada ocupação informal, além dos conjuntos da URBIS implantados no entorno, completamente dissociados do plano de ocupação. O arquiteto complementou que a avenida Edgard Santos é um exemplo curioso de crime contra a ordem urbanística, as pessoas que se deslocam para alcançarem a estação de metrô andam na rua, pois praticamente não existe calçada. O que foi executado foram os blocos de apartamentos na releitura inferior da URBIS e as empreiteiras de plantão da época.

Luiz Antonio Souza confirmou que não foram executados os projetos de infraestrutura social, pois a área deveria receber por volta de 12.000 pessoas. Quanto à infraestrutura técnica, ao se atrelar ao sistema de circulação de pessoas e automóveis, é tudo “mediocre”. Ao ir mais além, nem mesmo há um sistema de microdrenagem, muito menos da macrodrenagem, muito menos não foram implantadas as áreas verdes e os espaços abertos.

O Projeto Narandiba, creio eu, pretendia promover o planejamento do Uso e Ocupação das áreas de expansão física do crescimento de SSA, numa perspectiva de uma melhor articulação territorial, mas venceu as “Cajazeiras e Fazendas Grandes”, como se a soma de conjuntos concebidos, isoladamente, pudesse criar um todo de ocupação articulado, inclusive com o transporte. A mediocridade odeia o planejamento e não podemos só pensar na Edgard Santos, temos que pensar na Silveira Martins, enfim a trama viária de toda a área. (Depoimento do arquiteto Luiz Antonio Souza, junho de 2022).

O projeto consistia em desenvolver o Miolo de forma a ligar a BR-324 até a avenida Luís Viana Filho, diante disso, o projeto passou por algumas gestões governamentais e, com isso, não foi efetivado em sua excelência.

A avenida Luís Viana Filho teve sua primeira pista entregue em 1971 e a segunda em 04/09/1974. Seu uso imediatamente consolidado por uma iniciativa arrojada do governo do Estado, chefiado por Antônio Carlos Magalhães, que governou

entre 1971 a 1975. Concebido como o projeto âncora de um novo polo urbano, o Centro Administrativo de Salvador construído a sua margem. (SCHEINOWITZ, 1998). Já a implantação do Projeto Urbanístico Integrado de Nalandiba ocorreu durante o governo de Roberto Santos, entre 1975 a 1979, que logo depois foi substituído por Antônio Carlos Magalhães, entre 1979 a 1983.

Submeter o estudo de um determinado espaço é também levar em consideração acerca da importância de um planejamento. Embora o que escapa da instância política é o resultado do que se veem nas grandes cidades, ocupações imprevistas e imprevisíveis que resultam em núcleos superpopulosos, atribuídas ao uso e ocupação do solo, que possui interação com o desenvolvimento da cidade sem o planejamento urbano. O ato de planejar está diretamente voltado para as questões políticas, desse modo, planejar está privado de neutralidade. Portanto, qualquer ingerência incutida no espaço geográfico será reverberada em toda a sociedade. (FITZ, 2008, p. 310).

A avenida Edgard Santos fez parte do Projeto Urbanístico Integrado de Nalandiba na década de 1970 que, por sua vez, materializou na localidade o desejo de habitação em um espaço que era considerado como privilegiado por estar ao lado do então Centro Administrativo da Bahia (CAB), como também próximo ao novo centro urbano da cidade, a área do Iguatemi.

A cidade do Salvador despontava para a industrialização e, assim foi vista como o “eldorado da vez”. Serviu de acolhimento para os migrantes que aqui vieram para trabalhar e fixar morada. A urbanização trouxe consigo a necessidade de ampliar o olhar para a infraestrutura e os equipamentos urbanos imprescindíveis para a população se manter favoravelmente na cidade. Em torno dessa urbanização encontramos a avenida Edgard Santos, em meio a tantas outras avenidas, uma avenida incomum, por possuir em seu canteiro central ocupações que se estabeleceram após sua criação e fizeram desta avenida um lugar para chamar de seu.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os estudos iniciais da pesquisa *A transformação do espaço no entorno da avenida Edgard Santos, Narandiba, Salvador* foram realizados a partir da busca por alguns órgãos e entidades públicas, a fim de fornecer materiais suficientes para a análise da pesquisa sem sucesso, e a surpresa foi encontrar esses dados no endereço que leva o nome da avenida. A Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER) com sede situada na avenida Edgard Santos, Narandiba, foi, portanto, o órgão responsável pelos registros de imagens e alguns documentos bibliográficos que subsidiou a pesquisa. Além desse órgão, a aquisição de livros, fotos, mapas e os indivíduos que contribuíram com as entrevistas e os questionários fizeram com que a investigação tomasse forma.

O que a priori seria um estudo acerca da ocupação de um canteiro central, algo fora das convenções, passou a ser delineado a partir do momento que as ocupações não se restringiam apenas ao canteiro central. A proposição levantada acerca do processo de ocupação pode ser comprovada através das narrativas dos entrevistados que vislumbraram no bairro uma oportunidade de moradia, frente às variadas possibilidades de condições financeiras acessíveis, bem como a escolha de um lugar aprazível para viver.

O referencial teórico-conceitual trouxe os conceitos de espaço, território, territorialidades, paisagem e lugar, sabendo-se que o tema espaço engloba o título da pesquisa. Território e territorialidades conversam entre si, o que determina o território é a dimensão do poder e a territorialidade é a maneira como se chega a esse resultado.

Os acontecimentos históricos e sociais, bem como a transformação sócio-espacial foram fundamentados, o que favoreceu o estudo dos objetivos discriminados. As análises dos dados da CEDURB dos anos de 1977, 1978 e 1979; Scheinowitz de 1998 e dos aportes do ObservaSSA do ano de 2018 exemplificaram o quanto a área

creceu e foi transformada, tal como as fotos aéreas da realidade física obtidas através da CONDER que puderam evidenciar a perspectiva cronológica da mudança do bairro.

Ao considerar que Narandiba foi o primeiro projeto a ser implementado, apesar da execução dos conjuntos habitacionais, não houve preocupação com as necessidades ínfimas da população. Por conseguinte, ao idealizar um planejamento urbano é fundamental inserir equipamentos que possibilitem infraestrutura, áreas de lazer, vias de circulação e áreas verdes. É importante o planejamento urbano diante do estudo de uso e ocupação do solo, pois este último possui grande interação com o desenvolvimento da cidade.

No que diz respeito às entrevistas dos moradores, pondera-se que é nítida a apreciação que eles têm em residir no bairro, porém eles enfatizaram pontos que deveriam ser contemplados pelas autoridades. Áreas de lazer insuficientes, pois só existe a praça de Narandiba e, ao observá-la, tanto a praça como toda a avenida que segue em direção ao Hospital Roberto Santos está totalmente repleta de pontos de lava a jato nas duas direções da via, tanto subida quanto descida.

Alguns moradores relataram também o fator segurança. Existe na localidade a 18ª Base Comunitária de Segurança (BSC) da Polícia Militar sob a coordenação da 23ª Companhia Independente de Polícia Militar (CIPM) que atende aos bairros de Narandiba, Doron, Saboeiro e Cabula. Ressaltaram também a importância da iluminação pública como um agente relevante no quesito segurança durante a noite.

