



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



MATEUS BARBOSA SANTOS DA SILVA

**USO E APROPRIAÇÃO DAS ORLAS DA PENÍNSULA DE ITAPAGIPE E DO
SUBÚRBIO FERROVIÁRIO EM SALVADOR-BA**

Salvador-BA
2019

MATEUS BARBOSA SANTOS DA SILVA

**USO E APROPRIAÇÃO DAS ORLAS DA PENÍNSULA DE ITAPAGIPE E DO
SUBÚRBIO FERROVIÁRIO EM SALVADOR-BA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal da Bahia, como requisito avaliativo do Mestrado em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Angelo Szaniecki Perret Serpa

Salvador-BA

Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema Universitário de Bibliotecas (SIBI/UFBA),
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

SILVA, MATEUS BARBOSA SANTOS DA
USO E APROPRIAÇÃO DAS ORLAS DA PENÍNSULA DE
ITAPAGIPE E DO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO EM SALVADOR-BA /
MATEUS BARBOSA SANTOS DA SILVA. -- SALVADOR, 2019.
139 f. : il

Orientador: ANGELO SZANIECKI PERRET SERPA.
Dissertação (Mestrado - PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
GEOGRAFIA) -- Universidade Federal da Bahia,
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS, 2019.

1. Produção do espaço. 2. Uso e apropriação. 3.
Classes Populares. 4. Orla. 5. Geografia Urbana. I.
SERPA, ANGELO SZANIECKI PERRET. II. Título.

TERMO DE APROVAÇÃO

**USO E APROPRIAÇÃO DAS ORLAS DA PENÍNSULA DE ITAPAGIPE E
DO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO EM SALVADOR-BA**

MATEUS BARBOSA SANTOS DA SILVA

BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Angelo Szaniecki Perret Serpa (Orientador)
Programa de Pós-Graduação em Geografia (UFBA), Brasil



Prof. Dr. Jânio Laurentino de Jesus Santos
Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial (UEFS), Brasil



Prof. Dr. André Nunes de Sousa
Instituto Federal da Bahia (IFBA), Brasil

Aprovada em Sessão Pública de 03 de maio de 2019

Dedico esta dissertação à família, aos meus pais e a Geiza, com amor.

AGRADECIMENTOS

Na Língua Portuguesa para expressar um agradecimento existe pelo menos três palavras com campo semântico similar e, mesmo assim, a plenitude dessas singelas palavras não seria possível de expressar toda gratidão àqueles que me motivaram a realizar o Mestrado em Geografia na Universidade Federal da Bahia.

Expresso total agradecimento aos meus pais, Marinez Barbosa e Azenildo Santos, pelo imenso carinho, admiração e ensinamentos. Apesar de ambos não terem frequentado a Universidade, agradeço-os por todo o convívio, por reconhecer a importância da escolaridade na vida e repassar essa importância a mim.

Agradeço a Angelo Serpa – meu maior exemplo de profissionalismo na Universidade Pública brasileira – pelas aulas, orientações e pelos trabalhos conjuntos realizados desde 2013, pelo incentivo de me tornar um jovem pesquisador, instigando sempre a construção de autonomia na pesquisa e também por demonstrar que é possível a produção de conhecimento científico de forma coletiva nas reuniões do grupo de pesquisa Espaço Livre de Pesquisa e Ação.

Regracio à Geiza Santos, minha namorada e futura esposa, por todo o momento que estivemos/estamos juntos nos dedicando um ao outro desde o período de finalização da graduação. Agradeço de coração, por entender todas as ausências, por estar sempre me motivando, inclusive, em momentos de baixa autoestima, de dificuldade e de pleno cansaço, por estar sempre por perto e também por contribuir na materialização desta pesquisa.

Expresso gratidão a Caroline Vaz, amiga e companheira de pesquisa, pela longa amizade geográfica construída, por todas as suas valiosas contribuições e pelos incentivos de continuidade da pesquisa. Mesmo em momentos que ambos estávamos esgotados física e mentalmente, nós criamos estratégias de estudo e de trabalho para superar nossas barreiras e labutamos arduamente para que nossas pesquisas continuassem em movimento.

Agradeço a Alexandre Contreiras, pela parceria desenvolvida desde sua entrada no grupo Espaço Livre de Pesquisa e Ação e pela forte ajuda na realização do trabalho de campo nas orlas do Subúrbio Ferroviário.

Agradeço aos professores André Nunes de Sousa e Janio Santos que participaram da banca examinadora, cujas contribuições foram valiosas ao longo da pesquisa. Agradeço especialmente a André, por estar presente nas discussões desde a monografia até o presente momento com valiosas contribuições. Ao professor Janio, agradeço por sempre ser solícito e pelas contribuições realizadas na minha trajetória de graduação e, atualmente, do mestrado, com estímulos de leituras novas quando solicitei.

Agradeço aos professores do Programa de Pos-Graduação em Geografia (POSGEO), em especial à professora Maria Auxiliadora, pelos ensinamentos na disciplina de Geografia e Literatura, ao professor Clímaco Dias, por suas valiosas contribuições e ensinamentos sobre a Geografia da Cidade de Salvador no momento de realização da atividade de tirocínio docente, e ao professor Antônio Angelo, pelas aulas e discussões sobre Justiça Espacial que, de certa forma, reverberaram na pesquisa. Agradeço também a todos os profissionais da Universidade Federal da Bahia pela prestação de serviços, em especial ao servidor Itanajara Muniz, pela prestimosidade e cordialidade na realização dos serviços da secretaria do POSGEO.

Remerço à sociedade civil soteropolitana, em especial aos agentes de pesquisa da Península de Itapagipe e do Subúrbio Ferroviário, que dispenderam tempo e foram extremamente solícitos para participar das etapas da pesquisa.

Chegamos ao ponto em que o 'consumo' invade toda a vida, em que as atividades se encadeiam do mesmo modo combinatório, em que o canal das satisfações se encontra previamente traçado, hora a hora, em que o 'envolvimento' é total, inteiramente climatizado, organizado e culturalizado.

Jean Baudrillard, em *A Sociedade de Consumo* (1995, p. 19).

RESUMO

O objetivo desta pesquisa é analisar os usos e apropriações da orla em quatro bairros da Península de Itapagipe e do Subúrbio em Salvador, Bahia, Brasil. Para tanto, fundamentamos nossas reflexões na lógica dialética e nos conceitos de produção de espaço e representação propostos por Henri Lefebvre (1991a; 2006; 2007). A noção de *habitus* de Pierre Bourdieu (2011) nos ajudou a identificar conexões entre classes sociais e padrões de uso/apropriação nas orlas estudadas. Metodologicamente procedemos a uma revisão bibliográfica, pesquisa documental e pesquisa de campo, na qual buscamos realizar uma etapa quantitativa e outra qualitativa. Na primeira etapa do trabalho de campo foram aplicados 588 questionários e foram selecionados participantes para a segunda etapa, na qual realizamos entrevistas semiestruturadas com os usuários/usadores das orlas estudadas. A dissertação está estruturada em cinco partes. A primeira parte aborda os marcos iniciais da pesquisa, as questões de pesquisa e os objetivos. O segundo capítulo apresenta uma reflexão sobre as teorias, métodos e metodologias adotados ao longo da pesquisa haja vista que estes são fundamentais para a compreensão adequada dos resultados alcançados. No terceiro, apresentamos um exame minucioso de como a orla, como escala, aparece nos principais estudos sobre "litoral" e apresentamos uma reflexão sobre quais conceitos e categorias utilizadas nesses estudos. No quarto capítulo, operacionalizamos o conceito de classe social, a fim de compreender os usos/apropriações dos usuários/usadores nas orlas estudadas, bem como buscamos caracterizá-los, apresentando sua profissão, rendimentos e escolaridade. Finalmente, no quinto capítulo, discutimos o problema da justiça espacial, fazendo um paralelo com a produção do espaço. Intentamos destacar a importância dos usos/apropriações como instrumentos de mediação para o entendimento e florescimento da cidade como obra.

Palavras-chave: Uso e apropriação, Orla, Classes populares, produção do espaço.

ABSTRACT

The purpose of this research was to analyze shore's uses and appropriations in four neighbourhoods in the Península de Itapagipe and Suburbio Ferroviário area in Salvador, Bahia, Brazil. In order to accomplish that we based our reflections in the dialectical logic and in the concepts of production of space and representation proposed by Henri Lefebvre (1991a; 2006; 2007). As important were Pierre Bourdieu's (2011) notion of *habitus*, which helped us to identify connections between social classes and patterns of use/appropriation in the studied shores. Methodologically we proceeded a literature review, a documentary research and fieldwork, in which we pursued to accomplish a quantitative stage and a qualitative stage. In the first moment of the fieldwork we applied 588 questionnaires and selected participants for the second part of the fieldwork, which was marked by the realization of semi-structured interviews with the users/usagers of the studied shores. The results of the research were structured and systematized in five parts. The first part presents the initial discussions, research questions and main objectives. The second chapter presents an essential reflection about the theories, methods and methodology adopted along the research, which are fundamental to the proper understanding of the results achieved. In the third chapter, we presented both a close examination on how the shore, as a scale, appears in the main studies about "coast" and a reflection on which concepts and categories other researchers used in their studies. In the fourth chapter, we operationalized the concept of social class in order to understand the uses/appropriations of the users/usagers in the studied shores as well as we aimed to characterize them by presenting their profession, earnings range and education. Finally, in the fifth chapter, we discuss the problem of spatial justice, making a paralell to the production of space highlighting the importance of uses/appropriations as a mediation tool for the understanding and blossoming of the city as *œuvre*.

Key-words: Use and appropriation, Shores, Popular classes, Production of space.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Mapa 1	Localização das orlas da Península de Itapagipe e do Subúrbio Ferroviário em Salvador, 2018.	19
Mapa 2	Trecho de orlas requalificadas em Salvador-BA em 2018.	29
Gráfico 1	Elementos repulsivos para os usuários/usadores de Periperi em 2018	68
Fotografia 1	Trecho Requalificado de Plataforma em 2018	69
Fotografia 2	Esgoto desaguando no mar no trecho de São Tomé de Paripe e Tubarão em 2018	70
Fotografia 3	Animais de rua na orla da Ribeira, Península de Itapagipe em 2018	71
Gráfico 2	Local de residência dos usuários/usadores da orla de Plataforma - Semana	74
Gráfico 3	Local de residência dos usuários/usadores da orla de Plataforma - Final de Semana	74
Gráfico 4	Local de Residência dos usuários/usadores da orla de São Tomé de Paripe e Tubarão - Semana	75
Gráfico 5	Local de Residência dos usuários/usadores da orla de São Tomé de Paripe e Tubarão – Final de Semana	75
Gráfico 6	Local de Residência dos usuários/usadores da orla de Periperi - Semana	76
Gráfico 7	Local de Residência dos usuários/usadores da orla de Periperi - Final de Semana	76
Gráfico 8	Local de Residência dos usuários/usadores da orla da Ribeira - Semana	77
Gráfico 9	Local de Residência dos usuários/usadores da orla da Ribeira – Final de Semana	77
Gráfico 10	Tipos de atividades desenvolvidas por orla - Semana	85
Gráfico 11	Tipos de atividades desenvolvidas por orla - Final de Semana	86
Fotografia 4	Saída de esgoto a céu aberto em direção ao mar em Periperi em 2018	87
Fotografia 5	Imóvel em São Tomé de Paripe ornado com materiais considerados de qualidade superior em 2018	100
Mapa 3	Distribuição de serviços por setor na Península de Itapagipe e no Subúrbio Ferroviário em 2018	113

LISTA DE TABELAS E QUADROS

Tabela 1	Quantidade de enquetes aplicadas durante o trabalho de campo	30
Quadro 1	Relação de entrevistados conforme identificação fornecida através de enquete/entrevista	32
Quadro 2	Termos utilizados em pesquisas acadêmicas em Geografia sobre a temática considerando o ano de publicação	40
Tabela 2	Respondentes, em números absolutos, considerando o sexo e o trecho de orla utilizado em 2018	60
Tabela 3	Respondentes, em números absolutos, por faixa etária e trecho de orla utilizado em 2018	60
Tabela 4	Respondentes, em números absolutos, considerando a escolaridade e trecho de orla utilizado em 2018	61
Tabela 5	Respondentes, em números absolutos, por ocupação e trecho de orla utilizado durante a semana em 2018	63
Tabela 6	Respondentes, em números absolutos, por ocupação e trecho de orla utilizado durante o final de semana em 2018	64
Tabela 7	Respondentes por classe de rendimento mensal e trecho de orla utilizado em 2018	65
Tabela 8	Principais atrativos elencados pelos respondentes por trecho de orla em 2018	72
Tabela 9	Meio de deslocamento utilizados nas orlas considerando semana e final de semana	79
Tabela 10	Motivo de frequência das orlas estudadas considerando semana e final de semana em 2018	82
Tabela 11	Frequência de utilização da orla considerando a semana e os finais de semana em 2018	83
Quadro 3	Histórico dos estudos e dos projetos de requalificação para o Subúrbio Ferroviário de Salvador.	109
Quadro 4	Histórico dos estudos e dos projetos de requalificação para a Península de Itapagipe.	110

LISTA DE ABREVIações E SIGLAS

AISP	Área Integrada de Segurança Pública
CBR	Confederação Brasileira de Remo
CONDER	Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia
FAO	Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura
FAU-UFBA	Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia
FMI	Fundo Monetário Internacional
FMLF	Fundação Mário Leal Ferreira
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INEMA	Instituto de Meio Ambiente e Recursos Hídricos da
LOUOS	Lei de Ordenamento do Uso e de Ocupação do Solo do Município
MPB	Música Popular Brasileira
MP-BA	Ministério Público do Estado da Bahia
OCEPLAN	Órgão Central de Planejamento
ONU	Organização das Nações Unidas
OUC	Operações Urbanas Consorciadas
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município
PMS	Prefeitura Municipal de Salvador
PNGC	Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro
POSGEO-UFBA	Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal da Bahia
SEDHAM	Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, Habitação e Meio. Ambiente
SEDUR	Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia
SEMOB	Secretaria de Mobilidade
SEMUT	Secretaria Municipal de Urbanismo e Transporte
SSP-BA	Secretaria de Segurança Pública do Estado da Bahia
UFBA	Universidade Federal da Bahia
UFC	Universidade Federal do Ceará
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
VLT	Veículos Leves sobre Trilhos
VUP	Valor Unitário Padrão

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO	14
1.1.	OBJETO DE ANÁLISE	20
1.2.	OBJETIVOS	20
1.2.1.	Objetivo Geral	20
1.2.2.	Objetivos Específicos	20
2.	EM BUSCA DA PRÁXIS: ENTRE A PRODUÇÃO DO ESPAÇO E PRODUÇÃO DE DADOS PRIMÁRIOS	22
2.1.	PRODUÇÃO DO ESPAÇO E CLASSE SOCIAL: ENTRE USOS/APROPRIAÇÕES E HABITUS DE CLASSE	22
2.2.	CAMINHOS DA PESQUISA	27
3.	REFLEXÕES SOBRE ORLA A PARTIR DE ESTUDOS SOBRE O LITORAL	33
3.1.	IMPRECISÕES CONCEITUAIS NOS ESTUDOS GEOGRÁFICOS SOBRE O LITORAL	33
3.2.	A ORLA NO TRÂNSITO ENTRE A PRESENÇA E A AUSÊNCIA.....	42
3.2.1.	Sua extensão é a vida: a orla como espaço da vida	52
4.	A ORLA DO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO E DA PENÍNSULA DE ITAPAGIPE: SEUS USOS/APROPRIAÇÕES PELAS CLASSES POPULARES	57
4.1.	ABORDAGEM ACERCA DE CLASSE SOCIAL NA GEOGRAFIA.....	57
4.2.	USOS/APROPRIAÇÕES DAS CLASSES POPULARES: UMA REFLEXÃO A PARTIR DAS ENQUETES APLICADAS.....	66
5.	TRANSFORMAR, SUBVERTER E NORMATIZAR?	90
5.1.	IMPOSIÇÃO DE CONSUMO: MUDANÇAS DE PADRÕES DE USO/APROPRIAÇÃO DAS CLASSES POPULARES AO ESPELHAR-SE NAS CLASSES MÉDIAS E MÉDIAS-SUPERIORES	90
5.2.	REQUALIFICAÇÕES URBANAS NA ORLA, INSTRUMENTOS DE JUSTIÇA ESPACIAL?.....	105
6.	CONSIDERAÇÕES FINAIS	117
	REFERÊNCIAS	123

1. INTRODUÇÃO

O nosso interesse pelos fenômenos de uso/apropriação¹, criação e validação de representações das orlas da Península de Itapagipe e do Subúrbio Ferroviário em Salvador surgiu no processo de elaboração da monografia de conclusão do curso de bacharelado em Geografia, defendida em maio de 2016, junto ao Departamento de Geografia da Universidade Federal da Bahia (UFBA).

Na monografia, problematizamos a(s) intencionalidade(s) da gestão municipal de Salvador com as requalificações urbanas das orlas de São Tomé de Paripe e de Tubarão², cujos resultados demonstraram que a quantidade de recursos investidos e a qualidade das obras realizadas na orla da Baía de Todos os Santos são inferiores àqueles destinados para a orla Atlântica. Assim, constatamos que há uma prioridade da orla Atlântica em detrimento da orla da Baía de Todos os Santos no Programa de Requalificação Urbano-Ambiental de Salvador.

Naquela oportunidade, optamos por aprofundar esta discussão por meio da perspectiva da cidade mercadoria cultural, de modo a prospectar e analisar o recente redirecionamento, ainda que parcial, do olhar dos agentes detentores das diversas frações de capital³, principalmente o imobiliário, para a orla soteropolitana da Baía de Todos os Santos. A partir daquela primeira experiência, abriram-se novas perspectivas para a continuidade e o aprofundamento da pesquisa sobre o processo de

¹ Optamos por nos referir sempre a uso relacionado à apropriação (uso/apropriação), por entender que os limites que separam uso e apropriação são fluidos, haja vista a dificuldade de circunscrever as circunstâncias e eventos que os transformam um no outro (CARLOS, 2007). Ademais, considerar uso e apropriação enquanto etapas da produção do espaço requereriam de nós um acompanhamento contínuo dos participantes da pesquisa e uma reflexão sobre a produção do espaço e das estruturas sociais que delineiam formas-conteúdo de apropriação do espaço de forma abrangente para que pudéssemos compreender os processos de produção do espaço e suas nuances nas orlas soteropolitanas.

² Os trechos de orla de São Tomé de Paripe e Tubarão fazem parte do bairro de Paripe e podem ser acessados a pé devido à proximidade entre eles. Apesar de não serem um trecho de orla com ligação ininterrupta entre eles, foram considerados por nós como um único trecho de orla tendo em vista que foram considerados pela Prefeitura Municipal de Salvador como um único trecho de orla na elaboração do programa de requalificação urbano-ambiental da orla de Salvador. Além disso, consideramos a perspectiva dos usuários/usadores que o consideram como um único trecho de orla.

³ De acordo com Milton Santos: “[...] o capital global é formado de frações complementares, estas serão consideradas como categorias analíticas (capital diretamente produtivo ou não, capital valorizado e desvalorizado, capital constante e capital variável, capital público e privado etc). A distribuição geográfica do capital e a organização espacial que dela resulta passam sempre por uma dialética entre as diversas frações do capital” (SANTOS, 1979, p. 150).

modernização da cidade de Salvador, através da ampliação do nosso recorte de estudo, ao abranger agora a Península de Itapagipe e o Subúrbio Ferroviário. Além disso, pudemos aprofundar a nossa discussão teórico-metodológica sobre uso/apropriação das orlas pelos agentes⁴ que participaram voluntariamente desta pesquisa e sobre as representações criadas e validadas sobre a orla, o mar e o marítimo.

Durante a pesquisa para a realização da monografia, identificamos que os agentes detentores de capital, especialmente com ação voltada para o capital imobiliário, têm buscado exigir novos espaços e estender suas atividades para a orla da Baía de Todos os Santos, com fins de especulação e acumulação de capital por meio do espaço urbano⁵. Por isso, foi importante identificar⁵ quais as prováveis consequências desse processo nas áreas afetadas e o seu possível rebatimento nas estratégias de uso/apropriação nas orlas da Península de Itapagipe e do Subúrbio Ferroviário pelos agentes e grupos.

A realização desta pesquisa objetivou contribuir para a produção de conhecimento no campo da Geografia Urbana por meio da possibilidade de complementar e aprofundar estudos geográficos sobre a orla, tendo como recorte espacial o município de Salvador. Embora se saiba que há uma considerável quantidade de trabalhos defendidos no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal da Bahia (POSGEO-UFBA) com temática voltada ao turismo na orla, tanto na porção Atlântica do município de Salvador quanto no Litoral Norte, há poucos estudos voltados para a Baía de Todos os Santos, recebendo menor atenção ainda áreas periféricas e populares⁶.

⁴ Ao nos referirmos aos sujeitos desta pesquisa como agentes, temos por base a argumentação de Vasconcelos (2014) sobre a pertinência deste termo em detrimento do termo ator. Ademais, nos referimos a grupo quando pensamos em possibilidades de uso e apropriação coletivas do espaço, ou seja, por agentes que constroem articulações sociais, geralmente, com objetivos comuns e/ou partilhados.

⁵ No bairro do Lobato, por exemplo, um grupo internacional busca investir uma quantia de 35 milhões de reais para a construção de um complexo turístico e náutico, dotado de infraestrutura residencial e comercial, na área onde funcionava a fábrica da Bom Brasil Óleo de Mamona Ltda (Jornal A Tarde, 29/07/2016). O governo do estado da Bahia pretende substituir o trem do subúrbio por Veículos Leves sobre Trilhos (VLT), cujo projeto já conta com apoio de fundos monetários britânicos (Jornal A Tarde, 13/06/2016).

⁶ Considerando o município de Salvador, ressaltamos que a orla da Baía de Todos os Santos é composta majoritariamente por bairros periféricos e populares com exceção da Barra e do Corredor da Vitória.

Os estudos sobre o litoral são muito diversos na ciência geográfica e são feitos sob diferentes proposições teórico-metodológicas. Em linhas gerais, estas pesquisas buscam refletir sobre fenômenos que ocorrem no litoral, resultantes da interação entre a sociedade e o espaço. Nesta pesquisa, optamos por estudar as orlas, concordando com Moraes (2007), de que “a orla refere-se a um espaço pouco extenso, a uma ótica de detalhe do ponto de vista do ordenamento territorial” (MORAES, 2007, p. 220).

Moraes (2007) evidencia a importância do litoral para a formação da sociedade brasileira, tanto pelo seu posicionamento estratégico quanto pelo seu contexto histórico, principalmente relacionado ao comércio exterior. Segundo o autor, a importância do litoral para a compreensão da formação socio-espacial⁷ brasileira ocorre por duas razões: primeiramente devido ao processo de ocupação e colonização do território pelos portugueses que implicou no surgimento de núcleos urbanos majoritariamente situados no litoral (MORAES, 2007); e, em segundo lugar, pelo caráter estratégico das áreas litorâneas que se justifica devido às potencialidades de usos do litoral no processo de acumulação das diversas frações de capital no espaço. Isto porque o litoral serviu e serve como base material para a instalação de formas espaciais que viabilizam a exploração de recursos naturais no mar ou em ambientes estuarinos, a circulação de mercadorias entre os continentes e, mais recentemente, empresas têm explorado as áreas litorâneas a partir da comercialização de lazer (MORAES, 2007).

Dantas (2009) afirma que a Geografia, desde a década de 1970, tem se debruçado sobre as representações da sociedade sobre o mar e o marítimo. Esse autor analisa as modificações das relações do homem com o mar – por meio de uma abordagem cultural – e destaca tanto a ressignificação do litoral para as sociedades modernas quanto o processo de valorização das zonas de praia. Dessa forma, Dantas demonstra que a ressignificação do litoral no Brasil está relacionada a uma série de fatores de origem externa e à mudança de mentalidade resultante de “um esforço de ocidentalização do Brasil” (DANTAS, 2009, p. 23).

⁷ Souza (2007) realiza uma distinção conceitual entre socioespacial e socio-espacial, pois a supressão do hífen, de acordo com as regras ortográficas vigentes na Língua Portuguesa, realiza apenas uma referência ao espaço. Portanto, com base nessa discussão, adotamos a terminologia socio-espacial por compreender que fazemos referência “simultaneamente às relações sociais que produzem e dão vida ao espaço, ao mesmo tempo em que são por ele condicionadas” (SOUZA, 2007, p. 112).

Assim, segundo Dantas (2009), as zonas de praia têm se valorizado, a partir do final do século XIX, por meio das práticas marítimas modernas associadas a um ideal higienista como os banhos de mar para o tratamento de saúde e as moradias próximas ao mar, seja de forma temporária ou permanente. Essa ressignificação é responsável por criar e alterar formas e conteúdos socio-espaciais no litoral, de modo a promover transformações na paisagem e, na contemporaneidade, estas práticas englobam setores diversos como o turismo e o lazer. Ademais, no espectro das pesquisas geográficas sobre o litoral, há uma imprecisão na utilização de conceitos e categorias, de modo a gerar problemas e inconsistências teórico-metodológicas na análise geográfica. Assim, esta dissertação intentou contribuir com essa discussão, de modo a desvelar tais ambiguidades, evidenciando que os estudos sobre litoral, costa e praia estão majoritariamente relacionados à aspectos naturais e, portanto, à Geografia Física, sendo, por vezes, tais terminologias utilizadas sem ressalvas em pesquisas com ênfase nos processos socio-espaciais. Nos debruçamos no capítulo III sobre essas reflexões.

Nesse contexto, o ponto de partida desta pesquisa reside no fato de que as orlas⁸ em Salvador se constituem como importantes áreas de trabalho e de lazer. Já que em determinados bairros, em especial nos bairros populares e periféricos⁹, essas são as únicas ou as “melhores” áreas destinadas para tal finalidade e, recentemente, têm se tornado objeto de transformações por encargo do poder público municipal, mediante a realização de obras de requalificação urbano-ambiental na orla marítima de Salvador.

⁸ A orla de Salvador é composta de duas orlas: Atlântica e a Baía de Todos os Santos. A primeira situa-se da orla do Farol da Barra até Ipitanga, no limite com o município de Lauro de Freitas, e a segunda estende-se do Farol da Barra até a Base Naval de Aratu, com acréscimo das Ilhas de Maré, dos Frades e de Bom Jesus dos Passos.

⁹ Discutindo sobre o processo de periferização e metropolização em Salvador, Serpa (2007a) aponta para uma relativização da noção de periferia. O autor indica dois tipos de espaços periféricos: o primeiro está associado à habitação por populações que dispõem de rendas elevadas e que têm acesso e disponibilidade de serviços de infraestrutura e equipamentos socio-culturais; e o segundo é aquele onde habita a população com baixo capital econômico e baixo capital escolar. Em outro estudo, o autor demonstra que as relações de vizinhança possuem uma dimensão de classe, pois nos bairros populares estas relações se constituem considerando a: “limitação de oportunidades, a pobreza e o isolamento relativos, a insegurança e o medo [que] acabam por fortalecer-las e torná-las parte fundamental da trama de relações familiares” (SERPA, 2007b, p. 153). Além disto, Dias (2017) afirma que bairro popular é um lugar articulado com a cidade, que apresenta especificidades relacionadas a uma dimensão territorial da pobreza como: oferta precária de serviços públicos, violência do tráfico de drogas e do Estado, mas também como lugares privilegiados de práticas socioespaciais de resistência popular às tendências normativas da globalização, dotado de “um acontecer solidário eivado de práticas peculiares que o torna sujeito mais ativo na compreensão da realidade e participante de um cotidiano de resistências” (DIAS, 2017, p. 45).

O poder público tem concebido as orlas com base em modelos que homogeneizam esses espaços e que funcionam como formas de promover as ações elaboradas por meio de estratégias de *marketing* urbano (HARVEY, 2006; BARBOSA, 2016; SERPA, 2016a). Nesse sentido, optamos por estudar as orlas da Península de Itapagipe e do Subúrbio Ferroviário (Mapa 1) devido às recentes intervenções de requalificação que ocorreram na orla da Baía de Todos os Santos, posto que nas últimas cinco décadas os governos municipal e estadual concentraram os investimentos na orla Atlântica (SOUSA, 2010; BARBOSA, 2016).

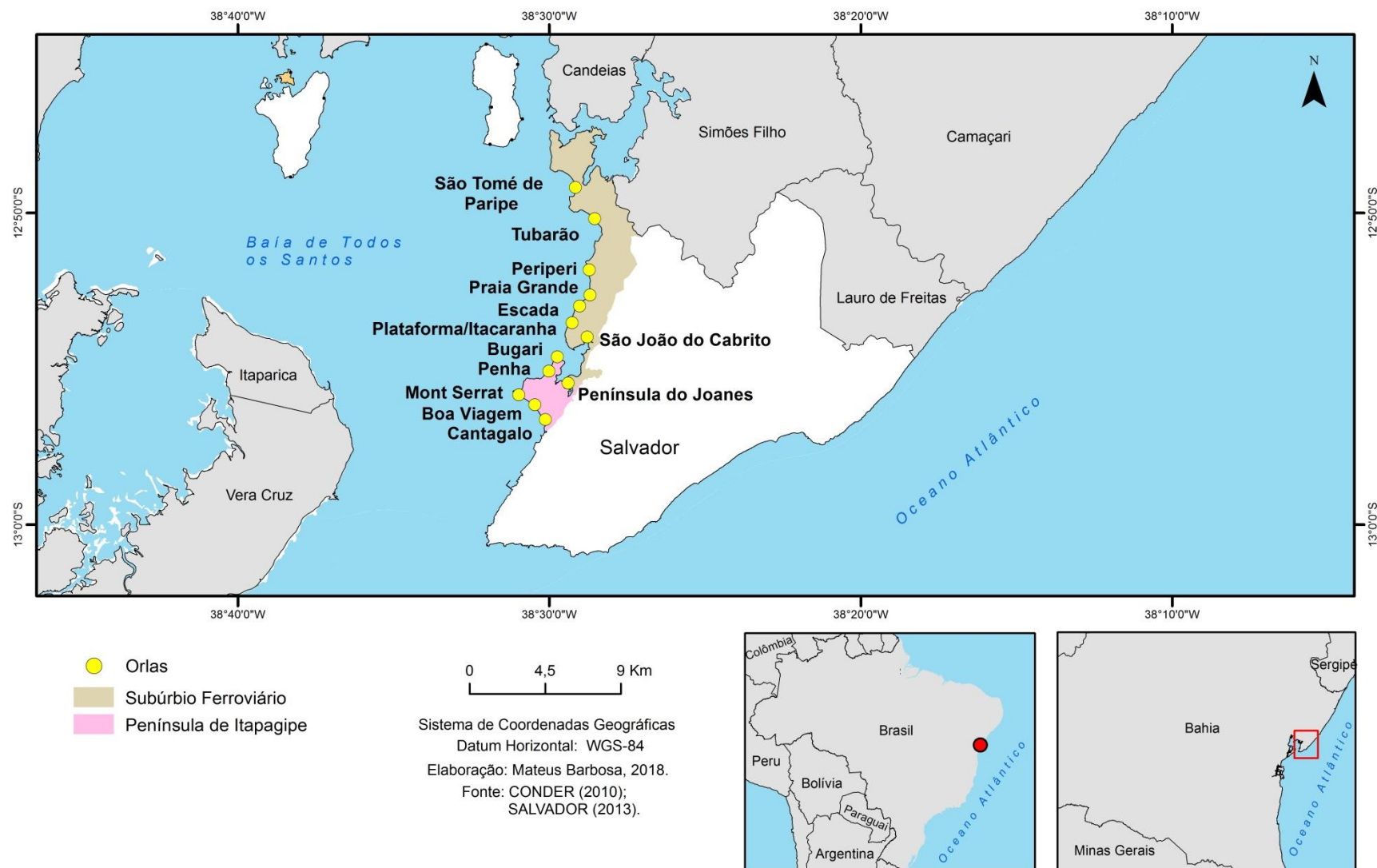
Dessa forma, esta pesquisa visa compreender o uso/apropriação da orla por agentes e grupos nos trechos compreendidos pela Península de Itapagipe e pelo Subúrbio Ferroviário em Salvador. Pretendemos considerar as questões de classe nas diferentes formas de uso/apropriação nessa porção da cidade, no intuito de verificar se há alguma influência do *habitus*¹⁰ de classe (BOURDIEU, 2011) nos padrões de uso/apropriação das orlas. Por isso, no capítulo IV procedemos a uma descrição e a uma reflexão sobre o perfil dos usuários/usadores¹¹ dos trechos de orla estudados e seus usos/apropriações, a partir das principais atividades desenvolvidas, dos elementos de atração e repulsa da orla, da frequência de visitação e dos meios de transporte utilizados pelos usuários/usadores.

A análise de padrões de uso/apropriação do espaço por diferentes classes sociais, bem como a dimensão do cotidiano também tangenciam os nossos estudos por permitir a reflexão sobre o mundo moderno por meio da explicitação das contradições da vida e dos processos de reprodução da sociedade, inseridos em um contexto de mercantilização do espaço e de expansão do mundo da mercadoria (CARLOS, 2015). Faz-se, portanto, premente, a necessidade de discutir sobre os impactos das políticas urbanas referentes às orlas por meio da ótica da justiça espacial (SOJA, 2014), discussão por nós enfatizada no capítulo V.

¹⁰ Setton (2002) discutindo acerca da teoria do *habitus* de classe de Bourdieu (2011) afirma que o termo *habitus* foi utilizado por muitos autores, dentre eles Durkheim, Mauss e Weber. No entanto, para a autora a teorização sobre *Habitus* ganha corpo e densidade com Bourdieu (2011).

¹¹ Consideramos a discussão de Seabra (1996) sobre a diferenciação, com fins didáticos, entre “usuário” e “usador” na teoria da produção do espaço de Lefebvre, uma vez que os usuários estão relacionados os aspectos ligados aos modos de consumo, já aos usadores estão relacionadas as dimensões existenciais, a realização de energia vital.

Mapa 1: Localização das orlas da Península de Itapagipe e do Subúrbio Ferroviário em Salvador, 2018.



Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018.

As questões que norteiam este trabalho são: O que é orla para os diferentes agentes de pesquisa? Há diferenças no uso/apropriação das orlas por diferentes classes sociais? Como o *habitus* de classe influencia o uso/apropriação das orlas? Os usos/apropriações dos trechos requalificados são diferentes daqueles não requalificados?

1.1. OBJETO DE ANÁLISE

Esta dissertação tem como objeto de reflexão o uso/apropriação do espaço, considerando o processo de produção espacial, tendo como recorte espacial as orlas da Península de Itapagipe e do Subúrbio Ferroviário no município de Salvador, Bahia na contemporaneidade.

1.2. OBJETIVOS

1.2.1. Objetivo Geral

O objetivo geral desta pesquisa é analisar os usos/apropriações das orlas da Península de Itapagipe e do Subúrbio Ferroviário em Salvador, Bahia, e as suas relações com as representações sobre essas criadas. Destacamos a importância das áreas requalificadas pela Prefeitura Municipal de Salvador (PMS), no intuito de compreender se há relação entre *habitus* de classe e os padrões de uso/apropriação destes espaços por seus usuários.

1.2.2. Objetivos Específicos

- I. Realizar um levantamento histórico das obras de requalificação urbana nas orlas da Península de Itapagipe e do Subúrbio Ferroviário partindo de 1970, período de construção da Avenida Suburbana, até os dias atuais;

- II. Identificar os agentes/grupos que frequentam essa orla com o objetivo de analisar os fatores que impulsionam/impulsionaram a utilização/a apropriação destes espaços e seus padrões de uso/apropriação;
- III. Verificar se existem diferenças nas estratégias de uso/apropriação nas orlas requalificadas e naquelas que não foram alvo de obras de requalificação na Península de Itapagipe e no Subúrbio Ferroviário;

A dissertação está estruturada em uma introdução e quatro capítulos. Na introdução abordamos os marcos iniciais da pesquisa, as questões norteadoras e os principais objetivos. No segundo capítulo, realizamos uma reflexão basilar das teorias, método e metodologia utilizados sem os quais não é possível compreender os resultados apresentados e discutidos nessa pesquisa. No terceiro, apresentamos um exame minucioso de como a orla, como escala, aparece nos principais estudos sobre litoral e apresentamos uma reflexão sobre quais conceitos e categorias utilizadas nesses estudos. No quarto capítulo, operacionalizamos o conceito de classe social, a fim de compreender os usos/apropriações dos usuários/usadores nas orlas estudadas, bem como buscamos caracterizá-los, apresentando sua profissão, rendimentos e escolaridade. Finalmente, no quinto capítulo, discutimos o problema da justiça espacial, fazendo um paralelo com a produção do espaço. Intentamos destacar a importância dos usos/apropriações como instrumentos de mediação para o entendimento e florescimento da cidade como obra. Nas considerações finais, retomamos a estrutura da dissertação, os principais desafios e caminhos abertos para novas pesquisas.

2. EM BUSCA DA PRÁXIS: ENTRE A PRODUÇÃO DO ESPAÇO E PRODUÇÃO DE DADOS PRIMÁRIOS

Estas primeiras páginas objetivam evidenciar as reflexões teóricas que norteiam todas as discussões e resultados obtidos ao longo da pesquisa. Ademais, são apresentados as escolhas de método e os procedimentos metodológicos que nos levaram a adotar diferentes estratégias para a fase quantitativa e qualitativa do trabalho de campo. Assim, intentamos destacar que a teoria, ao mesmo tempo, que norteia o campo baliza as reflexões que procedemos durante e após a realização dos trabalhos de campo.

2.1. PRODUÇÃO DO ESPAÇO E CLASSE SOCIAL: ENTRE USOS/APROPRIAÇÕES E *HABITUS* DE CLASSE

Como mencionado anteriormente, optamos, nesta dissertação, em problematizar os usos/apropriações (SEABRA, 1996; SOBARZO, 2006; CARLOS, 2007; SERPA, 2007b) nas orlas da Península de Itapagipe e do Subúrbio Ferroviário no município de Salvador, Bahia, tendo como referência a Teoria da Produção do Espaço (LEFEBVRE, 2007). Para tanto, partimos da lógica dialética (LEFEBVRE, 1991a) nos estudos de Geografia Urbana, associados à perspectiva de classe social proposta por Bourdieu¹².

Henri Lefebvre (2007) cria o conceito de produção do espaço como uma possibilidade de compreender as transformações que a modernidade imprimiu na sociedade e no espaço, uma vez que a sociedade moderna caminha, no seu entendimento, para a totalização do fenômeno urbano. Com o desenvolvimento da lógica urbano-industrial (LEFEBVRE, 1999), novas relações entre capital e trabalho e entre homem e espaço passam a se delinear. Ao passo que as classes trabalhadoras perdem o controle dos meios de produção, progressivamente, elas param de distinguir a sua posição enquanto classe na sociedade, conforme demonstra Sennett (2007). Há,

¹² Esta discussão foi realizada em reuniões do grupo de pesquisa Espaço Livre de Pesquisa-Ação. Além disto, esta associação está presente nas atuais pesquisas desenvolvidas pelo professor Angelo Serpa (2015), da qual participei como bolsista de iniciação científica, sobretudo, problematizando o conceito de “classe média” no Brasil.

então, uma transformação nas relações socio-espaciais que se tornam muito mais complexas, já que envolvem movimentos constantes no espaço, muito mais rápidos, devido, sobretudo, ao advento das tecnologias de transporte e de telecomunicação e suas rápidas transformações.

Carlos (2015), fundamentada nas ideias de Lefebvre (2007), aponta que o processo de produção do espaço remonta ao período em que o homem era coletor e caçador e que é a partir do desenvolvimento de técnicas e por meio do trabalho que ele passa a transformar significativamente a natureza. A autora afirma que o par dialético produção-reprodução serve como uma maneira de apreender o conjunto de fatores que constituem a história do homem e seu movimento ininterrupto, uma vez que a natureza é modificada e apropriada pelo homem, ao longo da história, por meio da realização do trabalho durante o processo de produção social, que ocorre sobre um determinado espaço-tempo específico.

Atualmente, sob a égide do capitalismo, a produção do espaço é ressignificada por meio de conteúdos intencionais, responsáveis por definir e projetar as conjunturas necessárias para a acumulação e a circulação de capital, estando, portanto, o próprio espaço implicado na lógica capitalista com sua transformação em mercadoria. A lógica capitalista submete o valor de uso ao valor de troca – dando um sentido utilitarista ao espaço que passa a permear a vida cotidiana – e se transforma em uma prática conflituosa, que desmonta as infinitas possibilidades de apropriação destes espaços pela humanidade, em sua diversidade. Assim, priorizam-se as necessidades de acumulação do capital, uma vez que as necessidades vitais dos seres humanos ficam relegadas ao segundo plano (CARLOS, 2015).

Seabra (1996) demonstra que é na esteira do debate sobre as relações de produção/reprodução da vida cotidiana que Lefebvre ressalta a importância do uso. A autora indica o avanço das reflexões de Lefebvre, considerando a ampliação e o aprofundamento da ideia de natureza em relação à tradição marxista, por incorporar e operacionalizar o movimento dialético no conflito entre os dois momentos por ele intitulados como racional e apropriação. O primeiro momento está relacionado à dominação, seja pela técnica, pelos instrumentos e pela lógica – dotada de racionalidade expropriadora – que articula diferentes dimensões implicando em formas

específicas de uso e de consumo; já o segundo refere-se ao afetivo, ao imaginário, ao sonho, ao prazer, ao lúdico, a possibilidade de realização da obra¹³ (SEABRA, 1996).

A apropriação deve ser compreendida em dialética com a dominação que tende a se impor. Seabra (1996) aponta que no cotidiano do mundo moderno a apropriação está sempre em vias de expropriação, ou seja, os humanos em sua lida cotidiana de reprodução da vida e de garantia da sua sobrevivência estão em processos de expropriação do espaço e de sua dimensão existencial¹⁴.

