

CARACTERÍSTICAS SÓCIO-ECONÔMICAS DE UM BAIRRO "DIVIDIDO": O CASO DA BOCA DO RIO (SALVADOR-BA)

Cláudia Alves dos Santos¹

RESUMO: *A presente pesquisa tem como objeto de estudo o bairro da Boca do Rio, localizado na Orla Atlântica de Salvador. O estudo da configuração espacial da Boca do Rio envolveu investigações sobre a infra-estrutura do bairro. Este está localizado em uma área considerada "privilegiada" da cidade, mas a grande parte de sua população é composta de pessoas pertencentes a classes de "baixa a média renda". Logo, o bairro pode ser caracterizado como periférico "socialmente", e a produção do espaço será distinta de outros bairros da Orla Atlântica. Para a pesquisa de infra-estrutura, foi utilizado o método da sintaxe espacial, a partir dos estudos de Holanda e Gobi (1988), que indicou as áreas mais centrais e segregadas do bairro. As análises envolveram qualificação e apropriação dos espaços livres, caracterização do comércio e dos serviços e da utilização e infra-estrutura dos meios de transporte constituintes do bairro. Os resultados encontrados indicaram um bairro "dividido", pois as áreas centrais e próximas à Orla possuem uma boa infra-estrutura e as áreas periféricas do bairro são em geral desprovidas de investimentos.*

Palavras-chaves: Boca do Rio; Infra-estrutura; Bairro popular

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa faz parte do Projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação, tendo como objeto de estudo o bairro da Boca do Rio. Os estudos do projeto estão voltados para a produção do espaço nas periferias de Salvador, tendo como fator preponderante o tipo de planejamento urbano realizado nessas áreas carentes.

O bairro da Boca do Rio está localizado na Orla Atlântica de Salvador, entre os bairros de Armação e Corsário. A Orla Atlântica é uma área "privilegiada" da cidade, porém uma grande parcela da população residente da Boca do Rio pode ser caracterizada como de "baixa e média renda". Assim, a configuração espacial do bairro será distinta do seu entorno, sendo considerado um bairro de periferia.

A Geografia utiliza o termo periferia, basicamente, para indicar áreas localizadas distantes dos centros, porém o projeto incorporou um sentido mais sociológico a este conceito, pois muitas áreas da cidade de Salvador, que não são periféricas no sentido geográfico, como é o caso da Boca do Rio, apresentam uma infra-estrutura precária. O conceito de periferia assim redefinido "*significa aquelas áreas com infra-estrutura e equipamentos de serviços deficientes, sendo essencialmente o lócus da reprodução sócio-espacial da população de baixa renda*" (Santos e Serpa, 2001: 36).

A análise da infra-estrutura se baseou em observações, mapeamentos e dados estatísticos, coletados em campo, dos espaços públicos existentes, da distribuição do comércio e dos serviços e dos meios de transportes existentes no bairro. Assim, pode-se observar o processo de formação de centralidades no bairro, verificando os espaços integrados e segregados.

¹ Estudante do curso de licenciatura em Geografia da Universidade Federal da Bahia, bolsista de iniciação científica do CNPq, autora. E-mail: claudialvesantos@yahoo.com.br. Orientador: Angelo Szaniecki Perret Serpa, Professor adjunto doutor do Departamento e Mestrado de Geografia, pesquisador do CNPq, orientador. E-mail: angserpa@ufba.br.

A primeira etapa constituiu-se na delimitação do bairro, levantamento bibliográfico dos estudos existentes e da base cartográfica atualizada. A cidade de Salvador não apresenta limites oficiais de bairro. Assim, baseado no nosso senso comum, com o objetivo de realizar um diagnóstico (levantamento dos espaços livres, comércio e serviços e transporte público), criamos os limites da Boca do Rio. Todavia, estes limites estão sendo testados, através das entrevistas com os moradores do bairro, numa etapa subsequente da pesquisa.