Ao falar em segurança, também foi necessário por parte da autora o acompanhamento de um líder comunitário no intento de realizar as entrevistas, pois havia lugares que foram sinalizados como pontos de tráfico. No mais, esses locais foram isolados e não houve problemas desse tipo.

Outro fator abordado pelos moradores foi a insuficiência de transporte público, que diminuiu bastante com a inauguração do metrô, estação Imbuí. Várias linhas de

ônibus que circulavam no bairro deixaram de existir, e isso se perpetua em plena virada do ano 2022 para 2023. Vale destacar o viaduto de Narandiba, inaugurado em 03 de junho de 2014, que fez parte do Programa de Mobilidade Salvador, interliga a avenida Edgard Santos à avenida Paralela na altura do Fórum Regional do Imbuí. O viaduto é composto por duas faixas de sentido único, das imediações do bairro de Imbuí até a entrada de Narandiba.

Em relação aos profissionais que trabalharam na elaboração do Projeto Urbanístico Integrado de Narandiba, nota-se que foram uníssonas as explicações dos quatro arquitetos entrevistados de que o projeto não foi executado em sua totalidade, como também não foi seguido na íntegra. A continuidade do projeto não era observada pelos governos subsequentes, de modo que muita coisa ficou aquém do que foi projetado. A ênfase na estrutura residencial ocorreu através dos conjuntos habitacionais, embora não fora seguido o que previa o projeto. O que visava garantir o conforto das edificações teve sua tipologia alterada, a fim de seguir os padrões das habitações da época.

A área do Miolo apresentou oportunidades ao crescimento urbano da cidade do Salvador. Um planejamento no qual previa a instalação do centro administrativo no Cabula, muito antes do CAB; a era dos conjuntos habitacionais; a ideia de ligar a cidade de um lado a outro – BR-324 à avenida Paralela. Enfim, projetos e estudos que fugiram do roteiro, ou por que os governos subsequentes não deram continuidade ou por que a dinâmica da cidade se sobrepõe, uma vez que o fator social a produz e a transforma.

Esse fator social é o cerne da ação e de todo movimento que ocorre nas “veias” e nas vias que contornam a urbe. De fato, como a maior parte da população que se instalou no Cabula é migrante de outras cidades ou de outros bairros da cidade do Salvador, isso também foi determinante para a autora desenvolver um estudo acerca desse bairro que aprecia e escolheu para morar. Desde sua chegada ao ano de 2001, quando residiu na rua Nossa Senhora do Resgate e, tempos depois, quando mudou-se

para a avenida Edgard Santos, trouxe consigo a satisfação da convivência e da curiosidade em saber mais sobre o bairro.

Portanto, o espaço público (canteiro central) que foi ocupado, assim como as demais áreas que circundam a avenida nada mais é do que o fruto das relações entre os agentes que consagraram esses espaços e o transformaram na diversidade que hoje se encontra. Esses agentes, ou seja, essas pessoas que tornaram possível viver na avenida Edgard Santos e no seu entorno fazem parte da cidade, comungam com seus afetos e com seus pesares, fomentam a produção e o trabalho, aspiram por melhorias e lazer.

Conclui-se que o planejamento urbano gira em torno da ordem capitalista que detém a cidade. A avenida Edgard Santos cumpre sua missão, ela é uma via que compõe um centro urbano, em meio a tantas outras vias mais importantes. As vias por si só possuem essa função de favorecer o deslocamento, encurtar distâncias, proporcionar encontros, que antes foram inviabilizados em razão da pandemia, pois é através do transporte viário que surge a acessibilidade.

Logo, aqueles que se sentiram atraídos por ocuparem uma via, demonstraram que ela vai muito além de ser apenas um meio de circulação. A via é constituída de vida, de vivências, de histórias, de estimas. E sua casa é seu lar, seu refúgio, dentro da cidade que acolhe e, ao mesmo tempo, segrega.

Consequentemente, o direito à moradia deveria ser essencial a todos os moradores que habitam as cidades. Um planejamento urbano e habitacional amparados em proporcionar a dignidade do cidadão dentro do seu espaço, e providenciar qualidade de vida face às políticas de financiamento e crédito. A imagem da cidade-mercado frente à ideologia de direito à cidade propõe que o poder público precisa ampliar a prática de políticas públicas eficientes e eficazes. A omissão do poder público, que impossibilita o cidadão de aproveitar do direito à cidade na sua dimensão universal, atropela o que deveria ser fundamental para a vida do homem no espaço urbano.

REFERÊNCIAS

ADAILTON, Franco. Polícia adota método japonês em Narandiba. **Jornal A Tarde**, Salvador, 04/08/2017. Disponível em: <https://atarde.com.br/bahia/bahiasalvador/policia-adota-metodo-japones-em-narandiba-887367>. Acesso em 06 de janeiro de 2023.

BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo**. Tradução Luís Antonio Reto, Augusto Pinheiro. São Paulo: Edições 70, 2011.

CEDURB. Companhia Estadual de Desenvolvimento Urbano (BA). **Projeto Narandiba. Volume I – Fundamentações Teóricas**. Governo do Estado da Bahia, Secretaria de Saneamento e Desenvolvimento Urbano, PLANAVE – Escritório Técnico de Planejamento S.A. Salvador, 1977.

CEDURB. Companhia Estadual de Desenvolvimento Urbano (BA). **A Grande Salvador, posse e uso da terra: projetos urbanísticos integrados**. Salvador, 1978.

CEDURB. Companhia Estadual de Desenvolvimento Urbano (BA). **Projeto Urbanístico Integrado Narandiba**. Governo do Estado da Bahia, Secretaria de Saneamento e Desenvolvimento Urbano Salvador, 1979.

CONDER. Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia. **Sistema de Informações Geográficas Urbanas do Estado da Bahia**. Geopolis. CONDER/INFORMS.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1989.

ETIMOLOGIA: Origem das palavras “Rua” e “Avenida”. **hr idiomas**. Disponível em: <https://hridiomas.com.br/origem-das-palavras-rua-e-avenida>. Acesso em 05 de novembro de 2020.

FERNANDES, Rosali Braga. **Las políticas de la vivienda en la ciudad de Salvador y los Procesos de urbanización popular en el caso del Cabula**. Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2003.

FITZ, Paulo Roberto. Uso de Geotecnologias para o Planejamento Espacial. **Geografia**, Rio Claro, v. 33, n. 2, p. 307-318, mai./ago. 2008.

FLICK, Uwe. **Introdução à Metodologia de Pesquisa**: um guia para iniciantes. Porto Alegre: Penso, 2013.

GOOGLE. Google Earth website. Disponível em: <http://earth.google.com/>. Acesso em 01 de outubro de 2020.

GOOGLE. Google Maps. Disponível em: <https://www.google.com.br/maps/@-12.9576454,-38.4454758,15.88z?entry=ttu>. Acesso em 05 de novembro de 2020.

HAESBAERT, Rogério. O território em tempos de globalização. **Geo UERJ Revista do Departamento de Geografia**, UERJ, RJ, n. 5, p. 7-19, 1º semestre de 1999. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/viewFile/49049/32762>. Acesso em 03 de junho de 2021.