Todavia, há possibilidades de superação da dominação pela apropriação por meio da “insurreição do uso”, que, como elemento da ação humana no espaço, tem como ponto fundamental a esfera do vivido, permitindo a fundação de modos de ser subversivos, que contrariem e questionem a lógica dominante. Assim, entendemos a apropriação como forma de transformação da natureza em bens humanos através do uso, que abriga e contém o sentido da realização da vida social (SEABRA, 1996; CARLOS, 2014).

Para Carlos (2007), o uso se configura em uma importante categoria para a compreensão do processo de produção do espaço e permite ao pesquisador identificar práticas de resistência e as suas possibilidades potenciais de superação da lógica de consumo. Ademais, a autora ressalta que uso e apropriação são categorias intrinsecamente relacionadas, não podendo uma ser compreendida sem a outra. Isto porque a relação entre estas categorias se firma através de uma perspectiva temporal, pois o uso continuado implica em apropriação.

É importante frisar que é no cotidiano em que ocorre a possibilidade de reprodução das relações sociais e da vida. É, também, a partir do cotidiano que se busca a compreensão das relações socio-espaciais, na produção do espaço, uma vez que estas se materializam no espaço, “nos lugares onde se realiza a vida humana, envolvendo um determinado dispêndio de tempo que se revela como modo de uso do espaço, em dois planos: o individual e o coletivo, portanto, na dialética entre público e privado” (CARLOS, 2014, p. 63).

¹³ A obra é um conceito lefebvreano que aponta para as utopias de mundo do autor, capazes de se realizar a partir da ação consciente do homem no mundo, mediadas por um novo olhar e perspectiva de ação destes diante da vida cotidiana. É, portanto, a possibilidade de ações renovadoras de mundo.

¹⁴ Debord (2015) evidencia que a expropriação na atual fase do capitalismo é cada vez mais complexa e abarca todas as esferas da vida desde o espaço, até o tempo e a produção.

O cotidiano, no entanto, não se restringe à reprodução da vida, mas diz respeito também à produção e à possibilidade de subversão e transformação das relações a partir das brechas e dos interstícios existentes. Cabe, pois, à criatividade humana e ao seu potencial de inovação, a subversão e a transformação da lógica de reprodução marasmática da vida no cotidiano (LEFEBVRE, 1991b; 2001; 2007; 2014).

Serpa (2007b) realiza uma análise dos espaços públicos em diferentes contextos urbanos-regionais e elucida as dimensões socioculturais e as apropriações sociais destes espaços urbanos. O autor nos alerta sobre a importância da análise da alteridade e da acessibilidade e esclarece a distinção entre diferença e desigualdade intrinsecamente relacionadas às identidades sociais que são constituídas pelo capital cultural e pelos modos de consumo. Assim, fica evidente uma dimensão de classe, que se configura em estilos próprios de apropriação do espaço. Essas apropriações, por sua vez, definem uma acessibilidade que é concomitantemente física e simbólica. Portanto, alteridade e acessibilidade permitem a definição de territórios urbanos contrários à constituição de um espaço público, detentor de territorialidade e que, em vistas a criação de territórios, a territorialidade “[...] está impregnada de laços de identidade, que tentam de alguma forma homogeneizar esses territórios, dotá-lo de uma área/superfície minimamente igualizante, seja por uma identidade territorial, seja por fronteira definidora de alteridade” (SERPA, 2007b, p. 20).

Nesse contexto, dada a importância das questões concernentes à classe social, nesta pesquisa, buscamos sua operacionalização com base em Bourdieu (2011) e Dias (2016), haja vista que Bourdieu (2011) propõe uma superação do conceito clássico de classe social, por entender que esse conceito está atrelado a dois grupos teóricos que necessitam ser superados: as teorias objetivistas e as teorias subjetivistas (BOURDIEU, 2011; 2013). Deste modo, por um lado, a teorização sobre classes sociais deve superar a teoria objetivista por esta apenas compreender as propriedades materiais e “que assimilam as classes (nem que seja para demonstrar por absurdo sua inexistência) a grupos discretos, simples populações enumeráveis e separadas por fronteiras objetivamente inscritas na realidade” (BOURDIEU, 2013, p. 108). Por outro lado, também deve superar a teoria subjetivista, uma vez que reduzem o “mundo social” à

mera classificação coletiva demarcada pela associação de classificações individuais – inclusive de estratégias – dos agentes sociais (BOURDIEU, 2013).

Conforme Bourdieu (2011; 2013), as classes sociais são designadas pelo *habitus* de classe. Esse é simultaneamente um elemento gerador de práticas classificáveis e um sistema de classificação dessas práticas, cuja relação entre essas capacidades constitui os estilos de vida e as lógicas de consumo e uso/apropriação do espaço a eles relacionadas. Assim, as distinções entre as classes sociais são delineadas por meio do *habitus*, que consolidam estilos de vida próprios a cada classe através do acesso aos capitais econômico, social e cultural (BOURDIEU, 2011).

Nesse sentido, o *habitus* nos permite compreender e analisar os padrões de uso e as estratégias de apropriação nas orlas estudadas por agentes de diferentes classes sociais. Assim, a constelação conceitual elaborada por Bourdieu assume um caráter basilar para a apreensão do espaço social e da complexidade das representações da sociedade.

Dias (2016), por sua vez, reflete sobre a importância e os usos limitados dados na Geografia ao conceito de classe social. Diante do contexto brasileiro, a autora se propõe a estabelecer critérios aplicáveis ao Brasil, no intuito de compreender e sistematizar o movimento das frações de classe propostas por Bourdieu (2011). A autora utiliza como recorte espacial da sua pesquisa dois bairros, um considerado como popular e outro com predominância de moradores com rendimentos médio-altos, no município de Lauro de Freitas, inserido na Região Metropolitana de Salvador.

Desse modo, consideramos que as representações são importantes para uma compreensão mais ampla da (re)produção do espaço, haja vista que há luta por validação das representações em meio à vida cotidiana, funcionando também como a própria mediação entre o homem e o mundo (LEFEBVRE, 2006). Estamos, portanto, cientes que as representações funcionam como mediação entre o homem e o mundo e que não há mundo e nem sociedade sem representação, há de se considerar a indispensabilidade da investigação acerca do poder que determinados agentes/grupos de diferentes classes sociais têm de gerar e impor identidades e representações sociais (SERPA, 2007b; 2014).

2.2. CAMINHOS DA PESQUISA

Antes de adentrarmos em uma reflexão acerca dos procedimentos metodológicos que norteiam esta pesquisa é preciso fazer a ressalva, com Feyerabend (2007), que nenhum método é capaz de dar respostas completas e definitivas sobre uma questão de pesquisa. Os métodos, segundo o autor, direcionam o olhar do pesquisador e os resultados das pesquisas por ele efetuadas. Nesse sentido, há tantas possibilidades de resultados (formas de compreender o fenômeno que se estuda) quantas as possibilidades de reflexão teórico-metodológica à disposição do pesquisador.

Para a realização desta pesquisa, partimos, sobretudo, de uma reflexão com base na lógica dialética (LEFEBVRE, 1991a) no intuito de revelar e discutir as contradições do processo de produção do espaço em Salvador e, mais especificamente, dos usos/apropriações das orlas da Península de Itapagipe e do Subúrbio Ferroviário na mesma cidade.

Lefebvre (1991a) afirma que o mundo fenomênico que nos aparece é uma primeira instância do conhecimento, e, a partir do aprofundamento do conhecimento, nos movemos do imediato e do sensível ao “inexistente”, para um grau de maior objetividade e abstração. Assim, a dialética indica a permanente interligação entre os fenômenos, no intuito de constituir a relação entre a singularidade, que está em conexão com o universal, a partir da mediação feita pelas particularidades. Para o autor, todos os fenômenos apresentam aspectos contraditórios, de modo que em uma pesquisa não devemos nos contentar em explicitar as contradições, mas relacioná-las, de modo que ao contrapô-las, entrem em movimento e caminhem rumo à síntese dialética.

Nesse sentido, aliando as reflexões de Feyerabend às de Carlos (2007), temos que o processo de construção do conhecimento ao longo da história desacredita a ideia de conhecimento como uma “verdade única”, uma vez que o caminho da pesquisa se constrói a partir de superações sucessivas e necessárias para o desvendamento de uma realidade que também se reproduz a partir de superações ininterruptas (CARLOS, 2007).

Estabelecida a base de método para a realização desta pesquisa, acreditamos que o roteiro metodológico, a seguir explicitado, orientou e permitiu a coleta e sistematização de dados para a realização das análises nos capítulos que se seguem.

Inicialmente, procedemos a um levantamento bibliográfico e documental para servir de arcabouço teórico-metodológico e prático da pesquisa. Foram consultados materiais em bibliotecas e acervos *online* no intuito de dar suporte tanto ao trabalho de campo quanto às análises da pesquisa. No tocante aos documentos referentes às obras de requalificação, foram consultados os materiais disponíveis na Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF) e houve tentativa de realização de entrevistas com membros do poder público municipal, por eles repetidamente recusadas.

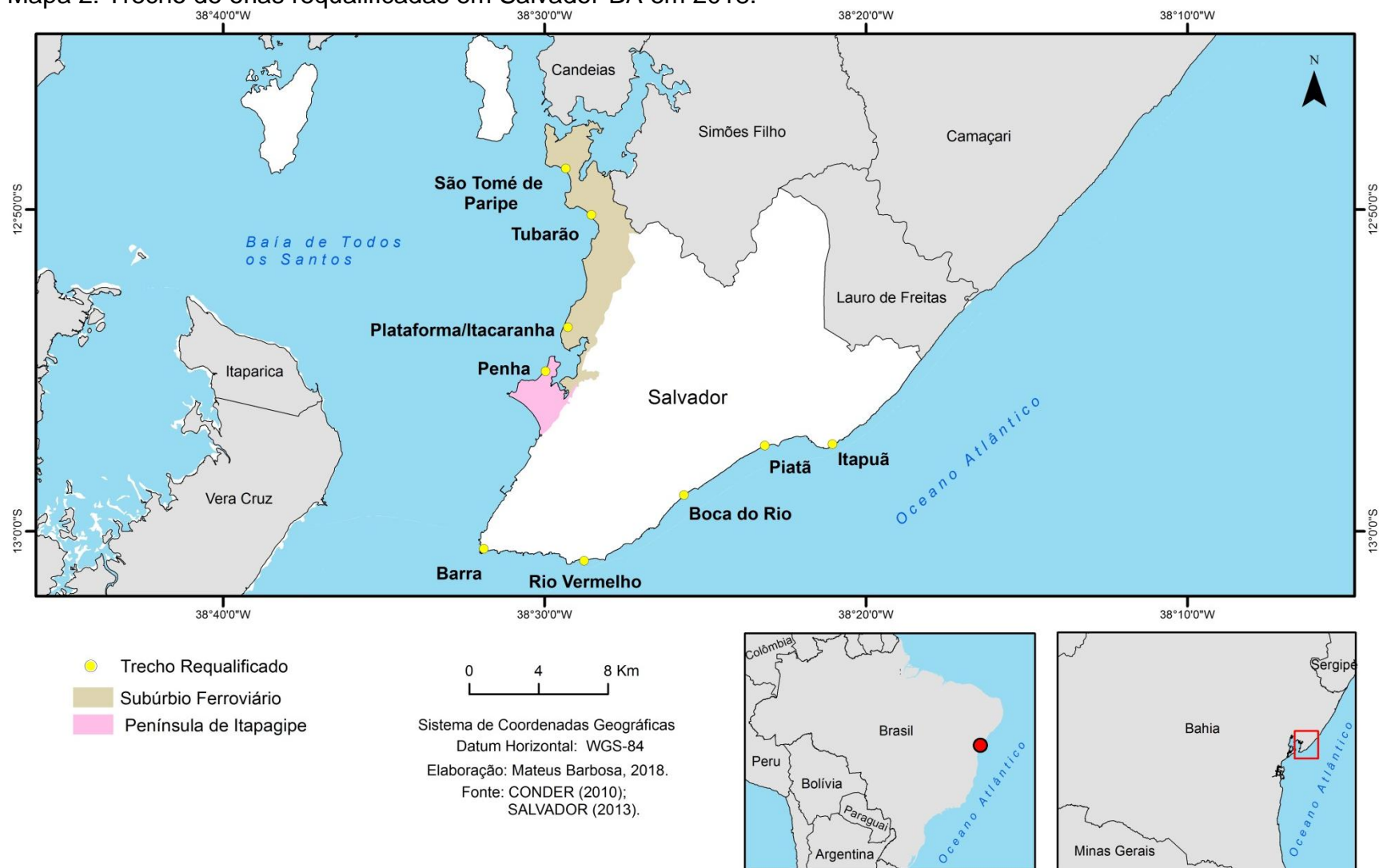
Em segundo momento, realizamos o mapeamento¹⁵ das obras de requalificação com o intuito de escolher as áreas onde seriam realizados os trabalhos de campo, conforme expresso no mapa 2.

De posse desse material, optamos por realizar o trabalho de campo em três trechos requalificados (Ribeira, Plataforma e São Tomé de Paripe e Tubarão) e por um trecho não requalificado (Periperi). A escolha de um trecho não requalificado se deu como uma tentativa de fazer um contraponto entre áreas requalificadas e não requalificadas no tocante aos usos/apropriações das orlas. Estender o trabalho de campo às ilhas do município de Salvador o tornaria muito dispendioso e dificultaria a finalização da pesquisa no prazo estipulado. Ademais, ressaltamos a dificuldade de locomoção entre a porção continental do município de Salvador e suas ilhas e a existência de trechos de orla inacessíveis – quer seja pelo rompimento abrupto entre mar e terra, quer pela existência de construções praticamente sobre o mar, acessíveis apenas via mar ou por caminhos de acesso restrito aos moradores¹⁶.

¹⁵ O mapeamento foi elaborado com base em visitas de campo e com as informações institucionais da PMS disponibilizadas pela FMLF.

¹⁶ Para escolhermos os trechos utilizamos a acessibilidade física à praia como principal critério, haja vista que: existem ocupações privadas em trechos da orla (casas construídas na areia, impossibilitando o acesso); existem trechos que não têm faixa de areia, cujas construções estão no limite entre o mar e o continente, sendo impraticável o acesso terrestre; existem trechos que, apesar de não serem ocupados por habitações, são dotados de elementos infraestruturais, como, por exemplo, as linhas férreas do Subúrbio Ferroviário que também impossibilitam o acesso terrestre.

Mapa 2: Trecho de orlas requalificadas em Salvador-BA em 2018.



Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018.

Ao tempo em que selecionávamos os trechos de orla para servirem como estudo de caso elaboramos enquetes (Apêndice 1) e roteiros de entrevista semi-estruturados (Apêndice 2) no intuito de identificar os diferentes usos/apropriações pelos usuários/usadores da orla da Península e do Subúrbio Ferroviário de Salvador. Assim, o trabalho de campo englobou um momento quantitativo e outro qualitativo nos quais objetivamos identificar: os tipos de usos/apropriações; a natureza das atividades desenvolvidas na orla – observando se estão associadas à esfera do trabalho e/ou do lazer; a influência das obras de requalificação nos usos/apropriações; a criação e a validação de representações, quer sejam elas de caráter hegemônico ou contra-hegemônico; e o perfil dos usuários/usadores que frequentam estes espaços.

As enquetes foram aplicadas a partir de amostragem não probabilística por cotas e saturação. Logo, entende-se que o tamanho da amostra é definido quando as respostas se tornam repetitivas ou redundantes (GASKELL, 2002). Desse modo, foram aplicadas ao todo 588 enquetes nos quatro trechos de orla, sendo 156 na Ribeira, 160 em Plataforma, 124 em Periperi e 148 em São Tomé de Paripe e Tubarão¹⁷ (Tabela 1).

Tabela 1: Quantidade de enquetes aplicadas durante o trabalho de campo

Local	Período de Aplicação	Quantidade
Ribeira	Semana	73
	Final de Semana	83
	Total	156
Plataforma	Semana	80
	Final de Semana	80
	Total	160
Periperi	Semana	59
	Final de Semana	65
	Total	124
São Tomé de Paripe e Tubarão	Semana	64
	Final de Semana	84
	Total	148
Total		588

Fonte: Trabalho de Campo, 2018.

Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018.

¹⁷ Agradeço imensamente a Alexandre Contreiras, Geiza Santos e Caroline Bulhões pela ajuda na aplicação destas enquetes. A Geiza e Caroline agradecemos também, respectivamente, pelo auxílio na sistematização das enquetes e pela criação de formas intelectíveis de representação dos resultados da pesquisa.

Assim, para identificar a maior variedade de usos/apropriações e para considerar as diferentes classes e padrões, nas esferas do trabalho e do lazer, diversificamos os dias da semana e os horários de aplicação das enquetes. Nesse âmbito, vale notar que em São Tomé de Paripe e Tubarão foram aplicadas 148 enquetes em 4 visitas de campo em dias de semana e em dias de final de semana (totalizando 64 enquetes em dias de semana e 84 enquetes em finais de semana); em Plataforma, por sua vez, foram realizadas 4 visitas, totalizando 80 enquetes em dias de semana e 80 enquetes em finais de semana; em Periperi, foram realizadas 4 dias de trabalhos de campo, totalizando 59 enquetes aplicadas nos dias de semana e 65 em finais de semana); e, na Ribeira 3 visitas com 158 aplicações de enquete, sendo 73 enquetes em dias de semana e 83 em final de semana.

Findada a etapa de aplicação das enquetes, procedemos à realização de entrevistas com os usuários das orlas que se disponibilizaram a continuar participando da pesquisa. As entrevistas tiveram como objetivo identificar o *habitus* de classe; constituir a trajetória de classe do/a entrevistado/a; identificar a existência de padrões de comportamento e as representações sobre orla associadas a diferentes classes e frações de classe social. As entrevistas foram transcritas para subsidiar, junto às enquetes, a análise realizada nesta dissertação. No total, foram realizadas 21 entrevistas, das quais 4 na Ribeira, 8 em Plataforma, 3 em Periperi e 6 em São Tomé de Paripe e Tubarão¹⁸ (Quadro 1).

Acerca das entrevistas, não nos importava discriminar os usuários/usadores pelo bairro de residência porque nos interessava identificar e refletir sobre os usos/apropriações dos trechos de orla independentemente da origem de seus usuários/usadores. Ressaltamos também que nem todos os respondentes das enquetes que disponibilizaram seus telefones participaram das entrevistas. Os motivos foram variados, mas entre os principais podemos citar: troca do número de telefone, indisponibilidade de tempo e mudança de opinião quanto à vontade de participar da pesquisa. Por isso, quando tivemos oportunidade, entrevistamos pessoas próximas ou conhecidas daqueles que tinham se disponibilizado previamente a participar da pesquisa. Ressaltamos ainda que nem todos os respondentes informaram sua

¹⁸ Agradecemos à Geiza Santos pela generosidade em nos auxiliar a transcrever as entrevistas.

ocupação no momento da entrevista ou na enquete, por isso, os identificamos a partir das informações fornecidas por eles através das enquetes e nas entrevistas.

Quadro 1: Relação de entrevistados conforme identificação fornecida através de enquete/entrevista

Ribeira		
Entrevistados	Identificação/Ocupação	Data da Entrevista
Adriano Santos Silva	Morador da Ribeira	28/07/2018
Antônio Luis dos Santos	Barraqueiro, vendedor de bebidas	28/07/2018
Raimundo	Acompanhante da Baiana de Acarajé, Morador da Ribeira	28/07/2018
Sandra	Baiana de Acarajé, Moradora da Ribeira	28/07/2018
Plataforma		
Entrevistados	Identificação/Ocupação	Data da Entrevista
Eunice da Cruz Muniz	Moradora de Itacaranha	27/07/2018
George A. Santos	Morador de Plataforma	26/07/2018
Maria Cristina	Desempregada e Moradora de Itacaranha	26/07/2018
Mariana Sousa Ribeiro	Moradora de Plataforma	26/07/2018
Sinval Júnior	Desempregado, Morador de Plataforma	26/07/2018
Sônia	Irmã de Maria Cristina e Moradora de Itacaranha	26/07/2018
Tatiana Palmas	Moradora de Itacaranha	27/07/2018
Valdir dos S. Conceição	Morador de Plataforma	26/07/2018
Periperi		
Entrevistados	Identificação/Ocupação	Data da Entrevista
Carlos Alberto dos Santos ¹⁹	Morador de Periperi	27/07/2018
Cleonte Santos	Morador do Bairro e Prof. de Educação Física	27/07/2018
Djalma Oliveira Luz ²⁰	Diretor do Instituto Araketu e Morador de Periperi	27/07/2018
São Tomé de Paripe e Tubarão		
Entrevistados	Identificação/Ocupação	Data da Entrevista
José S. da Paz Barros	Artista Plástico, Morador de São Tomé de Paripe	29/07/2018
Nivaldo S. de Menezes Filho	Pescador e Morador de São Tomé de Paripe	29/07/2018
Rafael	Alugador de garagens e Morador de São Tomé de Paripe	29/07/2018
Rogério Serra de Oliveira	Morador de Paripe	29/07/2018
Silvestre Flourenço do Santos	Aposentado e Morador de São Tomé de Paripe	29/07/2018
Ubirajara Silva Santos	Barraqueiro, vendedor de bebidas	29/07/2018

Fonte: Trabalho de Campo, 2018.

Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018.

¹⁹ Também conhecido no bairro como Carlinhos Falcon.

²⁰ Mais conhecido como Lelê do Araketu.

3. REFLEXÕES SOBRE ORLA A PARTIR DE ESTUDOS SOBRE O LITORAL

O que intentamos, nestas páginas, é proporcionar aos leitores um panorama dos principais estudos realizados sobre o litoral – e as reflexões sobre orla neles presentes – e dar visibilidade à necessidade de uma reflexão acadêmica acerca dos conceitos e categorias utilizados nestes estudos. Ademais, buscamos evidenciar, alicerçados no conceito de representação, o processo de aproximação entre sociedade e mar e as suas transformações na fase atual do capitalismo. Por fim, procedemos à uma reflexão sobre a orla, sua extensão e significados para os agentes de pesquisa.

3.1. IMPRECIÇÕES CONCEITUAIS NOS ESTUDOS GEOGRÁFICOS SOBRE O LITORAL

Vallega (1999) em *Fundamentals of Integrated Coastal Management* versa sobre a necessidade de se pensar o planejamento integrado das zonas costeiras e aponta para a imprecisão dos termos utilizados. Para tal, o autor usa como suporte teórico-metodológico a Teoria da Complexidade e a Teoria Geral dos Sistemas no intuito de criar as almeçadas estratégias de planejamento integrado.

Segundo o autor, que realiza ampla revisão bibliográfica sobre a temática, é “amplamente sabido que os livros sobre planejamento costeiro estão essencialmente preocupados com a escala nacional e concentrados nas relações institucionais e seus problemas centrais” (VALLEGA, 1999, p. 2, tradução nossa)²¹. Apesar de não se referir diretamente à produção científica brasileira, não podemos deixar de mencionar que este é o contexto de surgimento de importantes pesquisas desenvolvidas no Brasil, como aquelas do professor Antônio Carlos Robert Moraes (2007).

Vallega considera a existência de três conceitos centrais na discussão de planejamento integrado: zona costeira (*coastal zone*), área costeira (*coastal area*) e sistema costeiro (*coastal system*). Para o autor, há um grande esforço de delimitar

²¹ Texto original em inglês: *As is well known, textbooks on coastal management are essentially concerned with the national scale and concentrate on the institutional frameworks and core issues* (VALLEGA, 1999, p. 2)

esses conceitos com o objetivo de diferenciá-los e conferir a eles *status* teórico dotado de poder explicativo sobre o mundo. No entanto, mesmo diante dos esforços de cientistas de diversas áreas do conhecimento, nesse processo de delimitação, não foi possível ainda construir uma edificação teórico/conceitual consistente.

Tal é a confusão que, para diversos autores, área e zona costeiras aparecem como sinônimos. Já para outros, há uma patente diferença entre esses dois conceitos (SORENSEN; MCCREARY, 1990). Antes de adentrarmos nessas diferenças, ressaltamos que o conceito de costa também é repleto de ambiguidades não resolvidas. Sobre costa, os autores afirmam que:

as imagens evocadas pelo termo costa varia consideravelmente. Para alguns ele conota peixes e vida selvagem, para outros praias e dunas e ainda para outros amplas porções de terra e água. A maioria concorda que o termo costa está relacionado à noção de interface terra-oceano (ou estuário)²² (SORENSEN; MCCREARY, 1990, p.5, tradução nossa).

No tocante à diferenciação conceitual entre área e zona costeira, as áreas costeiras apresentam um significado geral relacionado a “[...] um espaço geográfico que não é definido como zona. Em outras palavras, as áreas costeiras do interior do continente e dos limites dos oceanos com as zonas não foram configurados ou aproximados”²³ (SORENSEN; MCCREARY, 1990, p.9, tradução nossa). Já o conceito de zona costeira para Sorensen e McCreary se baseia na proposição de Ketchum (1972) e se refere às áreas mais intensas de relação entre terra e mar. São, portanto, intrínsecas à zona costeira as interações de efeito direto entre sociedade e natureza. Ademais, a zona costeira compreende a porção de terra seca junto ao mar, tanto na porção submersa quanto na emersa.

Ketchum (1972), refletindo sobre os limites e sobre as características demográficas, funcionais, ecológicas e geográficas das zonas costeiras, afirma que “[...]

²² Texto original em inglês: *The image evoked by the term "coastal" varies considerably. To some it connotes fish and wildlife, to others beaches and dunes, and to still others broad reaches of land and water. Most agree that the term "coastal" conveys the notion of a land-ocean (or estuary) interface* (SORENSEN; MCCREARY, 1990, p.5).

²³ Texto original em inglês: *a geographic space that has not been defined as a zone. In other words, in coastal areas the inland and ocean boundaries to the zone have not been set or approximated* (SORENSEN; MCCREARY, 1990, p.9).

os limites continentais da zona costeira são necessariamente vagos [...]”²⁴ (KETCHUM, 1972, p. 5, tradução nossa). Segundo Vallega (1999), essa perspectiva também é a adotada por Scura, Chua, Pido e Paw em capítulo intitulado *Lessons for Integrated Coastal Zone Management: The ASEAN Experience* publicado na obra *Integrative Framework and Methods for Coastal Area Management* de 1992.

Para Vallega (1999), o termo zona costeira é oriundo das “ciências duras”, físicas, como a Geologia e a Geomorfologia, tendo sido aplicado ao planejamento costeiro por influência dessas disciplinas. O emprego do termo área costeira, por sua vez, de acordo com esse autor, está relacionado às ciências sociais.

Pensamos que entre as razões dessa confusão conceitual está o uso dos termos para estudos com finalidade de atender demandas políticas em escala nacional (estudos como o de Sorensen e McCreary para o governo dos Estados Unidos) e escala supranacional (conforme os estudos realizados pela Organização das Nações Unidas – ONU, em seus diferentes setores como a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - UNESCO e a Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura - FAO, mencionados por Vallega, 1999). Ainda é preciso ressaltar, por exemplo, que essas mesmas instituições incentivam a realização de estudos relacionados ao planejamento, como é o caso das pesquisas de Vallega que culminam no próprio livro publicado em 1999, por nós consultado.

A influência de questões políticas na elaboração de pesquisas e na criação de termos amplamente utilizados na ciência em estudos sobre essas temáticas ocasionou uma gama de vocábulos entendidos como sinônimos em diversas áreas do conhecimento. Como tratado acima, é importante ressaltar que há ainda muitos outros termos utilizados que não contam com delimitação precisa. Se pensarmos nos trabalhos desenvolvidos sobre esta temática em francês, inglês e português veremos pular diversos termos. Em francês aparecem *littoral* ou *littoraux*, *l'espace littoral*, *systeme littoral*, *zones côtières*, *côte* e *rivage*. Em inglês estão presentes *coastal zone*, *coastal area*, *coastline*, *shoreline*, *beach*, *coast*, *coastal system*, *coastal environments* e *shorelands*. Já em português, aparecem *costa*, *zona costeira*, *região costeira*,

²⁴ Texto original em inglês: [...] *the landward boundary of the coastal zone is necessarily vague* [...] (KETCHUM, 1972, p. 5 *apud* SORENSEN; MCCREARY, 1990, p 18).

ambientes costeiros, orla costeira, linha de costa, litoral, zona litorânea, orla litorânea, orla, orla marítima, beira-mar, praia e zona de praia. É mister ressaltar que é possível a existência de dificuldades na tradução literal dos termos originais, ampliando a celeuma. Sobre esse assunto, Muehe (2012, p. 255-256) afirma que:

O importante desenvolvimento da hidráulica e da geologia marinha ou oceanografia geológica, principalmente após a Segunda Guerra Mundial, gerou, devido à liderança dos pesquisadores norte-americanos, uma série de termos em língua inglesa de aceitação quase universal, cuja adaptação para o português nem sempre se fez ou quando feita nem sempre da mesma forma [...].

Acerca dessa problemática, Ab'Saber, em publicação intitulada *Litoral do Brasil* (2001), já alertava sobre a utilização confusa desses termos. Seu objetivo central foi o de realizar uma proposta de macrossetorização da costa brasileira, na intenção de demonstrar os aspectos geomorfológicos e paisagísticos desses ambientes. Nessa obra, o autor reconhece que “[...] existe, com certeza, uma verdadeira parafernália conceitual relacionada à faixa costeira” (AB’SABER, 2001, p. 14), ratificando a assertiva de Muehe (2012) a respeito das diversas terminologias utilizadas e sua imprecisão conceitual.

Sobre os trabalhos de língua francesa, destacamos aqueles elaborados por Bousquet (1990), Corlay (1995), Miossec (2001; 2003/4²⁵) e Perrin (2013)²⁶, haja vista que esses, assim como Ketchum (1972), Sorensen e McCreary (1990) e Vallega (1999), escritos em língua inglesa, apresentam tentativas de sistematizar ou propor novas conceituações e metodologias de emprego desses termos voltadas para questões de

²⁵ O artigo consultado conta com a data de publicação 2003-2004, por isso mantivemos as datas informadas pelo autor.

²⁶ Do livro organizado por Perrin em 2013 pudemos acessar apenas o sumário, que nos foi de muito interesse, e uma parte da introdução que estavam disponíveis de forma *online*. Tentamos acessar o livro, mas não havia exemplares disponíveis. Os temas tratados na coletânea são divididos em seis partes. A primeira aborda os limites do litoral e conta com os artigos de Lamacchia, Rochette e Huete. A partir da segunda parte cada uma delas apresenta um estudo introdutório inicial sobre a temática tratada seguida por estudos de caso. O tema tratado na segunda parte é a urbanização do litoral, cujos estudos de caso foram escritos por Migliaccio e Salvemini, Humbert e Nikolaidou. A terceira parte trata dos conflitos no litoral, cujos estudos de caso foram escritos por Alfosea e Petrou e Anthopoulou. A quarta parte trata da ação dos poderes públicos sobre a proteção do litoral, cujos artigos foram escritos por Melot e Paoli, Lettileul e Cardoret e Migliaccio. A quinta parte versa sobre o impacto das estruturas terrestres no desenvolvimento do litoral, cujos estudos de caso foram escritos por Guri, Anthopoulou, Gérard e Guigueno. A última parte trata da valorização da multifuncionalidade dos espaços agrícolas e naturais do litoral por meio dos estudos de Cadoret, Huete e Ilarduya, Marocco e Mininni, Bouraqui e Homan.

legislação, de natureza, de conflitos de uso e de planejamento integrado da zona costeira.

No tocante aos estudos em língua portuguesa, atribuímos uma maior ênfase à busca da literatura produzida no Brasil²⁷. As pesquisas mais recentes que englobam as temáticas de litoral e orla desenvolvidas no Brasil ganharam força por meio da publicação da obra intitulada *Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil: elementos para uma Geografia do Litoral brasileiro*, do prof. Antônio Carlos Robert Moraes, publicado em 1999, e com a pesquisa de doutoramento desenvolvida sobre maritimidade nos trópicos pelo prof. Eustógio Wanderley Correia Dantas, a partir do ano de 1996.

Sobre a obra do professor Moraes, a gênese das publicações referentes à temática está relacionada à sua inserção ocasional na discussão ambiental por meio de convites para eventos nacionais institucionais que discutiam o meio ambiente e o Brasil na década de 1980 (SCARIM, 2001)²⁸. Esse início remete a uma sucessão de organização de eventos e publicações pertencentes à temática ambiental. Isto ocasionou uma oferta de consultoria, por parte do Estado, para o professor Robert Moraes, que por consequência resultou na constituição do Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC) no final da década de 1990.

Em entrevista concedida a Paulo Scarim, Moraes explicita a extrema dificuldade de operacionalização das categorias geográficas no planejamento da zona costeira e afirma que o único conceito que permitiu essa operacionalização foi o de área criado pelo geógrafo Richard Hartshorne (SCARIM, 2001). Assim como as pesquisas realizadas no exterior, alguns trabalhos realizados no Brasil, como o do prof. Moraes (2007), têm sido desenvolvidos no âmbito institucional e utilizados termos oriundos do campo jurídico. Esse também é o caso da definição de litoral adotada por Vitte (2003) na publicação intitulada *O litoral brasileiro: a valorização do espaço e os riscos ambientais*.

²⁷ O trabalho, de caráter conceitual e de sistematização no âmbito da Geografia Física, desenvolvido por Pereira (2008) na Universidade de Lisboa, é uma exceção lusitana à revisão bibliográfica realizada haja vista que enfoca os estudos realizados no Brasil.

²⁸ Agradecemos ao professor André Nunes de Sousa por nos disponibilizar os anexos da dissertação de Scarim (2001), na qual há o registro da narrativa do próprio prof. Moraes, da sua trajetória de estudo sobre litoral.

Já as pesquisas sobre maritimidade nos trópicos realizadas pelo professor Eustógio Dantas têm como marco inicial o seu doutoramento concluído no ano de 2000. Essas pesquisas demonstram como o mar se tornou um importante elemento geográfico nos processos de produção do espaço urbano brasileiro. Dantas (2009) se baseia nos estudos desenvolvidos por Alain Corbin (1989), que realiza um panorama histórico das relações entre as pessoas e o mar, construídas durante os séculos XVIII e XIX. Após o seu doutoramento, a temática tem sido debatida continuamente no âmbito da Universidade Federal do Ceará (UFC) e também abordada em outras instituições de pesquisa como a UFBA, culminando em trabalhos como o de Sousa (2010) e os desenvolvidos no âmbito do grupo de pesquisa Costeiros, que trata de temas como: comunidades tradicionais pesqueiras, organização social e conflitos territoriais, impactos ambientais de atividades econômicas, estudos do meio físico e manejo dos recursos naturais.

Se, por um lado, essas pesquisas utilizam como pressuposto a análise da relação da sociedade com o mar, por outro lado, há trabalhos realizados sobre essa temática que se restringem aos aspectos naturais e às características físicas dos ambientes costeiros. Esse é o caso, por exemplo, das pesquisas desenvolvidas por Muehe (2001), Lins-de-Barros (2005) e Pereira (2008).

Lins-de-Barros e Muehe (2009) construíram uma linha histórica do pensamento geográfico para os estudos costeiros e mostraram que a ciência geográfica tem uma ampla tradição de estudos dessa temática, discussão que será oportunamente aprofundada no próximo item.

Acerca dos estudos em Geografia no Brasil sobre a temática, elaboramos um quadro (Quadro 2) no qual sistematizamos os termos utilizados pelos diferentes autores citados por Lins-de-Barros e Muehe (2009)²⁹, haja vista que realizaram uma revisão e uma sistematização sobre os estudos acerca dessa temática em Geografia.

Além disso, acrescentamos outros estudos considerados relevantes para a compreensão do estado da arte da temática. Dentre eles, mencionamos os estudos

²⁹ Não detivemos em analisar os autores mencionados por Ab'Saber (2000), pois o acesso a estes textos antigos não foi possível.

de Antônio Teixeira Guerra pela preeminência do dicionário geológico-geomorfológico por ele organizado e os trabalhos de Corbin (1989), Dantas (2009), Prost (2010), Sousa (2010) e Pereira (2014), no intuito de apresentar as diferentes perspectivas de abordagem da temática.

Ressaltamos que fugiu ao escopo desta pesquisa fazer um levantamento sobre o litoral no âmbito da História do Pensamento Geográfico. O que buscamos foi apresentar, diante das variadas perspectivas de estudo sobre o litoral, a orla e o mar, as diferentes nomenclaturas utilizadas em estudos recentes, desde as que se dedicam aos estudos geológicos e geomorfológicos até as que se dedicam a estudar comunidades pesqueiras tradicionais. Desse modo, evidenciamos que o quadro elaborado tem fins explicativo e exemplificativo, mas não é exaustivo e nem dá conta de todo o material existente.

Além disso, buscamos elencar os termos utilizados em estudos pioneiros sobre a temática que partem de diferentes referenciais teórico-metodológicos. Os estudos mais antigos elencados no quadro ressaltam estudos clássicos e pioneiros na classificação do litoral brasileiro, excluímos Ab'Saber (2001), pelo próprio autor reconhecer a imprecisão dos termos adotados nos estudos sem, no entanto, conseguir resolvê-la, mesmo tendo avaliado uma série de textos com este fim.

É importante destacar que segundo Lessa *et al.* (2009), a Baía de Todos os Santos se tornou alvo de estudos oceanográficos mais aprofundados a partir da década de 1980. Antes desse período, no entanto, não podemos deixar de destacar as contribuições de Theodoro Sampaio em *Movimentos sísmicos na Bahia de Todos os Santos* (1916a), *A carta-hidrográfica da Bahia de Todos os Santos e seus arredores* (1916b) e *Denominações geográficas indígenas em torno da Bahia de Todos os Santos* (1918) e as *Observações de Geomorfologia litoral no Rio Vermelho (Salvador)* (1958), de autoria de Jean Tricart e Teresa Cardoso da Silva, ressaltando que a pesquisa realizada pelos últimos se refere apenas ao trecho de orla do Rio Vermelho na orla Atlântica de Salvador.

Quadro 2. Termos utilizados em pesquisas acadêmicas em Geografia sobre a temática considerando o ano de publicação

AUTORES	TERMOS	ANO
SILVEIRA, João Dias	Litoral, Faixa Litorânea, Ambiente Litorâneo, Orla Litorânea, Região Sublitorânea, Complexos Litorâneos, Costa, Região Costeira, Linha Costeira, Orla Costeira.	1968
CORBIN, Alain	Vilegiatura Marítima, Vilegiatura Costeira, Beira-Mar, Praias, Costa, Litoral, Regiões Litorâneas, Paisagem Litorânea,	1989
GUERRA, Antonio Teixeira	Costa, Zona Costeira, Zona de Litoral, Litoral.	1993
MUEHE, Dieter	Costa, Borda Costeira, Linha de Costa, Orla Costeira, Orla, Orla Terrestre Urbanizada, Orla Terrestre não Urbanizada, Litoral, Faixa Litorânea e Praia.	2001
AB'SABER, Aziz Nacib	Costa, Região Costeira, Zona Costeira, Paisagem Costeira, Complexo Costeiro, Faixa Costeira, Linha de Costa, Cidade Costeira Sublitorânea, Setor Costeiro, Litoral, Faixa Litorânea, Orla Praiana, Zonas Litorâneas, Macrossetor Litorâneo, Praia.	2001
POLLETE, Marcus; SILVA, Liliana Pagetti.	Zona Costeira, Costa, Área Costeira, Espaços Costeiros, Litoral.	2003
MORAES, Antônio Carlos Robert	Litoral, Espaços Litorâneos, Localização Litorânea, Linha Litorânea, Zona Litorânea, Núcleo Litorâneo, Aglomeração Urbana Litorânea, Orla Litorânea, Ocupação Litorânea, Urbanização Litorânea, Conurbação Litorânea, Fundos Territoriais Litorâneos, Borda Litorânea, Áreas Litorâneas, Ambientes Litorâneos, Regiões Litorâneas. Costa, Zona Costeira, Espaço Costeiro, Núcleo Costeiro, Meio Costeiro e Marítimo, Orla Marítima, Borda Marítima, Espaços Praiais e Beira-Mar	2007
DANTAS, Eustógio Wanderley	Litoral, Espaços Litorâneos, Paisagem Litorânea, Espaços Marítimos, Zona Costeira, Orla Marítima, Beira-Mar, Práticas Marítimas Modernas, Vilegiatura Marítima, Praia, Zonas de Praia.	2009
PROST, Catherine	Costa, Área Costeira, Zona Costeira, Linhas da Costa, Litoral, Faixa Litorânea, Fachada Litorânea.	2010
SOUSA, André Nunes de	Litoral, Espaços Litorâneos Urbanos, Paisagens Litorâneas, Orla Oceânica, Orla Marítima, Orla Atlântica, Praias, Costa.	2010
MUEHE, Dieter	Espaço Costeiro, Linha de Costa, Processos Costeiros, Litoral, Praia	2012
PEREIRA, Alexandre Queiroz	Práticas Marítimas Modernas, Práticas de Lazer Marítimo, Vilegiatura Marítima, Vilegiatura Solar, Cultura de Praia, Espaço a Beira-Mar, Praia, Praias Urbanas, Zona de Praia, Orlas Marítimas, Orla, Orla Urbana, Litoral, Espaço Litorâneo, Espacialidades Litorâneas, Espaços Litorâneos Metropolitanos, Litoralização da Humanidade, Aglomerações Urbanas Litorâneas, Turismo Litorâneo, Países Periféricos Litorâneos, Cidade Litorânea, Boulevard Litorâneo, Formas Urbanas Litorâneo-Marítimas, Paragem Litorânea, Localização Litorânea, Localidade Litorânea, Ambiência Litorânea, Ambiente Litorâneo, Bordas Litorâneas, Solo Litorâneo, Lugar Litorâneo, Território Litorâneo, Paisagem Litorânea, Borda Oceânica, Orla Atlântica, Zona Costeira, Faixa Costeira, Ambiente Costeiro, Costa, Linha de Costa.	2014

Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva; Caroline Bulhões Nunes Vaz, 2018.