A segunda etapa buscou analisar e mapear, na escala de 1:2000, os espaços livres do bairro. A análise dos espaços livres públicos da Boca do Rio foi baseada no método da sintaxe espacial, em trabalhos desenvolvidos por Holanda & Gobi, (1988). A partir do método, obtivemos os espaços livres mais centrais e os mais segregados, dando origem a uma tipologia. Com os espaços públicos qualificados e hierarquizados, fizemos a escolha de quatro espaços públicos e aplicamos cinquenta questionários que foram realizados durante a semana e nos finais de semana, levando em consideração a renda familiar, a faixa etária, o sexo, a procedência dos entrevistados, a frequência de utilização, o período mais utilizado (final de semana, dia de semana, dia ou noite) e o uso específico dos espaços públicos. Os objetivos dos questionários foram identificar as diferentes formas de apropriação dos espaços livres e a validação do método da sintaxe espacial.

Na terceira etapa – Mapeamento de comércio e serviços na escala de 1:2000 – foram observados e catalogados os tipos de comércio e de serviços e a existência de um núcleo especializado (Núcleo 1) e um núcleo menos especializado (Núcleo 2). Aplicamos cem questionários, distribuídos nos núcleos, com o objetivo de qualificar o comércio e os serviços no bairro.

A quarta etapa envolveu análises específicas da infra-estrutura de transporte rodoviário do bairro. Para tanto, foi realizada uma visita à Secretaria Municipal de Transportes, entrevistas com quatro empresas, mapeamento na escala de 1:2000 dos pontos de ônibus e cem questionários distribuídos espacialmente com usuários presentes nos pontos.

UM PEQUENO HISTÓRICO DA BOCA DO RIO

O bairro da Boca do Rio, até os anos cinquenta do século XX, possuía uma população constituída basicamente de pescadores e alguns veranistas. A paisagem do bairro era representada por uma densa vegetação, áreas de dunas e totalmente desprovida de infra-estrutura básica (água, luz, rede de esgoto e pavimentação).

O processo de desenvolvimento urbano da cidade de Salvador, relacionado ao seu crescimento demográfico, a partir da década de cinquenta do século passado, promoveu mudanças na configuração do bairro. Existiram dois elementos conjugados que interferiram nestas mudanças: O Plano Rodoviário do Estado e o processo de ocupação desordenada.

O Plano Rodoviário do Estado integrou a malha rodoviária da Orla Marítima. Com a construção da Avenida Amaralina, todos os pontos do Farol da Barra a Itapoan foram interligados. *“A nova avenida, que cruzava uma vasta faixa desocupada, indo da Pituba até Itapoan, atraiu um novo contingente populacional para a Boca do Rio”* (SECRETARIA DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO E MINERAÇÃO, 1998: 20).

A população que ocupou a Boca do Rio, neste período, era proveniente do êxodo rural e de pessoas que residiam em Salvador, mas que também não tinham muitas opções de moradia. Devemos destacar a construção do loteamento de Jardim Armação em 1953, que teve como objetivo transformar a área (onde é atualmente o bairro Jardim Armação) em uma “invasão de ricos”, pois ali estavam instaladas pessoas da classe média com suas casas de veraneio. Porém,

Jeferson Bacelar (1991) considera essa área, chamada de Bico de Ferro, constituída por uma grande parte de trabalhadores urbanos e não por uma classe média alta.

No início da década de 1960, a população pobre que ali residia foi transferida para a região onde se localiza a Embasa; esta área ficou conhecida como Boca do Rio. Então, o bairro que hoje conhecemos, localizado entre a Armação e o Corsário, era restrito à área da Bolandeira.

A área central atual do bairro (próxima ao Final de Linha), antigamente conhecida como Buraquinho, pertencia ao antigo Aero-Clube. Como o Aero-Clube não indenizou os posseiros e não ocupou a área, esta acabou sofrendo uma grande invasão em 1958. O poder público da época resolveu organizar a invasão, não permitindo construções sem alinhamentos.

Foi nos anos 60 do século passado, que teve início o processo de urbanização na Boca do Rio. Foram instaladas redes de água e luz nas ruas principais e uma linha de transporte coletivo, com ponto final e saída de ônibus em frente da Embasa.

Com o processo de valorização de algumas áreas em Salvador, neste período de 1960 a 1970, algumas invasões foram relocadas para áreas menos valorizadas. Estamos falando, principalmente, da invasão de Ondina que teve sua população transferida para a Boca do Rio. Os terrenos da parte alta do bairro foram terraplenados, desmatados e transformados em lotes para receber os “novos moradores”.