HAESBAERT, Rogério. Da desterritorialização à multiterritorialidade. In: ANAIS DO X ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA. São Paulo, Universidade de São Paulo, março de 2005. Disponível em: <http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal10/Teoriaymetodo/Conceptuales/19.pdf>. Acesso em 28 de outubro de 2020.

HAESBAERT, Rogério. **O Mito da Desterritorialização**: Do “Fim dos Territórios” à Multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 6 ed. 2011. Disponível em: <file:///C:/Users/Dell/Downloads/455-Texto%20do%20artigo-1698-1-10-20140908.pdf>. Acesso em 01 de outubro de 2020.

HAESBAERT, Rogério. **Território e descolonialidade**: sobre o giro (multi)territorial / de(s)colonial na “América latina”. Buenos Aires: CLACSO; Niterói: Programa de Pós-Graduação em Geografia; Universidade Federal Fluminense, 2021.

JORNAL A TARDE. **Projeto Narandiba ordena uso do solo e transforma favela em uma nova cidade**. Edição de 31/12/1977.

JORNAL A TARDE. **Governador vai inaugurar, hoje, principal rodovia de Narandiba**. Edição de 9/11/1978.

JORNAL A TARDE. **Avenida Edgard Santos foi inaugurada, em Narandiba.** Edição de 10/11/1978.

JORNAL A TARDE. **Cabula VI quer melhorias como presente de aniversário.** Edição de 13/03/1982.

JORNAL A TARDE. **Grande centro de conjuntos habitacionais.** Edição de 29/03/1997.

JORNAL A TARDE. **Conjunto de bairros forma Narandiba.** Edição de 10/03/2001.

JORNAL A TARDE. **Doron: o conjunto que virou bairro.** Edição de 12/04/2008.

MARCONI, Marina de Andrade. LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia Científica.** São Paulo: Editora Atlas, 6ª Edição Revista e Ampliada, 2011.

MARTINS, Luciana Conceição de Almeida. **História Pública do Quilombo do Cabula:** representações de resistências em museu 3D aplicada à mobilização do turismo de base comunitária. Tese Doutorado Multi-Institucional e Multidisciplinar em Difusão do Conhecimento. Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Educação da Bahia, 2017.

MOTA, Alexandro. Cidade tem 850 lava a jato ilegais gastando água de uso residencial. **Jornal Correio**, Salvador, 13/11/2012. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/cidade-tem-850-lava-a-jato-ilegais-gastando-agua-de-uso-residencial/>. Acesso em 16 de janeiro de 2023.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história:** suas origens, transformações e perspectivas. (tradução Neil R. da Silva). 4ª ed. São Paulo: Martins Fontes. 2004. [1961].

NARANDIBA. **Observatório de bairros Salvador** – OBSERVA SSA, 2018. Disponível em: <https://observatoriobairrossalvador.ufba.br/>. Acesso em 17 de setembro de 2021.

QUEM FOI JULIANO MOREIRA? (V.4, N.12, P.1, 2021). **Guia dos Entusiastas das Ciências**. Disponível em: <https://gec.proec.ufabc.edu.br/profissao-cientista/quem-foi-juliano-moreira/>. Acesso em 16 de janeiro de 2023.

ROLNIK, Raquel. **O que é a cidade**. 6ª reimpressão da 3ª ed. de 1994. São Paulo: Brasiliense, 2004.

ROLNIK, Raquel. O Direito à Moradia no Brasil e no Mundo. **Oculum Ensaios** (PUCCAMP), v. 2008, p. 147-163, 2008. Disponível em: <http://periodicos.puc-campinas.edu.br/seer/index.php/oculum/article/view/368/348>. Acesso em 08 de março de 2021.

SACK, Robert David. **Territorialidade Humana**: sua teoria e história. Disponível em: <https://pdfcoffee.com/sack-robert-david-territorialidade-humana-sua-teoria-e-historia-pdf-free.html>. Acesso em 06 de junho de 2021. [Original: **Human Territoriality**: its theory and history. Cambridge University Press, 1986].

SALVADOR. Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador, Secretaria de Planejamento Municipal. **Plano de Ocupação para a Área do Miolo de Salvador**. Salvador, 1985.

SALVADOR. **Lei Nº 2.181 de dezembro de 1968**. Autoriza a alienação de bens dominicais e dá outras providências. Gabinete da Prefeitura Municipal da Cidade do Salvador, em 24 de dezembro de 1968. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/lei-ordinaria/1968/219/2181/lei-ordinaria-n-2181-1968-autoriza-a-alienacao-de-bens-dominicais-e-da-outras-providencias>. Acesso em 08 de maio de 2023.

SALVADOR. **Lei Nº 8.295/2012**. Dispõe sobre a instalação e o funcionamento de lava-jatos. Gabinete da Prefeitura Municipal da Cidade do Salvador, em 16 de maio de 2012. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/lei-ordinaria/2012/830/8295/lei-ordinaria-n-8295-2012-dispoe-sobre-a-instalacao-e-o-funcionamento-de-lava-jatos>. Acesso em 16 de janeiro de 2023.

SALVADOR. **Lei Nº 9.278/2017**. Dispõe sobre a delimitação e denominação dos bairros do Município de Salvador, Capital do Estado da Bahia, na forma que indica, e dá outras providências. Gabinete da Prefeitura Municipal da Cidade do Salvador, em 20 de setembro de 2017. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/lei-ordinaria/2017/928/9278/lei-ordinaria-n-9278-2017-dispoe-sobre-a-delimitacao-e>

[denominacao-dos-bairros-do-municipio-de-salvador-capital-do-estado-da-bahia-na-forma-que-indica-e-da-outras-providencias](#). Acesso em 27 de março de 2023.

SAMPAIO, Antonio Heliodório Lima. **Formas urbanas: cidade real & cidade real**, contribuição ao estudo urbanístico de Salvador. Salvador: Quarteto Editora/PPG/AU, Faculdade de Arquitetura da UFBA, 1999.

SANTOS, Elisabete. PINHO, José Antonio Gomes de. MORAES, Luiz Roberto Santos. FISCHER, Tânia. **O Caminho das Águas em Salvador: Bacias Hidrográficas, Bairros e Fontes**. Salvador: CIAGS/UFBA; SEMA, 2010.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1988. [1985].

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

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. 2. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. [1996].

SAQUET, Marcos Aurelio. Por uma abordagem territorial. In: SAQUET, Marcos Aurelio; SPOSITO, Eliseu Savério (org.). **Territórios e Territorialidades: teorias, processos e conflitos**. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2009, p. 73-94.

SCHEINOWITZ, Abraham Samuel. **O macroplanejamento da aglomeração de Salvador**. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo do Estado da Bahia, EGBA, 1998.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do Trabalho Científico**. São Paulo: Cortez, 2013.

SILVA, Francisca de Paula Santos da. MENEZES, Ana Maria Ferreira. FERNANDES, Rosali Braga. MATTA, Alfredo Eurico Rodrigues. **Cabula, território de antigo quilombo: estudos e perspectivas para o turismo de base comunitária**. Salvador: EDUFBA, 2021.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**, 6ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. [2002].

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005. [2003].