Considerando os trabalhos mencionados no quadro 2, ressaltamos que não existe um consenso sobre a abrangência espacial, ou extensão, de todos os termos. Em linhas gerais, os estudos em Geografia Física buscam dar uma delimitação espacial específica para cada termo, mas em termos de operacionalização das pesquisas, em distintos estudos de caso ao redor do globo, devido às particularidades da natureza, aparecem diferenças na extensão abrangida pelo termo. Assim, nos parece que, ao tentar fixar uma abrangência específica para cada termo, o esforço se mostra ineficaz, pois a rigidez dos números não consegue assumir a elasticidade, ou plasticidade, necessária para a reflexão dos fenômenos, pois, como afirmou Santos (2012b), a partir das ideias de Heidegger (2014), a natureza não pode ser valorada sem a consideração do seu uso pelo homem.

No tocante aos estudos em Geografia Humana, embora não se busque uma delimitação específica para as distâncias abrangidas pelos termos, tendo em vista que não se busca compreender os fenômenos da natureza *per se*, é importante ressaltar que a ausência de interesse científico em criar essa delimitação também incorre em problemas de circunscrição conceitual dos termos utilizados. É interessante destacar que os estudos realizados por autores da Geografia Humana permitem vislumbrar a transversalidade dos fenômenos nas diferentes escalas geográficas, pois, como ressalta Castro (2012), ao se alterar a escala de análise, alteram-se os fenômenos visibilizados nela. Isso porque as análises dos fenômenos estudados por eles permitem identificar reflexos das transformações socio-espaciais no mundo globalizado.

Consideramos que a Geografia é uma ciência com objeto definido e que, por isso, as pesquisas realizadas em seus diferentes subcampos deveriam permitir a articulação teórica e metodológica entre os diferentes estudos acerca da temática sobre a qual nos debruçamos; criando, assim, possibilidades de reflexão na interface entre os processos sociais e naturais.

A imprecisão no uso dos termos implica que, por um lado, há a possibilidade de encontrar pesquisas com diferente referencial teórico-metodológico em que um mesmo “elemento geográfico” apresenta duas ou mais nomenclaturas distintas (este é o caso de litoral e costa). De outro lado, há a possibilidade de a mesma terminologia ter

significação diferente para as pesquisas desenvolvidas em diferentes subcampos científicos (este é o caso do termo praia).

Inicialmente, tentamos construir uma sistematização dos estudos geográficos que versam sobre a temática, no intuito de delinear as diferentes perspectivas sob as quais o termo orla foi tratado. No entanto, apesar das abundantes referências, não foi possível discorrer especificamente acerca de concepções sobre a orla, pois a maior parte das reflexões trata de recortes mais abrangentes como zona costeira e litoral. Ademais, a confusão entre os termos e sua imprecisão gerou uma complicação nesta reflexão e sua escrita na medida em que a incerteza dificultava a escolha e utilização apropriada dos termos.

Ressaltamos, contudo, que não é o propósito desta pesquisa solucionar as confusões terminológicas existentes e que também não nos propomos a criar novas perspectivas teórico-metodológicas que ensejem esse fim. Nossa posição, diante de tamanha diversidade terminológica, foi a de nos ater à escala local, utilizando o termo orla, com base nos estudos de Moraes (2007)³⁰.

Para nós, a orla se constitui e define como espaço construído, que se situa na interface entre o mar (natureza) e as áreas ocupadas. Portanto, há uma distinção entre a praia e a orla, pois aquela está relacionada a uma abordagem geomorfológica do litoral, entendida como a acumulação de sedimentos gerados por deposição em função dos agentes de transporte marinho (SUERTEGARAY *et al*, 2008).

3.2. A ORLA NO TRÂNSITO ENTRE A PRESENÇA E A AUSÊNCIA

Cientes da falta de consenso entre os termos, vemos também como premente uma discussão sobre a transformação das relações entre sociedade e o mar. O autor que primeiro refletiu sobre o processo de vilegiatura na Europa e sobre as relações entre a sociedade e o mar foi Alain Corbin, em trabalho intitulado *Território do Vazio: a praia e o imaginário ocidental*, publicado originalmente em 1988. Corbin (1989) explicita

³⁰ Durante as nossas reflexões, devido à imprecisão dos termos, nos ateremos às adjetivações feitas pelos autores a quem nos referimos nas discussões.

que a gênese do imaginário que engendrava medo e repulsa pelo mar remonta à época clássica, de modo que uma série de imagens negativas foi criada e gerou forte repulsa contra o mar. É se referindo às interpretações dos textos bíblicos nos séculos XVII e XVIII que Corbin (1989) demonstra a transformação profunda engendrada nas relações entre as sociedades ocidentais e o mar, alicerçado nas mudanças nas suas representações. Se nos séculos XVII e até meados do século XVIII o mar evocava medo e repulsa, na segunda metade do século XVIII o imaginário social e as representações sobre o mar são transformados em torno dos progressos científicos e do discurso da medicina acerca dos benefícios terapêuticos dos banhos de mar. Desde essa mudança, aconteceu um processo de aproximação das sociedades ocidentais com o mar, inclusive em termos de criação de representações voltadas para a acumulação e a especulação do capital imobiliário, ilustradas nas pesquisas de Dantas (2009) e Pereira (2014)³¹.

Retomando o processo de mudança do imaginário coletivo sobre o mar, cabe uma reflexão sobre a importância das representações como elementos indispensáveis à vida. De acordo com as ideias de Lefebvre (2006), as representações se constituem, elas mesmas, na mediação entre o mundo e as pessoas que nele habitam. Esta temática é amplamente refletida, com base lefebvrea na Geografia, por Lufti, Sochaczewski e Jahnel (1996), por Serpa (2005; 2014), por Sousa (2010), e Vaz (2016).

De acordo com Serpa (2014), o conceito de representação nos permite a explanação dos conflitos e das contradições reinantes na esfera da produção do espaço por meio da dialética entre a presença e a ausência. A partir de uma genealogia do conceito de representação, Lefebvre realiza uma constatação, e procede aos devidos esclarecimentos, sobre a confusão entre ideologia e representação na obra de

³¹ Lins-de-Barros e Muehe (2009), sistematizando os estudos sobre como a temática foi tratada na Geografia, também com base em Corbin (1989), demonstram que os interesses dos geógrafos em produzir pesquisas relacionadas à relação entre sociedade e mar antecedem a formação do campo disciplinar geográfico. Para estes autores, um marco importante nesses estudos, no século XVIII, foi a Teoria sobre bacias terrestres e submarinas proposta por Phillipe Buach (LINS-DE-BARROS; MUEHE, 2009). Já no tocante à produção geográfica no século XIX, os estudos sobre o litoral e o oceano estavam presentes nos escritos de Friedrich Ratzel e de Vidal de La Blache, uma vez que ambos tratavam acerca da relação entre homem e o mar, de forma a destacar a importância da navegação (LINS-DE-BARROS; MUEHE, 2009).

Karl Marx. O esclarecimento de Lefebvre demonstra que a ideologia tem uma finalidade intencionalmente política de dissimulação do real constituído através de uma substituição do vivido pelo concebido (LEFEBVRE, 2006; SERPA, 2014). Assim, não podemos deixar de mencionar que o ser no mundo se revela por meio da mediação entre presença e ausência, das representações. As representações, capazes de aproximar ou afastar da esfera do vivido, permitem que identifiquemos os processos resultantes da correlação de forças entre os diferentes grupos sociais, na sociedade, em um determinado período da história humana (LUFTI; SOCHACZEWSKI; JAHNEL, 1996).

Retomaremos aos estudos de Corbin (1989) fundamentados no par dialético presença e ausência. De um lado, esse autor demonstra a existência de imagens repulsivas sobre o mar, constituindo-o em um território do vazio, ou melhor, da ausência, de representações ideológicas de mundo que impossibilitavam o contato e a aproximação das pessoas com o mar (CORBIN, 1989; LEFEBVRE, 2006).

A origem do medo e da repulsa pelo mar está presente nas interpretações dos textos bíblicos, mais especificamente dos livros de *Gênesis*, de *Salmos*, de *Jó* e de *Apocalipse*. Esses textos propagam a ideia de oceano como um “reino inacabado” dotado de um “grande abismo”, “indomável” e “caótico” (CORBIN, 1989). Estas representações repulsivas também estão presentes nas artes e na literatura, e o autor se debruça sobre os romances e peças de *Shakespeare*, delineando como o oceano sintetiza as diferentes formas do medo e alimenta o temor imprevisível da morte.

No que se refere à Geografia na Antiguidade, a partir das reflexões de Paul Pedech, Corbin (1989) demonstra – por meio do exemplo de Estrabão – que a cultura antiga priorizava o conhecimento dos limites balizados da descrição da costa por meio das experiências da navegação. Além disso, fundamentado em Jacob e Lestringant (1981), Corbin (1989) retrata a importância do imaginário repulsivo presente nas descrições da geografia antiga sobre o litoral, que promoviam: “a perpetuação dos estereótipos descritivos; a dispersão da percepção do meio espacial que caracteriza as descrições da paisagem [...]; os problemas de tradução da percepção em discurso; e o efeito visado sobre o público e o equilíbrio que se instaura entre a *mimesis* e a *phantasia*” (JACOB; LESTRINGANT, 1981, p. 159 *apud* CORBIN, 1989, p. 310).

Portanto, o oceano escapava à ocupação³² humana pelas restrições à navegação. As representações sobre o mar, então, são marcadas pela ausência e pelo concebido. As representações dificultavam, portanto, a existência de relações diretas entre homem e mar.

Isto ocorre justamente porque os mecanismos de produção e reprodução das representações sobre o mar – resultantes da correlação de forças na sociedade no período acima descrito – apelavam ao caráter punitivo do oceano feito parte da vida a partir da descrição bíblica do “Dilúvio” e também porque seria repleto de diversos monstros desconhecidos, sombrios e mortais. Ademais, os poucos conhecimentos de navegação e os naufrágios constantes também foram elementos que favoreceram o bloqueio do desejo da beira-mar e da navegação, afastando-os da realidade e da esfera do vivido.

Por outro lado, o avanço do conhecimento científico sobre as navegações com os portugueses a partir do século XVI, as descrições do mundo exótico presentes na Europa desde o Medievo e que ganham corpo com os trabalhos da Geografia científica nascente, no século XVIII e XIX, especialmente através dos *Quadros de Natureza* de Humboldt, favoreceram o enfraquecimento das representações negativas sobre o mar e o advento de representações positivas e, portanto, de aproximação entre a sociedade e o mar.

Assim, é com o advento do discurso sobre o banho terapêutico de mar e a vilegiatura marítima que estes se tornam marcos de passagem da ausência à presença, em um contexto histórico europeu marcado pela revolução industrial (CORBIN, 1989)³³. Durante os processos de industrialização e urbanização, Corbin (1989) explicita que houve uma inversão dos sistemas de significação sobre o continente e o mar, pois as cidades possuíam diversos problemas ambientais e médico-sanitários devido à falta de infraestrutura; enquanto o mar tem propriedades revigorantes e indispensáveis aos humanos por meio dos modelos de banho terapêuticos e de vilegiatura marítima que produzem a expectativa de:

³² Aqui, nos referimos à ocupação como exposto em Heidegger (2014).

³³ Neste sentido, são importantes as contribuições de Lefebvre (1999), posto que este autor aponta a cidade industrial como uma aglomeração urbana, como precursora da zona crítica, pois a inflexão implusão-explosão produz diversas consequências como: concentração urbana, êxodo rural, extensão do tecido urbano, subordinação completa do agrário ao urbano (LEFEBVRE, 1999).

[...] que o mar acalme as ansiedades da elite, que reestabeleça a harmonia do corpo e da alma, que estanque a perda de energia vital de uma classe social que se sente ameaçada [...] Espera-se dele que corrija os males da civilização urbana, os efeitos perversos do conforto, respeitando os imperativos da privacidade (CORBIN, 1989, p. 74).

Além disso, Corbin (1989) evidencia como as diferentes classes se apropriam da beira-mar, tratando da relação entre trabalho e lazer. O autor demonstra a importância da praia como *lócus* de trabalho dos pescadores e de lazer para banhos populares, desenvolvidos no âmbito de atividades coletivas de caráter festivo e lúdico.

Percebemos, assim, que o processo de declínio das representações negativas sobre o mar é acompanhado de especulação e de apropriação da beira-mar por parte daqueles mais abastados que tinham possibilidade de se afastar do ambiente de trabalho, sem prejuízo à manutenção das suas condições básicas de vida. Além disto, essa era a parcela da sociedade que podia construir e manter mais de uma residência, com todos os gastos implicados. Dessa maneira, a vilegiatura e o banho terapêutico eram parte de um *habitus* de classe restrito que, paulatinamente, com o avanço do capitalismo, se torna objeto ou “sonho” de consumo.

Outrossim, se na Antiguidade e no Medievo as representações que afastavam o homem do mar estavam relacionadas ao medo, à ausência de conhecimento técnico-científico sobre as navegações, com o advento da terceira revolução industrial e o consequente predomínio do meio-técnico-científico-informacional (SANTOS, 2012a), as representações ao tempo que aproximaram o homem do mar, simultaneamente, criaram uma nova forma de afastamento, relacionada, sobretudo, à criação e à validação de representações sobre o mar voltadas para o “consumo”. Esse processo, fruto do aprofundamento da modernidade e da espetacularização da sociedade, cria novas formas de afastamento e valida novas representações criadoras de ausência, nas quais, prevalece, novamente, o concebido sobre o vivido (LEFEBVRE, 2006; DEBORD, 2015). Em um mundo onde há um imperativo da necessidade de comunicação, condição da humanidade, não há possibilidades de existência humana sem representação, haja vista que essas são as próprias mediações entre o pensamento e o mundo. Essas mediações ora aproximam (presença), ora afastam

(ausência) do vivido, neste último caso as representações carregam um grande teor ideológico, resultando em uma produção de alienação do cotidiano.

Lefebvre (2007), argumentando sobre a produção do espaço, enfatiza que existem três momentos das estruturas sociais com serventia à compreensão das três dimensões que contribuem para a produção do espaço: o espaço percebido, o espaço concebido e o espaço vivido. Segundo o autor, esta tríade (percebido, concebido e vivido), compreendida nas relações que se estabelecem entre seus elementos constituintes e indissociáveis, não deve ser vista como um modelo abstrato, caso contrário, perderia todo o seu sentido e poder na análise. Assim, a produção do espaço identifica e articula três momentos simultâneos e inseparáveis deste processo: a produção material, a produção do conhecimento e a produção de significação (SCHMID, 2008).

Na produção do espaço, as representações não estão ausentes. Elas fazem parte do processo de construção, validação e negação das diversas lógicas e intencionalidades desta produção. No tocante à esfera do concebido, por exemplo, podemos afirmar que se articula com as relações de produção e a 'ordem' imposta a essas relações, validadas por representações veiculadas por meios hegemônicos de comunicação, como as *holdings* da mídia. Logo, sob a lógica capitalista, há discursos embebidos em ideologias embasadas no progresso e na acumulação de capital no/do espaço urbano, que promovem distanciamentos da realidade vivida. Isto porque há o predomínio do valor de troca em detrimento do valor de uso do/no urbano.

O processo de vilegiatura não pode ser dissociado dos processos de reprodução ampliada do capital no espaço urbano e envolve a transformação e a validação de representações. Caso as representações sobre o mar não tivessem sido alteradas, não seria possível a apropriação, por parte das pessoas, do mar. Ocorre que o processo de vilegiatura marítima não está dissociado do aprofundamento do capitalismo no mundo, o que implicou no advento da lógica especulativa e do predomínio do valor de troca do solo urbano ao redor do mundo.

Os fenômenos espaciais não podem ser vistos com o olhar dicotômico, separando forma e conteúdo e as diferentes esferas envolvidas na produção do espaço. Assim, é premente reconhecer a existência da dialética intrínseca ao percebido, ao concebido e ao vivido no espaço, reconhecendo que há entrelaçamentos e variação na correlação

de forças entre as diferentes esferas. Do mesmo modo, não se pode dissociar da produção do espaço a dialética entre presença e ausência, haja vista que as representações mediam a existência do homem no mundo e que o embate entre o percebido, o concebido e o vivido é mediado por representações, criando, validando ou negando estas representações.

A confusão entre ideologia e representação analisada por Lefebvre (2006) e comentada por Serpa (2014) ilustra as limitações das análises marxistas sobre as práticas sociais, justamente porque Marx desenvolveu uma análise de perspectiva econômica, a partir da categoria trabalho, sobre a produção e a produção de ideologias (LEFEBVRE, 2006). Para a superação das ideias de Marx, Lefebvre (2006) constrói uma genealogia do conceito de representação, inspirado nas ideias de Nietzsche sobre a linguagem (LUFTI; SOCHACZEWSKI; JAHNEL, 1996). O seu avanço na teoria das representações se constitui no fato de que os sentimentos e os valores são elementos constitutivos da representação, logo a representação está imbricada “a sentimentos e paixões, vontade de potência, pontos de vista” (LUFTI; SOCHACZEWSKI; JAHNEL, 1996, p. 93). Dessa forma, as representações se definem pela relação entre o concebido e o vivido, mas não se reduzem à ideologia, pois são encaradas como “formas de comunicar e reelaborar o mundo, aproximações da realidade que, no entanto, não podem substituir o mundo vivido” (SERPA, 2014, p. 488).

Nessa ótica, de perceber como as representações são importantes para compreender o espaço urbano, Sousa (2010), tendo como recorte a orla Atlântica de Salvador, realizou uma associação entre os métodos dialético e fenomenológico para analisar os diferentes significados presentes nas paisagens litorâneas soteropolitanas. Esse autor evidenciou o processo de produção de maritimidade em Salvador, iniciado a partir da década de 1970, em um momento de alinhamento entre os governos estadual e municipal para realizar sucessivas ações de modernização ao longo da orla Atlântica com o objetivo de fortalecimento do turismo em Salvador. Além disso, ele discutiu as representações criadas e validadas sobre a orla Atlântica de Salvador, que repercutem no processo de produção das paisagens urbanas.

Assim, temos que as representações também podem ser utilizadas em favor da reprodução ampliada do capital, por entender que estas podem servir em prol da

manutenção da estrutura social pelos agentes hegemônicos³⁴, que repetem intencionalmente seus projetos e discursos de cidade com o intuito de validar essas representações e, conseqüentemente, suas ações no espaço urbano (LEFEBVRE, 2006).

Nesse sentido, é importante considerar as reflexões de Harvey (2006) sobre a importância da dimensão espacial para que ocorra o processo de acumulação ampliada do capital no espaço urbano, pois as peculiaridades dos lugares possibilitam a criação de rendas monopolistas. Para verificar como esse processo ocorre, o autor constrói um elo entre o processo de globalização, as localidades e as questões culturais que possibilitam a produção de rendas monopolistas a partir da criação intencional da escassez de terrenos, paisagens ou produtos. No caso das paisagens, são as suas singularidades que formam a base do preço monopolista e a ocorrência real dessa renda monopolista se dá através da conservação da singularidade ou da especialidade desses locais.

É importante destacar que na fase atual da globalização existe um aprofundamento da separação geográfica entre o investidor e o meio onde o investimento se dá implicando na criação “[...] dentro do país [de] possibilidades de escolha de comportamentos estranhos ao local da produção e à unidade político-administrativa em que ele se insere” (SANTOS, 2012b, p. 62). Para além disso, Milton Santos (1979) aponta que há uma lógica de retorno dos investimentos estrangeiros em países periféricos para os países centrais³⁵. Na lógica da renda monopolista, Harvey

³⁴ Lefebvre (2007) explica que a noção de hegemonia surge nos escritos de Gramsci, no intuito de descrever o papel futuro da classe trabalhadora na construção de uma nova sociedade. Para Lefebvre, a hegemonia “implica em mais que uma influência, mais do que o uso permanente da violência repressiva. É exercido sobre a sociedade como um todo, incluindo a cultura e o conhecimento, geralmente através da mediação humana: políticas, líderes políticos, festas, com muitos intelectuais e especialistas” (LEFEBVRE, 2007, p. 10, tradução nossa).

³⁵ Milton Santos (1979) afirma que os conceitos de desenvolvimento e subdesenvolvimento são estratégias para impor a lógica capitalista no mundo. O autor afirma que a Economia se transforma em ideologia de apologia ao capitalismo, sendo a Geografia sua parceira para disseminação (a partir das teorias de localização que justificavam os arranjos espaciais, no intuito de promover a expansão capitalista) da acumulação de capital no espaço e o retorno da mais-valia obtida para as áreas centrais. Nas palavras do autor: “[...] a Economia perdeu seu *status* científico e se tornou simples ideologia, cujo fito é persuadir Estados e povos das vantagens daquilo que passou a ser chamado desenvolvimento: a venda da ideologia do crescimento aos Estados, a imposição da ideologia de uma sociedade de consumo às populações. Ambas combinadas induzem ao capital estrangeiro e à aceitação de um só parâmetro aplicável à Economia, à sociedade, à cultura, à ética; Em suma, à dependência e à dominação; à

(2006) afirma que é comum o investimento, por parte das grandes empresas, no desenvolvimento local, ocasionando concomitantemente em resultados que podem contrariar os desejos dos investidores, uma vez que há a possibilidade de que estas localidades se “fechem” para os processos globalizantes que os investidores buscam implantar para usufruir da renda monopolista.

Nesse contexto, é importante relacionar a perspectiva da renda monopolista ao empreendedorismo urbano como uma forma de planejamento e gestão urbanos. Nas palavras de Harvey, temos que:

o empreendedorismo urbano é compreendido como padrão de conduta na governança urbana que combina poderes estatais, diversas formas de organização da sociedade civil e interesses privados, formando coalisões para fomentar ou administrar o desenvolvimento urbano-regional (HARVEY, 2006, p. 228).

Nessa lógica, esse tipo de planejamento e gestão urbanos permitem a geração de renda monopolista a partir da criação de padrões locais de investimentos, notadamente, a partir da articulação entre capital e cultura; haja vista que a renda monopolista no espaço urbano é gerada por sua capacidade de se distinguir das demais localidades, o que confere uma vantagem econômica para a cidade.

Ressaltamos que há uma contradição que mina as próprias possibilidades de o capitalismo conseguir produzir renda monopolista por períodos prolongados: à medida que uma cidade obtém sucesso ao atrair investimentos, ela se transforma num *locus* de atração de investimentos de outras multinacionais, o que acarreta em homogeneização das cidades e faz com que elas percam as distinções que as fizeram ter sucesso na geração desse tipo de renda. Isto implica na consequente saída dos investimentos em busca de novas áreas que possibilitem a ocorrência de rendas monopolistas (HARVEY, 2006).

Não se pode falar de empreendedorismo urbano sem considerar a importância do *marketing* urbano enquanto ferramenta estratégica para a produção e o remodelamento de representações da cidade, “vendendo-a” para turistas-consumidores; para a

dominação através da dependência” (SANTOS, 1979, p. 15). Assim, os países subdesenvolvidos têm como “única” forma de transformação positiva a reprodução da lógica dos países desenvolvidos.

produção e a reprodução de ideologias e imagens-síntese sobre as cidades e sua renovação espacial, com o objetivo de colocá-las nos moldes exigidos pelas relações de produção (SÁNCHEZ, 1999). Assim, o objetivo desses instrumentos é o de promover e legitimar as intervenções urbanísticas nas cidades, capazes de promover sua imagem e remodelar o imaginário da população, de modo a desenvolver o senso de “patriotismo cívico” (VAINER, 2000); de forma a levar seus habitantes a acreditarem que estas transformações engendram uma cidade mais próspera e “visível ao mundo”. Destarte, é necessário lembrar que esses processos ocorrem em todo o mundo e que estes modelos são difundidos por meio dos agentes hegemônicos detentores dos diversos capitais (financeiro, comercial, industrial, imobiliário etc.) e que almejam a realização de lucros pela renda monopolista.

No caso soteropolitano, a homogeneização dos espaços com fins de atração de investimentos nacionais e internacionais se dá pela criação de infraestruturas urbanas (como melhorias e modernização do transporte, alargamento das vias, por exemplo), inclusive pela execução de requalificações urbanas que visam ao embelezamento e à atratividade das orlas soteropolitanas. Essas medidas anteriormente restritas, por décadas, à orla Atlântica, passaram a se inserir também no contexto das orlas da Península de Itapagipe e do Subúrbio Ferroviário.

Por fim, ao tempo em que as obras de requalificação³⁶ servem aos propósitos do *marketing* urbano e funcionam como oportunidades de incentivar o turismo na cidade, estas mesmas obras funcionam como propaganda dos gestores de sua dedicação à cidade e servem como catalisadores para a especulação imobiliária em outras localidades da cidade. Ademais, ao se construir e validar representações positivas sobre uma vizinhança e trecho de orla, se estabelecem novas relações e novas possibilidades de especulação que, baseiam seus argumentos, justamente, nas imagens criadas sobre essas áreas. São, portanto, a todo tempo, criadas e validadas representações sobre o espaço que permitem ou impossibilitam a insurreição pelo uso/apropriação dos espaços públicos da cidade.

³⁶ Para mais informações sobre as requalificações das orlas, abordaremos o tema com profundidade no quinto capítulo a partir da página 105.

3.2.1. Sua extensão é a vida: a orla como espaço da vida

Diante do processo de produção do espaço, que engloba todas as esferas da vida, envolvendo, ainda que desfavoravelmente, agentes que não detêm poder de decisão nas estruturas econômicas, é importante ressaltar suas concepções e experiências espaciais de orla, haja vista que podem permitir que tenhamos vislumbres de processos que seguem, mesmo que parcialmente, em fluxo contrário às decisões, valores e situações estabelecidos pelos agentes detentores de capital.

Nesse sentido, se tratando de um estudo que versa sobre as relações entre a sociedade e o mar, majoritariamente na escala local, as entrevistas e os questionários realizados com os agentes de pesquisa nos permitem identificar elementos da esfera do vivido que contribuem para a conformação dos significados de orla, bem como para a criação/validação de representações sobre esta. Assim, é importante salientar que a orla, enquanto tal, manifesta suas características e contornos, nas situações e contextos de vida dos agentes.

Eu vim pra São Tomé, por aqui eu posso andar de bicicleta e de cavalo. Aqui eu estou em contato com a natureza constantemente. E aí, eu gosto daqui pela liberdade que eu sinto, tanto com o meio ambiente como sem aquele corre-corre lá do centro. Antes eu passei uma temporada morando no Rio Vermelho, agora lá está um inferno (José Salvador da Paz Barros, Morador de São Tomé de Paripe, informação verbal, 2018).

George: Eu mesmo conheço todo o Nordeste, porque eu trabalho na estrada e já trabalhei dentro da cidade também em ônibus, então eu conheço toda, mas frequentar... A gente só frequenta mesmo próximo a nossa casa, que é aqui mesmo. Assim, quando tem de ir, a nós vamos a uma praia...

Mariana: A gente passa de passagem mesmo, de ônibus nós vemos...

George: De carro, de moto, nós passamos... (George A. Santos e Mariana Sousa Ribeiro, Moradores de Plataforma, informação verbal, 2018).

Podemos identificar nas falas que ao tempo em que há um processo de aproximação das pessoas com o mar, possibilitado pelo processo de vilegiatura e pela criação de infraestrutura urbana no último século (CORBIN, 1989; DANTAS, 2009), ocorre também um novo afastamento do mar, por meio da influência de

representações negativas sobre o espaço, relacionadas principalmente à violência, bem como à falta de infraestrutura de saneamento, como no caso do despejo de esgotamento sem tratamento a céu aberto.

O acesso está péssimo, tem esgoto aberto, muito lixo e muito entulho. E a praia, a limpeza cabe à Embasa não descartar esgoto na praia daqui. É que eles às vezes descartam esgoto lá em Praia Grande e em Periperi (Carlos Alberto dos Santos, Morador de Periperi, informação verbal, 2018).

A Embasa veio pra cá de novo fazer não sei o que, jogando esgoto na praia. Isso é uma tristeza, isso me entristece demais. A PMS apesar da orla já estar aqui, a nova orla já está planejada. Ele [o prefeito] esqueceu de um detalhe muito grande, tem que ter um gari, tem que ter uma pessoa para fazer uma limpeza diária. Pessoas pra orientar que as pessoas não joguem lixo [...] Porque, às vezes, fazem isso por ignorância, porque acham que aquilo é deles, jogam o lixo fora da hora, fora de tudo. Não tem mais um lixeirinha, já cortaram todas as lixeiras que têm. Precisam de uma pessoa que dê assistência, que venha, que oriente, gente é errado! Vamos conservar, aqui é de vocês! O mar é pra vida toda, [vocês] têm que conservar, vocês têm que... Muitos pescadores tiram o sustento da vida deles daqui na pesca. Muitos pescadores vivem disso aqui. Então, tem que ter uma orientação para orientar os moradores não jogarem lixo na rua, para as crianças se conscientizarem que aqui é um bem... Eu não sei nem dizer o que... Um bem para o futuro, um bem para a vida toda. Que as crianças cresçam com esse olhar e me entristece muito quando eu vejo, fico muito triste quando vejo lixo na rua (Maria Cristina, Moradora de Itacaranha, informação verbal, 2018).

[...] mas é necessário tenha uma fiscalização no movimento das barracas, uma fiscalização maior da saúde pública em relação ao que se vende nas barracas, uma fiscalização na preservação do meio ambiente, porque é uma quantidade de copos e plásticos são jogados no mar. É um perigo as espinhas de peixe na areia. Tem o problema dos espetos de churrasco na areia e o maior problema de todos é o descarregamento de todo o lixo de Ilha de Maré que vem nos barcos e é descarregado dentro da água, trazido com o carro de mão através da areia até colocar dentro do caminhão coletor. E isso aí quando termina, a praia está cheia de morotó, a água está cheia de morotó, que eles ainda lavam a lona que cobre a lancha. Lavam tudo, então, tanto a água quanto a areia fica cheia de morotó... As crianças vêm brincar, a família que pega um pano e bota uma criança para deitar no lugar que está altamente cheio de bactérias. Esse é o ponto maior, o descarrego do lixo em plena praia (José Salvador da Paz Barros, Morador de São Tomé de Paripe, informação verbal, 2018).

Para entender a extensão e a importância que a orla assume para a vida dos agentes, é preciso compreender que as distâncias e as delimitações de “orla” não são passíveis de compreensão por meio da lógica formal, cartesiana, mas num processo de reconhecimento do ser no mundo, no qual esse reconhece a si, o entorno e o outro (MARANDOLA JR., 2010; SARAMAGO, 2012; HEIDEGGER, 2014; VAZ, 2016)³⁷. Assim, a orla se apresenta para os agentes de pesquisa não como algo dado, mas como manifestação da relação das pessoas com o espaço, da influência de representações que chegam aos agentes por meio da mídia, repleta de contradições e ambivalências próprias da experiência espacial e do processo de produção do espaço. Assim, a orla se delinea enquanto espaço construído e de acesso possível nas proximidades do mar. Ela se delinea também pelas requalificações realizadas pela PMS, que criam e validam representações de orla que são incorporadas nos discursos das classes populares:

Olha, eu acho que essa [orla] aqui no caso... Falo em geral onde começou no Subúrbio, começou lá em Paripe lá em Tubarão, vem pegando... Mas se for ver são poucos os espaços que têm... Paripe lá em Tubarão, Periperi não tem ainda orla, tem os espaços, mas não tem a orla. [...] Vai mais além, porque ela vem daqui [de Plataforma], Paripe vai até a Calçada, chegando na Calçada eu não sei até onde vai mais. Vai até o mercado Assaí, dali você vê que não tem mais nenhum lugar pra ir, ou se vai para um lado ou vai pra outro (Sinval Júnior, Morador de Plataforma, informação verbal, 2018).

Em relação à parte daqui da ginástica, da ciclovia, começa aqui em Escada e termina em Plataforma, ou melhor em São João [do Cabrito], termina no fim de linha de São João, indo pela parte de trás. Porque tem

³⁷ Ainda a pesquisa não tenha forte orientação fenomenológica, não podemos deixar de considerar as reflexões de Marandola Jr (2010), Saramago (2012), Heidegger (2014) e Vaz (2016) sobre a compreensão existencial das distâncias. Nessa perspectiva, a extensão assumida pela orla se dá no processo de descoberta do distanciar, do intervalo medido pela consciência, através da experiência, entre o eu, aqueles ao meu redor e aquilo que está no meu entorno, abarcado pela circunvisão e pela experiência (MARANDOLA JR., 2010; SARAMAGO, 2012; HEIDEGGER, 2014; VAZ, 2016). Vaz (2016), apesar de não estudar a relação do homem com o mar, apresenta uma discussão sobre a extensão e as dimensões do sertão, enquanto região, se baseando na fenomenologia de Heidegger (2014) e Bachelard (2012). A autora considera as distâncias em termos existenciais e evidencia que, no âmbito da experiência, um objeto geográfico (no caso da autora, a região), as distâncias assumem distintas dimensões, possíveis de serem compreendidas apenas por meio da experiência individual e coletiva do espaço. Nesse ínterim, no caso da pesquisa da autora, o sertão não apresenta limite espacial específico, bem como não corresponde ou se restringe a uma área específica, sendo significado a partir da experiência e da influência de representações, em que identificamos o mesmo problema na nossa pesquisa.

o fim de linha vindo por lá e ainda tem por aqui direto, que sai lá e termina no fim de linha de São João geralmente (George A. Santos, Morador de Plataforma, informação verbal, 2018).

Mas eu acho que quando eu penso em orla, assim, a orla da Suburbana, eu penso em Periperi até Plataforma. [...] Eu mesmo moro acima da Suburbana um pouquinho (Sônia, Moradora de Itacaranha, informação verbal, 2018).

Pra mim, o limite da orla é da Base Naval de Aratu até o final do São João do Cabrito, isso tudo faz parte da orla. [...] Daqui pra lá [apontando e olhando para dentro do continente] [...] Ah, precisa fazer muita reforma. Muita coisa, se aqui melhorou 40% que eu achei, imagina em outros lugares. Daqui prá lá precisa melhorar muito mais ainda (Valdir dos S. Conceição, Morador de Plataforma, informação verbal, 2018).

A orla é, portanto, presença na vida dos agentes de pesquisa, quer seja através da realização de trabalho, quer seja pelo desfrute de momentos de lazer e ócio.

É que eu só venho aqui mais aos finais de semana, ou então aos feriados. Mas eu não tiro isso aqui como se fosse um trabalho. Porque eu ganho é um trabalho. Mas é mais por diversão, a gente se diverte muito aqui, ai junta o útil ao agradável, a diversão com o trabalho (Ubirajara Silva Santos, trabalhador em São Tomé de Paripe, informão verbal, 2018).

No entanto, mesmo enquanto presença, enquanto parte fundamental para a realização da vida, essa não escapa da esfera das representações, na medida em que o próprio ato de comunicar se constitui em uma representação (LEFEBVRE, 2006; 2007; SERPA, 2014). Assim, na fala dos entrevistados é possível identificar também elementos de validação de representações sobre a orla construídas com um referencial capitalista, voltado para o consumo de espaço, valorizando algumas áreas em detrimento de outras:

Pouca gente conhecia essa parte aqui da cidade, tão próxima do centro, mas era desconhecido. Mas depois da requalificação física daqui da orla, foi muita propaganda, aumentou [...] O bairro aqui [São Tomé de Paripe] a assistência pública... O bairro é uma controvérsia porque na parte baixa aqui da orla você tem todo um aparato, digamos, assim, de limpeza pública. O carro lava a rua todo dia, a varrição é feita duas vezes por dia, mas isso é só aqui na orla, nas outras partes mais altas, nas outras comunidades fora daqui da orla não existe isso. Não tem coleta de lixo, o mato toma conta, falta iluminação, falta policiamento. E

quando tem policiamento, é um policiamento arbitrário de invasão de domicílio, de espancamento, totalmente diferente daqui da parte da orla de São Tomé, mas eu acho que tá havendo dois pesos e duas medidas. É necessária também uma atenção ao verde, à arborização, é necessário que seja mais cuidada, os tamarindos seculares que tem aqui, que necessitam de poda e estão cheios de parasitas, de erva de passarinho, tudo isso é necessário que se tenha um cuidado maior, um trato merecido (José Salvador da Paz Barros, Morador de São Tomé de Paripe, informação verbal, 2018).

[a reforma] influencia sim, porque vai dar mais visibilidade pra gente, vai ter mais... Uma visão melhor pra gente aqui de Periperi, até mesmo pra o nosso treino dia-a-dia, vai ser melhor pra todos nós (Cleonte Santos, Morador de Periperi, informação verbal, 2018).

Assim, a ação dos planejadores e pesquisadores se torna pouco eficaz, posto que visam a criar uma extensão matemática, matricial do litoral, da costa, da orla, quando, para as pessoas, sua extensão se dá nos limites da vida. Pensamos que delimitar extensões para categorias e objetos espaciais é importante, pois permite clareza na referência e no sentido do que se estuda, mas é fundamental que pensemos em uma forma de considerar a diversidade da experiência humana, quando possível, nesse processo. Assim, embora sirva para ciências com ênfase nos processos e dinâmicas naturais, ao tratar dos fenômenos socio-espaciais, os pesquisadores devem, antes de tudo, considerar a dimensão da experiência e da vida como norte para refletir e planejar ações no espaço.

Criar um projeto de requalificação de orla, enquanto um projeto arquitetônico de melhoramento da infraestrutura urbana, significa modificar elementos que marcam a experiência espacial na cidade. Pensar em projetos de requalificação que considerem como elemento norteador a experiência vivida das pessoas pode permitir a emergência de usos/apropriações de resistência à lógica de consumo dominante, levando à possibilidade de transformação qualitativa das experiências espaciais. No entanto, como discutiremos em seguida, tal processo é dificultado pela barreira do consumo que media as experiências de vida na cidade³⁸.

³⁸ Conforme a ampla e profícua produção de conhecimento geográfico dos últimos quarenta anos, desde o advento da Geografia Crítica, esclarecemos que, em alguma medida, no momento atual do capitalismo, o ato de consumir é inescapável e se impõe à vida cotidiana, balizando, em alguma medida, a experiência espacial, quer seja de alimentos, serviços, bens duráveis, arte e cultura e até espaço.

4. A ORLA DO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO E DA PENÍNSULA DE ITAPAGIPE: SEUS USOS/APROPRIAÇÕES PELAS CLASSES POPULARES

Neste capítulo discutimos acerca do conceito de classe social em Geografia e sua importância para a compreensão dos usos/apropriações dos trechos de orla estudados pelas classes populares. Ademais, buscamos caracterizar o perfil dos usuários/usadores a partir da sistematização dos dados do trabalho de campo e as principais atividades desenvolvidas nos trechos de orla estudados.

4.1. ABORDAGEM ACERCA DE CLASSE SOCIAL NA GEOGRAFIA

Dias (2016) reflete sobre a noção de classe social de modo a compreender as características centrais que a define. Ao realizar um estado da arte sobre a discussão de classes sociais, a autora demonstra que a expressão classe social serve para apresentar um antagonismo entre distintos grupos que se desenvolvem no seio do modo de produção capitalista.

A autora afirma a importância das contribuições dos estudos de Karl Marx e Friedrich Engels no século XIX para as Ciências Sociais, uma vez que as classes só existem a partir de uma relação dialética, ou seja, uma classe só existe em relação à outra, mediante o reconhecimento de sua oposição (DIAS, 2016). Assim, para Dias, na ótica desses autores, as bases da diferença e da oposição entre as classes sociais são estabelecidas de acordo com a relação de cada classe com os meios de produção.

Nesse contexto, Dias (2016) delinea o movimento do pensamento sobre classes sociais, de forma a ressaltar que é uma “categoria histórica, relacionada ao desenvolvimento da sociedade, portanto, trata-se de um efeito da relação entre estrutura social global e os indivíduos que participam da produção social” (DIAS, 2016, p. 53).

Compreendendo que as relações sociais são produtos humanos que se engendram e se transformam ao longo do movimento de transformação das relações produtivas, as classes sociais também se formam, reformulam e se transformam à medida que as relações produtivas também são modificadas.

Por isto, a autora menciona que ao longo da produção de conhecimento sobre as classes sociais foi necessária a ponderação de outras instâncias e dimensões da vida, além daquelas relacionadas estritamente à produção (DIAS, 2016).

É nesse âmbito que a autora ressalta a importância do pensamento de Bourdieu (2011) sobre classes sociais, uma vez que a teoria deste autor visa elaborar uma compreensão das relações através das quais as classes se estabelecem, de forma que seja nítida a multiplicidade do espaço social constituído por diversos campos (político, cultural, social, etc.). De acordo com Bourdieu (2011; 2013), as classes sociais são delimitadas pelo *habitus* de classe:

A divisão em classes operada pela ciência conduz à raiz comum das práticas classificáveis produzidas pelos agentes e dos julgamentos classificatórios emitidos por eles sobre as práticas dos outros ou suas próprias práticas: o *habitus* é, com efeito, princípio gerador de práticas objetivamente classificáveis e, ao mesmo tempo, sistema de classificação (*principium divisionis*) de tais práticas. Na relação entre duas capacidades que definem o *habitus*, ou seja, capacidade de produzir práticas e obras classificáveis, além da capacidade de diferenciar e de apreciar essas práticas e esses produtos (gosto), é que se constitui o mundo social representado, ou seja, o espaço dos estilos de vida (BOURDIEU, 2011. p. 162).

O *habitus de classe* é central nesta pesquisa por ser um indicador de uma determinada classe social e da consolidação de um estilo de vida particular por meio dos capitais econômico, social e cultural e, conseqüentemente, das práticas espaciais, das representações que as validam ou negam, das formas de uso/apropriação do espaço urbano, relacionadas a estes respectivos estilos de vida.