A partir das décadas de 1970 e 1980, o bairro, por possuir ainda muitas “belezas naturais” e fraca urbanização, passa a ser procurado por jornalistas, escritores, artistas e universitários, a partir de sua integração à orla, com a construção da Avenida Amaralina. Também, neste período, começam a ser construídos os conjuntos habitacionais Oscar-Marback e Imbuí.

A ATUAL INFRA-ESTRUTURA DO BAIRRO

As análises atuais da infra-estrutura tiveram como área de estudo os seguintes limites: a leste, a Rua do Caxundé, a oeste, a Av. D. Eugênio Sales e ao norte a Rua Pinto de Aguiar, com um pequeno trecho da Estrada do Curralinho. Infelizmente, por motivos de segurança da pesquisadora, algumas áreas consideradas pertencentes ao bairro da Boca do Rio foram excluídas da pesquisa (Por exemplo, o Morro do Boréu, boa parte do Cajueiro e a Baixa Fria).

O estudo dos espaços livres públicos no bairro da Boca do Rio teve como método a sintaxe espacial, a partir de trabalhos desenvolvidos por Holanda & Gobi (1988). Ao analisar estes espaços livres públicos, levou-se em consideração a co-presença entre o habitante e o visitante.

“O método da sintaxe espacial propõe uma análise bidimensional da estrutura espacial urbana baseada no sistema de espaços abertos (não edificadas) existentes em cada fração estudada, bem como a sua integração por eixos de circulação” (SERPA, 2001: 17).

Por meio do método aplicado e das visitas a campo, obtivemos a presença de 75 ilhas espaciais, 165 linhas axiais e 11 espaços livres públicos hierarquizados e caracterizados como praça, largo, talude, canteiro central, fim de linha, jardim, parque, campo de futebol e rua fechada com certo tipo de utilização.

Dentre estes onze espaços livres públicos, escolheram-se quatro espaços para aplicação de questionários: Praça Dr. Renato Mendonça, Rua Mangabeira da Boca do Rio, “As Quadras” e a Praça do “Pau Mole”. Os espaços escolhidos seguiram a lógica da hierarquização: do mais integrado e bem conectado, passando pela categoria integrado e mal conectado, até o espaço menos conectado e menos integrado, ou seja, aquele que é o mais segregado. Nesta lógica, a Praça Dr. Renato Mendonça é a mais integrada e bem conectada, a Rua Mangabeira da Boca do Rio e as Quadras são bem integradas, mas mal conectadas, sendo que as “Quadras” são menos

integradas que a Rua da Mangabeira da Boca do Rio e a praça do “Pau Mole”, o espaço livre público mais segregado do bairro.

Os quatro espaços públicos apresentaram as seguintes semelhanças: são utilizados, em sua maioria, para encontrar amigos e “bater papo”, principalmente durante o dia, pois os moradores alegaram falta de segurança nestas áreas no período noturno; a frequência de uso se concentrou em “algumas vezes ao dia”, apenas as “Quadras” evidenciaram uma frequência de “muitas vezes na semana”. Esta questão é facilmente explicitada pela distância deste espaço em relação à área central da Boca do Rio. E, por fim, os espaços são essencialmente utilizados por moradores do bairro.

É importante ressaltar que o critério frequência, analisado individualmente, não indica segregação. Devemos conjugar com o critério presença de visitantes. Nas “Quadras”, a presença de visitantes foi constatada durante os finais de semana. Já a Praça do “Pau Mole”, localizada no Alto do São Francisco, não possui a presença de visitantes. A segregação, que é identificada pelo método, não atribui uma característica negativa ao espaço, indicando, apenas, a presença de um núcleo local.

O mapeamento dos serviços e comércios – 1: 2000 – na Boca do Rio demonstrou os tipos de comércio e serviços existentes e a presença de dois núcleos distintos. O conceito de núcleo, aplicado nesta pesquisa, significa áreas que apresentam uma concentração relevante de estabelecimentos comerciais e de serviços (SANTOS e SERPA, 2001).

Nestes dois núcleos, pudemos observar um núcleo mais especializado e um menos especializado. O núcleo mais especializado apresentou uma grande quantidade de mercados, lojas de material de construção, lojas de confecções, lojas de calçados, clínicas médicas, farmácias, loteria, hotéis, restaurantes, etc. O núcleo menos especializado apresentou basicamente mercearias, salões de beleza e bares. A análise do mapa e dos questionários permitiu classificar o núcleo 1 como uma Centralidade de Bairro e o núcleo 2, como Comércio de Vizinhança.