SOUZA, Marcelo Lopes de. "Território" da Divergência (e da confusão): em torno das imprecisas fronteiras de um conceito fundamental. In: SAQUET, Marcos Aurelio; SPOSITO, Eliseu Savério (org.). **Territórios e Territorialidades**: teorias, processos e conflitos. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2009, p. 57-72.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. 1 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

TRIVIÑOS, Augusto Nivaldo Silva. **Introdução à pesquisa em ciências sociais**. São Paulo: Atlas, 1987.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **Dois séculos de Pensamento sobre a cidade**. 2 ed. Salvador: Edufba; Ilhéus: Edirus, 2012.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **O Universo Conceitual de Milton Santos**. Curitiba: Editora CRV, 1 ed., 2020.

Apêndice A:

UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR

Programa de Pós-graduação em Território, Ambiente e Sociedade

ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA COLETA DE DADOS – moradores

A razão pela qual estamos realizando esta pesquisa, se deve ao fato de analisarmos a constituição da avenida Edgard Santos, a partir de suas características e sua formação desde a sua implementação. O papel da população é fundamental para entendermos a organização da avenida, pois determinou o que ela é hoje.

1. O(A) senhor(a) é natural da cidade do Salvador ou veio de outra cidade?
2. Há quanto tempo o(a) senhor(a) reside nesta avenida? Por que o(a) senhor(a) escolheu este bairro como moradia?
3. Sua residência é própria ou alugada?
4. Como era a avenida Edgard Santos quando o(a) senhor(a) chegou?
5. Como o(a) senhor(a) descreve suas condições de moradia hoje?
6. O que o(a) senhor(a) desejaria acrescentar como sugestão ou opinião?

Apêndice B:

UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR

Programa de Pós-graduação em Território, Ambiente e Sociedade

ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA COLETA DE DADOS – profissionais técnicos

A razão pela qual estamos realizando esta pesquisa, se deve ao fato de analisarmos a constituição da avenida Edgard Santos, a partir de suas características e sua formação desde a sua implementação. O papel dos sujeitos se faz importante para entendermos a formação da avenida, através do Projeto Urbanístico Integrado de Narandiba.

1. O(A) senhor(a) trabalhou na elaboração do projeto, na execução ou outros (favor especificar)?
2. Qual a sua opinião diante de um projeto importante para a cidade do Salvador?
3. Como o projeto foi realizado?
4. O que não foi executado e por quê?
5. Como era a região antes do plano urbanístico?
6. Qual a sua opinião hoje, frente a esta avenida tão diferente do que foi idealizada?

Anexo B:

A TARDE — QUINTA-FEIRA, 9 DE NOVEMBRO DE 1978

PÁGINA 7

Governador vai inaugurar, hoje, principal rodovia de Narandiba

Um projeto urbanístico integrado do qual a habitação é apenas uma consequência é como define Heriberto Frank, presidente da Companhia Estadual de Desenvolvimento Urbano — Cedurb, o projeto Narandiba. Ali o Governo do Estado está implantando conjuntos residenciais, equipamentos comunitários como escolas, Centro Social Urbano, Centro de Recreação e Triângulo de Memórias, o Hospital Central, além da avenida Edgard Santos com 2400 metros de extensão interligando todo o complexo que será inaugurado hoje às 10 horas pelo governador Roberto Santos.

Ocupando uma área de 9,5 milhões de metros quadrados o Projeto Integrado de Narandiba tem investimentos previstos em aproximadamente CR\$ 2,8 bilhões, dos quais, CR\$ 1 bilhão 400 milhões já contratados, com financiamento do Governo do Estado, DNH e Caixa Econômica Federal. Segundo Heriberto Frank, a implementação do projeto em sua totalidade prevê para quatro anos e quando concluído deverá abrigar uma população de 120 mil pessoas, das quais 30 mil já reside na área.

Definido um ponto de vista pessoal de que a construção de conjuntos habitacionais é uma concepção errônea de como se resolve o problema habitacional, Heriberto Frank, justifica o planejamento de Narandiba como um marco da história da Bahia em termos de projeto urbanístico. Segundo ele, o projeto como foi concebido terá condições a Narandiba de ser um bairro com vida independente, sem contudo correr o risco de no futuro vir a se transformar em favela.

DEFICIT HABITACIONAL

No planejamento de Narandiba a filosofia de ação adotada busca atender a filoxia de realidade que impõe esquemas conjuntivos com a realidade em que se processa a dinâmica conjuntiva. Uma outra realidade a ser considerada é o crescente déficit habitacional que hoje se registra na Grande Salvador, com a escassez de áreas disponíveis eamentos que provocam esta indigibilidade.

Seminário de problemas metropolitanos reúne 200 técnicos, em SP

A situação atual, suas tendências e as perspectivas futuras do desenvolvimento das áreas metropolitanas brasileiras e o papel que as diversas ciências sociais podem desempenhar na formação da nova ordem metropolitana serão discutidas por cerca de 200 especialistas, nacionais e estrangeiros, em novembro próximo, na cidade paulista de São Bernardo do Campo.

Enfoca o Seminário Internacional sobre o Desenvolvimento das Áreas Metropolitanas — uma promoção conjunta da Secretaria Estadual dos Negócios Metropolitanos, da Prefeitura de São Bernardo do Campo, do Conjunto Universitário Cândido Mendes e do Conselho Internacional de Ciências Sociais da Unesco, que decorrerá, através de cinco painéis, em seis sessões, a realidade e a experiência ad-

passando nos dias seguintes a se desenvolverem os painéis, de acordo com a ordem seguinte: dia 21, painel 1 — Implicações sócio-econômicas do desenvolvimento metropolitano; com duas sessões, dia 22, painel 2 — A gestão da área metropolitana; — dia 24, painel 4 — Novas impensagens metrópole emergente: uma visão prospectiva; na sessão matutina, o painel, 3 — O papel das ciências sociais na formação da nova ordem metropolitana; na sessão vespertina. Na final deste sêssão haverá a leitura das conclusões do seminário e seu encerramento.

O encontro dos especialistas em áreas metropolitanas é aberto aos técnicos e pesquisadores das entidades acadêmicas e gover-

Grande Salvador



Metropolitanas

A falta de seleção verificada pelos agentes de Polícia Rodoviária, e cada dia vem aumentando-se mais ainda, uma vez que nada no sentido de controle é realizado. Mais trata-se de multas, seja homem ou mulher, na BR-324 e na Via Paralela ao registro diário. Diante dessas ocorrências se faz necessário que o Distrito Rodoviário tome providências imediatas, evitando discussões e aborrecimentos nasquelas rodovias.

Os participantes do V Encontro Nacional de Transportes de Múltiplos, promovido pelas Secretarias de Minas e Energia, Planejamento, Ciência e Tecnologia e Centro de Pesquisas e Desenvolvimento, estarão em viagem a observação do Copac. Na oportunidade ouviram uma palestra sobre o complexo petroquímico da Camaçari, sua importância para o desenvolvimento do Estado e da Região Nordeste. Após a palestra que foi proferida pelo governador Narandiba Brito, visitaram a área do lido e o Copac, principalmente a unidade piloto de tratamento de minério.