Nesse sentido, para compreendermos os diferentes usos/apropriações das classes populares nas orlas da Península de Itapagipe e do Subúrbio Ferroviário adotamos a metodologia de Dias (2016) sobre a definição das classes populares, que se baseia no perfil de ocupação, nos níveis de escolaridade e de renda. Portanto, as classes populares se enquadram como agrupamento de agentes sociais dotados de níveis baixos de escolaridade e renda e que exercem atividades profissionais notadamente braçais/manuais ou que tenham poucas exigências de habilidade intelectual, de modo a se inserir de forma precária no processo produtivo (DIAS, 2016).

Barbosa (2016) espacializa os dados de rendimento nominal mensal e escolaridade da população de Salvador demonstrando a perpetuação e o aprofundamento das desigualdades socioespaciais. Em consonância com as ideias de Dias (2016), Barbosa (2016) comprova que as orlas estudadas estão inseridas em bairros populares, cuja população é em sua ampla maioria composta pela classe popular, haja vista que seus dados demonstram a existência de pessoas que estão no circuito inferior da economia³⁹, com baixo rendimento e baixos níveis de escolaridade, características elencadas por Dias (2016) como pertencentes às classes populares. Ressaltamos que os bairros populares estudados não são homogêneos e que, portanto, há possibilidades de existir moradores pertencentes a diferentes classes sociais.

Tendo em vista que a espacialização realizada por Barbosa (2016) incorre em uma generalização e homogeneização dos dados a partir das áreas de ponderação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), notadamente dos setores censitários agrupados e que os dados utilizados são aqueles apresentados pelo Censo de 2010, há defasagem das informações apresentadas e refletidas naquela ocasião pelo autor com relação às transformações na economia e na conjuntura política nos últimos anos em Salvador. Assim, é preciso repensar os dados de escolaridade, ocupação, renda e faixa etária no intuito de situar o perfil dos usuários/usadores nos trechos de orla estudados, o que fizemos ao produzir dados primários.

Conforme a tabela 2, nas orlas estudadas, há o prevalecimento da presença de homens em detrimento das mulheres tanto nos dias de semana quanto aos finais de semana. Certamente, esse processo está relacionado aos resultados das pesquisas de Rosa (2018) que demonstram que a presença dos homens no espaço público e sua disponibilidade de tempo para ocupá-los está alicerçada na ausência da mulher, as quais se atribui a responsabilidade de diversos afazeres domésticos que as impossibilitam de ocupar esses espaços e ter maior disponibilidade de tempo livre.

³⁹ Milton Santos (2008) explicita que o circuito inferior da economia oferece grande número de empregos à população pobre devido à soma de possibilidades oferecidas pela multiplicidade de empresas. Assim, com base nesse autor, o circuito inferior da economia é caracterizado por organizar-se de forma primitiva, com capitais reduzidos, sem estoques ou em número reduzido e de qualidade inferior, há relações diretas entre consumidor e vendedor, com variação dos preços em função de negociações entre ambas as partes e também com a utilização de trabalhos intensivos e precários.

Tabela 2. Respondentes, em números absolutos, considerando o sexo e o trecho de orla utilizado em 2018

Pessoas que responderam a enquete por sexo e local de utilização						
Orla	Masculino			Feminino		
	Semana	Final de semana	Total	Semana	Final de semana	Total
Plataforma	38	54	92	42	26	68
S. Tomé de Paripe e Tubarão	36	60	96	28	24	52
Periperi	41	54	95	18	11	29
Ribeira	45	52	97	28	31	59
Total	160	220	380	116	92	208

Fonte: Trabalho de Campo, 2018.

Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018.

No tocante à faixa etária, a tabela 3 evidencia que há um relativo equilíbrio entre as diferentes faixas etárias dos usuários/usadores dos trechos de orla ao longo da semana e também aos finais de semana. Há um ligeiro predomínio dos adultos e idosos em detrimento das demais faixas etárias. Ao longo da aplicação das enquetes ficou nítido, pela justificativa por eles dada, que a maior ocorrência de adultos está relacionada principalmente a dois fatores: o elevado número de pessoas desempregadas e também a prevalência de ocupações informais, o que garante a esses respondentes muito tempo livre (Tabela 3). Ademais, os idosos, na maior parte aposentados, têm a orla como *locus* de sua sociabilidade cotidiana, frequentando-a no intuito de encontrar com conhecidos, exercitar-se e ver o movimento da rua.

Tabela 3. Respondentes, em números absolutos, por faixa etária e trecho de orla utilizado em 2018

Durante a Semana													
Orla	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	+65	Total
Plataforma	1	5	2	10	4	6	14	12	12	4	2	8	80
S. Tomé de Paripe e Tubarão	1	1	8	5	4	9	8	6	5	8	6	3	64
Periperi	3	14	7	7	6	5	7	3	4	2	0	1	59
Ribeira	3	5	7	6	5	10	6	2	5	8	7	9	73
Total	8	25	24	28	19	30	35	23	26	22	15	21	276
Durante o Final de Semana													
Orla	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	+65	Total
Plataforma	5	3	6	5	6	9	13	13	5	2	10	3	80
S. Tomé de Paripe e Tubarão	2	5	9	6	10	9	8	10	8	7	3	7	84
Periperi	0	9	7	4	8	9	3	6	8	3	1	7	65
Ribeira	1	7	1	5	4	16	10	4	8	12	6	9	83
Total	8	24	23	20	28	43	34	33	29	24	20	26	312

Fonte: Trabalho de Campo, 2018.

Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018.

Em termos de escolaridade, as duas categorias nas quais predominam o maior número de ocorrências são: “Fundamental incompleto” e “Ensino Médio Completo” com respectivamente 146 e 272 respondentes. No geral, não houve grandes diferenças entre os dias de semana e os finais de semana na escolaridade dos usuários/usadores dos trechos de orla, excetuando-se o caso dos respondentes que possuem especialização *lato sensu*, haja vista que só houve respondentes com tal nível de escolaridade durante os finais de semana. Ressalta-se que não houve respondentes dos níveis mais elevados de ensino quer de mestrado ou de doutorado (Tabela 4).

Tabela 4. Respondentes, em números absolutos, considerando a escolaridade e trecho de orla utilizado em 2018

Grau de Escolaridade considerando o local de utilização da orla – TOTAL										
Orla	Nunca estudou	Fundamental		Médio		Superior		Especialização		TOTAL
		Incompleto	Completo	Incompleto	Completo	Incompleto	Completo	Lato Sensu	Stricto Sensu	
Plataforma	0	44	5	19	80	4	7	1	0	160
S. Tomé de Paripe e Tubarão	5	50	10	10	62	4	6	1	0	148
Periperi	2	25	10	23	62	1	1	0	0	124
Ribeira	0	27	11	21	68	11	17	1	0	156
Total	7	146	36	73	272	20	31	3	0	588

Fonte: Trabalho de Campo, 2018.

Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018.

Os dados da tabela 4 demonstram que há forte descontinuidade dos estudos pelos respondentes, tendo em vista as condições de vida das classes populares, que muitas vezes demandam o abandono dos estudos no nível médio ou fundamental, geralmente sem dar continuidade aos estudos no nível superior. Tais constatações também foram feitas anteriormente por Barbosa e Serpa (2016) em discussões sobre empreendedorismo em bairros populares de Feira de Santana.

Esta questão influencia os tipos de ocupação dos usuários/usadores e evidencia o seu caráter de classe, predominantemente das classes populares, haja vista que uma das características das classes médias e médias-superiores é o fato destas classes desenvolverem trabalhos com maior carga intelectual.

Além disto, o nível de escolaridade influencia na esfera do lazer, uma vez que as classes populares tendem a não possuir lazer ou a tê-lo nas proximidades de sua residência sem frequentar, por exemplo, museus, cinemas e outros equipamentos culturais e também realizando poucas (ou mesmo nenhuma) viagens turísticas para longe do seu domicílio (DIAS, 2016).

Comprovando o acerto de Dias (2016) na caracterização das classes populares, médias e medias-superiores e sua relação com renda e escolaridade, sendo esta última a reflexão sob a qual nos debruçamos agora, os dados de campo evidenciam o predomínio de ocupações com maior carga manual, esforço físico e repetitivo e pouca/nenhuma especialização. Essas atividades estão geralmente relacionadas ao circuito inferior da economia, por se tratar majoritariamente de atividades informais, sem amparo da legislação trabalhista e da seguridade social. Há o predomínio de ocupações em tais atividades entre os respondentes dos dias de semana e dos finais de semana.

Dias (2018), refletindo sobre os resultados de sua pesquisa de tese, aponta para a necessidade de se ampliar ainda mais as informações acerca das atividades cotidianas dos respondentes para que a caracterização das classes seja mais acurada e precisa. Isto porque, na perspectiva da autora, atividades como leitura de jornais e/ou revistas, a frequência, proximidade e acesso que têm (quando há) a equipamentos culturais permite aos pesquisadores delinear mais claramente a posição e a classe social dos agentes da pesquisa⁴⁰.

No entanto, faz-se necessário ressaltar que há peculiaridades entre os perfis dos diferentes trechos de orla, haja vista que os trechos da Ribeira e de São Tomé de Paripe e Tubarão recebem o maior número de usuários/usadores com ocupações características das classes médias e medias-superiores, como podemos ver nas tabelas 5 e 6⁴¹.

⁴⁰ Infelizmente, quando tivemos acesso às novas reflexões de Dias (2018) nosso trabalho de campo já havia se encerrado sem que houvesse a possibilidade de inserir esses novos elementos nas entrevistas e enquetes que baseiam as reflexões a que nos propomos.

⁴¹ As ocupações incluídas na categoria outros apresentaram apenas uma ocorrência considerando todos os trechos de orla estudados. Para os dias de semana estão na categoria outros: analista de crédito, artista, auxiliar administrativo, auxiliar de montagem de andaime, balconista, contador, corretor, cuidador de idoso, eletricista, enfermeira, feirante, fiscal de asfalto, funcionário público, lavador de carro, manicure, maquiadora, marceneiro, marinheiro, modelo, mototaxista, operador logístico, petroquímico, pizzaiolo, porteiro, radialista, recepcionista, serralheiro, servente, serviços gerais, supervisor de padaria. nos finais de semana foram incluídos em outros: açogueiro, atendente, auditor da controladoria geral da união, auxiliar jurídico, auxiliar administrativo, bombeiro,

Tabela 5. Respondentes, em números absolutos, por ocupação e trecho de orla utilizado durante a semana em 2018

Ocupação considerando o local de utilização da orla – Semana					
Ocupação/Profissão	Plataforma	São Tomé e Tubarão	Periperi	Ribeira	Total
Açougueiro	0	7	0	0	7
Aposentado	8	0	0	17	25
Aposentado e trabalha	0	1	0	1	2
Auxiliar de produção	0	3	0	0	3
Auxiliar/Técnico de Enfermagem	6	1	1	0	8
Babá	0	2	0	0	2
Barbeiro	1	0	0	3	4
Cabeleleiro	0	0	1	1	2
Caixa de mercado	0	1	0	1	2
Comerciante	2	1	0	3	6
Costureira	1	0	0	1	2
Cozinheiro	1	3	0	1	5
Desempregado	14	5	22	10	51
Doméstica	3	1	2	1	7
Dona de casa	6	0	2	1	9
Dono de Bar	0	0	5	1	6
Estudante	5	1	9	6	21
Funcionário público	1	1	0	3	5
Garçom/Garçonete	0	0	1	1	2
Mecânico	2	1	0	0	3
Montador de Móveis	0	0	0	2	2
Motorista	1	0	0	1	2
Operador de máquinas	2	3	0	0	5
Operador de telemarketing	3	0	1	0	4
Pedreiro	1	1	2	2	6
Pescador/Marisqueira	3	7	0	1	11
Pintor	0	1	0	1	2
Professor	0	1	1	1	3
Segurança	2	1	1	0	4
Soldador	0	1	1	0	2
Vendedor ambulante	0	5	3	1	9
Vendedor autônomo	10	6	4	3	23
Outros	8	10	3	10	31
Total	80	64	59	73	276

Fonte: Trabalho de Campo, 2018.

Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018.

chapista, cobrador de ônibus, cuidador de saúde, distribuidor, estagiário, frentista, gerente, gesseiro, gráfico, guardador de carro, marceneiro, marinho, militar, modelo, músico, oficial de manutenção, operador de telemarketing, operador logístico, polidor, produtor de eventos, secretária, soldador, supervisor de manutenção, supervisor de máquinas, tatuador, técnico em refrigeração, topógrafo, vidraceiro.

Tabela 6. Respondentes, em números absolutos, por ocupação e trecho de orla utilizado durante o final de semana em 2018

Ocupação considerando o local de utilização da orla - Final de Semana					
Ocupação/Profissão	Plataforma	São Tomé e Tubarão	Periperi	Ribeira	Total
Almoxarife	0	0	3	0	3
Aposentado	6	6	5	11	28
Aposentado e trabalha	0	0	2	3	5
Artista	1	1	0	0	2
Auxiliar administrativo	1	0	0	1	2
Auxiliar de produção	0	4	0	0	4
Auxiliar/Técnico de Enfermagem	1	0	1	0	2
Baiana de acarajé	1	0	0	1	2
Cabeleleira	0	1	0	1	2
Caixa de mercado	1	0	1	0	2
Comerciante	1	0	0	5	6
Corretor	0	3	0	0	3
Cozinheiro	2	1	0	0	3
Desempregado	12	10	4	11	37
Doméstica	3	2	1	2	8
Dona de casa	5	2	0	2	9
Dono de Bar	0	0	6	0	6
Eletricista	0	0	3	0	3
Encanador	0	2	2	0	4
Esteticista	1	2	0	0	3
Estudante	8	7	8	11	34
Funcionário público	1	0	1	2	4
Garçom/Garçonete	0	1	1	2	4
Mecânico	5	0	3	0	8
Motorista	2	9	1	3	15
Operador de máquinas	1	0	1	2	4
Pedreiro	1	10	5	2	18
Pescador/Marisqueira	2	0	3	0	5
Pintor	2	0	2	0	4
Porteiro	3	1	0	0	4
Professor	1	0	1	5	7
Segurança	0	0	3	1	4
Serviços Gerais	0	1	0	1	2
Técnico em Nutrição	0	1	1	0	2
Vendedor ambulante	2	4	1	3	10
Vendedor autônomo	5	8	2	3	18
Não Informa	0	2	0	0	2
Outros	12	6	4	11	33
Total	80	84	65	83	312

Fonte: Trabalho de Campo, 2018.

Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018.

Quanto à renda (Tabela 7), fica notória a preponderância de usuários/usadores com rendimento equivalente ao das classes médias e médias-superiores na Ribeira em detrimento dos demais trechos de orla. A Ribeira é o trecho de orla que está mais inserido no roteiro turístico

soteropolitano, ainda que às suas margens, devido à proximidade com importantes pontos turísticos, como a Igreja do Senhor do Bonfim e a tradicional sorveteria da Ribeira.

Entre os que se declararam sem rendimento prevalecem os desempregados, estudantes e donas de casa. No entanto, é importante ressaltar que algumas donas de casa recebiam proventos, quer de benefícios sociais, quer provenientes de arrendamentos de imóveis de caráter residencial ou comercial.

Devido ao fato de renda ser um assunto delicado, alguns respondentes optaram por não declarar seus rendimentos. Diante de suas reações à pergunta quando questionados, duas situações nos parecem mais prováveis: por um lado, há os que se envergonhavam de não possuir rendimentos ou por considerá-los muito baixos e, por outro lado, há os que se constrangiam por considerar seus rendimentos elevados e temerem se expor a riscos por responderem às enquetes.

Tabela 7. Respondentes por classe de rendimento mensal e trecho de orla utilizado em 2018

Pessoas que responderam a enquete por Classe de Rendimento Mensal em salários mínimos (SM)										
Orla	Classe Popular			Classe Média			Classe (Média) Superior		Renda Não Declarada	TOTAL
	Sem Renda	Até 1/2 SM	De 1/2 a 1 SM	De 1 a 2 SM	De 2 a 3 SM	De 3 a 5 SM	De 5 a 10 SM	De 10 a 20 SM		
Plataforma	47	0	33	53	12	6	2	0	7	160
São Tomé de Paripe e Tubarão	26	16	14	63	11	9	0	0	9	148
Periperi	45	4	17	48	7	2	0	1	0	124
Ribeira	37	3	18	42	17	20	8	2	9	156
Total	155	23	82	206	47	37	10	3	25	588

Fonte: Trabalho de campo, 2018

Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018.

Findada a descrição do perfil dos usuários/usadores dos trechos de orla por nós pesquisados, procedemos, na próxima seção, às reflexões sobre os elementos repulsivos, atrativos e os tipos de uso/apropriações dados por eles às orlas da Península de Itapagipe e do Subúrbio Ferroviário de Salvador.

4.2. USOS/APROPRIAÇÕES DAS CLASSES POPULARES: UMA REFLEXÃO A PARTIR DAS ENQUETES APLICADAS

A influência do capitalismo na produção do espaço é amplamente discutida por Harvey (2006) e o autor evidencia que, no estágio atual deste modo de produção, o capitalismo necessita ampliar a homogeneização, aumentando o alcance das empresas e ampliando o consumo de produtos, cada vez mais homogêneos, posto que produzidos por poucas empresas.

No entanto, o processo de ampliação de mercado e de consumo se dá em contradição, pois a acumulação atinge o seu ápice a partir da possibilidade de criação de renda monopolista. Essa, por sua vez, se dá pela valorização do diferente, do idiossincrático em detrimento da hegemonia de produtos e marcas globais. Esse processo acompanha também a oferta de serviços, como o turismo, sendo, portanto, cada vez mais valorizadas as cidades com pontos turísticos “únicos”, no intuito de instigar o consumo de lugares pela sua exclusividade e “exotismo”.

As obras de requalificação, enquanto melhoramentos urbanos na cidade, funcionando como estratégias de *marketing* da cidade e motor de especulação imobiliária e turística em Salvador, acabam por se tornar, como alcunha Serpa (2016a), “clones de orla” por se tratarem de obras que buscam repetir padrões paisagísticos utilizados ao redor do mundo, na capital baiana.

Nesse processo, além das orlas apresentarem formas urbanas semelhantes, inclusive com equipamentos de lazer e esporte similares, ocorre também a homogeneização dos seus usos/apropriações, haja vista que a requalificação induz à normatização do espaço, que acarreta também em normatização de comportamento, taxando como inadequados usos/apropriações diferentes do novo padrão indicado. Assim, temos que os contrastes e as semelhanças entre os usos/apropriações das orlas soteropolitanas são mediados pela modificação dos *habitus* de classe e das movimentações intraclasse, nas diversas frações em processo de ascensão ou declínio (BOURDIEU, 2011).

A alteração nos usos/apropriações dos trechos requalificados pode ser identificada nas respostas das enquetes por nós aplicadas em trabalho de campo nas orlas de Plataforma, Ribeira e São Tomé de Paripe e Tubarão.

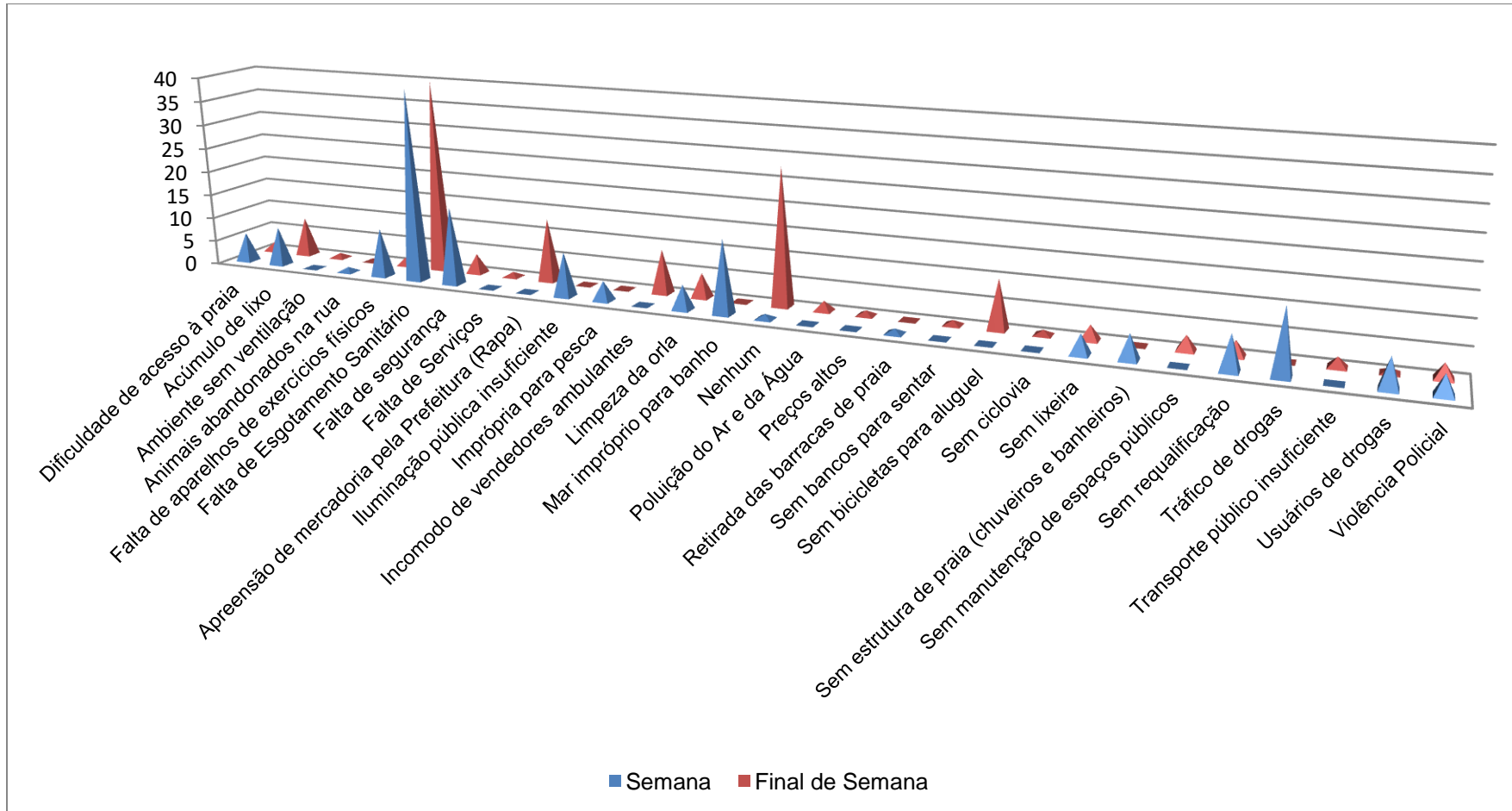
Diversos respondentes das enquetes relacionaram a orla, antes da requalificação, a uma série de adjetivos evidenciando a prevalência de representações negativas, mostrando, por exemplo, a impossibilidade de uso/apropriação dessas áreas, antes da requalificação, por parte de “pessoas de família”, devido à existência de uso de drogas, sujeira e violência. Periperi, por exemplo, o único trecho não requalificado por nós estudado, é o que apresenta maiores reclamações sobre tráfico de drogas (Gráfico 1).

Esses aspectos são reiterados pelos respondentes também para afirmar a baixa qualidade das obras de requalificação feitas pela PMS. Ademais, aparecem como mote das reclamações dos respondentes de Periperi que veem, na ausência de requalificação, o descaso do poder público municipal. Esse trecho apresenta também, segundo os respondentes, dificuldades de acesso e, conseqüentemente, de usos/apropriações.

São comuns a todos os trechos de orla problemas relacionados à falta de segurança e limpeza. Para esses dois itens, aparecem respectivamente 76 e 55 reclamações entre aqueles que responderam às enquetes durante a semana. Já aos fins de semana, aparecem respectivamente 63 e 87 reclamações. Alguns problemas que dificultam os usos/apropriações das orlas são específicos para cada trecho.

Em São Tomé de Paripe e Tubarão e em Plataforma a falta de infraestrutura na praia é considerada um dos principais empecilhos, pois não há qualquer possibilidade de realizar higiene pessoal ou retirar o sal do corpo após o banho de mar, devido à inexistência de chuveiros e banheiros públicos próximos. Isto porque, desde 2007, após a criação do projeto de requalificação de toda a orla de Salvador, no governo do prefeito João Henrique, o Ministério Público Federal exigiu um planejamento que removesse os equipamentos da faixa de areia e até esse momento não foram realizadas quaisquer intervenções com o intuito de instalar tais equipamentos públicos. Além disto, a remoção das barracas de praia impactou na economia popular, especialmente aos empreendedores populares que foram forçados a repensar outras formas de sustentar-se. Foi alterada também a lógica de consumo dos usuários/usadores, uma vez que os serviços e produtos não eram mais oferecidos, incorrendo em alteração dos hábitos e costumes.

Gráfico 1. Elementos repulsivos para os usuários/usadores de Periperi em 2018



Fonte: Trabalho de Campo, 2018

Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018.

Em Plataforma, por exemplo, os usuários/usadores identificam como prejudicial ao desenvolvimento de suas atividades os carros em alta velocidade passando pela orla e a falta de espaço físico. Sobre a velocidade, ressaltamos que há ausência de fiscalização da velocidade permitida no local pelo órgão público competente; a requalificação de Plataforma levou em consideração que haveria a utilização de um espaço comum destinado a bicicletas e pedestres, implicando, portanto, em uma área que deveria ter seu uso exclusivamente como calçada a ser utilizado também como uma ciclovia. Desse modo, pedestres e ciclistas disputam a estreita faixa entre o muro do trem e a pista para carros (Fotografia 1). Em outros casos, em pequenos trechos, há calçada no lado oposto à ciclofaixa, no entanto, a calçada é irregular e estreita, eventualmente ocupada por carros.

Fotografia 1. Trecho Requalificado de Plataforma em 2018



a) Trecho requalificado em Plataforma sem calçada



b) Trecho requalificado em Plataforma com calçada

Fonte: Acervo do autor, 2018.

A falta de tratamento do esgoto e seu despejo direto no mar trazem repulsa aos respondentes de Plataforma, São Tomé de Paripe e Tubarão, sendo a segunda maior causa de reclamações por parte dos respondentes com, respectivamente, 23 e 20 ocorrências. No caso de Tubarão, quando há incidência de chuvas, a tubulação de esgotamento não comporta a quantidade de esgoto e água pluvial, havendo transbordamento do sistema que escoam para áreas mais baixas como o parque infantil. Além desse caso, há uma saída de esgoto a céu aberto próxima ao fim de Linha de Tubarão, na praça Prof. Varela Freire. Em São Tomé de Paripe, nas proximidades da Praça Benjamin de Souza, há diversas saídas de esgoto que desembocam diretamente no mar (Fotografia 2). Esses fatos levam a criação e validação de representações que atrapalham ou inviabilizam o uso/apropriação destas orlas.

Fotografia 2. Esgoto desaguando no mar no trecho de São Tomé de Paripe e Tubarão em 2018



Fonte: Acervo do autor, 2018

Apenas na Ribeira o esgotamento sanitário não significa um problema para os moradores, haja vista que esses identificam que há um maior cuidado com o saneamento básico do bairro. Isto, talvez, esteja relacionado ao caráter turístico do bairro explorado há mais tempo e com maior manutenção dos espaços públicos, quando comparado com os demais bairros do Subúrbio Ferroviário. No entanto, aparece como problema para os usuários/usadores a presença de animais de rua na orla e na praia (23 reclamações) conforme imagem abaixo (Fotografia 3).

Fotografia 3. Animais de rua na orla da Ribeira, Península de Itapagipe em 2018.



Fonte: Acervo do autor, 2018

O discurso da gestão municipal acerca da execução das obras de requalificação está atrelado à necessidade patente de sanar os problemas exaustivamente identificados sobre as orlas e praias da Península de Itapagipe e Subúrbio Ferroviário pelos usuários/usadores. Por outro lado, mesmo que as obras sejam de menor

qualidade⁴² quando comparadas àquelas realizadas na Orla Atlântica, há o interesse de valorizar a beleza paisagística dessas orlas e praias no intuito de promover a acumulação de capital no espaço urbano, bem como estratégias de promoção da gestão municipal, através da criação de representações vinculadas à imagens positivas de cidade, posto que essas áreas foram menos assistidas por políticas públicas de melhorias urbanas. Ao mesmo tempo, notamos a transformação nos padrões de uso/apropriação como discutimos no capítulo V.

A beleza da paisagem é ressaltada pela maior parte dos respondentes como principal atrativo destas orlas, conforme explicitaram 219 respondentes. Os principais aspectos atrativos das orlas estudadas, além da paisagem, de alguma forma, levam os usuários/usadores a frequentarem e a aumentarem o tempo de permanência nas orlas considerando tanto os dias de semana, quanto os finais de semana. Em seguida, “Tranquilidade” e “Mar bom para banho” são as que mais se destacam como atrativos dessas orlas. No entanto, o número de usuários/usadores que consideram as praias de Periperi⁴³ como boas para banho é muito pequena. Isto está relacionado ao esgotamento a céu aberto mais intenso, em pelo menos quatro pontos diferentes e, portanto, mais visível quando comparado com os demais trechos de orla (Tabela 8).

Tabela 8. Principais atrativos elencados pelos respondentes por trecho de orla em 2018

Principais atrativos da orla – Semana					
Atrativos	Plataforma	São Tome de Paripe e Tubarão	Periperi	Ribeira	Total
Mar bom para banho	13	22	01	25	61
Paisagem	36	19	25	44	124
Tranquilidade	08	19	20	08	55
Principais atrativos da orla - Final de Semana					
Atrativos	Plataforma	São Tomé de Paripe e Tubarão	Periperi	Ribeira	Total
Mar bom para banho	12	40	0	27	79
Paisagem	36	20	22	17	95
Tranquilidade	05	24	0	14	43

Fonte: Trabalho de Campo, 2018.

Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018.

⁴² A qualidade inferior está relacionada aos aspectos de acabamento, resistência e durabilidade dos materiais instalados na orla.

⁴³ Conforme o relatório semanal de balneabilidade realizado pelo Instituto de Meio Ambiente e Recursos Hídricos da Bahia (INEMA), a praia de Periperi aparece frequentemente como imprópria para banho conforme dados dos relatórios semanais de 2018.

Ressaltamos que o Instituto de Meio Ambiente e Recursos Hídricos da Bahia (INEMA) realiza um monitoramento da qualidade das águas das praias no estado da Bahia publicando com regularidade relatórios acerca da balneabilidade das praias baianas⁴⁴. É importante destacar que os dados do último relatório, publicado em novembro de 2018, referentes às praias de Tubarão, Periperi e Penha (Ribeira) evidenciam que o nível de poluentes na água as torna inadequadas para banho, conforme destacado pelos usuários/usadores como um dos principais elementos repulsivos.

No entanto, as afirmações referentes ao “mar bom para banho” geralmente estão relacionadas às condições físicas das praias⁴⁵, que oferecem segurança para os banhistas, de forma a lhes conferir águas tranquilas e rasas. A maior parte dos respondentes que associaram as praias como boas para banho eram mulheres que levavam crianças, como filhos e sobrinhos, para aproveitar momentos de lazer.

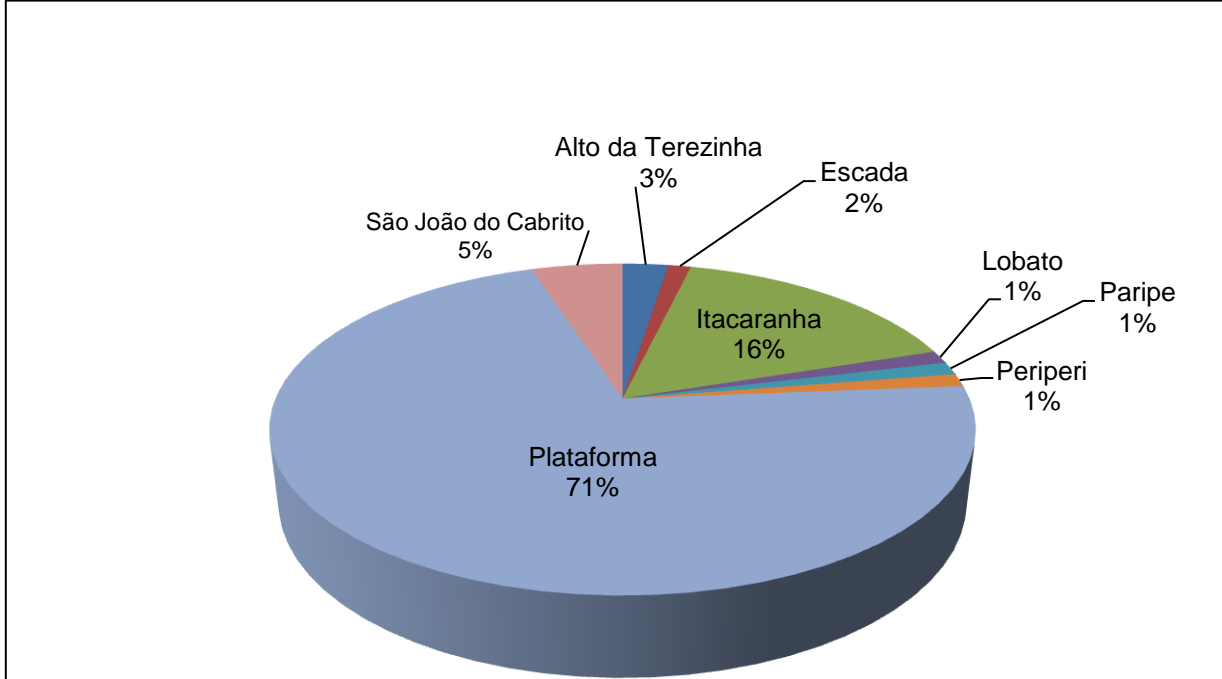
Ressaltamos que os usuários/usadores desses trechos de orla são majoritariamente os moradores do bairro em que a orla está inserida ou pessoas de bairros adjacentes. A frequência de usuários/usadores provenientes de outros bairros para essas orlas aumenta aos finais de semana, haja vista que seu uso está relacionado principalmente ao lazer (Gráficos 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 9).

Fica evidenciado que os trechos de orla de Plataforma e Periperi são menos atrativos para os usuários/usadores de outras localidades quando comparados a Ribeira e São Tomé de Paripe e Tubarão, pois naqueles trechos mais de 70% dos usuários/usadores são do próprio bairro, considerando os dias de semana e os finais de semana. Ribeira e São Tomé de Paripe e Tubarão, por sua vez, conseguem atrair usuários/usadores de outros bairros, principalmente, aos finais de semana, quando os usuários/usadores provenientes do bairro aparecem em menor quantidade, quando comparado aos dias de semana. Além de atrair usuários/usadores de outros bairros, esses trechos conseguem atrair pessoas de outros municípios da Bahia e do Brasil.

⁴⁴ Os relatórios de balneabilidade podem ser encontrados na página: <http://www.inema.ba.gov.br/wp-content/uploads/2018/11/Boletim-N45-Balneabilidade-para-Salvador-emitido-em-08-11-2018.pdf>.

⁴⁵ Os estudos sobre as condições geológicas, geomorfológicas e oceanográficas das praias da Baía de Todos os Santos foram realizadas por diversos pesquisadores e compiladas na obra *Baía de Todos os Santos: aspectos oceanográficos* publicado em 2009. Assim, diante da complexidade de relacionar estudos geológicos e geomorfológicos em pequenas e grandes escalas, optamos por não fazer uma caracterização da morfogenese marinha e da morfodinâmica praias nas áreas estudadas.

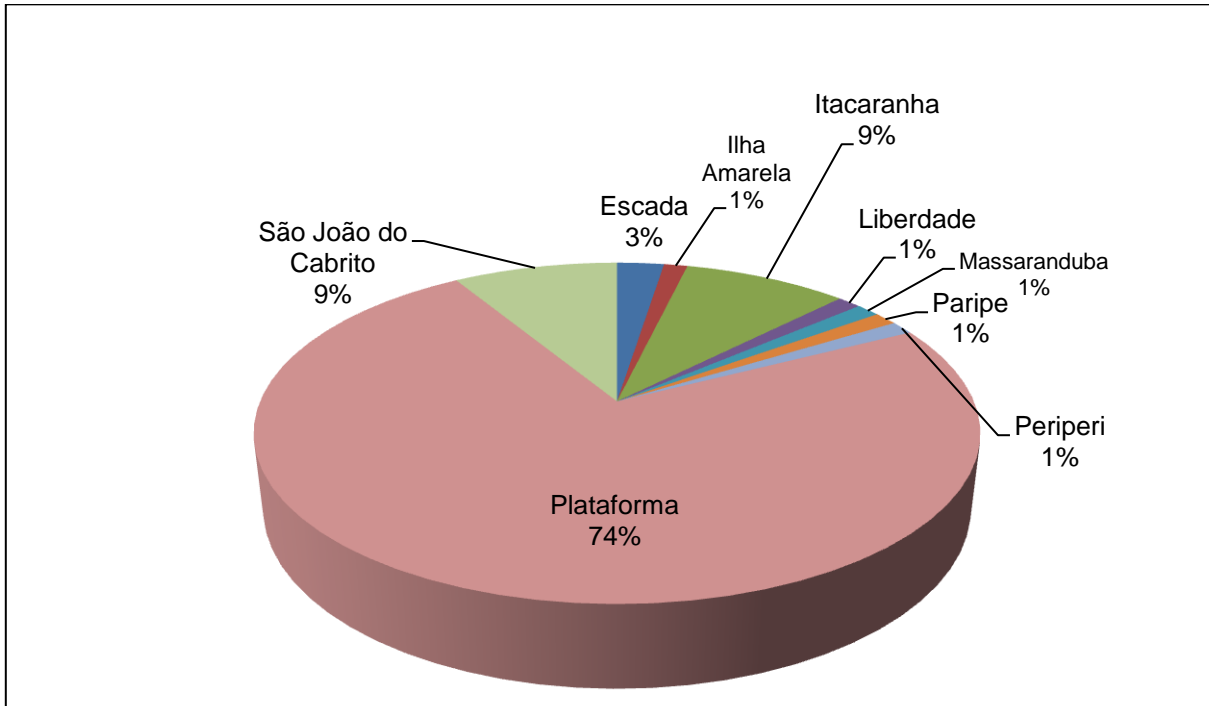
Gráfico 2. Local de residência dos usuários/usadores da orla de Plataforma - Semana



Fonte: Trabalho de Campo, 2018

Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018.

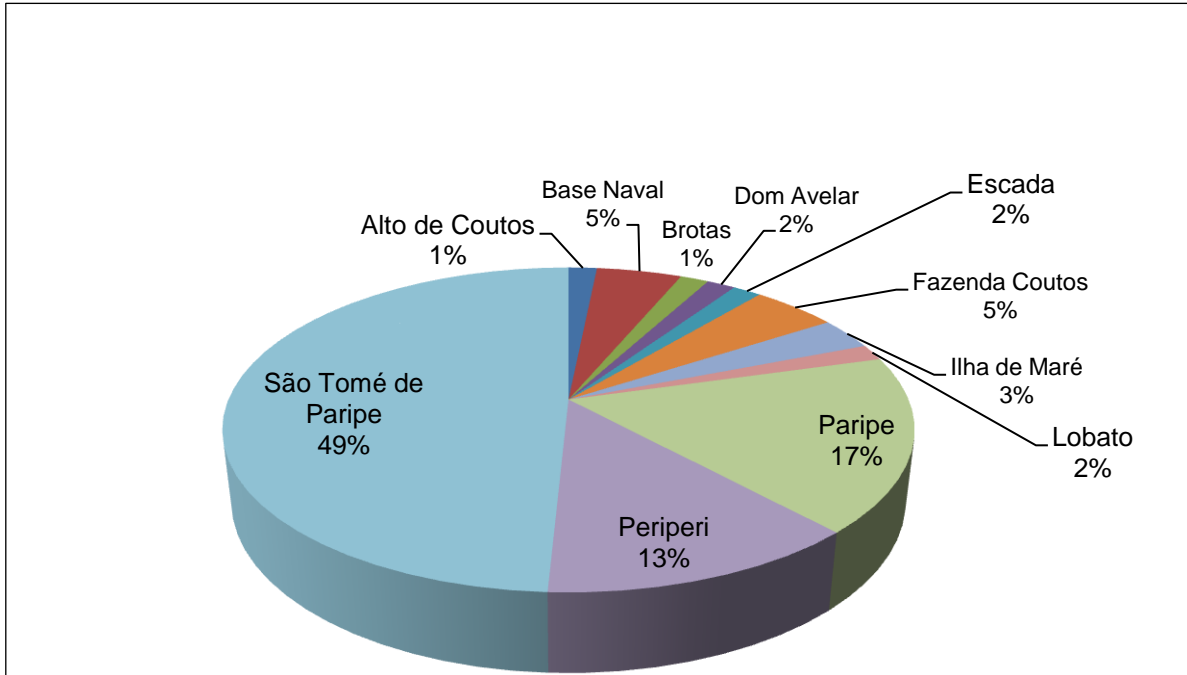
Gráfico 3. Local de residência dos usuários/usadores da orla de Plataforma - Final de Semana



Fonte: Trabalho de Campo, 2018

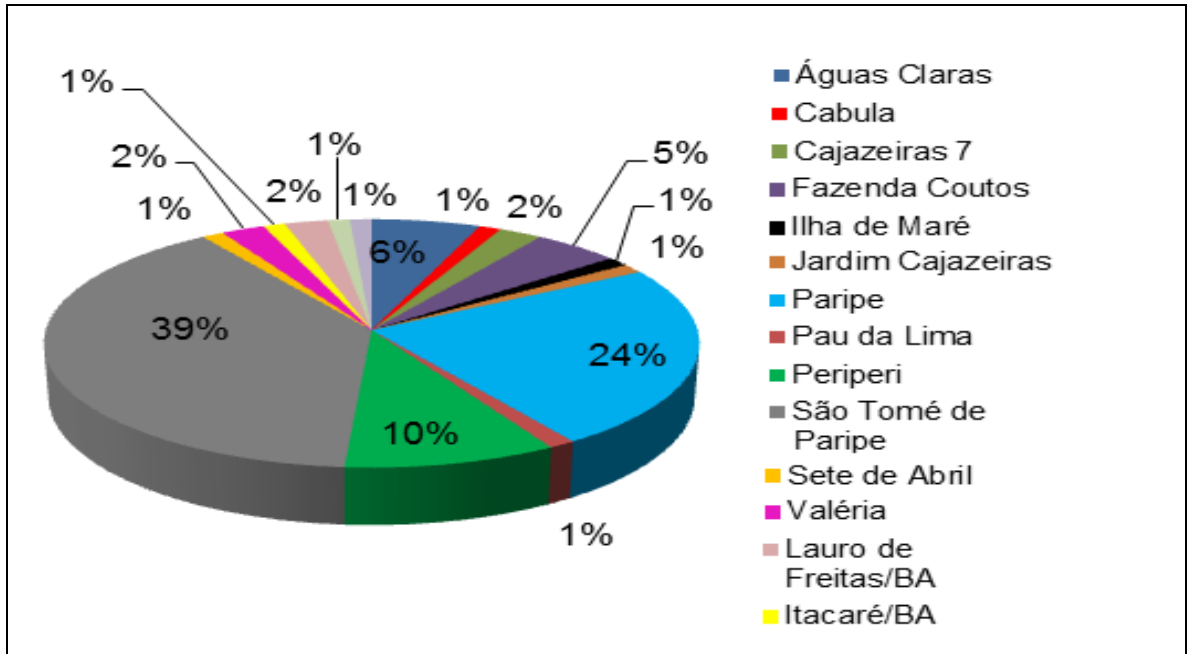
Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018.