As Centralidades de Bairro são áreas que apresentam facilidade de acesso, envolvendo uma intensa circulação de transporte coletivo, aglomeração das atividades comerciais em pontos estratégicos, variedade na oferta de produtos e serviços, que buscam um público alvo além do bairro, estabelecimentos voltados para um tipo ou grupo de produtos, mão de obra assalariada, estabelecimentos com um ou dois empregados e linhas de crédito bancário (SANTOS e SERPA, 2001).

No núcleo 1 existe uma grande aglomeração de serviços e comércio diversos na Rua Hélio Machado, Simões Filho e Abelardo de Carvalho. Estas ruas possuem facilidade de acesso e circulação de transporte coletivo. Podemos citar o final de linha do bairro localizado na Rua Hélio Machado e a presença de pessoas de outros bairros consumindo neste núcleo (Tabela 1).

A questão de consumidores de outros bairros pode ser atribuída a “trabalhar no local”. A comparação entre o núcleo 1 – Tabela 1 – e o núcleo 2 – Tabela 2 – demonstra este fato. Assim como os núcleos da Calçada e da Liberdade, apresentaram uma capacidade de absorção de mão-de-obra, o núcleo 1 da Boca do Rio também apresentou esta característica (SANTOS e SERPA, 2001).

Tabela 1. Procedência núcleo1(%).

Boca do Rio	72,0
Costa-Azul	4,0
Imbuí	2,0
Itapuã	4,0
Lauro de Freitas	2,0
Liberdade	2,0
Pituba	2,0
Santa-Cruz	2,0
São Cristovão	2,0
São Marcos	2,0
Stiep	2,0
Tancredo Neves	4,0

Fonte: Trabalho em campo

Tabela 2. Motivos pelos quais utiliza com freqüência o comércio e/ou serviços no núcleo 1 (%).

Mora nas imediações	65,9
Trabalha no local	24,4
Local de passagem	7,3
Outros	2,4

Fonte: Trabalho em campo

Tabela 3. Motivos pelos quais utiliza com freqüência o comércio e/ou serviços no núcleo 2 (%).

Mora nas imediações	93,3
Local de Passagem	2,3
Outros	4,4

Fonte: Trabalho em campo

O Comércio de Vizinhança pode ser identificado a partir das seguintes características: áreas de difícil acesso, renda de consumidores relativamente menor, menor densidade dos estabelecimentos de comércio e serviços e mão-de-obra familiar (SANTOS e SERPA, 2001).

O núcleo 2 do bairro da Boca do Rio pode ser considerado um Comércio de Vizinhança. O fator preponderantemente que induz ao consumo do comércio e de serviços, neste núcleo, é “morar nas imediações” (Tabela 3). Os questionários indicaram também a pouca presença de pessoas de outros bairros (Tabela 4) e a renda comparada ao núcleo 1 é menor. A renda do núcleo 2 ficou concentrada entre até 1 salário e 1 e 3 salários (Tabela 5), enquanto no núcleo 1, a renda ficou melhor distribuída nas categorias estabelecidas (Tabela 6).

Tabela 4. Procedência núcleo 2 (%).

Boca do Rio	94,0
Cajazeiras X	2,0
Cajazeiras XI	2,0
Pituba	2,0

Fonte: Trabalho em campo

Tabela 5. Renda dos consumidores
no núcleo 2 (%).

Até 1 salário	40,0
Entre 1 e 3 salários	46,0
Entre 3 e 5 salários	10,0
Acima de 5 salários	4,0

Fonte: Trabalho em campo

Tabela 6. Renda dos consumidores
no núcleo 1 (%).