A Superintendência de Urbanismo de Capital, iniciará esta semana os trabalhos relativos a obras de diagnóstico, urbanização e modernização da segunda etapa da favela Iruya de Fátima. Cerca de 220 mil toneladas serão empregadas nestes trabalhos, que envolve além de terra, alguns materiais especiais, que serão beneficiados pelo projeto de Camaçari. A duração da realização do serviço, foi aplicada pelo superintendente do órgão, Flávio Lobo, como sendo parte de nova metodologia implantada que não permite o início de qualquer obra sem que sejam efetuadas o projeto e orçamento devidos.

O MIBD vem ganhando terreno em Camaçari. O nacional, é a campanha que está sendo realizada pelo presidente da Câmara Municipal e candidato a deputado estadual pelo Arena Amêlio Batista, usando métodos que vêm desgastando o partido em todo o município.

Já está sendo distribuído um novo folheto promocional do Complexo Petroquímico de Camaçari, adido sob a responsabilidade da Direção-Geral do Copac. A publicação, em quatro cores, explica detalhadamente o modo de operação industrial, o que é o conjunto urbano industrial integrado que concentra quatro áreas industriais para instalação de empresas petroquímicas básicas e suas subsidiárias além de malhação de cobre, e a que vem sendo realizado nos setores urbanos de Camaçari e Dias D'Ávila em apoio ao empreendimento, com ilustrações fotográficas e mapas. O novo folheto do Copac se destina, principalmente, a levar aos interessados pelo desenvolvimento da área, informações precisas sobre todos os setores de II Polo Petroquímico Nacional.

O presidente da Prefeitura, Heriberto Frank, declarou a reintegração de Centro de Férias a Salvador. Para ele o município não possui condições de se auto-sustentar, daí os problemas fuje valentes.

A secretária de Educação Municipal, Maria Stella Pitta Leite, também presidente de uma comissão municipal para aprovação de feiras de longo, esteve reunida com o prefeito Edvaldo Brito para informar o mecanismo de atuação dessa comissão durante as feiras de dez dias de ano, bastante como o trabalho realizado no ano

Esta semana, o Governo do Estado, através da Cedurb, adquiriu uma extensa área de terra, onde hoje se encontra o Complexo Integrado de Narandiba. Depois de cinco anos e em equipamentos metropolitanos e unidades urbanísticas de tal forma que não raro vêem a favela uma priorização a valorização de terras e, conseqüentemente, a ocupação metódica.

Hoje, Narandiba apresenta o seguinte quadro de habitação: Campos Experimentais de Narandiba com 52 unidades habitacionais, prestações em estudo e abandono a construção habitacional através processos construtivos e material são tradicionais. O investimento no campo foi de ordem de CR\$ 8 milhões.

Conjunto Habitacional Dom Jerônimo, concebido com 504 habitações padão cooperativas. Conjunto Camaçari II e IV com um total de 510 habitações e investimentos globais da ordem de CR\$ 75 milhões. Foram ainda realizadas obras do Sistema de Abastecimento D'Água, beneficiando as populações do Ilhéu, Engomadeira, Duk, Itiraca e Salgado. Sistema Várzea da Costa Norte, Avenida Edgard Santos e a Praça de Esportes de Engenharia.

A AVENIDA

A Avenida Edgard Santos que será inaugurada, hoje pelo governador Roberto Santos tem 2400 metros de extensão, em pista dupla pavimentada e drenada. Para a sua execução foram investidos cerca de CR\$ 17 milhões e o trabalho realizado em seis meses.




Posse em Abril. 4 Quartos Pituba.

Fonte: Jornal A Tarde, 9 de novembro de 1978.

Anexo C:

Grande Salvador

Alunos no comício

Muito houve além do juramento dos estudantes. O comício, na noite de ontem, foi organizado pelo Conselho Acadêmico, com a participação de alunos de todas as faculdades. O discurso foi proferido pelo professor de Direito, Dr. Roberto Simões Filho, que fez uma crítica à situação política e social do país.

Avenida Edgard Santos foi inaugurada, em Narandiba

Avenida Edgard Santos 2.400 metros de extensão ligando a Orla ao subúrbio, inaugurada o novo bairro de Narandiba.

Com 2.400 metros de extensão e servindo ao novo bairro de Narandiba, a Avenida Edgard Santos foi inaugurada ontem, às 10 horas, pelo governador Roberto Santos. A nova avenida que ligará ao centro da cidade o novo bairro de Narandiba, beneficiando diretamente os moradores de Capela, Boca, Dois Irmãos, Engenheiros e São Paulo.

Após o ato inaugural, o governador Juscelino Kubitschek, acompanhado do governador Roberto Santos, fez uma visita ao novo bairro de Narandiba, onde se encontra o novo prédio da Faculdade de Engenharia. O governador Roberto Santos fez uma crítica à situação política e social do país, destacando a necessidade de uma reforma administrativa e da melhoria das condições de vida da população.

Inversão dos ventos

Devido à inversão dos ventos, a poluição atmosférica aumentou na noite de ontem. A inversão dos ventos é um fenômeno que ocorre quando o ar próximo ao solo é mais quente do que o ar que está acima dele, impedindo a dispersão dos poluentes.

Pronto para morar

Conheça o apartamento que se transformou na mais importante notícia do mercado imobiliário no momento.

Em meio a tantos negócios imobiliários, muita gente já esqueceu de como se caracteriza, na verdade, um bom negócio imobiliário. Preço, qualidade e garantia de valorização são, ainda, o único triângulo confiável para qualquer transação bem sucedida nesta área.

E é por isso que se transformou na mais importante notícia do mercado imobiliário, no momento. Jardim, com dois mil metros quadrados e duas fontes fontecidas, seu ambiente em todo o prédio, inclusive nos elevadores, quanto ao luxo de garagens individuais, estacionamento para visitas e conveniência, são alguns dos detalhes que revelam a preocupação com a qualidade do empreendimento.

Inversão dos ventos polui Simões Filho

Devido à inversão dos ventos, a poluição atmosférica aumentou na noite de ontem. A inversão dos ventos é um fenômeno que ocorre quando o ar próximo ao solo é mais quente do que o ar que está acima dele, impedindo a dispersão dos poluentes.

Pronto para morar

Conheça o apartamento que se transformou na mais importante notícia do mercado imobiliário no momento.

Em meio a tantos negócios imobiliários, muita gente já esqueceu de como se caracteriza, na verdade, um bom negócio imobiliário. Preço, qualidade e garantia de valorização são, ainda, o único triângulo confiável para qualquer transação bem sucedida nesta área.

E é por isso que se transformou na mais importante notícia do mercado imobiliário, no momento. Jardim, com dois mil metros quadrados e duas fontes fontecidas, seu ambiente em todo o prédio, inclusive nos elevadores, quanto ao luxo de garagens individuais, estacionamento para visitas e conveniência, são alguns dos detalhes que revelam a preocupação com a qualidade do empreendimento.

Fonte: Jornal A Tarde, 10 de novembro de 1978.

Anexo D:



A vegetação que envolve o Cabula VI é um ponto positivo do conjunto e os moradores lutam para preservá-la

Cabula VI quer melhorias como presente de aniversário

Texto de Wellington Fonseca

O Conjunto Cabula VI completa seis anos neste domingo. Localizado no Cabula — hoje dividido em Cabula das Palmeiras e Cabula das Palmeiras II — o Cabula VI possui 220 unidades habitacionais, sendo 100 em fase de construção. O conjunto foi planejado e construído pelo Departamento de Habitação Social do Estado de Pernambuco, sob a direção técnica do arquiteto Roberto Souto e a gestão administrativa do engenheiro Roberto Souto e a gestão financeira do engenheiro Roberto Souto.