Gráfico 4. Local de Residência dos usuários/usadores da orla de São Tomé de Paripe e Tubarão - Semana



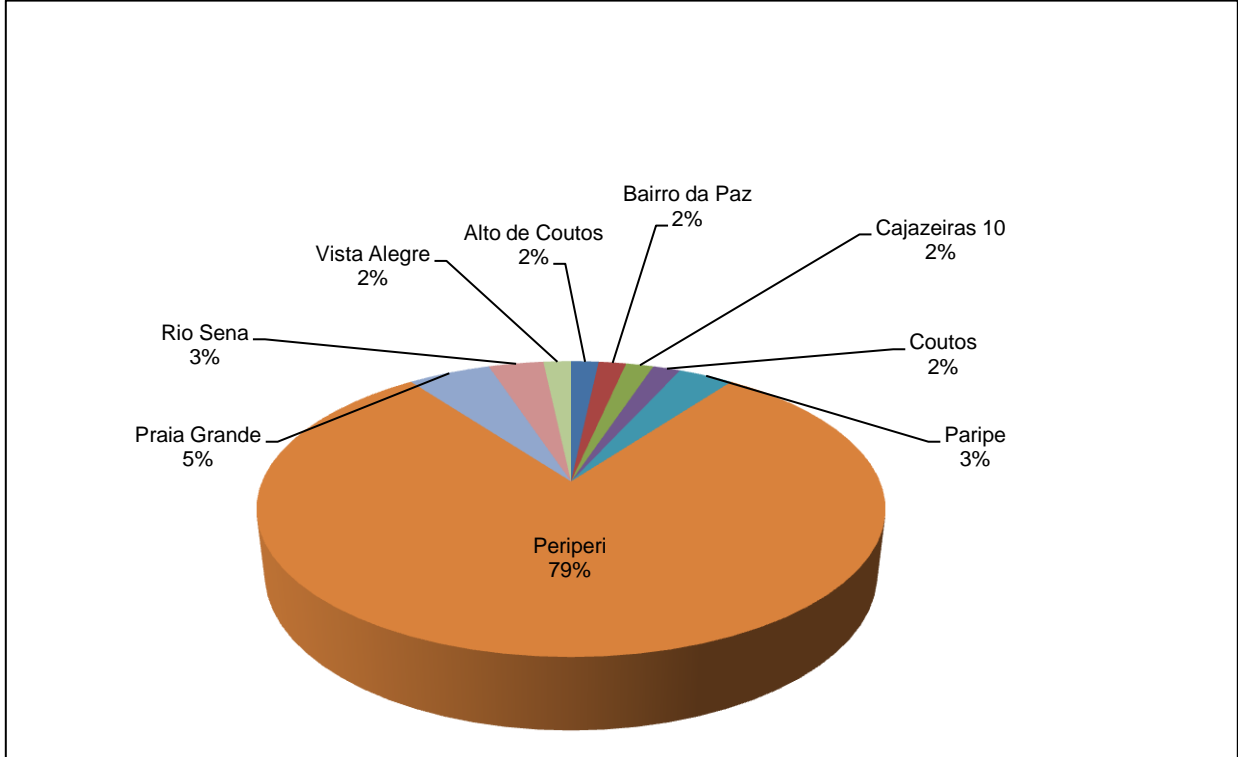
Fonte: Trabalho de Campo, 2018
 Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018.

Gráfico 5. Local de Residência dos usuários/usadores da orla de São Tomé de Paripe e Tubarão – Final de Semana



Fonte: Trabalho de Campo, 2018
 Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018.

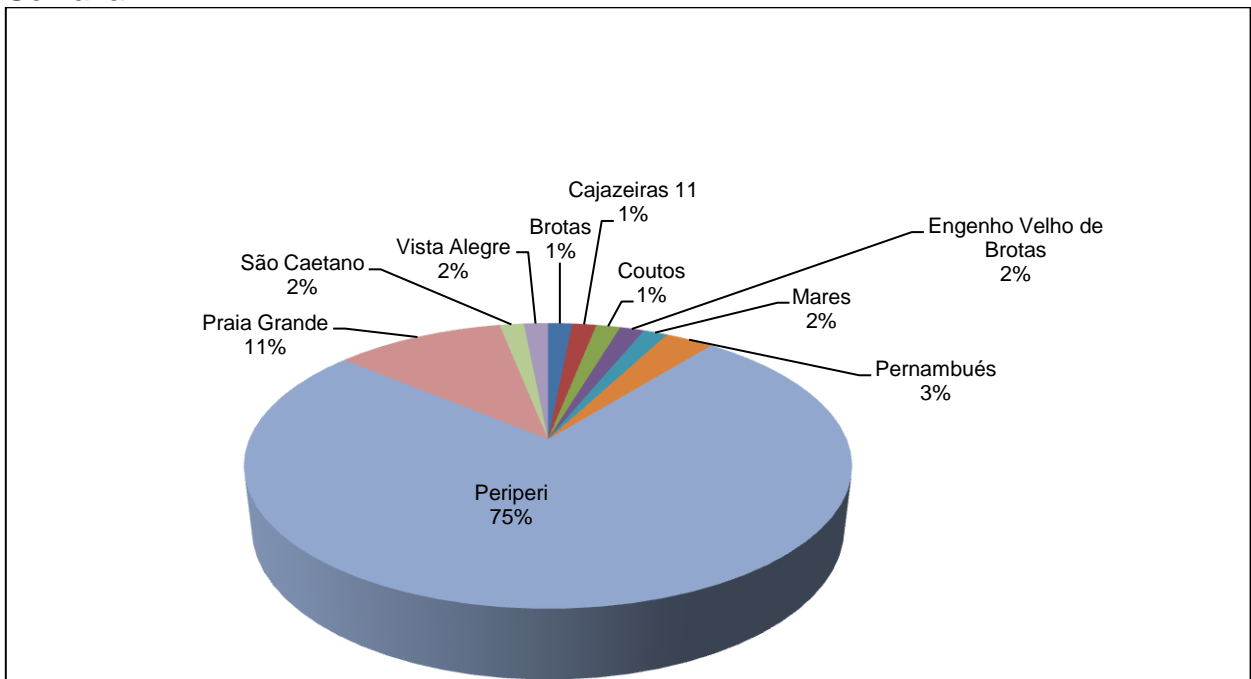
Gráfico 6. Local de Residência dos usuários/usadores da orla de Periperi - Semana



Fonte: Trabalho de Campo, 2018

Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018.

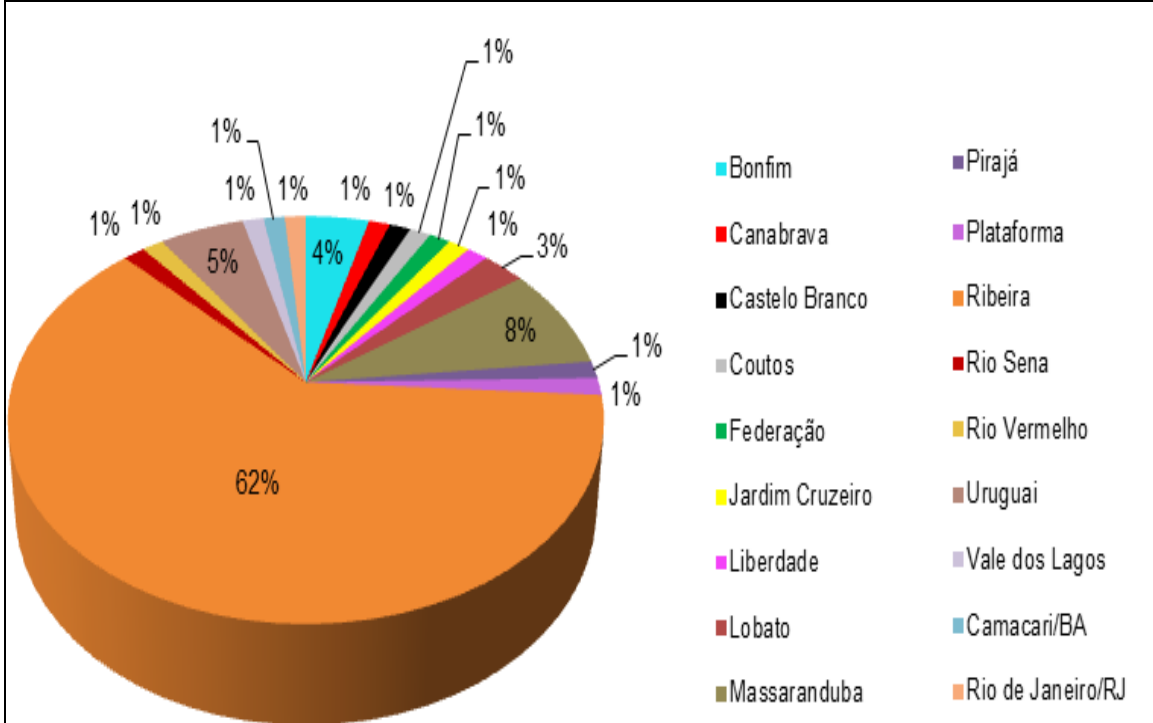
Gráfico 7. Local de Residência dos usuários/usadores da orla de Periperi - Final de Semana



Fonte: Trabalho de Campo, 2018

Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018.

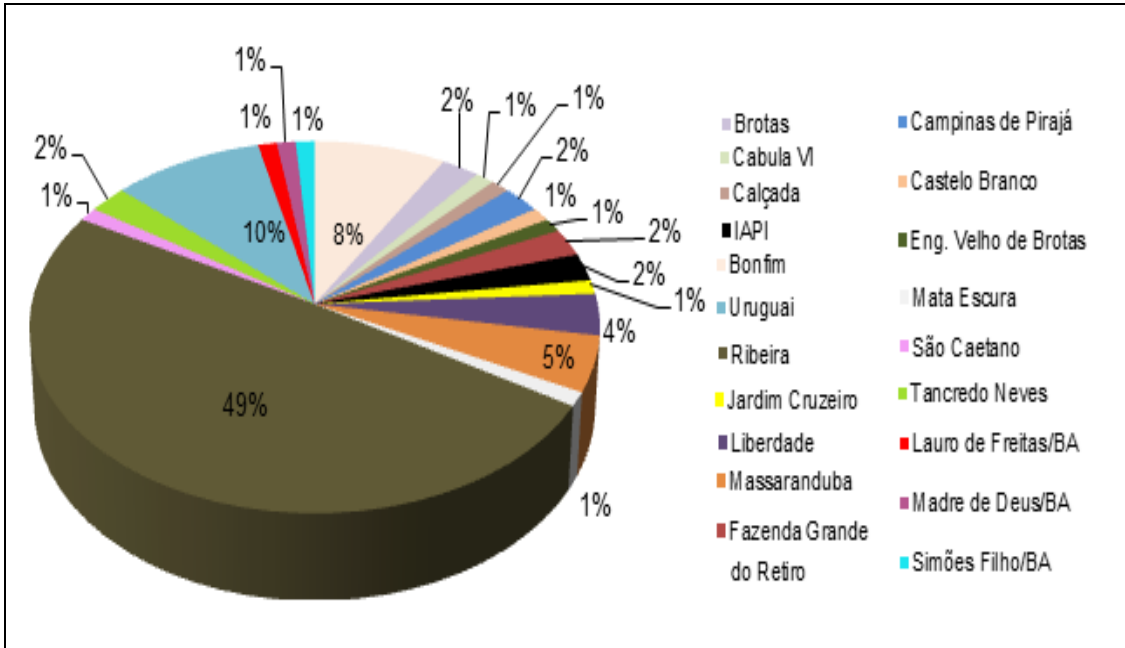
Gráfico 8. Local de Residência dos usuários/usadores da orla da Ribeira - Semana



Fonte: Trabalho de Campo, 2018

Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018.

Gráfico 9. Local de Residência dos usuários/usadores da orla da Ribeira – Final de Semana



Fonte: Trabalho de Campo, 2018

Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018.

As considerações sobre o local de residência e as orlas frequentadas não podem ser dissociadas das alternativas de transporte, haja vista que dão indícios das possibilidades de acesso dos usuários/usadores à orla. Assim, o tempo de deslocamento que se leva do local de residência à orla é fundamental para compreender as possibilidades de uso/apropriação. Quanto maior a proximidade entre o local de residência e a orla e mais fácil o acesso, maior é a frequência e mais rotineiros e cotidianos os usos/apropriações.

Desse modo, é importante considerar a qualidade do serviço de transporte público, pois a precariedade na oferta desse serviço dificulta o acesso às orlas, principalmente, daqueles que moram em áreas mais distantes e que têm acesso limitado a esse serviço por causa da renda. Assim, os trechos de orla que apresentam usuários/usadores com menor faixa de renda são aqueles frequentados majoritariamente por residentes do bairro.

Assim, com relação ao transporte público⁴⁶, os dados da Transalvador comprovam que o acesso à orla de Tubarão, por exemplo, conta apenas com uma linha de ônibus saindo da Estação Pirajá e outra a conectando internamente com São Tomé de Paripe. Por outro lado, o bairro mais bem servido é a Ribeira, que conta com 32 linhas de ônibus que ligam essa orla a diversos bairros em Salvador.

Por isso, observamos, por exemplo, que o principal tipo de transporte utilizado pelas pessoas para acessar a orla é o deslocamento a pé. Isto se justifica porque a maioria dos usuários reside no próprio bairro no qual a orla está situada ou em bairros próximos ao referidos trechos. Além disso, é importante evidenciar que em São Tomé de Paripe e Tubarão, nos finais de semana, a utilização de carros próprios e do transporte público urbano é equivalente, com leve vantagem dos carros próprios em detrimento do transporte público.

A tabela 9 permite visualizar as diferentes possibilidades e/ou opções de transporte dos usuários/usadores, considerando os trechos de orla e as suas especificidades; como, por exemplo, o uso de cavalos em Periperi como transporte de

⁴⁶ As linhas de ônibus, seus itinerários e as frequências dos ônibus podem ser visualizadas na página da Secretaria de Mobilidade da Prefeitura Municipal de Salvador (SEMOB): <http://www.transalvadorantigo.salvador.ba.gov.br/homologacao/?pagina=onibus/onibus>

acesso a orla. Ressaltamos que, ao longo do trabalho de campo, visualizamos cavalos e outros animais sendo utilizados como meio de transporte em outros trechos de orla.

Tabela 9. Meio de deslocamento utilizados nas orlas considerando semana e final de semana

Meio de Deslocamento utilizado nas orlas - Semana											
Orla	A pé	Barco	Bicicleta própria	Carona	Cavalo	Carro próprio	Moto própria	Transporte Público	Táxi/Uber	Trem	TOTAL
Plataforma	66	1	5	0	0	6	3	7	0	4	92
S. Tomé de Paripe e Tubarão	39	1	3	1	0	10	1	14	4	0	73
Periperi	48	0	6	0	1	2	2	6	0	1	66
Ribeira	53	0	5	1	0	9	1	8	1	0	78
Total	206	2	19	2	1	27	7	35	5	5	309
Meio de Deslocamento utilizado nas orlas - Final de Semana											
Orla	A pé	Barco	Bicicleta própria	Carona	Cavalo	Carro próprio	Moto própria	Transporte Público	Táxi/Uber	Trem	TOTAL
Plataforma	49	4	3	0	0	11	3	23	1	4	49
S. Tomé de Paripe e Tubarão	50	1	10	4	0	22	2	17	5	0	61
Periperi	50	0	2	0	0	3	3	12	0	0	20
Ribeira	49	0	5	0	0	17	0	10	2	0	34
Total	198	5	20	4	0	53	8	62	8	4	164

Fonte: Trabalho de Campo, 2018.

Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018.

Ademais, houve respondentes que prescindem do transporte público e que comentaram acerca de sua preferência de frequentar outras orlas e praias, especialmente em seus momentos de lazer. Dentre essas, a orla mais mencionada foi a Barra com 82 respostas. Os respondentes que afirmaram frequentar outras orlas geralmente são os que possuem maior mobilidade por apresentarem maiores rendimentos e maior escolaridade. Assim, fica nítido que a possibilidade de decisão de frequentar os trechos de orla está atrelada ao *habitus* de classe, uma vez que as

pessoas tendem a agir de acordo com o estilo de vida de seus pares. Desse modo, também está explícito que as orlas mais frequentadas, pelos respondentes das classes populares, são as da Península de Itapagipe e do Subúrbio Ferroviário.

Em Plataforma, de um total de 147 respostas obtidas através da aplicação de enquetes ao longo dos dias da semana, 47% dos usuários/usadores frequentam majoritariamente o trecho de orla do bairro; é representativo também o percentual de usuários/usadores de Plataforma que frequentam os trechos de orla de São Tomé de Paripe e Tubarão (24%) e da Ribeira (10%). Dentre as respostas obtidas nos finais de semana totalizadas em 183, as proporções de frequência das orlas do Subúrbio Ferroviário ficam semelhantes, ganhando destaque o aumento no índice de visitação a orla da Barra – uma vez que entre os respondentes dos dias de semana apenas um afirmou frequentar esse trecho de orla, enquanto aos finais de semana 19 ratificaram a visitação a esse mesmo trecho – e de alguns outros trechos da Orla Atlântica de Salvador (Itapuã, Ondina, Patamares, Pituba e Stella Maris).

Em São Tomé de Paripe e Tubarão, de um total de 113 respostas dadas durante a aplicação de enquetes em dias de semana, 63% afirmam frequentar o trecho de orla do bairro, aparecendo como o segundo mais importante o trecho de orla da Barra, frequentado por 9% dos respondentes, e a Ribeira, com 6% dos respondentes. Aos finais de semana, com um total de 154 respostas, estes três trechos de orla continuam sendo os mais frequentados pelos respondentes, representando, somados, 86% das respostas.

Em Periperi, dentre as 144 respostas ao longo da semana, 41% afirmam frequentar o trecho de orla do bairro, sendo o segundo trecho mais frequentado o de São Tomé de Paripe e Tubarão, com 26%, e a Barra e a Base Naval empatando na terceira colocação, com 6% cada um. Entre os respondentes dos finais de semana, totalizando 158 respostas, as proporções se mantêm e estes trechos de orla citados acima quando somados representam 79% das respostas.

Se assemelhando ao padrão de respostas de São Tomé de Paripe e Tubarão, os respondentes que participaram da enquete na Ribeira aos finais de semana, totalizando 125 respostas, afirmaram frequentar trechos da orla banhados pelo Oceano Atlântico como os da Barra, de Itapuã, Patamares, Pituaçu e Rio Vermelho, totalizando 17% das

respostas. Diferentemente de São Tomé de Paripe e Tubarão, onde a frequência à orla atlântica é menos significativa durante a semana, na Ribeira, em um total de 100 respostas, 18% afirmam frequentar trechos da orla Atlântica (Barra, Boca do Rio, Itapuã, Jaguaribe, Piatã e Rio Vermelho). Constatamos também que os usuários/usadores frequentam predominantemente a orla do bairro (69% em dias de semana e 62% aos finais de semana) ou de bairros próximos (Bonfim e Calçada)⁴⁷.

No geral, a maioria dos usadores/usuários de todos os trechos de orla estudados tem como principal motivo para ir a orla o desenvolvimento de atividades de lazer, o que se justifica pela baixa possibilidade de acesso a equipamentos culturais e de lazer disponíveis nos bairros (Tabela 10). A ausência de infraestrutura das orlas e das praias é vista como oportunidade de desenvolver trabalhos no âmbito do circuito inferior da economia para uma parcela dos desempregados que comercializam alimentos e bebidas, vestuário, acessórios e cosméticos. Para esses mesmos desempregados, a orla também é, ao mesmo tempo, uma fonte de trabalho e de lazer, haja vista que os seus rendimentos são baixos, dificultando o deslocamento na cidade para acessar outros equipamentos culturais e de lazer e, portanto, fazendo com que o banho de mar e as caminhadas sejam sua principal forma de diversão.

Ademais, aqueles que responderam que a orla é uma fonte de trabalho e de lazer, principalmente aos finais de semana, relataram que, após a finalização da jornada de trabalho, aproveitam o restante do dia para se divertir na orla. E, caso exista dias ao longo da semana com menor movimento e, portanto, menor quantidade de vendas, os respondentes afirmam que aproveitam para descansar do trabalho na própria orla.

Os passantes, que não se consideraram como usuários/usadores dos trechos de orla, deixaram evidente que não tinham interesse de usar e se apropriar de tais locais, por considerarem as orlas como *lócus* de atividades suspeitas, perigosas ou imorais.

⁴⁷ Ressaltamos que no período de realização do trabalho de campo, o transporte hidroviário que liga a orla da Ribeira a Plataforma foi suspenso em 7 de Setembro de 2017 por tempo indeterminado devido às condições precárias de segurança e pela necessidade de adequação na prestação de serviços. Este serviços foram retomados em 1 de Setembro de 2018 (SALVADOR, 2018a). Existe uma proximidade entre os moradores da Plataforma e Ribeira facilitada pelo transporte marítimo realizado de forma independente do poder público através de barcos de pescadores. Foi na década de 1980 que houve a institucionalização da ligação marítima entre estes bairros no governo de João Durval Carneiro. No entanto, esta última suspensão na oferta do serviço de transporte marítimo ocorrida em 2017 pode ter influenciado numa diminuição da utilização pelos usuários/usadores da Ribeira no trecho de orla de Plataforma e vice-versa.

Foram muitos os comentários sobre a utilização de drogas lícitas e ilícitas, a existência de prostituição e de violência (inclusive com relatos de tiroteios à luz do dia em São Tomé de Paripe antes da requalificação). Assim, ao tempo em que se transforma a paisagem urbana das orlas, modificam-se seus usos/apropriações e também as representações do espaço concernentes a tais lugares no imaginário coletivo.

Então, em algumas situações, a falta de infraestrutura urbana, como iluminação pública, tornava os trechos de orla hostis à ocupação, tendo em vista o medo de encontrar pessoas em transações/atividades ilícitas, criando nos pais o medo de que seus filhos fossem influenciados por tais comportamentos e, ocasionando, portanto, a proibição para crianças e adolescentes de usar/apropriar-se das orlas. Nesse sentido, a obra de requalificação aparece para muitos respondentes como um incentivo fundamental ao uso/apropriação de tais espaços, por vezes, ainda considerados como hostis. Os problemas de infraestrutura são emblemáticos no caso de Periperi, onde aparecem explicitamente como elementos de repulsa a violência e o tráfico de drogas.

Tabela 10. Motivo de frequência das orlas estudadas considerando semana e final de semana em 2018

Motivo de Frequência das orlas pesquisadas					
Semana					
Orla	Trabalho	Lazer	Trabalho e Lazer	Passagem ⁴⁸	TOTAL
Plataforma	2	62	15	1	80
São Tomé de Paripe e Tubarão	13	41	8	2	64
Periperi	4	46	9	0	59
Ribeira	6	63	2	2	73
Total	25	212	34	5	276
Final de Semana					
Orla	Trabalho	Lazer	Trabalho e Lazer	Passagem	TOTAL
Plataforma	0	72	4	4	80
São Tomé de Paripe e Tubarão	7	71	6	0	84
Periperi	0	52	11	2	65
Ribeira	5	61	10	7	83
Total	12	256	31	13	312

Fonte: Trabalho de Campo, 2018

Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018.

A tabela 11 evidencia a frequência de utilização das orlas considerando os dias de semana e os finais de semana, mostrando o predomínio de utilização diária dos referidos trechos de orla.

⁴⁸ Alguns respondentes não caracterizaram sua ida a orla como lazer ou trabalho visto que dada a proximidade entre os locais frequentados por eles e a orla, esta se torna uma passagem constante para a realização de atividades cotidianas como, por exemplo, ir à escola ou retornar para casa.

Tabela 11. Frequência de utilização da orla considerando a semana e os finais de semana em 2018

Frequência de utilização da orla - Semana						Frequência de utilização da orla - Final de Semana					
Usuários/Usadores de Plataforma						Usuários/Usadores de Plataforma					
Frequência	Uma vez	Duas vezes	Três vezes	Mais de três	Total	Frequência	Uma vez	Duas vezes	Três vezes	Mais de três	Total
Diariamente	38	1	1	2	42	Diariamente	17	0	0	0	17
Semanalmente	4	9	15	4	32	Semanalmente	10	14	4	1	29
Mensalmente	1	2	0	0	3	Mensalmente	18	5	2	0	25
Raramente					3	Raramente					9
Total	43	12	16	6	80	Total	45	19	6	1	80
Usuários/Usadores de S. Tomé de Paripe e Tubarão						Usuários/Usadores de S. Tomé de Paripe e Tubarão					
Frequência	Uma vez	Duas vezes	Três vezes	Mais de três	Total	Frequência	Uma vez	Duas vezes	Três vezes	Mais de três	Total
Diariamente	18	0	0	6	24	Diariamente	33	0	0	0	33
Semanalmente	0	8	8	5	21	Semanalmente	19	17	7	0	43
Mensalmente	5	7	3		15	Mensalmente	1	0	0	3	4
Raramente					4	Raramente					4
Total	23	15	11	11	64	Total	53	17	7	3	84
Usuários/Usadores de Periperi						Usuários/Usadores de Periperi					
Frequência	Uma vez	Duas vezes	Três vezes	Mais de três	Total	Frequência	Uma vez	Duas vezes	Três vezes	Mais de três	Total
Diariamente	26	3	0	0	29	Diariamente	21	0	0	0	21
Semanalmente	3	7	13	5	28	Semanalmente	22	7	8	1	38
Mensalmente	0	0	0	0	0	Mensalmente	2	0	0	0	2
Raramente					2	Raramente					4
Total	29	10	13	5	59	Total	45	7	8	1	65
Usuários/Usadores da Ribeira						Usuários/Usadores da Ribeira					
Frequência	Uma vez	Duas vezes	Três vezes	Mais de três	Total	Frequência	Uma vez	Duas vezes	Três vezes	Mais de três	Total
Diariamente	32	0	0	6	38	Diariamente	30	3	0	1	34
Semanalmente	15	5	3	5	28	Semanalmente	11	9	9	6	35
Mensalmente	2	4	0	0	6	Mensalmente	5	4	1	0	10
Raramente					1	Raramente					4
Total	49	9	3	11	73	Total	46	16	10	7	83

Fonte: Trabalho de Campo, 2018.

Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018.

Aqueles que afirmaram frequentar mensal ou raramente os trechos de orla justificavam que sua ida estava relacionada principalmente a três fatores: a visitação a parentes que residem nos bairros, turismo (de caráter alternativo, no intuito de conhecer a cidade para além de atrações mais famosas como o Porto da Barra) ou prestação ocasional de serviços.

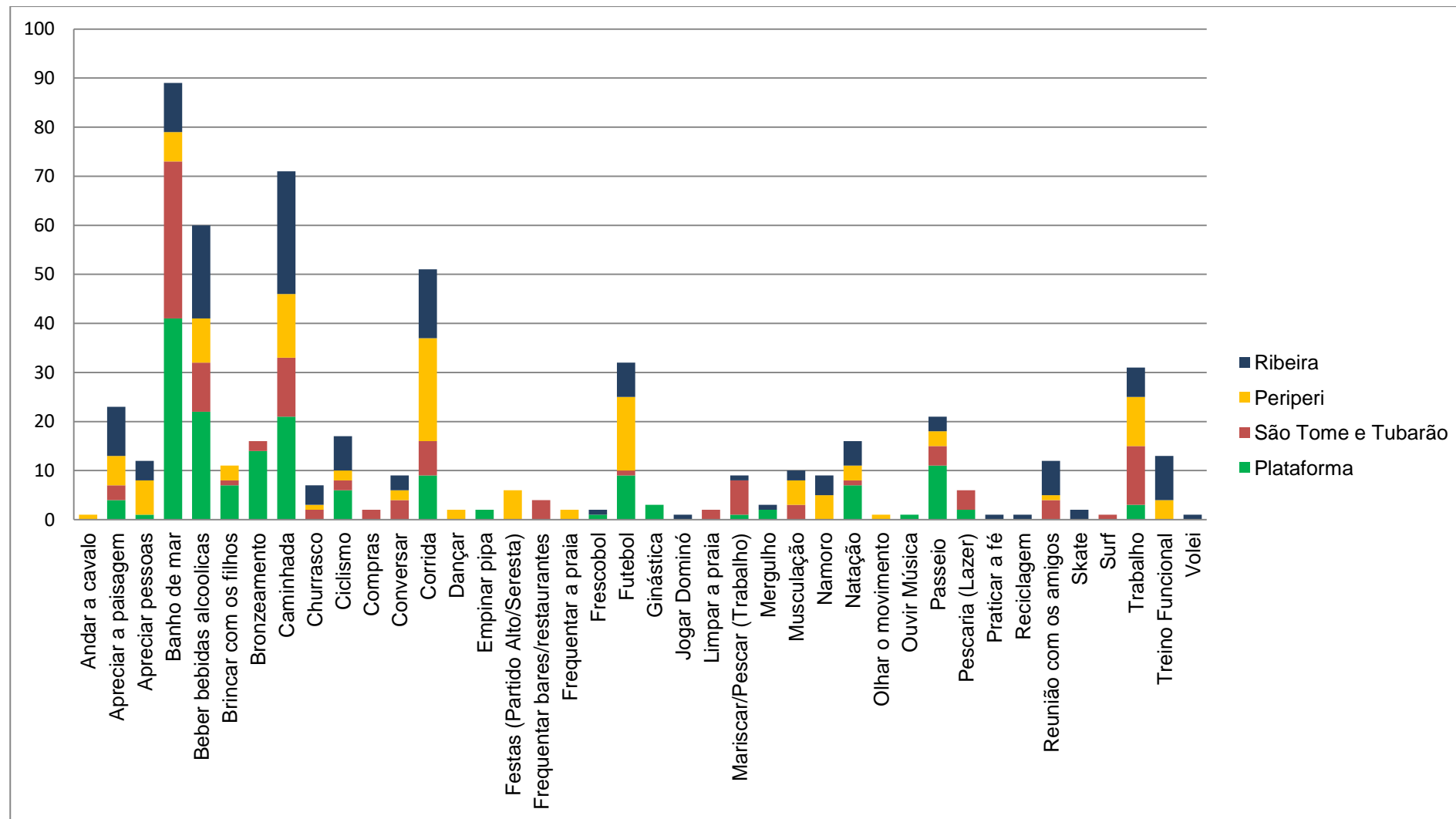
Nesse último caso, ilustramos com o exemplo da Ponta da Sapoca em São Tomé de Paripe, onde existe um terminal marítimo pertencente ao Grupo Gerdau que recebe navios cargueiros responsáveis por transportar minério de ferro. Alguns dos nossos respondentes afirmaram que estavam prestando serviços a esse grupo e que aproveitavam o tempo livre (especialmente o horário de almoço) para desfrutar da beleza paisagística da referida orla.

Os respondentes que afirmam estar diariamente nos trechos de orla são majoritariamente moradores do bairro, uma vez que a orla torna-se um espaço essencial para sua dinâmica interna, onde se aproveita para observar o movimento das pessoas na rua, conversar, trabalhar, organizar movimentos de reivindicação e também para estabelecer e consolidar as redes de solidariedade que os auxiliam a lidar com os problemas cotidianos, conforme exposto por Dias (2017). Assim, por parte desses usuários/usadores, as orlas se tornam marcos importante de suas existências e os levam a frequentar os trechos de orla mais de uma vez por dia.

Os usuários/usadores que frequentam os trechos de orla semanalmente vão para usufruir de momentos de lazer, haja vista que ao longo da semana não dispõem de tempo ou recursos, uma vez que a maior parte de suas atividades laborais é realizada nos centros comerciais dos bairros, na Avenida Sete de Setembro e no Iguatemi, posto que estas duas últimas áreas exercem uma função de centralidade e, deste modo, concentram a maior parte dos empregos formais de Salvador.

Os gráficos 10 e 11 expressam as principais atividades desenvolvidas pelos usuários/usadores dos trechos de orla durante a semana e também ao longo dos finais de semana. É interessante notar que a principal atividade desenvolvida por eles é o banho de mar, que predomina em todos os trechos, com exceção de Periperi, onde a maior parte dos respondentes considera a água imprópria para banho, conforme mencionado nas páginas anteriores.

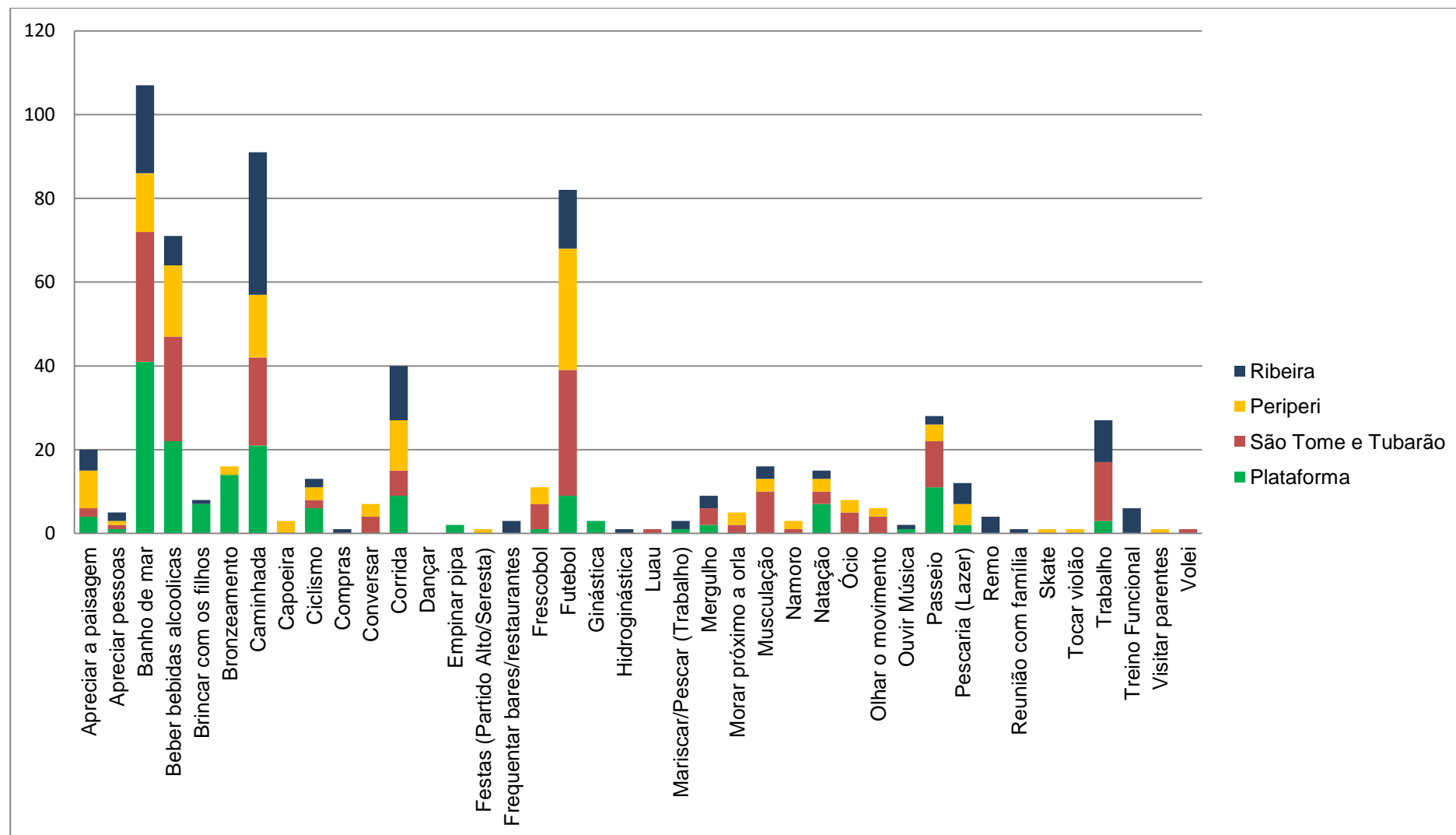
Gráfico 10. Tipos de atividades desenvolvidas por orla - Semana



Fonte: Trabalho de Campo, 2018.

Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018

Gráfico 11. Tipos de atividades desenvolvidas por orla - Final de Semana



Fonte: Trabalho de Campo, 2018.

Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2018.

Tanto em dias de semana quanto aos finais de semana, os respondentes de todas as orlas estudadas relatam que realizam caminhadas rotineiras com o objetivo de cuidar da saúde do corpo e de sua sanidade mental, se utilizando do jargão popular “mente são, corpo são”. Inclusive alguns dos mais experientes chegam a se associar a grupos de corrida e de treinos funcionais sob a supervisão de profissionais de educação física. É importante considerar também que em todos os trechos de orla é praticado o futebol tanto de campo (quando há infraestrutura) como na areia⁴⁹.

No entanto, ao tratar da orla de Periperi, é importante mencionar que devido à poluição das águas pelo esgoto, os usuários/usadores relatam que preferem não realizar atividades relacionadas ao mar, como natação e mergulho. Diferentemente de Periperi, nos outros trechos há o desenvolvimento mais intenso de atividades relacionadas a esportes aquáticos.

Fotografia 4. Saída de esgoto a céu aberto em direção ao mar em Periperi em 2018



Fonte: Acervo do Autor, 2018.

⁴⁹ A adoção de práticas esportivas voltadas para a melhora do condicionamento físico e da saúde, notadamente relacionadas ao interesse de obter maior longevidade é transversal às classes sociais e se baseia em discursos científicos amplamente divulgados pela mídia. Ademais, redes de academia e profissionais autônomos da educação física também se apropriam deste discurso para vender serviços. Vale ressaltar que além das questões pertinentes à saúde, estas práticas estão também condicionadas à um padrão estético de beleza que as pessoas buscam alcançar e que não está necessariamente associado a hábitos saudáveis.

A orla da Ribeira é um local tradicional de prática do remo. De acordo com Serpa (2004), a prática de atividades de lazer, esporte e ações culturais podem influenciar no estilo de vida dos moradores de um bairro. São importantes para esta situação a concentração de cinco⁵⁰ das seis associações de remo soteropolitanas no bairro da Ribeira e também a polarização, que remonta ao início do século XX, que o bairro exerce na promoção de competições nacionais e regionais de remo. Ademais, as competições e treinos do esporte podem ser acompanhadas de perto por residentes e visitantes. Assim, antes que a lógica de uso/apropriação do espaço, neste caso, das orlas, para a prática de esporte se tornasse popular em toda a cidade, o que passa a ocorrer no final dos anos 1990, na Ribeira, a prática de Natação e Remo tem ampla tradição⁵¹, isto porque o remo, esporte favorito dos baianos até a primeira metade do século XX, concentrava suas atividades ao longo da Enseada dos Tainheiros na Ribeira. Além disso, desde 1927, praticar remo em outras localidades era visto como uma prática emergente e desvalorizada, cabendo aos clubes tradicionais o prestígio de treinar no local das competições (LICHT, 2008).

Afora a prática de esportes, as atividades físicas diversas, a contemplação da paisagem e os banhos de mar sobressaem também como importantes atividades recreativas por parte dos usuários/usadores dos trechos de orla pesquisados. A ingestão de bebidas alcoólicas, por sua vez, é potencializada quando há eventos como, por exemplo, as festas de partido alto e seresta em Periperi e nas diversas folias que ocorrem na Ribeira, principalmente no verão, promovidas pela casa de shows *The Best Beach* e a tradicional festa da *Segunda-Feira Gorda*.

De acordo com Nunes Neto (2015), a *Segunda-Feira Gorda* também conhecida como *Festa de Zé Povinho*, tem suas origens no final do século XVIII e recebe tais alcunhas pelo caráter popular dos participantes do festejo e também pela celebração se configurar em um desdobramento das comemorações religiosas em homenagem ao

⁵⁰ De acordo com a Confederação Brasileira de Remo (CBR), os clubes que possuem sedes de remo localizadas na Ribeira são: Clube de Regatas Península, Clube de Regatas Itapagipe, Esporte Clube Santa Cruz, Clube de Natação e Regatas São Salvador e Esporte Clube Vitória.

⁵¹ Licht (2008) discorre sobre a história do remo demonstrando que os clubes de remo baianos foram fundados entre o fim do século XIX e XX. O autor lista as competições, suas características e os seus vencedores e evidencia que a Bahia conta com pelo menos duas competições de larga tradição: a Taça Olga, realizada anualmente desde 1905 com oito interrupções, e a Taça Maria Luiza, realizada desde 1931 (LICHT, 2008; FCRB, 2018).