Até 1 salário	32,0
Entre 1 e 3 salários	40,0
Entre 3 e 5 salários	12,0
Acima de 5 salários	16,0

Fonte: Trabalho em campo

A implantação do transporte público coletivo no bairro começou nos anos 1960 com apenas uma linha de ônibus. O ponto final e a saída, desta linha, era em frente da Embasa. Hoje é uma área distante do centro comercial da Boca do Rio, mas que ainda é servida por algumas linhas. Atualmente, são quatorze empresas atuando, mas nenhuma possuindo suas garagens no bairro. São trinta e quatro opções de linha (incluído o trecho da Orla), mas apenas três linhas atuam diretamente no bairro. Estas três linhas pertencem à empresa Bahia Transportes Ltda. - BTU. Os principais trechos percorridos pelas outras linhas se restringem à Orla e às ruas principais do bairro, como Simões Filho, Hélio Machado e Abelardo de Carvalho. Estas três ruas são, segundo o método da sintaxe espacial, as áreas mais integradas e bem conectadas do bairro.

O bairro possui vinte e seis pontos e um final de linha. Destes vinte e seis pontos, doze são com abrigos, dez possuem apenas placas e quatro são sem placas e sem abrigos. Importante salientar que estes pontos sem placas e abrigos ou com apenas placas não se encontram na Orla.

A qualidade do transporte público prestado ao bairro foi avaliada por 52% dos entrevistados como “regular” (Tabela 7). As duas principais deficiências, na opinião dos moradores, são os ônibus velhos, seguida de assaltos nos ônibus (Tabela 8). As sugestões dos entrevistados para melhorar o transporte no bairro são a criação de novas linhas e maior quantidade de ônibus (Tabela 9).

Tabela 7. Qualidade do serviço do transporte coletivo
na Boca do Rio (%).

Excelente	7,1
Boa	22,4
Regular	52,0
Ruim	5,1
Péssimo	13,4

Fonte: Trabalho em campo

Tabela 8. Principais deficiências do transporte coletivo na Boca do Rio (%).

Ônibus velhos	20,1
Assaltos nos ônibus	19,1
Demora ao esperar o ônibus	15,1
Trânsito congestionado	11,1
Preço da passagem	11,1
Falta de opção de linhas	7,6
Excesso de velocidade	6,1
Falta de preparo de motoristas e cobradores	3,8
Insuficiência de ônibus para deficientes físicos	1,5
Insuficiência de ônibus	1,5
Excesso de passageiros	0,8
Falta de sinalização	0,7

Fonte: Trabalho em campo

Tabela 9. Sugestões para melhorar o transporte coletivo na Boca do Rio (%).

Criação de novas linhas	38,6
Maior quantidade de ônibus	34,2
Outras empresas	15,8
Restauração dos veículos	6,1
Policiamento	1,8
Linhas alternativas dentro do bairro	1,8
Preços de passagens mais acessíveis	0,9
Limpeza dos veículos	0,9

Fonte: Trabalho em campo

A movimentação dos moradores (ver Tabela 10) dentro do bairro, para fazer as suas compras, é feita primordialmente “a pé”. Esta situação tem basicamente três motivos: a maioria considera o comércio próximo às suas residências, o preço da passagem inviabiliza o modo ônibus para os pequenos trechos e algumas áreas, como, por exemplo, a Rua do Caxundé e o Alto do São Francisco não possuem linhas atuando.

Tabela 10. Movimentação do morador dentro do bairro (%)

A pé	61,4
De ônibus	18,1
De bicicleta	6,1
Carro/Moto	7,2
De ônibus e a pé	3,6
Táxi	1,2
De ônibus e carro	1,2
De ônibus e bicicleta	1,2

Fonte: Trabalho em campo

Um elemento novo que surgiu nas nossas observações, em campo do sistema de transporte no trecho da Orla, foi a expressiva presença das linhas intermunicipais. Para tanto, foram incluídas nos questionários perguntas relacionadas a estas linhas. O resultado indicou que as pessoas utilizam os ônibus intermunicipais com uma boa frequência (Tabela 11). Os motivos

foram constatados em campo: a tarifa é mais barata, uma parcela destas linhas possui ar-condicionado e a permanência na espera é menor do que as linhas municipais.

Tabela 11. Freqüência que utiliza o transporte intermunicipal (%)

Sempre	22,0
Às vezes	29,0
Raramente	15,0
Nunca	34,0

Fonte: Trabalho em campo

As empresas selecionadas para responder as entrevistas, foram inicialmente: BTU-empresa responsável pelas três linhas que atuam diretamente no bairro (Boca do Rio-Lapa, Boca do Rio-Joanes Lobato e Boca do Rio-Ribeira); Ondina e Verdemar, por possuírem suas garagens próximas, e a Barramar, por possuir sua garagem distante. Todavia, a Ondina não nos atendeu, logo resolvemos entrevistar a Rio Vermelho, por possuir uma grande quantidade de linhas no trecho da Orla. É importante ressaltar que a empresa Verdemar e a Rio Vermelho nos atenderam e tiveram acesso ao nosso questionário, porém não nos responderam.