A Uria, construída que houve habilitação na cidade E, sendo planejada segundo as normas, mas, depois, foram feitas muitas alterações nos projetos, especialmente, no projeto de arquitetura, que foi feito por Roberto Souto e a gestão financeira do engenheiro Roberto Souto e a gestão administrativa do engenheiro Roberto Souto.

Um plano geral de melhorias, desde que foram feitas em Salvador, chegou a estar "em andamento" desde que a Uria saiu dessa cidade para vir aqui.

A Uria, localizada que houve habilitação na cidade E, sendo planejada segundo as normas, mas, depois, foram feitas muitas alterações nos projetos, especialmente, no projeto de arquitetura, que foi feito por Roberto Souto e a gestão financeira do engenheiro Roberto Souto e a gestão administrativa do engenheiro Roberto Souto.

A URIA

A Uria, localizada que houve habilitação na cidade E, sendo planejada segundo as normas, mas, depois, foram feitas muitas alterações nos projetos, especialmente, no projeto de arquitetura, que foi feito por Roberto Souto e a gestão financeira do engenheiro Roberto Souto e a gestão administrativa do engenheiro Roberto Souto.

A vegetação que envolve o Cabula VI é um ponto positivo do conjunto e os moradores lutam para preservá-la

Cabula VI quer melhorias como presente de aniversário

Texto de Wellington Fonseca

O Conjunto Cabula VI completa seis anos neste domingo. Localizado no Cabula — hoje dividido em Cabula das Palmeiras e Cabula das Palmeiras II — o Cabula VI possui 220 unidades habitacionais, sendo 100 em fase de construção. O conjunto foi planejado e construído pelo Departamento de Habitação Social do Estado de Pernambuco, sob a direção técnica do arquiteto Roberto Souto e a gestão administrativa do engenheiro Roberto Souto.

A Uria, construída que houve habilitação na cidade E, sendo planejada segundo as normas, mas, depois, foram feitas muitas alterações nos projetos, especialmente, no projeto de arquitetura, que foi feito por Roberto Souto e a gestão financeira do engenheiro Roberto Souto e a gestão administrativa do engenheiro Roberto Souto.

Um plano geral de melhorias, desde que foram feitas em Salvador, chegou a estar "em andamento" desde que a Uria saiu dessa cidade para vir aqui.

A Uria, localizada que houve habilitação na cidade E, sendo planejada segundo as normas, mas, depois, foram feitas muitas alterações nos projetos, especialmente, no projeto de arquitetura, que foi feito por Roberto Souto e a gestão financeira do engenheiro Roberto Souto e a gestão administrativa do engenheiro Roberto Souto.

A URIA

A Uria, localizada que houve habilitação na cidade E, sendo planejada segundo as normas, mas, depois, foram feitas muitas alterações nos projetos, especialmente, no projeto de arquitetura, que foi feito por Roberto Souto e a gestão financeira do engenheiro Roberto Souto e a gestão administrativa do engenheiro Roberto Souto.

PRODUÇÕES

As produções manuais que se desenvolvem nos jardins de Cabula VI, são muito interessantes. Há, atualmente, um grupo de mulheres que se dedica a fazer artesanato em madeira, como brinquedos, bonecas, etc. Há também um grupo de mulheres que se dedica a fazer artesanato em tecido, como tapetes, etc. Há também um grupo de mulheres que se dedica a fazer artesanato em cerâmica, como vasos, etc.

PRESEIVA O VERDE

O grupo Uria de Cabula VI, além de fazer artesanato em madeira, também faz artesanato em tecido, como tapetes, etc. Há também um grupo de mulheres que se dedica a fazer artesanato em cerâmica, como vasos, etc.

CONSTRUÇÃO

O Cabula VI foi construído para Uria — Habitação Urbana do Estado de Pernambuco. O conjunto possui 220 unidades habitacionais, sendo 100 em fase de construção. O conjunto foi planejado e construído pelo Departamento de Habitação Social do Estado de Pernambuco, sob a direção técnica do arquiteto Roberto Souto e a gestão administrativa do engenheiro Roberto Souto.



Entre as reivindicações dos moradores, uma coleta regular de lixo e melhoria no transporte coletivo.

Anexo E:

Salvador, sábado, 29 de março de 1997

CORREIO DA BAHIA

CORREIO DA BAHIA

BAIRRO 11

Grande centro de conjuntos habitacionais

Antigas chácaras foram substituídas por condomínios, que deram origem ao Cabula, com cerca de dois mil moradores

CONSIDERADO um dos bairros mais modernos de Salvador, o Cabula foi se transformando nos últimos 25 anos em um grande centro de conjuntos habitacionais. As antigas chácaras foram substituídas por condomínios onde moram em média duas mil pessoas. Somente os 23 maiores condomínios abrigam cerca de 46 mil moradores. Se o crescimento houvesse seguido como o surgimento do condomínio na região, também gerou problemas: a falta de estrutura facilitou a proliferação de favelas e invadidas e o bairro "chicão".

Em termos de infra-estrutura, os moradores não têm o que reclamar. Apesar de ser um bairro central, não há necessidade de se sair do Cabula para se ter acesso a qualquer tipo de serviço. As ruas concentram uma grande quantidade de padarias, feiras livres, casas de material de construção, clínicas médicas, postos de gasolina, escolas públicas e particulares, supermercados e postos de serviço de água, luz e telefone. Muitos dos conjuntos, como a Chácara do Cabula, ainda mantêm um pequeno comércio para os moradores. Não se pode esquecer que um dos principais hospitais públicos, o Roberto Santos, e a Universidade Estadual da Bahia (Unesb) também fazem parte do bairro.

Para se falar do Cabula, no entanto, é preciso ter limitações. As vantagens e as prioridades vêm de acordo com a localização, desde que Engenheiros, São Gonçalo, Nazaré-das-Dorcas, Mata Escura, Santo Inácio e Tapachá Neves também são conjuntos Cabula. Se na rua principal, a Silveira Martins, não existem problemas de transporte, esta é a reclamação do Condomínio Nossa Senhora do Rosário, por exemplo.

Gilson Nascimento conhece o Cabula na ditadura militar, quando foi preso com outros estudantes no quartel da 1ª BC.

Tratar uma empresa particular. A principal reclamação do presidente da associação, Demerval Santos, é a falta de lazer no bairro. Para resolver o problema estão querendo instalar quadras de esporte no condomínio.

Jornalista e poeta apaixonado

Morador do Cabula há 28 anos, o jornalista e poeta Gilson Nascimento, 58 anos, é apaixonado pelo bairro, apesar de reconhecer que o crescimento gerou uma série de problemas, a exemplo da falta de segurança e a poluição (em suas feiras). Seu primeiro contato com o bairro foi durante o movimento estudantil da Unesb em 1964.