Senhor do Bonfim. Desse modo, no dia seguinte, continuavam-se os festejos, inclusive com o sincretismo religioso, haja vista que a segunda-feira nas tradições de matrizes africanas é consagrada a Exu. Ademais, essa também é uma forma de diversão das classes populares longe dos seus empregadores e senhores. Ainda segundo esse autor, a festa atingiu o seu ápice no século XX como uma prévia do carnaval, declinando desde a década de 1980 pela saída dos trios elétricos que impulsionavam a folia. Retornam à cena, como protagonistas da festa, as batucadas e grupos de moradores do bairro. Segundo a PMS, em 2018, a festa contou com o apoio da gestão municipal na organização do trânsito, no transporte público urbano, na limpeza, no ordenamento e na segurança (SALVADOR, 2018b).

Ademais, considerando que as orlas funcionam como os principais centros de encontro e sociabilidade para os seus usuários/usadores, é interessante notar que esses espaços são utilizados principalmente por adolescentes e adultos para paquerar e namorar. Os adolescentes, especialmente em Periperi, relatam que a falta de iluminação da orla favorece seus encontros amorosos, mesmo cientes que esta falta de iluminação os coloca em risco devido às atividades ilegais desenvolvidas neste trecho.

Por fim, notamos que muitos problemas identificados por nós para a Península de Itapagipe e para o Subúrbio Ferroviário também foram encontrados por Sousa (2010) para a Orla Atlântica no período anterior às obras de requalificação da orla de Salvador. Ademais, encontramos proximidades também entre os principais elementos atrativos e repulsivos, especialmente quando se considera a beleza paisagística como principal elemento atrativo e a poluição como principal elemento negativo.

Prosseguiremos a discussão sobre justiça espacial no intuito de pensar as obras de requalificação e as políticas urbanas no Subúrbio Ferroviário e na Península de Itapagipe, posto que, por décadas, não estiveram no centro das ações da PMS.

5. TRANSFORMAR, SUBVERTER E NORMATIZAR?

Buscamos neste capítulo discutir a problemática da justiça espacial relacionando-a com as questões referentes à produção do espaço, notadamente à importância dos usos/apropriações para a possibilidade de compreensão da cidade como obra por parte dos agentes de pesquisa. Procedemos, em seguida, a uma espacialização dos serviços oferecidos nas proximidades dos trechos de orla estudados no intuito de evidenciar a injustiça espacial que se conforma pela desigual possibilidade de acesso a serviços em Salvador.

5.1. IMPOSIÇÃO DE CONSUMO: MUDANÇAS DE PADRÕES DE USO/APROPRIAÇÃO DAS CLASSES POPULARES AO ESPELHAR-SE NAS CLASSES MÉDIAS E MÉDIAS-SUPERIORES

Muito se tem refletido acerca da justiça espacial. Desde meados do século XX pensadores de diversas áreas se debruçam sobre esta controversa temática, no intuito de refletir e ponderar sobre a premência de suprir as necessidades de todos os homens (YOUNG, 1990; HARVEY, 1993; RAWLS, 1997; HABERMAS; RAWLS, 1998; SOJA, 2011; 2014; MARCUSE *et al*, 2009). A esses debates associam-se também aqueles com preocupação sobre as condições de vida dos homens e as possibilidades de transformação do mundo a partir da ação humana, tendo em vista as contradições engendradas pelo capitalismo (LEFEBVRE, 2001; 2007; 2014; SANTOS, 2002, 2012a, 2012c, 2014).

Considerando estas discussões, entendemos que podemos relacioná-las, haja vista que, ainda que sejam dois caminhos distintos de pensar o espaço e o mundo, há pontos de aproximação entre tais vieses, na medida em que ambos buscam mitigar e/ou superar os problemas decorrentes do atual modo de produção na vida social e seus reflexos no espaço. Essa convergência fica nítida, tanto pelas aproximações realizadas por Soja (2011)⁵², quanto pelos temas recorrentes de reflexão: cidadania;

⁵² Soja (2011) considera que Lefebvre foi pioneiro nas discussões sobre justiça espacial ao considerar que esse autor foi o primeiro a refletir sobre o espaço como *lócus* de opressão, mas também como

desigualdade; diferença; segregação espacial; fragmentação espacial; direito à cidade; inclusão/exclusão social; políticas públicas (sociais e de ordenamento territorial), dentre outras. Assim, para nós, fica claro que pensar justiça espacial implica, de algum modo, refletir sobre a importância da técnica, da tecnologia, da ciência e da informação para compreender as transformações do/no espaço⁵³.

Para Soja (2011), a busca pela justiça espacial deve ser vista pelo seu potencial de resolver ou mitigar problemas enfrentados por longa data pela humanidade criando “[...] novos e mais eficientes caminhos de alcançar os principais objetivos da humanidade como a redução da pobreza e de doenças, a luta contra o racismo e outras formas de discriminação e o combate à degradação ambiental e à tirania política” (SOJA, 2011, p. 7, tradução nossa)⁵⁴. No entanto, pensar justiça espacial não é tarefa simples, justamente porque, no mundo moderno, repleto de representações e de “modelos” de vida e de desenvolvimento apresentados pela mídia e outros agentes hegemônicos como corretos e adequados, muitas vezes impera a lógica de reprodução de padrões de planejamento urbano tecnocrático (CORNELLY, 1980), de políticas públicas e de consumo sem ponderar as desigualdades sociais e a necessidade de planejar espaço e políticas públicas considerando as diferenças (YOUNG, 1990; LEFEBVRE, 2006; 2007; SOJA, 2014).

possibilitador de libertação das pessoas. Para Soja, é nesta relação entre opressão e liberdade que estão centradas as reflexões sobre justiça espacial, visando, justamente, a possibilitar a prevalência da cidade pelo valor de uso, ou seja, seu caráter de obra.

⁵³ Fonseca e Barbosa (2017) enfatizam que as discussões sobre justiça espacial foram sendo feitas na Geografia a partir do avanço nas teorias da justiça, o que justifica a forte influência de pensadores de outras áreas do conhecimento, especialmente do Direito. Fazendo uma breve revisão de literatura acerca do estado da arte da justiça espacial (PHILIPPOPOULOS-MIHALOPOULOS, 2015; SPIRE; MORANGE, 2018), fica patente que novos rumos têm sido tomados pelos estudiosos no sentido de alcançar um pensamento mais independente do proposto por Lefebvre (2001), por entenderem que o direito à cidade como proposto pelo autor, necessariamente relacionado à ideia de revolução, não se mostrou frutífero em algumas pesquisas empíricas, haja vista que, por vezes, incorreu em romantizações da realidade. O próprio Soja (2011), apesar de continuar alinhado às ideias de Lefebvre e de considerá-lo como pioneiro nas discussões acerca da justiça espacial, afirma encontrar poucos lampejos de esperança para o cenário atual. Outros autores, no entanto, buscam realizar discussões que transitem entre a utopia e as ideias passíveis de por em prática no planejamento urbano das cidades (MARCUSE *et al*, 2009). Dessa perspectiva, emanam o conceito de Cidade Justa (do inglês *Just City*, conceito proposto por Susan Fainstein) e seus desdobramentos.

⁵⁴ No texto original em inglês: *It is important to see the search for Spatial Justice as potentially generating new and more effective ways of achieving major human goals such as reducing poverty and disease, fighting racism and other forms of discrimination, and working against environmental degradation and political tyranny* (SOJA, 2011, p. 7).

Assim, pensamos que refletir sobre justiça espacial não pode prescindir de uma reflexão sobre a cidade na qual os trechos de orla estão inseridos, considerando o planejamento e a gestão urbanos e o modo como as pessoas vivenciam a cidade, sopesando sua condição e posição social com base no seu *habitus* de classe (BORDIEU, 2011), haja vista que tais reflexões nos permitem vislumbrar nuances da produção do espaço e as forças dos diferentes agentes envolvidos neste processo.

Assim, ao evidenciar, no capítulo anterior, os perfis de renda, escolaridade e ocupação dos usuários/usadores, intentávamos identificar as classes e suas frações frequentadoras dessas orlas e seus padrões de uso/apropriação do espaço com vistas a caracterizar as possíveis insurreições pelo uso por parte das classes populares frente ao avanço do capitalismo e da lógica de consumo do/no espaço. Pensamos que, por um lado, a insurreição pelo uso nos permite compreender a cidade enquanto obra – pois nos coloca na produção do espaço realizada de forma majoritariamente horizontal, na medida em que é a organização e a ação dos agentes que importa – além de nos dar indícios das geografias injustas estabelecidas na cidade, apontando, portanto, para reflexões acerca da justiça espacial.

As ações em torno da justiça espacial se dão no âmbito da produção do espaço e, por isso, não podem deixar de considerar questões de uso/apropriação do espaço. Nesse sentido, Sorbazo (2006) aponta que a apropriação tem como par a dominação. Para o autor, que tem base lefebvreana, o espaço pode ser um instrumento de controle e as estratégias de dominação do espaço evidenciam as relações de poder do/no espaço exercido pelas classes dominantes, uma vez que essas detêm a maior parte das propriedades privadas e os meios de produção. Ademais, as classes dominantes utilizam-se do Estado para organizar intencionalmente as formas de controle e dominação⁵⁵ consideradas por eles mais adequadas num dado contexto. Portanto, a possibilidade de dominação pelas classes dominantes se mostra numa dupla faceta,

⁵⁵ Exemplos da associação entre as classes dominantes e o Estado e da influência de interesses privados na esfera pública pululam na literatura. Para o caso brasileiro consideramos exemplar o trabalho de Oliveira (1981), haja vista que o autor discorre sobre a formação da região Nordeste a partir dos interesses de uma elite decadente, evidenciando ainda como esta elite se apropriava ilegalmente de recursos, se beneficiava da legislação, ocupando os principais cargos públicos e exercendo grande influência em órgãos e instituições de planejamento.

uma vez que se manifesta no fato de deterem a propriedade privada e a gestão do espaço, realizada por eles mesmos.

Assim, as ações de normatização do espaço buscam controlar para dominar por meio de definições/modificações na legislação, especialmente nas políticas tributárias, de uso e ocupação do solo, de planejamento de investimentos e de implantação de infraestruturas e serviços. Desse modo, ao conceber políticas espaciais, os agentes hegemônicos podem agir para manter ou alterar a estrutura do modo de produção, favorecendo o aparecimento de geografias injustas ou trabalhando em prol da justiça espacial. No geral, ocorrem as dominações políticas do espaço público visando à manutenção dos interesses dominantes. Seabra (1996) demonstra que a indústria, por exemplo, impõe padrões, comportamentos, valores, imprimindo novos sentidos e criando novas práticas de forma que há expropriações por parte do capitalismo e, obviamente, por parte dos seus agentes dominantes, dos demais que são privados do controle da produção, do tempo e, especialmente, dos espaços onde acontece a sua vida: o espaço vital, o espaço do habitar, posto que “[...] a apropriação está sempre em vias de expropriação [...]” (SEABRA, 1996, p. 77). Assim, o espaço perde valor de uso e assume valor de troca, na medida em que se transforma no que a autora alcunha “propriedade territorial” e, portanto, em mercadoria.

Seabra (1996) considera que as contradições entre valor de uso e valor de troca extrapolam o plano teórico e se tornaram *práxis* do modo de produção; sua relação é conflituosa e implica na mercantilização de momentos da vida social e da existência, não se restringindo, portanto, o conceito de mercadoria aos objetos materiais. Desse modo, se torna interesse dos agentes hegemônicos, através de sua influência sobre o Estado, criar renda monopolista pela valorização de áreas, pela valorização das idiosincrasias ou por investimentos em infraestrutura e na especulação imobiliária. Por outro lado, cabe às populações resistir e se insurgir contra a lógica dominante, favorecendo a realização da cidade enquanto obra, pela apropriação do espaço entendida como finalidade da vida social.

Seabra (1996) enfatiza que a apropriação, por meio da insurreição do uso, permite evidenciar as possibilidades de superação da lógica capitalista atual, do instituído e das instituições. Estas, por sua vez, estão intrinsecamente relacionadas à criação e às

práticas criadoras, mas não estão necessariamente alinhadas com as relações econômicas e políticas, podendo alterá-las, mas sem a força dos agentes hegemônicos que detêm o poder de fazê-lo.

Se compreendemos uso/apropriação em relação dialética com a dominação, como propõe Lefebvre (2007), Seabra (1996) e Sorbazo (2006), é evidente que um não pode existir sem o outro, haja vista que dependem um do outro, mutuamente, para existir. Assim, entendemos que o uso/a apropriação, enquanto possibilidade de ocupar o espaço e de nele exercer atividades criadoras e insurgentes, implica no surgimento de uma dominação, ainda que mais fraca e não necessariamente de caráter segregador e opressora. Usar/apropriar-se do espaço significa, por um lado, ter a oportunidade de fazê-lo e, portanto, ao falarmos de cidade, nos referimos a espaços públicos, haja vista que em espaços privados podemos nos referir apenas a espaços de uso comum, na medida em que o acesso a estes já é restrito ou impossibilitado para alguns, já que são regidos pela lógica da propriedade privada e repletos de barreiras físicas ou simbólicas.

É importante frisar que em uma dada área é possível haver alteração dos principais agentes que exercem domínio e que, com essa modificação, ocorre também alteração nos usos/nas apropriações por parte dos usuários/usadores na medida em que usos antes preponderantes podem se tornar marginais e vice-versa. Vale ressaltar que o principal agente de planejamento e de normatização é o Estado, que, em alguma medida, é apropriado pelas classes médias e médias superiores que exercem influência nas decisões e medidas adotadas pelo Estado.

No entanto, diante da história brasileira, Holston (2013) afirma a existência da omissão do Estado em suprir as necessidades de seus cidadãos e de planejar as cidades e os bairros para comportar as classes populares. Dias (2017) evidencia que é nesta ausência/omissão parcial do Estado e de infraestrutura que surgem e são mantidas as redes de solidariedade entre os membros das classes populares, na medida em que a restrição/a ausência de recursos financeiros implica na criação de lógicas alternativas de relacionamento de vizinhança.

Essa omissão/ausência/conivência do Estado também reverbera na busca, por outras organizações/instituições, em ocupar o “vazio” expresso pela ausência de políticas públicas (culturais, de segurança, de planejamento, de infraestrutura,

educação, saúde, saneamento etc.). Autores como Carvalho (2016), Souza (2005) e Morais (2006) evidenciam que instituições religiosas (notadamente evangélicas neopentecostais) e o narcotráfico estabelecem vínculos e relações com a população, mediando o convívio social e criando normatizações alternativas para a vida, estabelecendo, portanto, uma lógica de dominação diferente daquela perpetrada pelo Estado⁵⁶.

São exemplares as histórias contadas pelos entrevistados sobre as mudanças nos usos/apropriações proporcionadas pelas obras de requalificação em São Tomé de Paripe e Tubarão e em Plataforma⁵⁷, que evidenciam a alteração no embate de forças nesses trechos de orla.

De atrativo tem a pracinha, como você pode ver ali. Hoje em dia já é mais movimentado. Porque antes ali, qualquer lugar que você fosse aqui era morto, não tinha pessoas. Hoje ainda tem violência, mas não é como era antes, no caso, porque antes para você passar na rua e ver gente na rua era mais difícil, porque a rua não era asfaltada, era poeira e quando passava era o carro da polícia correndo atrás dos vagabundos, quando passava! Por muitas vezes, a gente era assaltada aqui na porta e hoje não, com as melhorias é mais gente na rua e fica mais difícil deles vir assaltar a gente aqui na rua (Sinval Júnior, Morador de Plataforma, informação verbal, 2018).

Nivaldo: O antes aqui era horrível. O antes aqui não merece nem comentário, [era] pior que palafita lá do Lobato. Era o que... barraca de madeira, o pessoal dormia na praia. Tráfico de drogas, esconderijo de ladrão, maconheiro, traficante. Tudo de ruim que você possa imaginar na favela, era aqui nessa praia.

Silvestre: Era um mangue que passava aqui.

⁵⁶ Este é, por exemplo, o caso do narcotráfico, que, em diferentes locais do globo exerce forte influência na reprodução da vida de diversas comunidades. Morais (2006) aponta que os poderes exercidos pelo narcotráfico, bem como as “colaborações” e as normatizações engendradas não necessariamente significam um benefício real aos moradores de áreas periféricas e populares. Souza (2005) apresenta diferentes tipos de vínculos da população com o narcotráfico, demonstrando que os vínculos estabelecidos significam uma estratégia de sobrevivência para os habitantes das áreas da favela no Rio de Janeiro. Por outro lado, vale ressaltar que as instituições religiosas, por seu caráter legal, diferentemente do narcotráfico, continuam exercendo muita força nos bairros populares independentemente da ação do Estado, contando, por vezes, com o apoio deste para a realização de projetos e ações. Não é do escopo desta pesquisa realizar análises que considerem a relevância social do narcotráfico e/ou das instituições religiosas para as classes populares residentes nos trechos de orla por nós estudados.

⁵⁷ Como mencionado anteriormente, o caso da Ribeira se distingue dos demais trechos requalificados, haja vista que a Ribeira já participava do circuito turístico da cidade, não enfrentando os problemas relatados pelos entrevistados para São Tomé de Paripe e Tubarão e Plataforma.

Nivaldo: Influencia em tudo de bom, porque melhorou até o nível de pessoas. O nível de pessoas que vem para cá, a maior parte é de fora. Tinha carro de som aqui... Rapidinho Seu Silvestre... O coronel [da Polícia Militar] mesmo brigava com esse povo, com a PMS pra retirar carro de som, os sons, as zuadas, era caco de garrafa pra tudo que é lado, facada, tiro. Aí a PMS meteu mão, retirou os carros de som! E o pessoal agora melhorou, as pessoas vêm de fora, não ficam mais as barracas armadas, botaram as mesas e retiram. A PMS não deixa amarrar mais as barracas. Mudou completamente o nível de pessoas. As pessoas podem transitar livremente e antigamente não podiam (Nivaldo S. de Menezes Filho e Silvestre Flourenço dos Santos, Moradores de São Tomé de Paripe, informação verbal, 2018).

Nota-se, portanto, diante destes relatos, que havia uma dominação diferente, que ao tempo em que impedia determinados tipos de uso/apropriação era atrativo para outros, destacadamente para os que eram forçados ou tinham interesse em participar/acompanhar o desenrolar das atividades ilegais⁵⁸. Assim, as obras de requalificação foram um marco de “tomada de poder”, ainda que não inteiramente intencional, por parte do Estado e agentes a ele diretamente associados, nos referidos trechos de orla; as atividades ilegais passam a perder força, são afastadas para outras áreas onde o Estado continua ausente/omisso e/ou passam por um escamoteamento seletivo. Desse modo, tais melhoramentos urbanos fazem parte de uma inversão na lógica de atração/repulsão de usuários/usadores e de preponderância de usos/apropriações que passam a se aproximar cada vez mais daquelas realizadas pelas classes médias e médias superiores ainda que guardem eventuais resquícios de comportamento e dos usos/apropriações anteriores.

Se o pessoal conservar vai ter, agora se a população destrói, aí é problema. Olha para aqui, as pessoas sentam aqui de tarde... O pessoal senta aí, não tem ninguém sendo assaltado, ninguém sendo molestado, ninguém sendo perturbado. Você senta na sua, na boa, traz sua família, exceto que têm alguns bagunceiros, mas isso é o mínimo. Mas você senta aí, o sol fecha ali, é lindo demais. Agora, aquela coisa, aqui é área de pobre, é uma classe menos favorecida, mas infelizmente me diga uma parte do Brasil... São Paulo, qual é o bairro mais rico de São Paulo? Morumbi, olha ao redor de Morumbi pra você ver, olhe ao redor... Agora o cara chegar aqui, poder aquisitivo baixo, assalariado e o cara dizer que um lugar desse aqui não presta? Um cara desse aqui tem que

⁵⁸ Nenhum dos respondentes e/ou entrevistados afirmou ter vínculo com o desenvolvimento de atividades ilegais nem viu aspectos positivos em uma dominação diferente da realizada pelo Estado.

se mandar e ir pra lua, vai embora meu irmão do planeta, se mude pra outro planeta (Rogério Serra de Oliveira, Morador de Paripe, informação verbal, 2018).

Desse modo, a normatização não se refere apenas à padronização ou à “clonagem” de formas espaciais (SERPA, 1999), mas também a padrões de comportamento. Compreendemos que a alteração nas formas *per se* não é indicativo de alteração e mudanças de uso/ apropriação. Mas, é patente considerar que com a mudança nas formas acontece também alteração nas representações validadas como positivas sobre a orla, o seu entorno e sobre a vizinhança. Para alguns entrevistados o termo subúrbio aparece com uma conotação claramente negativa e os melhoramentos urbanos impetrados pelas reformas fazem com que eles passem a rejeitar que seus trechos de orla sejam considerados como pertencentes ao subúrbio.

Aqui olhe, lâmpada de *led*, isso aqui é caro, isso aqui é moderno. Isso aqui não é coisa antiga não, não é época medieval não. Olha a condição, aí chega aqui “as miseráveis”, olha pra aqui o que é que faz?! Isso aqui é poluição visual [apontando para um panfleto colado ao poste], o cara chega e cola um lixo desse aqui. Agora, você me pergunta ele veio desse jeito? Não veio. A qualidade da iluminação, isso aqui de noite é dia. Isso aqui é energia solar, a placa de energia solar, com uma iluminação dessa aqui o cara dizer que isso é uma porcaria, pelo amor de Deus! E outra coisa, ele botou piso tátil aqui em São Tomé, esse piso tátil que ele botou no calçamento aqui é o mesmo que ele botou lá na Barra, é o mesmo. Está vendo esse poste? Aqui é Subúrbio, já na Barra... E olhe, tire uma foto aqui e vá lá na Barra e olhe pra você ver se não é a mesma coisa. Tá na cara e você não quer ver isso aqui, pior cego é aquele que não quer ver [...] E esqueça esse negócio que é Subúrbio, que aqui tem muita coisa boa, têm serviços que atendem muito bem aqui as pessoas [...] O que você não achar aqui é muito pouca coisa, pra você puder se deslocar daqui. Então, aqui o Subúrbio hoje está globalizado, não tem a necessidade de você ir para muito longe não, os serviços aqui funcionam (Rogério Serra de Oliveira, Morador de Paripe, informação verbal, 2018).

A vontade de se parecer mais com a Barra e menos com o Subúrbio, que é visto como “abandonado” e ruim, aparece também pela vontade de que haja maior monitoramento policial, como uma forma de assegurar a segurança de uso/apropriação dos trechos de orla de acordo com os novos parâmetros estabelecidos. No entanto, o desejado aumento da presença do Estado implica em risco para uma parcela de

usuários/usadores do próprio bairro. Em Periperi, trecho não contemplado com obras de requalificação, aparece como elemento repulsivo para os usuários/usadores a violência policial. Estes dados são importantes por evidenciarem que o criminoso, que os novos usuários/usadores querem ver longe dos trechos requalificados, corresponde ao jovem negro (residente do bairro ou não) que, em parte, é criminalizado por apresentar comportamento e/ou usos/apropriações diferentes daqueles entendidos como adequados⁵⁹.

Eu mudaria principalmente o modelo de segurança... O modelo de segurança pública, porque a violência aqui em relação a outras localidades é menor, mas ela existe pela falta de um policiamento ostensivo. Porque no sábado, no domingo e na segunda-feira não têm policiamento suficiente para a quantidade de pessoas que vêm... Vêm pessoas de várias localidades, inclusive localidades que têm aquela contenda entre si e se encontram aqui, por acaso na praia, nas barracas e geralmente cria um clima de beligerância. Seria necessário um policiamento ostensivo, como na orla do outro lado da cidade tem. E isso aqui não tem o policiamento ostensivo (José Salvador da Paz Barros, Morador de São Tomé de Paripe, informação verbal, 2018).

O posto policial. Tinha, aqui sempre teve posto policial. Agora, por qual motivo, ninguém sabe. Era ali na praça, tinha dois quiosques do finado Chico e João e agora colocaram dois “bares de vidro”. É um ambiente bom também que chegou pra São Tomé. Outra coisa boa que chegou pra São Tomé é o “bar de vidro”, porque antigamente os quiosques eram uma “parafernália disgramada” e agora não, botou “bar de vidro” e toca música MPB [Música Popular Brasileira], o nível de pessoas mudou completamente, mas agora tirou o módulo policial (Nivaldo S. de Menezes Filho, Morador de São Tomé de Paripe, informação verbal, 2018).

⁵⁹ Os dados de principais delitos ocorridos em Salvador no período de janeiro a setembro de 2018, elaborados pela Secretaria de Segurança Pública (SSP-BA), apontam que a Área Integrada de Segurança Pública (AISP) de Periperi – que contém os bairros pertencentes ao Subúrbio Ferroviário e a Ilha de Maré – teve o maior número de homicídios dolosos em Salvador, com um total de 143 mortes. Apesar de muitos estudos apontarem que o maior número de vítimas de homicídios no Brasil, na Bahia e em Salvador são jovens, negros e da periferia, não consta, nos estudos por nós encontrados, sistematização de dados primários ou secundários que comprovem tais afirmações (ESPINHEIRA, 2001; SANTOS JEF, 2008; SANTOS; BASTOS, 2011; CICERELLI, 2013; CALAZANS, 2014). Ao buscar os dados na SSP e no IBGE, verificamos que a menor escala de organização dos dados é respectivamente as AISP e os setores censitários. No caso da SSP, os relatórios disponibilizados são diários, o que impossibilitou uma sistematização das informações disponíveis que abarcam gênero e idade, mas sem mencionar raça. No tocante ao IBGE, os dados mais recentes sobre violência datam de 2013 e consideraram, como menor recorte espacial, o município.

A adoção de tais parâmetros comportamentais e de ordenamento do espaço incorre também em processos de expulsão relacionado ao aumento do preço das propriedades e aluguéis, ainda que esta valorização seja inferior à inflação⁶⁰, forçando parte da população a buscar habitação em áreas menos valorizadas e, portanto, mais baratas, conforme relatado por muitos respondentes enquanto respondiam às enquetes. Assim, as áreas requalificadas veem aumentar o preço dos imóveis⁶¹ e o padrão de construções nas orlas, processo que nem sempre é identificado como negativo por parte da população.

São visíveis, especialmente em São Tomé de Paripe e Tubarão, casas com altos muros, com materiais caros como vidros, aço e pedras ornamentais, como o granito (Fotografia 5). As requalificações, embora vistas como positivas pelos usuários/usadores, são instrumentos de inserção de novas áreas na lógica neoliberal de comercialização de espaços e, portanto, não poderiam deixar de servir à acumulação de capital do/no urbano, como ressalta Bazzoli (2011, p. 310): “[...] a regularização⁶², regra geral, fomenta o mercado imobiliário, possibilitando aos

⁶⁰ Ao consultar o Valor Unitário Padrão (VUP) para as ruas e avenidas abarcadas por obras de requalificação nos bairros estudados, fica patente o aumento no valor do m², ainda que este não acompanhe a inflação (conforme é possível identificar a partir da correção dos valores na calculadora online do Banco Central do Brasil, com base no IPCA e no IGP-M). O VUP para o Bairro de Plataforma, na Av. Almeida Brandão encontramos os seguintes valores para os anos de 2019, 2018, 2017, 2016 e 2015 respectivamente 202,75; 195,25; 189,75; 178,67; e 162,32. Para o bairro da Ribeira, na av. Beira Mar, os valores para os mesmos anos foram respectivamente: 79,52; 76,58; 74,42; 70,08; e 63,65. Para São Tomé de Paripe e Tubarão, na rua Benjamin de Souza, os valores para os mesmos anos foram respectivamente: 218,70; 210,61; 204,67; 192,72; e 175,95. Optamos por verificar o VUP dos bairros haja vista que esse é um dos elementos considerados por Janio Santos (2008) para identificar a valorização do solo urbano diante do surgimento de novas centralidades e de investimentos públicos com fins de favorecimento à iniciativa privada e de criação de infraestrutura.

⁶¹ Em conformidade com o que nos foi dito pelos respondentes, pesquisamos à título de exemplificação valores de aluguéis e propriedades no bairro da Ribeira, que faz parte da nossa área de estudo, e no Itaipara, bairro considerado nobre da cidade de Salvador. Na Ribeira, por exemplo, o imóvel mais caro, com 120 m², tem o valor do m² de R\$ 9583,33, já para o bairro do Itaipara, o imóvel mais caro, cujo apartamento tem 272 m², à venda o m² custa R\$ 6.985,29. Assim, fica nítido que há propriedades com custo do m² igual ou superior ao de alguns bairros centrais da cidade. Já para os aluguéis, nos mesmos bairros, a discrepância entre os valores é notável. No bairro da Ribeira o aluguel mais caro custa R\$ 1.200,00 para uma propriedade de 70 m², enquanto no Itaipara, o aluguel mais caro encontrado custa R\$ 8.500,00 para uma propriedade de 262 m². Os anúncios dos imóveis foram consultados no dia 07 de março de 2019 na página da Viva Real (<https://www.vivareal.com.br>).

⁶² Desde 2016, o Governo do Estado da Bahia tem realizado programas de regularização fundiária no Subúrbio Ferroviário e na Península de Itapagipe tendo em vista a grande quantidade de propriedades sem o reconhecimento de titularidade, neste ano a Secretaria de Desenvolvimento Urbano (SEDUR) divulgou a concessão de 1070 títulos de imóveis nas referidas áreas (BAHIA, 2016). Já em 2017, o Jornal A Tarde publicou notícia no dia 16/12/2017 apresentando a estimativa de que 80% das propriedades do município estavam em situação irregular (A TARDE, 2017). Neste mesmo período, o prefeito da cidade

beneficiários dos programas usarem o capital realizado, resultado da venda do imóvel, para sua sobrevivência ou para outras finalidades”.

Fotografia 5. Imóvel em São Tomé de Paripe ornado com materiais considerados de qualidade superior em 2018



Fonte: Acervo do Autor, 2019.

Assim, o processo de regularização fundiária conflui com a especulação e o marketing urbano em implantação, favorecido pelas ações da PMS. Desse modo, no longo prazo, aqueles que já possuem imóveis e maior estabilidade no bairro podem não ser afetados negativamente, posto que poderão especular, a partir do momento em que tenham a posse da propriedade. No entanto, os de menor poder aquisitivo, mesmo que alguns consigam a titularidade do imóvel, podem acabar tendo que alterar seu local de residência devido ao possível e provável aumento dos custos básicos de vida. Acerca dos problemas relacionados à regularização fundiária, Bazzoli (2011) afirma que a informalidade da ocupação do solo urbano no Brasil é vista como uma exceção e que

assinou o decreto nº 29.259 de 01 de dezembro de 2017, regulamentando o artigo 64 da Lei nº 9.281/2017 que trata sobre obras e serviços realizados de forma irregular no município de Salvador. Este decreto estabeleceu o prazo de 180 dias para a solicitação, por parte dos proprietários, da regularização da propriedade com anistia das dívidas (SALVADOR, 2017).

devido a isto os programas de regularização fundiária funcionam mais como instrumentos de proteção institucional do que como mecanismos de cumprimento da função social do solo urbano.

Considerando tais reflexões, podemos afirmar que projetos educacionais⁶³, por exemplo, funcionam, por vezes, como estratégias de “ensinar” às classes populares o comportamento, as ações adequadas para desenvolver nas orlas, no intuito de torná-las mais parecidas com as orlas mais valorizadas. Como podemos identificar na fala dos entrevistados, os projetos educacionais e sociais desejados por eles visam a adequar os usos/apropriações cada vez mais ao comportamento das classes médias e médias superiores como uma forma de atingir o “padrão ideal de vida”, relacionado aos *habitus* de classe das classes médias e médias superiores. Assim, ações horizontais voltadas para o ensino poderiam ser vistas como insurreições pelo uso, pois, como Freire (2015) já afirmava, a educação é um ato político que possibilita – por meio do conhecimento da própria realidade à tomada de consciência – ações transformadoras da sociedade, na medida em que o esperado é que as classes populares tenham menos interesse e acesso à educação do que as classes médias e médias superiores.

O caso de Tatiana é exemplar justamente porque ela visa à implantação de projetos para melhorar as condições da orla do bairro – cujo repertório foi adquirido durante a realização de prestação de serviços no INEMA, órgão público baiano voltado à conservação, à manutenção e à fiscalização ambiental no estado – e, ao mesmo tempo, mira o padrão de comportamento apresentado como ideal, posto que deve ser resgatado, revitalizado, com o abandono de práticas consideradas inadequadas.

Acho que poderia fazer um projeto de educação no bairro. Que aqui pudesse ser utilizado, que pudesse se reunir. Juntar o melhor. Fazer uma reciclagem, alguma coisa assim, entendeu?! Que fizesse uma palestra. Botasse as crianças para poder participar e os moradores também, que pudesse ser melhorado no bairro. O que é que pode ser feito, não só uma opinião, mas várias. Talvez essa pesquisa seja até pra isso?! Mas, assim, pra vê, pra ser resgatado o bairro. Talvez ser uma cultura de música. Eu penso muito em reciclagem, penso em coisas que você tem em casa, vai unir mais as pessoas, [elas] vão parar mais para analisar que não vão poluir o meio ambiente também. E vai ser

⁶³ A título de exemplificação mencionamos o projeto *A onda é preservar* que visa à conscientização da população sobre o lixo nas praias soteropolitanas, inclusive de praias da Península de Itapagipe e do Subúrbio Ferroviário (CORREIO DA BAHIA, 2019).

reutilizado e ganhar mais aprendizado (Tatiana Palmas, Moradora de Itacaranha, informação verbal, 2018).

Assim, o que ocorre é uma dupla opressão: a primeira, baseada na dominação e na violência física e psicológica explícita (narcotráfico e/ou instituições religiosas) e a segunda, alicerçada na dominação opressiva pelo Estado com a manutenção da pobreza e da normatização de usos/apropriações que se miram nas classes médias e médias superiores. Dentre os trechos de orla estudados, o caso de São Tomé de Paripe e Tubarão nos permite identificar o processo de transformação de dominação, enquanto o caso de Periperi evidencia um momento precedente, no qual o Estado se omite com mais intensidade como pode ser visto nos gráficos e tabelas do capítulo IV que sistematizam as respostas das enquetes.

Outrossim, diante do estabelecimento de cidadanias diferenciadas (HOLSTON, 2013) e de cidadãos consumidores (ou consumidores mais que perfeitos) (SANTOS, 2012c), fica patente que, pelo menos em parte, os usos/apropriações são norteados pela lógica de consumo de espaços, posto que “o poder de consumo é contagiante, e sua capacidade de alienação é tão forte que a sua exclusão atribui às pessoas a condição de alienados. Daí a sua força e seu papel perversamente motor na sociedade atual” (SANTOS, 2012c, p. 48). Assim, a luta por justiça espacial se dá, então, na necessidade de se priorizar o valor de uso em detrimento do valor de troca da cidade, tendo em vista a necessidade de superação do sistema, uma vez que as melhorias urbanas servem como base de discursos que permitem a validação de representações hegemônicas de mundo.

Desse modo, o que poderia ser visto como insurreição pelo uso, pelas redes de solidariedade e ajuda mútua, escamoteiam, em parte, a perversidade da distribuição desigual de recursos e possibilidades no capitalismo. Diante da lógica de consumo, o valor de uso é agregado ao valor de troca e, por isto, se confundem e se unificam, aparecendo a primazia do valor de troca na especulação, na venda e no consumo de orlas. A prevalência do valor de uso, por sua vez, está relacionada à impossibilidade ou às restrições para consumir espaço, portanto, a insurreição pelo uso nas orlas se dá através do uso e da apropriação dissociados, ainda que parcialmente, da lógica de consumo do espaço, ou seja, pelo ócio, pela admiração e encontro com a orla enquanto

espaço vivido. As entrevistas, no entanto, não trazem relatos nessa perspectiva, foi no momento de aplicação de enquetes que pudemos verificar, pelas respostas e pelo comportamento das pessoas na orla e na praia, as insurreições pelo uso, haja vista que muitos desempregados, aposentados e ambulantes constroem relações e práticas que se distanciam da lógica de consumo, posto que frequentam a orla para socializar, contemplar a paisagem da cidade e do mar, ou apenas “gastar” tempo livre.

Destarte, faz-se necessário retomar as discussões de Lefebvre (2001) e Soja (2011; 2014) sobre a cidade enquanto utopia, sua realização como obra, como uma construção decorrente da relação forma-conteúdo. A cidade é entendida pelos autores como a realidade presente e materializada para aqueles que a vivenciam de modo que não haja primazia da lógica do valor de troca em detrimento do valor de uso. Isto porque, para os autores, é fundamental possibilitar àqueles que vivenciam o espaço a participação no processo de produção do espaço, sendo essa uma forma de garantir a justiça espacial no bojo do processo de planejamento e gestão urbanos da cidade de Salvador (LEFEBVRE, 2001; SOJA, 2011; 2014).

No entanto, é preciso ressaltar também, como o faz Philippopoulos-Mihalopoulos (2015), que a capacidade de mudança engendrada pela ação dos homens, enquanto agentes sociais, é limitada, na medida em que, geralmente, a ação de indivíduos se limita a reproduzir espaço e suas qualidades, enquanto os agentes hegemônicos tendem a produzir espaço (por deter os recursos e por poder “dobrar a lei” de acordo com seus interesses).

De acordo com o autor, a capacidade ilimitada de transformação social se assemelha à existência de heróis, como se em cada ser humano houvesse um quê de heroico, que se evidenciaria na figura de lideranças. Philippopoulos-Mihalopoulos (2015) ressalta que as limitações de transformação do sistema pela ação individual ou coletiva não representam uma recusa do seu imprescindível papel “[...] enquanto questionamento, resistência, revolta e revolução”⁶⁴ (PHILIPPOPOULOS-MIHALOPOULOS, 2015, p. 181, tradução nossa), mas são um chamado à

⁶⁴ No texto original em inglês: *This is not a refusal of individual or collective action in the form of questioning, resistance, revolt or revolution* (PHILIPPOPOULOS-MIHALOPOULOS, 2015, p. 181).

conscientização de que o heroíco deve ser contextualizado de acordo com os parâmetros espaço-temporais em que emerge.

Harvey e Potter (2009) também identificam entraves para a ação individual e coletiva na luta por justiça, pois é impossível discutir e pensar o mundo sem o conceito de justiça, posto que esse tem sido historicamente relevante para instigar as lutas por mudanças sociais. Para os autores, a ideia de justiça está sempre aliada à ideia de direitos juridicamente reconhecidos na forma de leis e a própria conquista desses direitos tem sido fruto de articulação de grupos sociais. No entanto, para os autores, a aceitação inquestionada desse regime implica em assumir que não há alternativa de vida fora da lógica capitalista de acumulação. Nas palavras de Harvey e Potter:

Minha objeção para esse regime de direitos é muito simples: aceitá-lo é aceitar que nós não temos alternativa, exceto viver sob um regime infundável de acumulação capitalista e de crescimento econômico independentemente das consequências sociais, ecológicas ou políticas. Isso também implica que essa infundável acumulação capitalista deve ser expandida geograficamente pela extensão desses direitos através do globo. Isso é exatamente o que globalização neoliberal e suas redes institucionais, como a Organização Mundial do Trabalho, o FMI [Fundo Monetário Internacional] e o Banco Mundial conseguiram alcançar. Sob um regime como este, o imperialismo é, de algum modo, inevitável (HARVEY, 2003), e os direitos inalienáveis da propriedade privada e das taxas de lucro serão universalmente estabelecidos. Esses direitos são descritos como bastiões da bondade em um mar de maldade (HARVEY; POTTER, 2009, p. 43, tradução nossa)⁶⁵.

Segundo os autores, é necessário que se forjem novos conceitos e abordagens da justiça espacial baseados na necessidade de solução dos problemas urbanos. Desse modo, a teorização sobre a justiça espacial e as ações práticas, que devem ir ao seu encontro, precisam ser articuladas de modo que não caiamos na armadilha de luta

⁶⁵ No texto original em inglês: *My objection to this régime of rights is quite simple: to accept it is to accept that we have no alternative except to live under a régime of endless capital accumulation and economic growth no matter what the social, ecological, or political consequences. It also implies that this endless capital accumulation must be geographically expanded by extension of such rights across the globe. This is exactly what neoliberal globalization and its institutional framework, such as that of the World Trade Organization, the IMF, and the World Bank has accomplished. Under such a régime, imperialism of some sort is unavoidable (Harvey 2003), and the inalienable rights of private property and the profit rate will be universally established. These are the rights that are depicted as standing for goodness in a sea of evil (HARVEY; POTTER, 2009, p. 43).*

por uma justiça espacial esvaziada de sentido – haja vista que mantém e dá suporte à acumulação do capital, favorecendo, mesmo nos processos de resistência, a criação de rendas monopolistas – e que faz surgir e mantém cidades marcadas e manchadas de desigualdade, alienação e injustiça.

Nesse sentido, conforme discutimos anteriormente, a insurreição pelo uso é fundamental para possibilitar a organização e a luta em prol da superação da lógica de consumo predominante e, portanto, de superação do próprio modo de produção, na medida em que as utopias podem permitir imaginar e transcender aquilo que está estabelecido em direção a um mundo mais justo, norteado por outros valores que não a justiça, como a mitigação da injustiça inerente ao capitalismo (CARLOS, 2007; HARVEY; POTTER, 2009). No entanto, o desafio que se coloca é o de superar a lógica do consumo mesmo estando nela imbricados, haja vista que o consumo faz parte de diversas esferas da vida, norteando concepções de mundo, *habitus* de classe e de uso/apropriação do espaço. Ademais, por vezes, é a própria lógica de consumo que norteia a criação e a validação de representações sobre o espaço, implicando em usos/apropriações definidos e, em certa medida, impostos, por outrem.