As empresas entrevistadas nos informaram que os critérios para a criação de uma nova linha e a integração destas linhas com o metrô dependem da Secretaria de Transportes Públicos. Mas as empresas nos informaram que as exigências para a concessão de uma linha de transporte urbana são: frota mínima aproximada de 70 veículos, idade máxima dos veículos entre três e quatro anos e meio, devendo-se obedecer ao itinerário previamente determinado e cumprir os horários com pontualidade.

As informações coletadas na Secretaria de Transporte indicaram como principal critério para a criação de novas linhas em um bairro a Demanda de Comunidades. Esta demanda é verificada em pesquisas de Origem/Destino Domiciliar. No entanto, esta última pesquisa foi realizada no ano de 1995.

De uma maneira geral, “a questão dos transportes públicos está relacionada com os principais problemas urbanos; congestionamentos, frota reduzida de veículos, superlotação de passageiros e preço da passagem fazem parte de um conjunto de condições adversas que contribuem para que o transporte coletivo tenha uma imagem negativa, de ‘caos’, entre a maioria das pessoas” (COELHO e SERPA, 2001: 99).

CONCLUSÃO

Conhecer a realidade de um bairro é sempre algo diferente e intrigante, principalmente quando este bairro possui muitas contradições internas. Até o momento, as pesquisas desenvolvidas no Projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação estavam voltadas basicamente para a produção do espaço no Subúrbio Ferroviário (Plataforma, São Tomé de Paripe, Pirajá), na Península de Itapagipe (Ribeira) e em outros bairros populares da cidade como Curuzu, Cajazeiras, Calçada e Liberdade.

A pesquisa atual, tendo como objeto de estudo o bairro da Boca do Rio, busca entender a questão da periferia social numa área atualmente considerada como o novo centro dinâmico de Salvador. Por estar localizado na área dos novos investimentos, o bairro tem uma dinâmica interna bastante diferenciada.

Os estudos de infra-estrutura indicaram um bairro “dividido”. Foi notável a questão dos investimentos nas áreas próximas à Orla. Esta área possui uma quantidade representativa de

linhas de ônibus, comércio e serviços bastante especializados e presença de áreas de lazer. Na área mais central, ainda se encontram linhas de ônibus, comércios e serviços diversificados, porém as áreas de lazer são bastante escassas. As áreas mais periféricas do bairro são em geral desprovidas de investimentos.

Sabemos das dificuldades de “comunicação” entre aquele que planeja o espaço público e aquele que vivencia este espaço, principalmente no que diz respeito às características sócio-econômico-culturais dos moradores das periferias. Os estudos realizados, portanto, sobre o bairro, poderão ser relevantes, caso venham a ocorrer futuros projetos de intervenção urbana na Boca do Rio.

REFERÊNCIAS

BACELAR, J. *Gingas e Nós: O jogo do lazer na Bahia*. Salvador: Fundação Casa de Jorge Amado, 1991 (Coleção Casa de Palavras)

COELHO, S. S. e SERPA, A. Transporte coletivo nas Periferias Metropolitanas. In: SERPA, A. (org.) *Fala, Periferia! Uma reflexão sobre a produção do espaço periférico metropolitano*. Salvador: UFBA, 2001.

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

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

SANTOS, J. e SERPA, A. In: A produção espacial do comércio e dos serviços nas periferias urbanas. SERPA, A. (org.) *Fala, Periferia! Uma reflexão sobre a produção do espaço periférico metropolitano*. Salvador: UFBA, 2001.

SOUZA, M. O bairro contemporâneo: ensaio de abordagem política. *Revista Brasileira de Geografia*, 51 (2), p. 140-172. Rio de Janeiro: IBGE, 1989.

SECRETARIA DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO E MINERAÇÃO. Estudos dos bairros do Imbuí e da Boca do Rio. *Geração de emprego e Renda em Salvador*. Salvador: KANZEON, 1998.