Quando foi preso junto com outros 50 estudantes em 1964, ele estava no quartel da 1ª BC. Depois de 15 dias de prisão, ele foi solto e voltou para o bairro. Hoje, há 33 anos, a casa não tem água encanada, o condomínio de 220 v. e as ruas são pavimentadas até o quarteirão. Nesse, duas décadas e meio, Nascimento viu os grandes condomínios surgirem e se multiplicarem no bairro. Hoje, o Cabula está morado com um grande núcleo de pobreza, que mora em condições precárias.

Ibama preserva Mata Atlântica

Da antiga Mata Atlântica que ocupava todo o Cabula resta apenas uma reserva de 37 hectares, pertencente ao Itambé, O Horto Florestal, onde se faz um trabalho de fomento florestal com cerca de 40 espécies de árvores, até mesmo em extinção, como o jacarandá. São produzidas mudas de árvores nativas (todas em armário e acoroadas), hortalças tipo-educacional ambiental desenvolvido com as escolas do bairro. O engenheiro agrônomo Paulo Henrique Neves de Silva explica que a proposta visa ensinar às crianças a função e a importância das árvores e como elas se desenvolvem. Os 37 hectares remanescentes da Mata Atlântica, está sob a responsabilidade do O Horto Florestal (IBDF).

Os animais apreendidos pela fiscalização do Itambé e aqueles doados pela população também são enviados para o horto. Lá funciona o Centro de Triagem de Animais onde, depois de quarentena, os animais que apresentarem condições satisfatórias retornam para seu habitat natural. De outros são enviados para fazendas e propriedades perto de Itambé ou para Zoológicos.

O Horto Florestal é uma reserva de 37 hectares

Fonte: Jornal A Tarde, 29 de março de 1997.

Anexo F:

4 - Local

A TARDE

Salvador, sábado, 10/3/2001

Conjunto de bairros forma Narandiba

NOVA CIDADE
Sonho de inovar em habitação urbana cedeu ao peso da realidade

JOSÉ ARAÚJO NETO

Narandiba foi o nome do megaprojeto com que o governador Roberto Santos pretendia, no final dos anos 70, criar uma extensa área urbana, "uma nova cidade" para famílias de trabalhadores de baixa renda, ao lado da Avenida Paralela. O projeto, no entanto, fracassou, depois que a Avenida Edgard Santos foi invadida. Na área determinada para se criar a *novelle village* imaginada pelo urbanista francês Jean Emmanuel, foram erguidos, na década seguinte, os conjuntos habitacionais Doron, Cabula VI e Saboeiro ganharam status de bairros independentes, onde vivem hoje cerca de 20 mil pessoas. Para a administração municipal, entretanto, a região continua sendo chamada de Narandiba, embora este nome hoje se aplique mais à área de invasão.

Na realidade, há dois tipos de moradia no bairro: a institucionalizada, da qual fazem parte vários conjuntos de apartamentos e a que foi fruto da invasão. Ambas acabaram sendo valorizadas, na medida que a cidade cresceu naquela direção. De acordo com técnicos da Urbis, os apartamentos custam de R\$ 15 a 25 mil. Já os proprietários de casas, no setor baixo, afirmam que não vendem seus imóveis por menos de R\$ 15 mil.

Alguns problemas são comuns aos dois setores, como a precariedade da segurança pública e do saneamento básico. Segundo moradores do Conjunto Doron, apesar de policiais militares efetuarem uma ronda frequente, os ladrões ainda incomodam muito. O funcionário público Márcio Oliveira Rocha diz que os pivetes esperam que



Com cerca de 20 mil habitantes, Narandiba equivale a uma pequena cidade do interior baiano

os PMs passem para depois assaltar, como fizeram com uma estudante, na tarde de quinta-feira. "Ocorre a todo momento, não tem hora para eles aparecerem", disse Rocha.

No Cabula VI, contudo, os moradores afirmaram que a situação mudou muito, depois que a 2ª Cia Independente foi instalada ao lado da invasão. Proprietário da casa de mate-

riais de construções "Nova Era", o comerciante Oswaldo Sgambato conta que os policiais passam pelo bairro frequentemente, entram e conversam com os comerciantes, reduzindo consideravelmente o número de assaltos. "Até o abuso dos bares eles diminuíram, porém deixaram alguns excessos, mesmo porque não é da competência deles", salienta o comerciante, que se referia aos bares de pagode do Largo da Amendoeira, ou "Praça do Pau Mole".

"Eu tive de deixar o bairro, porque não conseguia dormir nas quintas-feiras, nas sextas, nos sábados e domingos, com a zoadia estúpida que eles fazem por aqui", comenta Oswaldo, que aponta o bar "New King" como o principal responsável pelo barulho nos fins de semana. "Tive de me mudar para Arrebepê, para poder dormir paz, e não me arrependi, mesmo tendo de pagar pedágio todos os dias", disse Oswaldo, salientando que sua crítica não tem nada a ver com a polícia, que estaria trabalhando muito bem.

Sejora e inundação

Se a segurança melhorou com



Colônia de Arrebepê

a instalação da Companhia Independente, o saneamento básico continua deixando a desejar. No Conjunto Doron, localizado na parte alta, a coleta de lixo ocorre regularmente, mas os detritos que se acumulam nas margens das pistas tornam-se um grande problema, quando chove. "Entope tudo, e as ruas parecem mais um rio de lama", diz Márcio, que afirmou ter ligado várias vezes para a Embasa, mas nada aconteceu nestes últimos meses. Ele espera pelo pior, com o início do outono.

O cabeleireiro Beto Stefânio, proprietário do único salão de beleza da área, conta que a sujeira é um problema, mas o principal incômodo enfrentado pelos moradores é o transporte coletivo. Denuncia que os ônibus demoram muito a chegar ao final de linha e que, por isso mesmo, a maioria dos moradores desce o Doron para ir pegar ônibus na Avenida Paralela, o que é um risco, principalmente à noite. "No mínimo, a pessoa espera duas horas por um coletivo", disse a manicure, Jaciara Rodrigues, que criticou a empresa que

serve o local, a Joevanza.

Esgoto é ameaça

Se na parte alta os moradores se queixam do saneamento, a situação mais gritante é a da invasão, que é cortada longitudinalmente por um esgoto que desce do Hospital Roberto Santos. Segundo Leonilde de Jesus Oliveira, que mora na Travessa São Lucas há seis anos, o cheiro é insuportável e o perigo é imenso para a população, que em épocas de chuva vê suas casas invadidas por fôzes, insetos e animais mortos e também vivos. "Em todas as eleições aparece um monte de gente aqui, começam a medir, mas depois desaparecem", conta a moradora, que já presenciou a captura de diversas cobras sucuris no local. O esgoto atravessa a invasão como um riacho fétido. Com mais de um metro de largura, recebe ao longo de seu curso, por meio dos tubos de PVC, os despejos de sanitários e pias de centenas de casas e, segundo os moradores, até do Hospital Roberto Santos. Leonilde Oliveira diz que muitas crianças já caíram no riacho e só foram salvas alguns metros depois, devido à força da correnteza.



Esgotos e doenças integram o cotidiano de parte da população

Fonte: Jornal A Tarde, 10 de março de 2001.