5.2. REQUALIFICAÇÕES URBANAS NA ORLA, INSTRUMENTOS DE JUSTIÇA ESPACIAL?

Atualmente, as cidades no mundo têm assumido um modelo de planejamento e gestão urbano-empresarial, tratando a cidade como se fosse uma empresa, denominado de empreendedorismo urbano (HARVEY, 2006). A cidade se torna um negócio (CARLOS *et al*, 2015), cujo objetivo central é a realização de lucro e de reprodução do capital no espaço urbano, contexto no qual os agentes produtores do espaço entram em conflito para a materialização de suas concepções e necessidades na cidade, garantindo a realização do lucro e da reprodução do capital no presente e no futuro. No âmbito das pesquisas geográficas, diversos autores discutem a necessidade de analisar o processo de urbanização, sua consolidação e seus reflexos na sociedade,

tomando como cerne a cidade, entendida como produto, meio e condição da ação humana e como foco dos processos de transformação da sociedade (CARLOS, 2015).

Harvey (2006) se questiona como a urbanização tem atuado na reestruturação das distribuições geográficas das atividades humanas e da dinâmica política e econômica do desenvolvimento geográfico desigual. Assim, é necessário pensar o processo de produção do espaço urbano e da cidade em um contexto de mundialização financeira, pois neste período as cidades buscam se inserir em um mercado mundial de cidades no qual imperam a busca pelas condições de reprodução ampliada do capital no espaço urbano e da própria reprodução do capital por meio da produção do espaço urbano (CARLOS *et al*, 2015).

A lógica de produção e reprodução do espaço urbano é modelada a partir da lógica capitalista de produção, circulação e acumulação, atuando sobre um determinado espaço-tempo específico, constituindo o espaço como mercadoria. Conforme Carlos, a realização do espaço como mercadoria é uma condição indispensável à acumulação capitalista, nas diferentes frações de capital, no espaço urbano. Destarte, a produção e a reprodução do espaço urbano sobrepõem o valor de troca sobre o valor de uso, engendrando conflitos, crises e resistências no espaço urbano (CARLOS *et al*, 2015).

O Estado tem uma função importante e, portanto, um papel central, relacionado às ações de planejamento urbano e regional que podem favorecer à propagação do urbano como negócio e à realização da valorização seletiva do espaço a partir da utilização de mecanismos e instrumentos de política urbana para a reinserção de diversas áreas – inclusive aquelas que não estão necessariamente permeadas por relações capitalistas – no bojo do processo de valorização e acumulação de capital no espaço urbano (SANCHEZ, 1999; COMPANS, 2005).

De acordo com Compans (2005), a lógica de planejamento e gestão urbanos de cidades brasileiras segue um modelo que trata as cidades de uma forma empresarial, cujo protagonismo central é dado pelo desenvolvimento dos governos locais. Este modelo de planejamento e gestão urbanos, denominado Empreendedorismo Urbano, é uma forma de intervenção do Estado na produção do espaço urbano originada nos países centrais na década de 1970. A difusão deste modelo foi processual e gradativa,

haja vista que a política urbana empreendedora nos Estados Unidos se tornou central a partir “do esgotamento do modelo de desenvolvimento fordista e da crise fiscal do Estado” (COMPANS, 2005, p. 82). Conforme a autora, este tipo de modelo reforçou os laços entre as políticas urbanas e os objetivos de desenvolvimento econômico, de modo a ampliar os meios possíveis de captação de recursos para a prosperidade da cidade como negócio e a flexibilizar as leis e a utilização de instrumentos da política urbana (fiscais, por exemplo) para o estímulo das atividades do setor privado em determinadas áreas estratégicas da cidade (COMPANS, 2005). Este tipo de modelo de planejamento e gestão urbanos, subordinador do espaço urbano à lógica do lucro, tem promovido a seletividade espacial e a fragmentação espacial da intervenção pública nas cidades, uma vez que só se realizam projetos em determinados espaços que são considerados rentáveis.

Barbosa (2016) afirma que as intervenções públicas nas orlas de Salvador evidenciam o aprofundamento do empreendedorismo urbano como modelo de gestão, transformando-na em uma cidade mercadoria-cultural que visa alcançar os seguintes resultados: sua inserção e sua projeção nos circuitos espaciais da economia global; a continuidade dos processos de (re)produção de desigualdades, de fragmentação e segregação socioespaciais em Salvador; a manutenção do caráter autoritário e excludente do planejamento e gestão urbanos operacionalizados pela PMS. Ademais, são notórias a priorização e a diferenciação de tratamento da orla atlântica em detrimento da orla suburbana no Programa de Requalificação Urbano-Ambiental de Salvador (BARBOSA, 2016). Assim, os processos produtores do espaço urbano soteropolitano são desiguais, pois há negação das diferenças, relações desiguais de poder, que resultam em distribuições desiguais e injustas de recursos sociais no espaço da cidade (YOUNG, 1990; BARBOSA, 2016).

Somados a isto, a PMS buscou refazer os instrumentos da política urbana do município a partir da elaboração de um novo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município (PDDU) e uma nova Lei de Ordenamento do Uso e de Ocupação do Solo do Município (LOUOS) no ano de 2016, para nortear e canalizar investimentos para a reinserção de áreas no processo de valorização de espaços com maior centralidade a partir de diferentes instrumentos como, por exemplo, as Operações Urbanas

Consortiadas (OUC) no Centro Antigo, na Ribeira e na Boca do Rio. No contexto de criação desta nova legislação, uma série de eventos foram organizados, por diversas instituições – acadêmicas, sociais, culturais, políticas – com o intuito de discutir as possíveis consequências da implantação destas propostas de lei.

No cerne desta conjuntura destacamos a palestra proferida pelo professor Angelo Serpa, na primeira oficina promovida pelo Ministério Público da Bahia (MP-BA) sobre o PDDU e as suas consequências para Salvador, na qual o palestrante evidenciou a potencialização e a viabilização do urbano como negócio a partir da utilização de instrumentos de planejamento e gestão urbanos. Para tal, argumentou que as OUC, propostas pela PMS por meio da execução de parcerias público-privadas para o desenvolvimento de projetos na cidade, promovem a flexibilização dos parâmetros urbanísticos estabelecidos na LOUOS e criam particularidades importantes ao processo de valorização de espaços periféricos em Salvador que, por sua vez, buscam ser inseridos na lógica de acumulação de capital do/no urbano e na lógica da cidade como negócio, possibilitando a manutenção e o aprofundamento de desigualdades socioespaciais (SERPA, 2016b).

O histórico dos projetos de requalificação voltados para a Península de Itapagipe e o Subúrbio Ferroviário de Salvador (Quadros 3 e 4) ilustra o processo de valorização seletivo de áreas⁶⁶. É nítido que, mesmo tentando incluir nas políticas públicas e nos projetos, porções da cidade historicamente excluídas, apenas poucos trechos de orla são contemplados, caracterizando a perpetuação de injustiças espaciais, devido a ausência de um tratamento isonômico para a cidade como um todo. Como ressalta Marcuse (2009), o investimento seletivo, enquanto remédio espacial a longo prazo, promove a continuidade e/ou estabelecimento de novas desigualdades na cidade.

⁶⁶ Ao consultar o acervo da Fundação Mario Leal Ferreira, nós tivemos acesso aos projetos propostos pela PMS sem ter acesso às quais obras foram de fato realizadas. Deste modo, os quadros apresentam informações concernentes aos projetos, mas não a sua implantação e execução. Além dos projetos encontrados, constam também estudos diversos realizados no intuito de subsidiar projetos que não constavam no acervo da biblioteca. Ademais, em curto intervalo de tempo, o Subúrbio Ferroviário foi alvo de diversos estudos ambientais e relatórios sobre melhoramentos urbanos, fortalecimento da economia e participação popular.

Quadro 3. Histórico dos estudos e dos projetos de requalificação para o Subúrbio Ferroviário de Salvador.

Título	Tipo	Local Provável de Implantação	Responsáveis	Resumo	Ano
Mercado Municipal de Lobato: projeto arquitetônico	Estudo	Lobato	Daniel Colina, Marcelo Paim, Olaszek; Secretaria Municipal do Planejamento	Base cartográfica do projeto arquitetônico para o Mercado Municipal do Lobato, através do Programa MINTER.	1984
Plano urbanístico da RA XVI - Subúrbio Ferroviário. Assessoria e Programação - ASSISTE	Estudo	Subúrbio Ferroviário	Secretaria Municipal do Planejamento	Base cartográfica do Plano Urbanístico da RA XVI - Subúrbio Ferroviário .	1988
Programa de Saneamento Ambiental de Salvador e Cidades do entorno da Baía de Todos os Santos : estudo de impacto ambiental do Projeto de Ampliação do Sistema de Esgotamento Sanitário de Salvador e implantação do Sistema de Esgotamento Sanitário das cidades do entorno da Baía de Todos os Santos	Estudo	Subúrbio Ferroviário	CSL- Consultoria De Eng. E Economia	Relatório do projeto que prevê a ampliação do sistema de esgotamento sanitário de Salvador e implantação em dez cidades no entorno da Baía de Todos os Santos.	1995
MARINA Porto do Cais	Projeto	Periperi	GMG Empreendimento; Jean Gaston HUMBERT, Epaminondas BERBERT, Angela GAVAZZA, Luis Pereira GUEDES	Projeto para implantação de uma Marina na localidade de Periperi no Subúrbio. Ferroviário.	1996
Projeto Subúrbio Ferroviário	Projeto	Subúrbio Ferroviário	Secretaria do Planejamento, Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico; Fundação Mário Leal Ferreira; Gerência de Planejamento Urbanístico.	Consolidação de trabalho anteriormente elaborados para composição e insumo do Plano de Desenvolvimento Urbano do Subúrbio Ferroviário.	1998
Estudo de estrutura viária a nível de microacessibilidade: região Subúrbio - trecho Plataforma / Paripe.	Estudo	Subúrbio Ferroviário	FMLF	Estudo de articulação viária de microacessibilidade às estações e terminais de integração da região do Subúrbio Plataforma/Paripe.	1998
Estudo de macroestrutura viária da região suburbio: trecho Plataforma	Estudo	Subúrbio Ferroviário	TTC-Engenharia de Tráfego e de Transportes S/C(São Paulo)	Estudo de macroestrutura viária da região do Subúrbio, trecho Plataforma/Paripe.	1998
Programa de Urbanização do Subúrbio Ferroviário: elaboração dos projetos de engenharia	Estudo	Subúrbio Ferroviário	COBRAPE - Companhia Brasileira de Projetos e Empreendimentos	Estudos técnicos de engenharia em função do Programa de Reurbanização do Subúrbio Ferroviário .	1998
Programa de Reurbanização do Subúrbio FerroviárioRelatório inicial de planejamento dos trabalhos: relatório inicial de planejamento dos trabalhos	Projeto	Subúrbio Ferroviário	Geohidro Engenharia	Relatório de planejamento e programação dos trabalhos relativos ao Subúrbio Ferroviário de Salvador - lotes 1 e 2, indicando metodologias e recursos a serem utilizados .	1998
Programa de Reurbanização do Subúrbio Ferroviário de Salvador:Projeto Subúrbio Ferroviário: relatório de diagnóstico	Projeto	Subúrbio Ferroviário	Geohidro Engenharia	Relatório dos serviços realizados em Outubro/98 relativos ao Diagnóstico das ZI-62 e ZI-66, no sistema viário, drenagem e estabilização de encostas.	1998
Cenários alternativos sócio econômicos.	Estudo	Periperi	Marcos Paraguassu de Arruda Câmara	Considerações metodológicas, hipóteses e formulações de políticas sócio-econômicas urbana.latório técnico da fase V do ante projeto de urbanização do núcleo de Periperi.	1999
Diagnóstico sócio-econômico e ambiental participativo	Estudo	Subúrbio Ferroviário	FMLF;SEDHAM	Estudos ambientais, sociais e economicos específicos para servir de subsídio as propostas urbanísticas de recuperação urbano-ambiental da área do Subúrbio Ferroviário.	1999
Plano estratégico de reestruturação urbana da área compreendida entre a Calçada e a Enseada dos Cabritos: estudo propositivo de economia urbana	Estudo	Entre a Calçada e São João do Cabrito	Marcos Paraguassu de Arruda Câmara; MP EQUIPE	Estudo elaborado em parceria sob coordenação de Marcos Paraguassu de Arruda Câmara, visando inserir a população alvo no processo de desenvolvimento da cidade.	1999
Caderno de viabilização de negócios urbanos: conceituação e distribuição espacial dos projetos estratégicos	Estudo	Subúrbio Ferroviário	Marcos Paraguassu de Arruda Câmara	Visa indicar e conceituar intervenções e empreendimentos para os Subúrbios com fácil acessibilidade, os subúrbios competitivos e os subúrbios do bem-estar social .	1999
Caracterização ambiental: da Calçada a Enseada dos Cabritos: relatório preliminar	Estudo	Subúrbio Ferroviário	Luiz Antonio de Souza	Estudo de caracterização ambiental da área do Terminal Marítimo de São Joaquim/Calçada até a Enseada dos Cabritos para subsidiar a elaboração do Master Plan para o Subúrbio Ferroviário de Salvador.	1999
Diagnóstico físico urbanístico da área compreendida entre a Calçada e a Enseada dos Cabritos	Estudo	Subúrbio Ferroviário	Rosane Porto Bittencourt e Rosemary de C. Val; R Consultores	Diagnóstico físico e caracterização para implantação de projeto de intervenção na área da Calçada a Enseada dos Cabritos.	1999
Programa de empreendimentos urbanos	Estudo	Lobato	Marcos Paraguassu de Arruda Câmara; MP Equipe	Estudo para implantação de empreendimentos urbanos na região da Calçada e Subúrbio Ferroviário.	1999
Estudo de estrutura viária a nível de microacessibilidade: Região do Subúrbio Ferroviário - trecho Plataforma / Paripe. Projetos funcionais das principais interseções viárias	Estudo	Subúrbio Ferroviário	DMC ENGENHARIA S/C	Projeto funcional e interseção viária no estudo de estrutura viária no nível de microacessibilidade na região do Subúrbio Ferroviário no trecho Plataforma-Paripe.	1999
Projeto de revitalização do Subúrbio: proposta de estrutura viária	Projeto	Subúrbio Ferroviário	TTC-Engenharia de Tráfego e de Transportes S/C(São Paulo)	Caderno de apresentação ao Prefeito Antonio Imbassahy do estudo de transporte e sistema viário para o Subúrbio Ferroviário de Salvador elaborado em 1999.	1999
Estruturação do núcleo de Periperi: ante projeto de urbanização	Estudo	Periperi	UMK ARQUITETOS; FMLF	Relatório técnico da fase V do ante projeto de urbanização do núcleo de Periperi.	2000
Estudo do transporte intermodal da região suburbana de Salvador e seu acesso a área central: relatório síntese	Estudo	Subúrbio Ferroviário	FMLF; TTC-Engenharia de Tráfego e de Transportes S/C(São Paulo)	Relatório apresentando alternativa de uso do leito ferroviário/VLT ligando o Subúrbio Ferroviário a Área Central da Cidade do Salvador.	2000
Área estruturante 3 - orla de Praia Grande / Periperi: proposta geral de urbanização e arquitetura - Fase IV	Projeto	Periperi	Eduardo Eugenio Arquiteto	Relatório da fase IV do Estudo da Área Estruturante 3 - Orla da Praia Grande e Periperi .	2000
Projeto Subúrbio Ferroviário - Área estruturante V - Paripe: apresentação da proposta, caderno de negócios e de análises gráficas	Projeto	Paripe	ALPOIM Arquitetos Associados	Proposta para a área estruturante V - núcleo Paripe.	2000
Projeto Subúrbio Ferroviário do Salvador: macro-área 1	Projeto	Subúrbio Ferroviário	PRO ARQHOS	Cadernos de proposta de oportunidades, parcerias e negócios urbanos visando criação/instalação de empreendimentos para a área.	2000
Projeto Subúrbio Ferroviário macro-área 3: Plataforma, Itacaranha, Praia Grande, Rio Sena	Estudo	Subúrbio Ferroviário	SILVA, Franklin Barbosa da	Estudo preliminar para apoiar o processo de construção de uma gestão efetiva, abordando a análise urbanística e sócio-ambiental visando apontar soluções para a melhoria da qualidade de vida.	2000
Projeto urbano para a área entre a Calçada e São Bartolomeu: relatório final.	Projeto	Subúrbio Ferroviário	Marcos Paraguassu de Arruda Câmara; MP Equipe	Projeto de intervenção urbana para a área entre a Calçada e São Bartolomeu .	2000
Orla marítima do Município de Salvador: estruturação urbanística	Estudo	Orla de Salvador	SEMUT; FMLF	Base cartográfica de projetos para o Plano de Intervenção da Orla de Salvador - trecho São Tomé de Paripe a Praia do Flamengo. Inclui também Ilha de Maré, Ilha dos Frades/ Ilha de Bom Jesus dos Passos.	2013

Fonte: FMLF, 2019.

Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2019.

Quadro 4. Histórico dos estudos e dos projetos de requalificação para a Península de Itapagipe.

Título	Tipo	Local Provável de Implantação	Responsáveis	Resumo	Ano
Salvador - Programa de revitalização	Estudo	Salvador	Jaime Lerner Planejamento Urbano	Base cartográfica em função do Programa de revitalização urbana para diversas áreas da cidade.	1976
Programa de revitalização	Projeto	Bonfim, Ribeira, Vitória, Amaralina, Rio Vermelho e Barra	OCEPLAN; Jaime Lerner	Formulação de um programa de revitalização para a cidade de Salvador	1977
Revitalização da Ribeira	Projeto	Ribeira	OCEPLAN	Projeto para revitalização do bairro da Ribeira	1977
Largo da Ribeira: Feira livre e Mercado de Peixe	Estudo	Ribeira	OCEPLAN	Base cartográfica do estudo preliminar da feira e do mercado de peixe da Ribeira.	1977
Subúrbio Ferroviário: fotografias aéreas	Estudo	Península de Itapagipe e Subúrbio Ferroviário	OCEPLAN	Não consta	1978
Programa de revitalização dos postos de comercialização de pescado: etapa estudo preliminar	Estudo	Ribeira e Rio Vermelho	OCEPLAN	Anexos planta de mercados	1983
Mercados municipais. Salvador	Estudo	Salvador	OCEPLAN	Levantamento dos mercados municipais existentes para futuras intervenções através do Programa MINTER.	1983
Termos de referência para o plano urbanístico da unidade espacial de planejamento C-2, Itapagipe	Estudo	Península de Itapagipe	Secretaria do Planejamento Municipal	Explícita os objetivos e contribuições do termo de referência.	1985
Informações básicas sobre a Unidade Espacial de Planejamento C-2.	Estudo	Península de Itapagipe	Secretaria do Planejamento Municipal	Informações sobre a Unidade Espacial de Planejamento C-2, utilizadas como insumo para elaboração do Termo de Referência para o Plano Urbanístico.	1985
Plano urbanístico da Unidade Espacial C-2 Itapagipe	Projeto	Península de Itapagipe	URPLAN	Proposta apresentada à Comissão de Licitação, para elaboração do Plano Urbanístico de Itapagipe .	1985
Elaboração do Plano Urbanístico da Unidade Espacial C-2 Itapagipe: proposta técnica	Projeto	Península de Itapagipe	TECNOSAN ENGENHARIA	A presente proposta visa redesenhar a península de Itapagipe, preservando e valorizando seus valores e características locais	1985
Proposta para o plano urbanístico da unidade espacial de planejamento C-2 Itapagipe	Estudo	Península de Itapagipe	Secretaria do Planejamento Municipal	Documento baseado nos planos e leis existentes visando estabelecer os termos de referencia para elaboração de Plano Urbanístico.	1986
Plano de Ação da Península Itapagipana	Projeto	Península de Itapagipe	Centro do Planejamento Municipal	Não consta	1993
Plano de ação da Península Itapagipana (Base cartográfica)	Estudo	Península de Itapagipe	Centro do Planejamento Municipal	Base cartográfica do Plano de Ação da Península Itapagipana.	1993
Ribeira Azul: projeto de requalificação da enseada dos Tainheiros	Projeto	Ribeira	CONDER	Projeto para requalificação da Enseada do Tainheiros.	1998
Polígono de identidade cultural	Projeto	Mares, Bonfim, Ribeira, Santo Antônio Além do Carmo, Centro Antigo e Rio Vermelho	SEDHAM; FMLF	Projeto para intervenção em pontos identificados como Polígonos de Identidade Cultural da Cidade do Salvador.	1998
Retratos da cidade: Salvador antes - Salvador agora	Estudo	Salvador	Secretaria de Comunicação PMS.	Relatório das primeiras intervenções realizadas em 1997, na gestão do Prefeito Antonio Imbassahy, as quais remodelaram a cidade, ordenaram espaços urbanos, devolvendo aos cidadãos as áreas públicas bem cuidadas criando uma nova fisionomia para a cidade do Salvador	1998
Via Nautica: Salvador, uma cidade turística	Projeto	Ribeira, São Joaquim, Vitória e Barra	Governo do Estado da Bahia; PMS	Oferece oportunidade diferente de conhecer a paisagem natural da Baía fomentando o turismo e a economia de Salvador	2000
Dossiê sobre a solicitação da Comissão de Articulação e Mobilização dos Moradores da Península de Itapagipe - CAMMPI	Estudo	Península de Itapagipe	SEDHAM; FMLF	Dossiê originado do estudo de reaproveitamento dos antigos galpões e fábricas desativadas em Itapagipe/ Cidade Baixa, que foi solicitado pela CAMMPI	2001
Saneamento Integrado do Dique do Cabrito.Salvador	Projeto	Península de Itapagipe e Subúrbio Ferroviário	Governo do Estado da Bahia; PMS	Projeto que objetiva promover melhoria das condições sanitárias na área da Bacia de contribuição do Dique do Cabrito.	2002
Diagnóstico integrado da macroarea da Ribeira Azul - Cobre: relatório final	Estudo	Península de Itapagipe e Subúrbio Ferroviário	CONDER	Textos que compõem os Planos Mestres para preparação do Programa de Urbanização e Desenvolvimento Integral de Áreas Carentes - Viver Melhor II.	2004
Contribuições ao Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador: RA II-Itapagipe e RA IX - Boca do Rio	Estudo	Península de Itapagipe e Boca do Rio	COMISSAO DE ARTICULACAO E MOBILIZAÇÃO DOS MORADORES DA PENÍNSULA DE ITAPAGIPE	Contribuições ao Plano Diretor de 2004 a partir das discussões com as comunidades de Itapagipe e Boca do Rio	2005
Plano urbanístico - RA II: Península de Itapagipe	Projeto	Península de Itapagipe	SEDHAM	Cadernos de plantas do Plano urbanístico para a Península de Itapagipe.	2005
Levantamento fotográfico: Península de Itapagipe	Estudo	Península de Itapagipe	SEDHAM; FMLF	Levantamento fotográfico com diversas edificações e monumentos da Penínsulade Itapagipe.	2005
Levantamento fotográfico: Península de Itapagipe	Estudo	Península de Itapagipe	SEDHAM; FMLF	Levantamento fotográfico com diversas edificações e monumentos da Península de Itapagipe.	2005
Salvador e a Baía de Todos os Santos = Salvador y a Bahía de Todos los Santos: guia de arquitetura e paisagem	Estudo	Baía de Todos os Santos	FAU-UFBA; Junta d Andalucia; Eugênio de Ávila Lins (coordenador)	Guia produzido conjuntamente pela Escola de Arquitetura da UFBA e a Junta d Andalucia com o objetivo de desvendar o rico patrimônio da Bahia	2012
Requalificação da Orla Marítima de Salvador	Projeto	Salvador	FMLF	20 fotografias aéreas do Projeto de Requalificação Urbano-ambiental da Orla Marítima de Salvador nos anos de 2013/2014.	2014

Fonte: FMLF, 2019.

Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2019.

No entanto, vale ressaltar que o planejamento e a gestão urbanos muitas vezes não dialogam com os diversos agentes produtores do espaço, inclusive com aquelas pessoas que fazem parte do cotidiano e que tem outras relações com as áreas de intervenção, que não sejam aquelas vinculadas estritamente à reprodução ampliada do capital no espaço urbano. Neste sentido, o modelo de planejamento e gestão urbanos pode conduzir à manutenção do *status-quo* e das formas opressoras e de dominação, que criam e perpetuam as injustiças espaciais na cidade, engendrando a normatização de comportamentos transversais às classes sociais, voltados ao consumo de espaço (COMPANS, 2005; SOJA, 2014).

Lefebvre realiza uma crítica ao positivismo delineando a importância da lógica dialética nos estudos urbanos para o reconhecimento e a análise da condição existencial da sociedade urbana, com o objetivo de “instaurar ou restaurar a coerência na realidade caótica que ele observa e que se oferece à sua ação” (LEFEBVRE, 2001, p. 30). Esse racionalismo, construído a partir de diferentes agentes que produzem o espaço urbano, caminha para que “exista uma dominação perfeita, para uma exploração apurada das pessoas, ao mesmo tempo como produtores, como consumidores de produtos, como consumidores de espaço” (LEFEBVRE, 2001, p. 33). Lefebvre critica a práxis urbanística e ideológica – essencialmente moderna e cujo protagonista foi Le Corbusier – de caráter funcionalista, que reduz a sociedade urbana à realização de poucas funções previstas ou projetadas pela Arquitetura. Assim, a práxis urbanística, desvinculada do contexto urbano e das práticas espaciais, conduz a possíveis resultados higienistas e à expropriação do espaço por meio de uma separação que dicotomiza a relação entre forma e conteúdo (LEFEBVRE, 2001).

Neste sentido, é importante associar as críticas de Lefebvre com as ideias de Debord (2015), sobretudo sobre a constituição do mundo da mercadoria, sob a égide do capitalismo, que torna o consumo a fonte central do processo de valorização do espaço e da concretização das contradições e dos conflitos socioespaciais que se constituem como a “negação visível da vida”. Pois, a sociedade contemporânea, marcada por um aprofundamento do processo de acumulação de capital, visa a produzir e reproduzir um cotidiano que empobrece e elimina as diferentes possibilidades de criação e experiência do/no espaço (LEFEBVRE, 2001; DEBORD, 2015;).

Assim, o direito à cidade significa a transformação total da realidade urbana em direção à possibilidade de criação, experenciação e apropriação do/no espaço urbano por meio da ligação permanente entre ciência, arte e filosofia. Esses três pilares servem à meditação sobre o cotidiano no mundo moderno e à construção intersubjetiva de um mundo apoiado sobre bases que nos permitam a valorização de seus moradores e a apropriação do espaço e do tempo na cidade (LEFEBVRE, 2001).

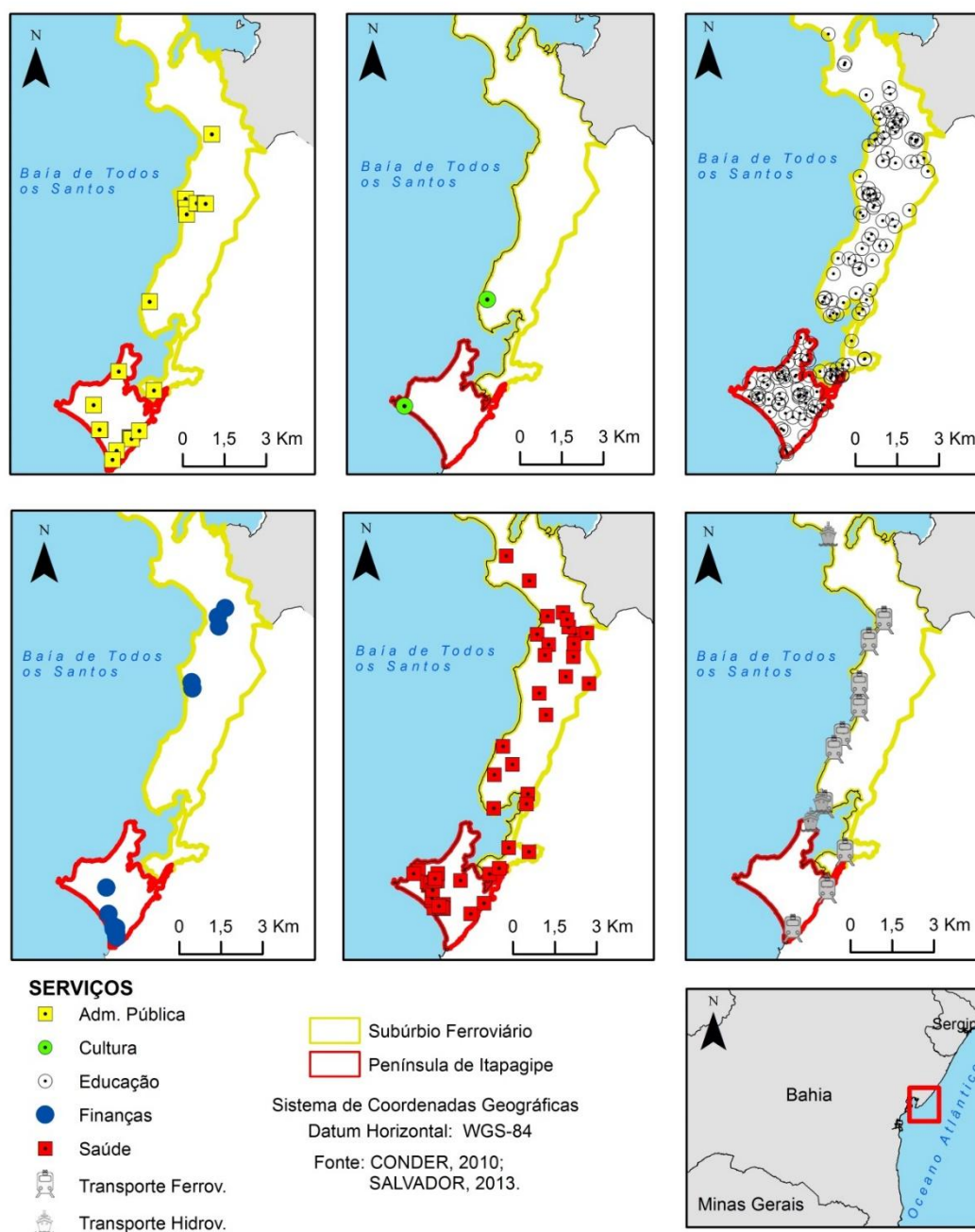
Seguindo e ampliando as discussões propostas por Lefebvre, Soja (2014) afirma que o fenômeno da urbanização e a condição urbana têm uma centralidade na discussão e na busca da justiça espacial, pois, em um período de globalização, o impacto e a influência do fenômeno ultrapassam os limites dos municípios, estendendo-se por todas as áreas: rural, suburbana e metropolitana (SOJA, 2014).

Neste ínterim, Soja (2014) propõe uma teoria de justiça baseada em uma dialética sócio-espacial, de modo a valorizar o enfoque espacial dentro das Ciências Sociais e da Geografia em discussões sobre justiça. Essa necessidade advém de seu questionamento das diferentes bases epistemológicas sobre justiça devido à primazia das facetas sociais e históricas na produção de teorias de justiça. Assim, Soja (2014) constrói uma teoria de justiça baseada na espacialização das (in)justiças, de modo a promover um reequilíbrio entre as dimensões social, histórica e espacial.

As injustiças são constituídas e perpetuadas na produção e na reprodução do espaço urbano que ocorre cotidianamente. Os processos socio-espaciais presentes na nossa atualidade permitem a formulação e a execução de geografias opressoras por meio da produção de “operações diárias e habituais do mercado e da ordinária busca pela competitividade a fim de maximizar os benefícios” (SOJA, 2014, p. 12). Por outro lado, não se esquecendo de operar a lógica dialética, o autor demonstra que neste processo de espacialização da justiça é possível elaborar e produzir geografias libertadoras, que devem se constituir como meios genuínos de garantir o direito à cidade para aqueles que a experienciam.

No tocante à distribuição de serviços nos bairros que compõem a Península de Itapagipe e o Subúrbio Ferroviário, vemos no mapa 3 que há poucos equipamentos culturais e estabelecimentos que ofertem serviços básicos à população.

Mapa 3. Distribuição de serviços⁶⁷ por setor na Península de Itapagipe e no Subúrbio Ferroviário em 2018



Elaboração: Mateus Barbosa Santos da Silva, 2019.

⁶⁷ Para a espacialização dos serviços na área de estudo, utilizamos os dados provenientes da Conder (2010) e, posteriormente, atualizamos esses dados. O serviço de administração pública corresponde a: balcão de cidadania e justiça, conselho tutelar, correios, delegacias, seguridade social e serviço de atendimento ao cidadão. A categoria de cultura demonstra a existência de equipamentos culturais como centros culturais e teatros; Educação corresponde às bibliotecas, creches, escolas municipais e estaduais; Finanças está relacionado às agências bancárias; Saúde corresponde aos centros de saúde, clínicas, hospitais e unidades básicas de saúde.

Os entrevistados ressaltam em suas falas as dificuldades enfrentadas por eles para acessar serviços indispensáveis a sua vida como serviços bancários, atendimento médico e transporte público.

O transporte, porque aqui só tem uma empresa, você sabe que todos os lugares que não têm concorrência, eles fazem o que eles querem. Quer dizer, melhorou bastante, pois aqui só tinha uma linha que era Lapa/Campo Grande, agora colocou Pituba, botou Ribeira, aí melhorou um pouquinho. Aí agora só tem uma empresa rodando. Eles fazem o que eles querem, em relação a isso é o que mais peca é o transporte. [...] Aí sim, ai meu Deus do céu, tem uma ceasinha ali agora que está recebendo pagamento, eu acho que ela recebe pagamento duas vezes na semana até às 11:00 horas e eles têm uma cota, que quando chegam ao limite, param de receber, é duas vezes na semana. Mas não tem nenhuma lotérica realmente, aqui não tem casa lotérica. Se tivesse uma casa lotérica aqui... Banco nem pensar, antes tinha banco na Base [Naval] que nós tínhamos acesso, mas depois cortou. [...] Tudo é em Paripe. Tinha uma [agência da] Caixa Econômica em Paripe, mas eles retiraram, retirou o banco lá em Paripe, agora só tem o Itaú e uma agência do Bradesco, só pra recebimento de pagamento. Itaú é normal. Aqui não tem banco e nem casa lotérica, realmente uma casa lotérica aqui faz falta (Nivaldo S. de Menezes Filho, Morador de São Tomé de Paripe, informação verbal, 2018).

Tem pouco, tem pouco. Tem que ir pra outro bairro. Não tem uma feira, eu sempre vou à Paripe. Aqui [em Plataforma, local da entrevista e onde a entrevistada foi abordada para participar da pesquisa] tem dois ou três mercados, aí você compra o valor que está ali. Não tem aquela coisa de você procurar um lugar mais barato ou comprar em pouca quantidade. Eu sempre vou a outro bairro (Tatiana Palmas, Moradora de Itacaranha, informação verbal, 2018).

Serviço no geral, tudo. Aqui falta tudo. Quem mora aqui, fica distante de farmácia, posto médico, essas coisas que estão faltando (Maria Cristina, Moradora de Itacaranha, informação verbal, 2018).

Praticamente da orla de Salvador, lá pra cima tem mais coisas do que aqui do Subúrbio. Tipo quadra e quiosques lá pra cima têm, aqui não se vê isso. A PMS largou aqui, não fez nada disso aqui (Rafael, Morador de São Tomé de Paripe, informação verbal, 2018).

O descaso. O descaso no sentido de que a orla de Itapuã é bem diferente daqui. Na época que tiraram as barracas daqui, tiraram a de Itapuã também e após isso foi prometido repor as barracas para alguns, e não para todos como era. E assim não foi feito até hoje, só Itapuã e com certeza pelo o que eu já vi e venho vendo não entregou as barracas pra ninguém. Mas, mesmo assim, deixaram muito a desejar na orla da Ribeira (Sandra, Moradora da Ribeira, informação verbal, 2018).

Assim, fica nítida a importância da requalificação como instrumento que melhora a auto-estima dos usuários/usadores, posto que muitas vezes se configura no/a único/a equipamento/área de lazer e cultura para seus frequentadores. É válido retomar as ideias de Philippopoulos-Mihalopoulos (2015) e de Harvey e Potter (2009) para ressaltar que a produção de desigualdades é inerente ao capitalismo e, que, diante disto, a busca por justiça espacial, sem modificar o sistema, se restringe à luta por acesso mais facilitado a determinados serviços e bens. Marcuse (2009) denomina tais soluções distributivas de “remédios espaciais”, posto que são paliativos e visam a melhorar a qualidade de vida da população, sem necessariamente conseguir fazê-lo para todos.

Desse modo, mesmo tendo como alvo a transformação do sistema, não podemos deixar de incentivar as reivindicações que visem a valorizar a diferença, entendendo e contemplando todos os grupos e áreas da cidade sem hierarquizá-los, desconcentrando equipamentos, serviços e recursos na cidade. Para tal, diante da lógica neoliberal de gestão das cidades, é preciso pensar em estratégias de não imposição de comportamentos e usos/apropriações do espaço, que devem ser os mais diversos possíveis, sem criar territórios e segregação espacial pelo uso.

Além disso, é relevante ressaltar que é de fundamental importância que a legislação seja pensada de modo tal que favoreça a valorização dos diferentes agentes, de modo que, a partir do reconhecimento da diferença e abrindo mão de uma imparcialidade que desconsidera as peculiaridades de cada agente (YOUNG, 1990), as ações dos governantes caminhem de fato para a valorização e respeito da diversidade, na cidade.

Concordamos com Fonseca e Barbosa (2017), baseados nas leituras de Young (1990), Harvey (1993), Rawls (1997), Harvey e Potter (2009), Marcuse *et al* (2009) e Santos (2012a), quando apontam que para analisar em profundidade as questões referentes à justiça espacial é imprescindível que se considere: a especificidade do serviço, seu contexto espaço/temporal, a distribuição, as relações de opressão, a paridade de participação e a escala.

Conforme mencionado ao longo deste capítulo, nos propusemos a apresentar a necessidade de se pensar a cidade pelo seu valor de uso e de se discutir as injustiças

espaciais e os seus “remédios”, de modo que possibilitem a diminuição paulatina das desigualdades de acesso e distribuição a serviços, infraestrutura e equipamentos culturais, haja vista que há um consentimento inconsciente, por parte das classes populares, de substituição e/ou incorporação de comportamentos referentes às classes médias e médias superiores. É, pois, preciso pensar as políticas públicas, os melhoramentos urbanos e suas consequências espaciais de modo que a sociedade continue se organizando para demandar por justiça espacial e agir coletivamente, como proposto e exemplificado por Soja (2014), mesmo que os resultados de tais ações sejam limitados e/ou pontuais.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta dissertação buscou compreender os usos/apropriações das orlas da Península de Itapagipe e do Subúrbio Ferroviário em Salvador, mais especificamente como as classes populares usam/se apropriam dessas orlas por meio da ótica da produção do espaço associada ao conceito de classe social. Intentamos situar todo o processo de realização da pesquisa, inclusive as circunstâncias e situações que nos fizeram refletir sobre nosso objeto de estudo.

No início da pesquisa surgiu uma questão inquietante: afinal, qual o significado e a extensão da orla nos estudos geográficos? Ao ler os estudos produzidos por diversos pesquisadores não havia consenso e esses raramente estavam direcionados estritamente à acepção de orla. Ressaltamos que não era nosso objetivo realizar essas discussões, porém esta reflexão nos levou a encaminhamentos e resultados importantes, justamente pela simultânea necessidade e dificuldade de precisar o nosso recorte espacial e pela considerável revelância acadêmica daquilo que se revelava paulatinamente diante de nós.

Destarte, realizamos um panorama dos estudos existentes sobre o litoral por meio de uma ampla revisão bibliográfica, consultando a literatura internacional e nacional no âmbito da ciência geográfica. Apontamos para a existência de imprecisões na utilização de categorias e conceitos nas pesquisas geográficas, no intuito de dar visibilidade à necessidade de reflexão dos conceitos e categorias utilizados nesses estudos.

Fundamentados na realização do quadro que sistematiza as terminologias utilizadas pelos autores em suas obras, ressaltamos que os estudos sobre litoral, costa e praia estão majoritariamente relacionados a aspectos naturais e, portanto, à Geografia Física, sendo, por vezes, tais terminologias incorporadas em pesquisas com ênfase nos processos socio-espaciais sem quaisquer adaptações ou ressalvas de forma a promover problemas e inconsistências teórico-metodológicas na análise geográfica. Além disso, evidenciamos que o uso dessas terminologias em publicações científicas de caráter político supranacional (ONU, FAO etc.) dificulta o avanço conceitual, pois não há uma articulação entre teoria e prática, justamente porque identificam um problema de gestão da zona costeira e posteriormente realizam

tentativas de resolução destes problemas, sem um esforço de teorização sobre isto (VALLEGA, 1999).

Tivemos grande dificuldade de escrever sobre a temática, pois devido à imprecisão dos termos, é difícil ter clareza e mediar as transições escalares características da Geografia sem perder precisão. Ressaltamos que a mediação entre as escalas é inescapável e que apesar de acontecer na prática de pesquisa e na vida cotidiana sobre o litoral e as orlas, esta relação é pouco teorizada pela falta de bases reflexivas sólidas e consolidadas para tal. Contribui para este problema a dificuldade de delimitar espacialmente a abrangência das categorias atualmente utilizadas pelos diversos pesquisadores nas pesquisas sobre o litoral e a orla.

Outrossim, o conceito de representação proposto por Lefebvre (2006) foi indispensável para atentarmos, baseados na dialética entre presença e ausência, sobre as transformações das relações entre a sociedade e o mar, evidenciando que as mudanças de representações sobre o mar permitem/impossibilitam o uso/a apropriação, por parte das pessoas, do mar e da porção terrestre em seu entorno. É a partir do aprofundamento da modernidade e da espetacularização da sociedade que são criadas e validadas representações que simultaneamente criam novas formas de aproximação, mas também de afastamento entre o homem e o mar. Essas formas de afastamento, da criação de ausências, estão relacionadas, por um lado, à criação e à validação de representações sobre o mar voltadas à esfera do consumo, prevalecendo o valor de troca sobre o valor de uso, colocando sempre a apropriação em vias de expropriação (SEABRA, 1996); por outro lado, a omissão das gestões municipais e, portanto, no planejamento vista nos esgotos a céu aberto, na sujeira na orla, no exercício de atividades ilegais também favorece o afastamento e enfraquece o uso/a apropriação.