Anexo G:



BAIRRO | O nome da construtora foi adotado para identificar este logradouro

Doron: o conjunto que virou bairro

MARILINA NICO

O Doron é um conjunto residencial que foi ganhando autonomia, tornando-se independente, a ponto de, hoje em dia, ser considerado um bairro. Com uma história não muito diferente de muitos locais em Salvador, o Doron, na avenida Cabula IX, como explica Alton dos Santos Ferreira, subsecretário para Assuntos de Desenvolvimento Regional, fica encaixado entre Natividade e Ipiranga, com a Avenida Edgard Santos. Na sua frente está o bairro do Cabula. No fundo, o Conjunto Sabereira. Tipicamente residencial, tendo entre os moradores muitos servidores públicos e universitários, o Doron se inicia na Rua Edgardo Bittencourt, a estrada para o conjunto. A partir dela, se ganham as outras, que ainda se espalham por pontos comerciais, que foram surgindo para servir a necessidade dos moradores. A autonomia que fez o conjunto se confundir com um bairro aconteceu à medida que passou a ganhar infra-estrutura de serviços, linhas próprias de ônibus e até um posto fiscal de

linha para os coletivos que servem ao local. Bem diferente dos primeiros anos, quando a única opção era o ônibus Cabula VI, que só ia até a entrada do conjunto. "Por volta de 82, o Doron era percebido como um conjunto de prédios baixos, cercados de árvores por todos os lados, e muita presença uma cidadania do interior, com casas sobre as ruas. Nas cercanias, pontos bancários improvisados abasteciam moradores e transeuntes", ressalta Alton Ferreira. **JANELAS** - Segundo relembra a funcionária pública Tânia Reis, uma das primeiras moradoras, o Conjunto Doron pertencia à antiga Itiba e foi construído na década de 1980, sendo batizado com o nome da construtora responsável pelas obras, a Construtora Doron, que dividiu o conjunto em Doron A e Doron B. "A primeira etapa, construída com prédios de janelas de alumínio, foi chamada de Doron A. A segunda ganhou janelas de madeira e foi batizada de Doron B. Mas, na verdade, uma decisão nunca existiu, pois o Conjunto Doron é único e vai do bloco 1 ao 161. A divisão foi apenas de ex-



Vista panorâmica dos conjuntos de prédios do Doron a partir de um ponto na Avenida Edgard Santos, via que liga o bairro à Avenida Paralela



A funcionária pública Tânia Reis é uma das primeiras moradoras

Notícia Integrada: Média integrada O jornal A TARDE publica todos os sábados a série de reportagens Onde Eu Moro, apresentando aos leitores os bairros de Salvador, com seus costumes e fatos relevantes. Na próxima edição (dia 19), será a vez de Pau Meúdo, Caixa d'Água e IAPI. Quem mora, trabalha ou frequenta esses locais pode mandar sugestões para o jornal A TARDE até quinta-feira (dia 17) via e-mail: ondeeu@tarde.com.br ou pelo site www.tarde.com.br. **Univer** - explicou a servidora pública, que ocupou um dia apartamentos quando os imóveis foram entregues em 1982. "Nessa época, o conjunto era precário de tudo. Falava água constantemente. O crescimento foi se dando a partir da instalação de pontos comerciais instalados com autorização da Itiba", informa, acrescentando que, ao começo, eram barracões, que vendiam leite, pão e outros artigos de mercearia. "Hoje, temos praticamente tudo. Conquistas obtidas com a união dos moradores", diz Tânia Reis. "Ainda hoje, é assim. O que faz de benefício para o local, a gente se sente para conseguir", relata, justificando que, por isso, uma associação de moradores nunca precisou ser formalizada. "Hoje, a gente pensa em criar uma até para facilitar as nossas reivindicações perante os órgãos públicos", explica.

Médicos e medicamentos



SAÚDE | O Centro de Saúde Doron funciona de segunda a sexta, das 8 às 17 horas. Oferece consultas em ginecologia, pediatria, vacinas, curativos, reabilitação, aplicação de injeções, tipo do programa de planejamento familiar e de prevenção de DST/AIDS, e distribuição de medicamentos mediante apresentação de receita médica.

Carne-de-sol com pirão



BARRACA DO EDGAR | Há 15 anos, ela tem barracão de churrasco. Foi vendida a pirão, carne-seca, costela e feijoada, além de outros, tem na carne-de-sol com aipo e no caracolão, sendo à noite, e sábado à noite, até não só moradores do conjunto como visitantes de bairros próximos.

Olga Benário



EDUCAÇÃO INFANTIL | O Centro Municipal de Educação Infantil Olga Benário da municipalidade conta com um espaço adequado de creche para a turma com 30 crianças. Atendimento de segunda a sexta, das 7h30 às 19h30. Oferece alimentação, atividades educacionais e de lazer.

Ocupações irregulares mudaram a feição original

A estrutura original do Conjunto Doron (bloco de quatro andares, dois apartamentos por andar, de dois quartos, sala, cozinha, banheiro e área de serviço), com o tempo, foi sendo alterada, devido às construções irregulares, às chamadas ocupações ou invasões. A construção de casas com dois e três pavimentos, instaladas em áreas vazias, também contribuiu para dar outro feição ao lugar, conforme destaca Alton dos Santos Ferreira, subsecretário para Assuntos de Desenvolvimento Regional. Atualmente, o Doron conta com duas padarias, cinco mercearias, oito salões de beleza, pizzaria, lanchonete de filmes, secretaria, farmácia, cinco lanchonetes, um centro comercial (Shopping Doron), consultório dentário, escritório de contabilidade, loja de roupas, de informática, oficina de carros, barracão, estofaria, posto médico, grejão ca-



Jayme Neves Silva Queiroz, conhecido como Mestre, chegou em 1984

"Ninguém queria morar no Doron por causa da distância. Hoje, o Doron está no centro da cidade"

Moradores querem contar com mais áreas de lazer

Os moradores do Conjunto Doron contam que gostariam de ter mais áreas de lazer, já que a única opção é um campo de futebol. Com telas, refletor e vestiário, é onde costumam acontecer campeonatos - principalmente às quartas-feiras à noite e nos finais de semana, com times do conjunto e de outros bairros. Costurarias também de praças e parque infantil, além de maior atenção dos órgãos municipais em pontos como esgotamento sanitário e iluminação nas ruas transeuntes. A união entre os moradores é citada como um dos pontos positivos por quem mora no local e apontada como responsável pelas conquistas obtidas para a comunidade. "O ponto forte aqui é o ambiente familiar. Todo mundo se conhece. Muitos casamentos acontecem entre os próprios moradores", ressalta Maria José, a primeira comerciante a se instalar no bairro, em 83. **PREOCUPAÇÃO** - "No início, só quem tinha carro era eu e outra vizinha. Sem ônibus, a dificuldade de locomoção era grande, então, a gente costumava dar carona nos vizinhos e levar as crianças na escola", relata, para enfatizar o grau de amizade que ainda hoje perdura entre os moradores, embora se resistam do que classificam como preconceito. "Muitas crianças de fora não atendem ao conjunto ou limitam o horário de entrega. Temem serem ingressos para outros e disseminam que não entram no Doron. Também temos dificuldade quando pedimos comida por telefone. Acho que é preconceito por ser um conjunto popular", reclama. O conjunto conta com uma dupla de policiais para policiamento ostensivo, inclusive nos fins de semana e feriados, e o apoio da 23ª CPM.