Pensamos, então, ser indispensável compreender as representações validadas sobre as orlas, as políticas públicas e os instrumentos da política urbana em Salvador, que podem ou não estar a serviço desse redirecionamento do olhar do setor privado para a Baía de Todos os Santos. Esse caminho não pudemos percorrer com a profundidade que gostaríamos, haja vista que as informações sobre tais ações estão dispersas em diferentes canais midiáticos, o que dificultou a possibilidade de sistematização em tempo hábil.

Buscamos identificar elementos da esfera do vivido que contribuem para a conformação dos significados de orla, bem como para a criação/a validação de representações sobre esta. A orla se manifesta a partir das experiências espaciais das pessoas com o espaço, portanto, suas características e seus limites se revelam por meio das situações e dos contextos de vida dos agentes. Constatamos que a extensão da orla está alicerçada na dimensão do vivido por meio da realização das atividades cotidianas necessárias à reprodução da vida, seja de trabalho ou de lazer. Há uma incorporação das representações criadas pela PMS pelas classes populares sobre a orla, pois, em sua maioria, os usuários/usadores afirmam que a orla são os espaços que foram requalificados. Ressaltamos que, ao perguntar sobre o limite da orla para os entrevistados, muitos preferiram realizar uma descrição oral a criar desenhos, croquis ou quaisquer outras representações gráficas sobre essa. Os principais fatores destacados por eles eram a indisponibilidade de tempo necessário para a sua concretização e a falta de habilidade manual/técnica para realizar esses desenhos.

Analisamos a importância do conceito de classe social na ciência geográfica para a compreensão dos usos/apropriações dos trechos de orla pelas classes populares. Realizamos uma descrição do perfil dos usuários/usadores dos trechos de orla por nós pesquisados adotando os procedimentos metodológicos desenvolvidos pelo Grupo Espaço Livres de Pesquisa-Ação no período de 2013-2018. Destacamos que a operacionalização do conceito de classe social em um contexto metropolitano proposto por Dias (2016) foi indispensável para identificarmos e definirmos as classes populares, nos baseando na ocupação, nos níveis de escolaridade e de renda. No decorrer da pesquisa, Dias (2018), refletindo sobre sua metodologia e suas experiências de pesquisa, nos alertou sobre outros elementos que deveriam ser incorporados para auxiliar na identificação e definição das classes sociais. Apesar de ser totalmente válida a sua proposição, não foi possível aplicar suas ponderações devido ao estágio avançado da pesquisa, posto que o trabalho de campo já havia sido realizado. O *habitus* de classe como indicador de classes sociais e de estilos de vida de acordo com os volumes de capitais econômico, social e cultural foi imprescindível para compreender e analisar os padrões de uso/apropriação dos trechos de orla estudados pelas classes populares.

Em suma, a articulação teórica entre Bourdieu (2011) e Lefebvre (2006; 2007) foi profícua para demonstrar que as práticas espaciais, a criação e a validação de representações, as formas de uso/apropriação do espaço estão intrinsecamente relacionadas ao *habitus* de classe, no nosso caso específico das classes populares, que possuem baixos níveis de escolaridade e renda, bem como realizam, em geral, atividades profissionais manuais com pouca exigência de habilidade intelectual. Constatamos, por exemplo, que os usuários/usadores dos trechos da orla são majoritariamente moradores locais e/ou de áreas próximas, justamente porque as condições de vida dessas classes populares, em geral, não permitem que esses usuários/usadores façam extensos deslocamentos para longe de sua residência, principalmente, quando estão associados a esfera do lazer. Assim, as orlas se constituem como importantes áreas de reprodução da vida, evidenciando-se que a possibilidade de decidir os trechos frequentados está associada ao *habitus* de classe das classes populares.

Discorreremos também acerca dos usos/apropriações dos trechos de orla estudados, elencando os principais elementos atrativos e repulsivos, os motivos de frequência e os tipos de atividades realizadas considerando cada trecho de orla. O contraponto de estabelecer na metodologia três trechos de orla requalificadas (Plataforma, Ribeira e São Tomé de Paripe e Tubarão) e uma não requalificada (Periperi) trouxe contribuições fundamentais para evidenciar os contrastes entre estes trechos. Em Periperi, os usuários/usadores denotam o descaso do poder público, a violência, o tráfico de drogas, as dificuldades de acesso e, conseqüentemente, de estabelecer usos/apropriações. Já nos trechos requalificados, os agentes de pesquisa apontaram alterações nos usos/apropriações, pois, anteriormente às requalificações, estavam em situação semelhante a Periperi e as requalificações foram importantes para modificar uma série de representações negativas sobre esses trechos de orla, o que possibilitou novos usos/apropriações.

Aprofundamos a discussão sobre os usos/apropriações dos trechos de orla estudados no âmbito do processo de produção do espaço e incluímos uma discussão sobre justiça espacial. No mundo moderno, no âmbito da sociedade espetacular, por meio da mercantilização da vida, a lógica de consumo norteia as ações do

planejamento urbano tecnocrático que acabam por ignorar os diferentes interesses das diferentes classes e frações de classes sociais, principalmente, das classes populares (CORNELLY, 1980; LEFEBVRE, 2001, 2007; DEBORD, 2015). As discussões sobre as políticas urbanas e o histórico das obras de requalificação realizadas nos trechos de orla estudados demonstram uma série de estudos e planos de viabilização da cidade como negócio, em uma tentativa de canalizar investimentos e tornar a cidade mais atraente na rede mundial de cidades. Ressaltamos que, ao longo da pesquisa, tentamos contatar os responsáveis técnicos da PMS, mais especificamente da FMLF, porém não obtivemos resposta, estando os profissionais da fundação indisponíveis para a realização de entrevistas e/ou conversas no tempo de realização dos levantamentos.

Referente ao planejamento urbano, analisamos que as requalificações do trecho de orla geraram imposições e normatizações dos padrões de uso/apropriação das classes populares, uma vez que elas tendem a incorporar discursos e a se espelham nas classes médias e médias-superiores de Salvador. Assim, o debate da justiça espacial deve sustentar-se em refletir como superar o modo de produção capitalista, considerando o conceito de apropriação como insurreição do uso, pois é através dele que há possibilidades de se engendrar e valorizar as práticas criadoras, a não submissão ao valor de troca e a uma superação da lógica de consumo, inclusive de espaço.

É mister reconhecer as limitações da pesquisa, posto que apresenta um prazo curto de realização. Associado a isto, soma-se a elevada carga de trabalho na rede de ensino municipal de São Francisco do Conde.

Ademais, ressalta-se que intentamos relacionar conjuntura e estrutura de modo a refletir sobre a produção do espaço de forma mais ampla sem nos restringir apenas ao recorte por nós escolhido para fazer as nossas reflexões. Entendemos que os processos locais, regionais e globais estão intrinsecamente imbricados não podendo ser compreendidos separadamente.

Mesmo com as limitações brevemente elencadas por nós, esperamos que este trabalho possa instigar novas pesquisas sobre as orlas do Subúrbio Ferroviário e da Península de Itapagipe em Salvador, bem como contribuir para as reflexões acerca da problemática dos usos/apropriações destas orlas. Pensamos que caminhos de

pesquisa sobre as orlas e sobre a cidade se abrem mediante as reflexões por nós realizadas. Destacamos, dentre os múltiplos caminhos possíveis, discussões epistemológicas sobre o espaço, especialmente, por meio da operacionalização dos conceitos de orla, espaços litorâneos e praia, bem como a possibilidade de realizar estudos numa perspectiva fenomenológica sobre a orla, enfocando a diversidade das experiências espaciais.

REFERÊNCIAS

AB'SABER, Aziz Nacib. Fundamentos da Geomorfologia Costeira do Brasil Atlântico Inter e Subtropical. **Revista Brasileira de Geomorfologia**, vol. 1, nº 1, p. 27-43, 2000.

_____. **Litoral do Brasil**. São Paulo: Metalivros, 2001. 281p.

A TARDE. VLT DE SALVADOR TERÁ APOIO DE FUNDO BRITÂNICO. Salvador, 13 jun. 2016. Disponível em: <<http://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/1778499-vlt-de-salvador-tera-apoio-de-fundo-britanico>>. Acesso em: 15 set. 2016.

_____. Imóvel irregular na mira da prefeitura. Salvador, 16 de Dez. 2016. Disponível em: <<http://atarde.uol.com.br/imoveis/noticias/1921301-imovel-irregular-na-mira-da-prefeitura>>. Acesso em: 05 de Março de 2019.

_____. Prefeitura apresenta projeto náutico de R\$ 35 mi para Lobato. Salvador, 29 de Jun. 2016. Disponível em: <<http://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/1790349-prefeitura-apresenta-projeto-nautico-de-r-35-mi-para-lobato>>. Acesso em: 15 de setembro de 2016.

BACHELARD, Gaston. **A poética do espaço**. 2. Ed. 1 reimp. São Paulo: Martins Editora Livraria LTDA, 2012. 242p.

BARBOSA, Mateus. **Intervenções públicas em espaços litorâneos de Salvador**: um estudo de caso das requalificações urbanas das orlas de São Tomé de Paripe e Tubarão. Monografia (Conclusão de Curso de Bacharelado em Geografia) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2016. 81p.

BARBOSA, Mateus; SERPA, Angelo. Perfil e caracterização de um bairro popular empreendedor em Feira de Santana: análise socioespacial dos processos de complexificação de centralidades de comércio e serviços. **Revista Ateliê Geográfico (UFG)**, v. 10, p. 42-64, 2016.

BAUDRILLARD, Jean. **A sociedade do consumo**. Lisboa: Edições 70, 1995. 213p.

BAZZOLI, João Aparecido. Os dez anos da vigência do Estatuto da Cidade no processo dialético da práxis da regularização fundiária urbana. **Prisma Jurídico**, São Paulo, v. 10, n. 2, p. 293-320, jul./dez. 2011.

BOURDIEU, Pierre. **A Distinção**: Crítica Social do Julgamento. 2. ed. Porto Alegre: Zouk Editora, 2011.

_____. Capital simbólico e classes sociais. **Novos estud. - CEBRAP**, São Paulo, n. 96, p. 105-115, Julho, 2013.

BOUSQUET, Bernard. Définition et identification du littoral contemporain. **Revue Juridique de l'Environnement**, nº4, p. 451-468, 1990.

CALAZANS, Márcia Esteves de. Homícidios de jovens em Salvador e as novas tessituras das cidades. **Revista Diálogos Possíveis**, v. 13, n. 1, p. 121-142, 2014.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano**: Novos Escritos sobre a Cidade. São Paulo: FFLCH, 2007, 123p.

_____. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **A produção do espaço urbano**: agentes e processos, escalas e desafios. 1 Ed. 3 reimp. São Paulo: Contexto, 2014. p. 53-74.

_____. **A Condição Espacial**. São Paulo: Contexto, 2015. 158p.

CARLOS, Ana Fani Alessandri; VOLOCHKO, Danilo, ALVAREZ, Isabel. **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2015.

CARVALHO, Caê Garcia. **Entre práticas e representações**: o bairro do Engenho Velho da Federação segundo candomblecistas (do Terreiro do Cobre) e evangélicos (da Igreja Universal). 2016. 228f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2016.

CASTRO, Iná Elias de. O problema da escala. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs). **Geografia**: conceitos e temas. 15. Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012. p. 117-140

CICERELLI, Maristela Barbosa Santos. **Distribuição socioespacial da violência letal na cidade de Salvador/BA**. 2013. 162f. Dissertação (Mestrado em Políticas Sociais e Cidadania) – Universidade Católica do Salvador, Salvador, 2013.

COMPANS, Rose. **Empreendedorismo Urbano**: entre o discurso e a prática. São Paulo: Editora UNESP, 2005.

CORBIN, Alain. **Território do Vazio**: a praia e o imaginário ocidental. São Paulo: Editora Schwarz Ltda, 1989.

CORLAY, Jean-Pierre. Géographie sociale, géographie du littoral. **Noréis**, n°165, Janvier-Mars, p. 247-265, 1995.

CORNELY, Seno Antonio. **Planejamento Tecnocrático ou participativo**: diferença de estilo ou de substância? Série Planejamento 3, Brasília, MEC, Secretaria Geral, 1980.

CORREIO DA BAHIA. Projeto "a onda é preservar" leva conscientização sobre lixo para praias. Salvador, 26 de Jan. 2019. Disponível em: <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/projeto-a-onda-e-preservar-leva-conscientizacao-sobre-lixo-para-praias/>>. Acesso em: 12 de abril de 2019 às 17:32.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **Maritimidade nos trópicos**: por uma geografia do litoral. Fortaleza: Edições UFC, 2009.

DEBORD, Guy. **A Sociedade do Espetáculo**. Rio de Janeiro: Editora Contraponto. 1a edição, julho 1997. 14a reimpressão, fevereiro de 2015.

DIAS, Clímaco. **Práticas socioespaciais e processos de resistência na grande cidade**: relações de solidariedade nos bairros populares de Salvador. 2017. 285f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2017.

DIAS, Patrícia Chame. **Trabalho e lazer na metrópole**: lugares e fluxos das diferentes classes sociais na região metropolitana de Salvador. 2016. 357f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2016.

_____. **Primeiro encontro do ciclo de debates “Problematizando a operacionalização do conceito de representação em Geografia: um projeto de pesquisa-ação sobre a utilização de técnicas de cartografia e geoprocessamento em investigações geográficas”** [Anotações de discussão do Núcleo de Estudos Urbanos e Regionais], Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2018, 4p.

ESPINHEIRA, Gey. Sociabilidade e violência na vida cotidiana em Salvador. **Bahia Análise & Dados**, v.11 n.1 p.08-16, Junho, 2001.

FEDERAÇÃO DOS CLUBES DE REMO DA BAHIA – FCRB. **Calendário oficial de Regatas 2018**. Disponível em: <<https://www.remobrasil.com/attachments/article/934/2018-Calendario-FCRB.pdf>>. Acesso em: 04 de Janeiro de 2019 às 17:00.

FERREIRA NETO, Ney Jansen. **Estado, Narcotráfico e Sistema Financeiro**: algumas aproximações. 2012. 333f. Dissertação (Mestrado em Sociologia Política) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.

FEYERABEND, Paul. **Contra o Método**. São Paulo: Editora UNESP, 2007.

FONSECA, Antônio Angelo Martins; BARBOSA, Shaeene Rodrigues Coelho. Justiça espacial e comarcas no estado da Bahia. **Geotextos**. Salvador, Vol. 13, N. 1, julho de 2017.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia do oprimido**. 59. Ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2015. 253p.

GASKELL, G. Entrevistas individuais e de grupos. In: M.W. BAUER; G. GASKELL (Org.). **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som**: um manual prático. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002. p. 64-89

GUERRA, Antonio Teixeira. **Dicionário geológico-geomorfológico**. Rio de Janeiro: IBGE, 1993. 446p.

HABERMAS, Jürgen; RAWLS, John. **Debate sobre el Liberalismo Político**. Barcelona: Paidós, 1998

HARVEY, David. **Social Justice and the city**. Oxford: Blackwell, 1993. 336p.

_____. **A produção Capitalista do Espaço**. São Paulo: Annablume editora, 2. ed, 2006. 252p.

HARVEY, David; POTTER, Cuz. The right to the Just City. In: MARCUSE, Peter *et al* (orgs). **Searching for the just city**: debates in urban theory and practice. New York: Routledge, 2009. p. 40-51.

HEIDEGGER, Martin. **Ser e tempo**. 9. Ed. Petrópolis: Editora Vozes, 2014.

HOLSTON, James. **Cidadania Insurgente**: disjunções da democracia e da modernidade no Brasil. 1. Ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2013. 401p.

KETCHUM, Bostwick. **The Water Edge**: critical problems of the coastal zone. Cambridge, MA: Massachusetts Institute of Technology Press, 1972.

LEFEBVRE, Henri. **Lógica Formal e Lógica Dialética**. 5 Ed. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1991a. 301p.

_____. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Editora Ática, 1991b. 216p.

_____. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999. 176p.

_____. **O direito à cidade**. Sao Paulo: Centauro, 2001. 143p.

_____. **La presencia y la ausencia**: contribución a la teoría de las representaciones. México: FCE, 2006. 305p.

_____. **The Production of Space**. Massachussetts: Blackwell Publishing, 2007. 454p.

_____. **Critique of everyday life**. One-volume edition. London: Verso, 2014.

LESSA, Guilherme Camargo; CIRANO, Mauro; GENZ, Fernando; TANAJURA, Clemente Augusto Souza; SILVA, Renato Ramos da. Oceanografia Física. In: HATJE, Vanessa; ANDRADE, Jailson B. de (orgs.). **Baía de Todos os Santos**. Salvador: EDUFBA, 2009, p.67-120.

LICHT, Henrique. **O remo através do tempo**: das origens até 31/12/1990. 2º Ed. Porto Alegre: CORAG, 2008.

LINS-DE-BARROS, Flávia Moraes. Risco, Vulnerabilidade Física à Erosão Costeira e Imapctos Sócio-Econômicos na Orla Urbanizada de Maricá. Rio de Janeiro. **Revista Brasileira de Geomorfologia**, Ano 6, nº 2, p. 83-90, 2005.

LINS-DE-BARROS, Flávia Moraes; MUEHE, Dieter. Tradição da Geografia nos Estudos Costeiros (the tradition of the coastal studies on geography). **Mercator**, Fortaleza, v. 8, n. 16, p. 103-109, outubro, 2009.

LUFTI, Eulina Pacheco; SOCHACZEWSKI, Suzanna; JAHNEL, Teresa Cabral. As representações e o possível. In: MARTINS, José de Souza (org.). **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. São Paulo: Hucitec, 1996, p. 87-97.

MARANDOLA JR, Eduardo. Geograficidades vigentes pela literatura. In: SILVA, Maria Auxiliadora da Silva; SILVA, Harlan Rodrigo Ferreira da Silva (Orgs). **Geografia, literatura e arte: reflexões**. Salvador, Edufba, 2010. p.21-32

MARCUSE, Peter; CONNOLLY, James; NOVY, Johannes; OLIVO, Ingrid; POTTER, Cuz; STEIL, Justin (orgs.). **Searching for the just city: debates in urban theory and practice**. New York: Routledge, 2009. 264 p.

MARCUSE, Peter. Spatial Justice: Derivative but Causal of Social Injustice. **Justice Spatiale | Spatial Justice**, nº 01, setembro, 2009.

MIOSSEC, Alain. L'évolution de la géographie des océans et des littoraux face aux perspectives du développement durable au XXI^e siècle. Quelles hypothèses envisager?//The geography of coasts and seas facing sustainable development: what could be the future?. **Annales de Géographie**, t. 110, nº621, p 509-526, 2001.

_____. Encadrement juridique, aménagement du littoral, gestion du littoral : les géographes et le droit (Jurisprudence, coastal planning and management : geographers and law). **Bulletin de l'Association de géographes français**, 81^e année, p. 288-297, septembre, 2003-2004.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil: elementos para uma geografia do litoral brasileiro**. São Paulo: Annablume, 2007. 237p.

MORAIS, Marcelo Navarro de. Uma análise da relação entre Estado e o Tráfico de Drogas: o mito do “poder paralelo”. **Ciências Sociais em Perspectiva**, nº 8, vol. 5, 1^o sem, p. 117-136, 2006.

MUEHE, Dieter. Critérios morfodinâmicos para o estabelecimento de limites da orla costeira para fins de gerenciamento. **Revista Brasileira de Geomorfologia**, Uberlândia - MG, v. 2, n.1, p. 35-44, 2001.

_____. Geomorfologia Costeira. In: GUERRA, Antonio José Teixeira; CUNHA, Sandra Baptista da. **Geomorfologia: uma atualização de bases e conceitos**. 11. ed. Rio de Janeiro, RJ: Bertrand Brasil, 2012, p. 253-308.

NUNES NETO, Francisco Antônio. A Festa de Zé Povinho: a Segunda-Feira da Ribeira como desdobramento carnavalesco da festa do Senhor do Bonfim de Salvador. **Interfaces Científicas: humanas e sociais**, Aracaju, v. 3, n. 3, p. 75-86, junho, 2015.

OLIVEIRA, Francisco Maria Cavalcanti de. **Elegia para uma Re(li)gião**. 3ª ed. Rio de Janeiro. Paz e Terra, 1981.

PEREIRA, Ana Ramos. Sistemas Litorais: dinâmicas e ordenamento. **Finisterra**, vol. 43, nº 86, p. 5-29, 2008.

PEREIRA, Alexandre Queiroz. **A urbanização vai à praia: vilegiatura marítima e metrópole no nordeste do Brasil**. 1. Ed. Fortaleza: Edições UFC, 2014. 202p.

PERRIN, Coline. Introduction: entre terre et mer. Enjeux de définition, de délimitation et de représentation du littoral méditerranéen. In: PERRIN, Coline (org). **Un littoral sans nature? L'avenir de la Méditerranée face à l'urbanisation**. Rome: Ecole française de Rome, 2013. p.. 9-17.

PHILIPPOPOULOS-MIHALOPOULOS, Andreas. **Spatial justice: body, lawscape, atmosphere**. 1º Ed. New York: Routledge, 2015. 265p.

POLETTE, Marcus; SILVA, Liliana Pagetti. GESAMP, ICAM e PNGC – Análise comparativa entre as metodologias de gerenciamento costeiro integrado. **Cienc. Cult.**, São Paulo, v. 55, n. 4, p. 27-31, Dezembro, 2003. Disponível em: <http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252003000400017&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 16 de Setembro de 2018 às 15:05.

PROST, Catherine. Resex marinha versus polo naval na Baía do Iguape - BA. **Novos Cadernos NAEA**, v. 13, n. 1, p. 47-70, julho, 2010.

RAWLS, John. **Uma Teoria da Justiça**. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1997.

ROSA, Crislane Palma da Silva. **Quem se apropria do espaço público? Casse Social, Raça e Sexo sob o olhar do Alto das Pombas**. 2018. 121f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2018.

SAMPAIO, Theodoro. Movimentos sísmicos na Bahia de Todos os Santos. In: **Annaes do 5º Congresso Brasileiro de Geografia**, v. I. Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, pp. 355-368, 1916a.

_____. A carta-hidrográfica da Bahia de Todos os Santos e de seus arredores. In: **Annaes do 5º Congresso Brasileiro de Geografia**, v. I. Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, pp. 101-115, 1916b.

_____. Denominações geográficas indígenas em torno da Bahia de Todos os Santos . In: **Annaes do 5º Congresso Brasileiro de Geografia**, v. II. Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, pp. 143-158, 1918.

SALVADOR. Secretaria Municipal de Mobilidade – SEMOB; VPL – Excelência em Projetos Ltda. **Estudo de viabilidade econômico-financeira da exploração e prestação do serviço de transporte aquaviário entre os bairros da Ribeira e de Plataforma**. Salvador: SEMOB; VLP, 2018a, 136p.

_____. Secretaria de Comunicação - SECOM. **Prefeitura disponibiliza serviços para a Segunda-feira Gorda da Ribeira**. 2018b. Salvador, 12 de Jan. de 2018. Disponível em: <<http://www.comunicacao.salvador.ba.gov.br/index.php/todas-asnoticias/51430-prefeitura-disponibiliza-servicos-para-a-segunda-feira-gorda-da-ribeira>>. Acesso em: 04 de Janeiro de 2019 às 17:30

_____. **Decreto Nº 29.259 de 01 de dezembro de 2017**. Regulamenta o art. 64 da Lei nº 9.281/2017 que dispõe sobre obras e serviços realizados de forma irregular no Município do Salvador. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/decreto/2017/2925/29259/decreto-n-29259-2017-regulamenta-o-art-64-da-lei-n-9281-2017-que-dispoe-sobre-obras-e-servicos-realizados-de-forma-irregular-no-municipio-do-salvador>>. Acesso em: 05 de Março de 2019.

SÁNCHEZ, Fernanda. Políticas Urbanas em Renovação: uma leitura crítica dos modelos emergentes. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, n. 1, p.115-132, maio, 1999.

SANTOS, Janio. **A cidade poli(multi)nucleada: a reestruturação do espaço urbano em Salvador**. 2008. 402f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho: Presidente Prudente, 2008.

SANTOS, José Eduardo Ferreira. **Mind the gap! (cuidado com o vão) repercussões do homicídio entre jovens de periferia da cidade de Salvador, Bahia**. 2008. 372f Tese (Doutorado em Saúde Coletiva) – Programa de Pós-Graduação em Saúde Coletiva – Universidade Federal da Bahia: Salvador, 2008.

SANTOS, José Eduardo Ferreira; BASTOS, Ana Cecília de Sousa. Homicídios de jovens na periferia de Salvador (Bahia, Brasil). **Revista Angolana de Sociologia**, n. 8, p. 149-161, 2011.

SANTOS, Milton. **Economia espacial: críticas e alternativas**. São Paulo: Hucitec, 1979. 167p.

_____. **Por uma outra Globalização: do pensamento único à consciência universal**. 9. Ed. Rio de Janeiro: Record, 2002. 174p.

_____. **O Espaço Dividido:** os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. 2. Ed. 1. Reimpressão. São Paulo: EDUSP, 2008. 440p.

_____. **A Natureza do Espaço.** 4. Ed. 7. reimpressão. São Paulo: EDUSP, 2012a. 392p.

_____. **Espaço e Método.** 5. Ed. 1 reeimp. São Paulo: EDUSP, 2012b. 120p.

_____. **O Espaço do Cidadão.** 7. Ed. 1. reimpressão. São Paulo: EDUSP, 2012c. 176p.

_____. **Metamorfoses do Espaço Habitado:** fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia. 6. Ed. 2. Reeimp. São Paulo: EDUSP, 2014. 136p.

SARAMAGO, Ligia. Como ponta de lança: o pensamento do lugar em Heidegger. In: MARANDOLA JR, Eduardo; HOLZER, Werther; OLIVEIRA, Livia de. (Org.). **Qual o espaço do lugar?**. 1 ed. São Paulo: Editora Perspectiva SA, 2012, v. 1, p. 193-225.

SCARIM, Paulo Cesar. **Coetâneos da crítica:** contribuição ao estudo do movimento de renovação da geografia brasileira. 2001. 593f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana – Universidade de São Paulo, 2001.

SCHMID, Cristian. Henri Lefebvre's Theory of the Production of Space: towards a three-dimensional dialectic. IN: GOONEWARDENA, Kanisha et al. (Org.). **Space, Difference, Everyday Life:** Reading Henri Lefebvre. New York: Routledge, 2008. p. 27-45

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. A insurreição do uso. In: MARTINS, José de Souza (org.). **Henri Lefebvre e o retorno à dialética.** São Paulo: Hucitec, 1996, p. 71-86.

SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO (BAHIA). Mais 1070 moradores do Subúrbio Ferroviário recebem título de posse do imóvel. Salvador, 17 de Jul. 2016. Disponível em: <<http://www.sedur.ba.gov.br/2016/07/880/Mais-1070-moradores-do-Suburbio-Ferrovuario-recebem-titulo-de-posse-do-imovel.html>>. Acesso em 05 de Março de 2019.

SENNETT, Richard. **A Corrosão do Caráter.** Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2007.

SERPA, Angelo. Clonagem de Paisagens: Como Alguns Projetos de Intervenção Transformam as Paisagens Urbanas em Não-Lugares. **Revista Paisagem e Ambiente,** São Paulo, FAU-USP, p. 301-309, 1999.

_____. Experiência e vivência, percepção e cultura: uma abordagem dialética das manifestações culturais em bairros populares de Salvador-Bahia. **Revista Ra'e Ga,** Curitiba, n. 8, p. 19-32, 2004.

_____. Por uma Geografia das Representações Sociais. **OLAM (Rio Claro)**, Rio Claro - SP, v. 5, n.1, p. 220-232, 2005.

_____. Periferização e metropolização no Brasil e na Bahia: O exemplo de Salvador. **GeoTextos**, Salvador, v. 3, n. 1 e 2, p. 31-46, 2007a.

_____. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2007b.

_____. Teoria das Representações em Henri Lefebvre: por uma abordagem cultural e multidimensional da geografia. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, São Paulo, v. 18, n. 3, p. 487-495, 2014.

_____. Empreendedorismo popular e ascensão social em diferentes contextos urbano-regionais: uma análise preliminar em dois bairros populares na Bahia. **GEOgraphia (UFF)**, v. 17, p. 94-120, 2015

_____. **Clones de orla**. Jornal A Tarde, Salvador-Bahia, p. A3 - A3, 07 jan. 2016a.

_____. Palestra. In: **1º Oficina Projeto de Lei do PDDU de Salvador - Reflexões propositivas**. [20 de Janeiro de 2016]. Salvador: Ministério Público da Bahia, 2016b. 1 arquivo sonoro Wave (36:03 minutos). Transcrição 6p.

SETTON, Maria das Graças Jacintho. A teoria do *habitus* em Pierre Bourdieu: um leitura contemporânea. **Revista Brasileira de Educação**. nº 20, maio/jun/jul/ago, 2002.

SILVEIRA, João Dias. Morfologia do litoral. In: AZEVEDO, Aroldo de (Ed.) **Brasil: a terra e o homem**. 2 Ed. Volume I. São Paulo: Companhia Editora Nacional, p. 253-305, 1968.

SOBARZO, Oscar. A produção do espaço público: da dominação à apropriação. **GEOUSP: Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 19, p. 93-111, dez, 2006.

SOJA, Edward. DUFAUX, Frédéric; GERVAIS-LAMBONY, Phillippe; BUIRE, Chloé; DESBOIS, Henri. Spatial Justice and the Right to the City: an Interview with Edward SOJA. **Justice Spatiale | Spatial Justice**, nº 03, março, 2011.

SOJA, Edward. **En busca de la justicia espacial**. Valencia: Tirant Humanidades, 2014.

SORENSEN, Jens Christian; McCREARY, Scott T. **Coasts: institutional arrangements for managing coastal resources and environments**. 2. Ed. Washington: U.S Department of Interior and U.S Agency for International Development, 1990. 194p.

SOUSA, André Nunes de. **Orla Oceânica de Salvador: um mar de representações**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2010. 157p.

SOUZA, Marcelo José Lopes de. Revisitando a crítica ao mito da marginalidade: a população favelada do Rio de Janeiro em face do tráfico de drogas. In: ACSELRAD, Gilberto (org). **Avessos do prazer: drogas, Aids e direitos humanos** [online]. 2 Ed. rev. and enl. Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, 2005, pp. 89-103. Disponível em: <<http://books.scielo.org/id/bgqvf/pdf/acselrad-9788575415368-07.pdf>>. Acesso em: 04/01/2019, às 14:10.

_____. Da “diferenciação de áreas” à “diferenciação socioespacial”: a “visão (apenas) de sobrevôo” como uma tradição epistemológica e metodológica limitante. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v. 4, n. 6, p. 101-114, jan./dez., 2007.

SPIRE, Amandine; MORANGE, Marianne. Right to the City Versus Spatial Justice. **Justice spatiale | Spatial Justice**, n. 12, outubro, 2018.

SUERTEGARAY, Dirce Maria Antunes; ROSSATO, Maíra Suertegaray; BELLANCA, Eri Tonietti; FACHINELLO, Alexsandra; CÂNDIDO, Luciane Aparecida; SILVA, Cláudia Russo da. **Terra: feições ilustradas**. 3. Ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2008. 263p.

TRICART, Jean; SILVA, Tereza Cardoso da. Observações de geomorfologia litoral do Rio Vermelho (Salvador). In: TRICART, Jean; SANTOS, Milton; SILVA, Tereza Cardoso da; CARVALHO, Ana Dias da Silva. **Estudos de Geografia da Bahia: geografia e planejamento**. Salvador, BA: Universidade da Bahia, 1958. P. 225-243.

VAINER, Carlos Bernardo. Pátria, empresa e mercadoria. Notas Sobre a Estratégia Discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia (Org). **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 75-103

VALLEGA, Adalberto. **Fundamentals of Integrated Coastal Management**. The GeoJournal Library, Vol. 49, Dordrecht, Netherlands: Kluwer Academic Press, 1999. 267p.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. A utilização dos agentes sociais nos estudos de geografia urbana: avanço ou recuo? In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. 1 ed. 3 reimp. São Paulo: Contexto, 2014. p. 55-96

VAZ, Caroline Bulhões Nunes. **Os Sertões Pelos Sertanejos: Identidade, Representação e Regionalização nos Territórios de Identidade Sertão Produtivo e Sertão do São Francisco/BA**. 2016. 210f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2016.

VITTE, A. C. O Litoral Brasileiro: a valorização do espaço e os riscos sócioambientais. **Territorium** (Coimbra), Coimbra, v. 04, n.1, p. 25-36, 2003. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10316.2/40072>>. Acesso em: 26 de Julho de 2018 às 20:48:56.

YOUNG, Iris Marion. **Justice and the politics of difference**. New Jersey: Princeton University Press, 1990.

APÊNDICES

APÊNDICE 1 – Enquete destinado aos usuários/usadores dos trechos de orla

PARTE 1 – USOS E APROPRIAÇÕES DOS TRECHOS DE ORLA

NOME:	SEXO:	IDADE:
Telefone: () _____		

1. Qual o seu bairro de residência?

<input type="checkbox"/> Alto da Terezinha	<input type="checkbox"/> Alto do Cabrito	<input type="checkbox"/> Boa Viagem	<input type="checkbox"/> Boa Vista S. Caetano
<input type="checkbox"/> Bonfim	<input type="checkbox"/> Calçada	<input type="checkbox"/> Caminho de Areia	<input type="checkbox"/> Capelinha
<input type="checkbox"/> Comércio	<input type="checkbox"/> Coutos	<input type="checkbox"/> Fazenda Coutos	<input type="checkbox"/> Itacaranha
<input type="checkbox"/> Lobato	<input type="checkbox"/> Mares	<input type="checkbox"/> Massaranduba	<input type="checkbox"/> Monte Serrat
<input type="checkbox"/> Nova Constituinte	<input type="checkbox"/> Paripe	<input type="checkbox"/> Periperi	<input type="checkbox"/> Plataforma
<input type="checkbox"/> Praia Grande	<input type="checkbox"/> Ribeira	<input type="checkbox"/> Rio Sena	<input type="checkbox"/> Roma
<input type="checkbox"/> São Tomé de Paripe	<input type="checkbox"/> Uruguai	<input type="checkbox"/> Vila Ruy Barbosa/ Jardim Cruzeiro	<input type="checkbox"/> Outros: _____
<input type="checkbox"/> Ilha de Maré	<input type="checkbox"/> Ilha de Bom Jesus dos Passos		

2. Quais são os trechos de orla que o senhor frequenta?

<input type="checkbox"/> São Tomé de Paripe	<input type="checkbox"/> Setubal	<input type="checkbox"/> Praia Grande	<input type="checkbox"/> Bugari	<input type="checkbox"/> Ilha de Maré
<input type="checkbox"/> Tubarão	<input type="checkbox"/> Periperi	<input type="checkbox"/> Escada	<input type="checkbox"/> Cantagalo	<input type="checkbox"/> Ilha de Bom J. dos Passos
<input type="checkbox"/> Itacaranha	<input type="checkbox"/> Monte Serrat	<input type="checkbox"/> Penha	<input type="checkbox"/> Outros	1. _____
				2. _____
				3. _____

3. Em qual dessas o senhor(a) se sente mais a vontade para frequentar? Por quê?

4. Porque o (a) senhor (a) frequenta a orla?

Trabalho Lazer Ambos Outros _____

5. Quais atividades o (a) senhor (a) desenvolve na orla? (Em caso de exercícios físicos especificar quais)

6. Com que frequência o(a) Sr. (a) visita a orla?
 Diariamente - Quantas vezes ao dia? 1 vez 2 vezes 3 vezes mais de 3
 Semanalmente - Quantas vezes na semana? 1 vez 2 vezes 3 vezes mais de 3
 Mensalmente – Quantas vezes no mês? _____

7. Como você se desloca para os trechos de orla frequentados pelo senhor(a)?
 Carro Bicicleta A pé Carona
 próprio própria
 Moto Transporte Outro Qual? _____
 própria público

8. Quais são os atrativos dos trechos de orla frequentados para o senhor(a)?
-
-
-

9. Quais são os pontos negativos dos trechos de orla frequentados para o senhor(a)?
-
-
-

PARTE 2 – TRAJETÓRIA PESSOAL

10. Quanto tempo de estudo o(a) senhor(a) possui?

- | | | |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> Nunca estudei | <input type="checkbox"/> Ens. Fund. (1º grau) incompleto | <input type="checkbox"/> Ens. Fund. (1º grau) completo |
| <input type="checkbox"/> Ens. Médio (2º grau) incompleto | <input type="checkbox"/> Ens. Médio (2º grau) completo | <input type="checkbox"/> Superior Incompleto |
| <input type="checkbox"/> Superior Completo | <input type="checkbox"/> Pós-Graduação | <input type="checkbox"/> Mestrado |
| <input type="checkbox"/> Doutorado | | |

11. O Senhor(a) mora com outras pessoas? Sim Não Quantas? _____

12. O(a) Sr. (a) poderia me revelar sua profissão/ocupação?

13. O sr(a) já teve outras ocupações? Sim Não Quais? _____

14. O sr(a) está satisfeito com sua ocupação Sim Não atual?

15. Seus familiares exercem ocupação semelhante à sua? Sim Não

16. Qual a ocupação exercida pelos seus familiares?
-
-

17. Por favor, o(a) Sr. (a) poderia relatar qual a sua renda pessoal mensal? (Em Salários Mínimos – S.M 2018 = R\$ 965,00)

- | | | | | |
|--|---|--|---|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Até 1/2 S.M | <input type="checkbox"/> De 1/2 a 1 S.M | <input type="checkbox"/> De 1 a 2 S.M | <input type="checkbox"/> De 2 a 3 S.M | <input type="checkbox"/> 3 a 5 S.M |
| <input type="checkbox"/> De 5 a 10 S.M | <input type="checkbox"/> De 10 a 20 S.M | <input type="checkbox"/> Acima de 20 S.M | <input type="checkbox"/> Sem rendimento | <input type="checkbox"/> Não Informa |

APÊNDICE 2 – Roteiros de entrevista

Apêndice 2.a Roteiro de entrevistas destinados aos usuários/usadores das orlas

NOME:	SEXO:	IDADE:
-------	-------	--------

1. Há quanto tempo o senhor reside aqui?
2. A orla influencia na vida do bairro? Há uma influencia da orla no seu dia-a-dia?
3. Aqui tem movimento? Quais são os tipos de atividades culturais e de lazer aqui na orla? Quem promove estas atividades?
4. O (a) senhor (a) sabe de grupos que realizam suas atividades artístico-culturais ou de lazer aqui na orla?
5. Qual a sua opinião sobre estes movimentos? O senhor participa de alguma atividade aqui na orla?
6. Em sua opinião, qual(is) o(s) principal(is) atrativo(s) da orla de Salvador?
7. Em sua opinião, qual(is) o(s) principal(is) atrativo(s) desta orla ? Existe alguma diferença entre outros locais da orla de Salvador e esta orla? Caso a resposta seja afirmativa, quais são estas diferenças?
8. Têm vindo pessoas de outros locais para estabelecer moradia aqui?
9. Se o senhor pudesse mudar alguma coisa aqui na orla, o que o senhor(a) faria?
Por quê?
10. O (a) senhor (a) conhece a LOUS?
11. O (a) senhor (a) conhece o PDDU?

Apêndice 2.b Roteiro de entrevistas destinados a profissionais de planejamento urbano ligados ao poder público municipal

NOME:	SEXO:	IDADE:
-------	-------	--------

1. Por favor, gostaria que o (a) senhor (a) se apresentasse, e falasse da sua trajetória com o planejamento urbano e a sua relação com Salvador.
2. Quais são as principais atividades desenvolvidas pelo senhor no seu órgão de atuação?
3. Qual a concepção e quais são as premissas básicas para a elaboração de projetos de requalificação na orla da Península de Itapagipe, no Subúrbio Ferroviário e nas Ilhas de Maré e dos Frades? Além da estética da orla, quais são os objetivos urbanísticos destas intervenções?
4. Como foi o processo de planejamento destas intervenções ao longo da orla da Península de Itapagipe, no Subúrbio Ferroviário e nas Ilhas de Maré e dos Frades? Foram realizados estudos para a implantação destas intervenções? Por quem? Como? E quando?
5. Quais as principais dificuldades para este tipo de intervenção?
6. Quais estratégias estão sendo utilizadas para superar estes tipos de dificuldades?
7. Em que se baseia a escolha das orlas para a implantação e realização de intervenções?
8. Existiu algum dialogo com a população no processo de implantação e idealização destas intervenções? Se sim, as ideias da população influenciaram ou modificaram alguma coisa no projeto original? Quantas reuniões foram realizadas com a população para discutir o projeto?
9. Para o (a) senhor (a), quais são as áreas mais emblemáticas da Península de Itapagipe, do Subúrbio Ferroviário e das Ilhas de Maré e dos Frades que necessitam de projetos de requalificação urbana? Existe alguma ordem de prioridade para a elaboração destes projetos?
10. Quais são os principais problemas de infraestrutura encontrados nas áreas de implantação dos projetos?
11. O (a) senhor (a) poderia detalhar estas estratégias e como foi o processo nos casos de São Tomé de Paripe e em Tubarão? O que se levou em conta para a elaboração do projeto em São Tomé de Paripe e em Tubarão? Quantas reuniões foram realizadas com a população para discutir o projeto em ambas as áreas?

12. Quando as empresas vencem a licitação para realizar as obras, há alguma forma de dialogo e acompanhamento da Prefeitura com elas?
13. Como é feito o monitoramento e/ou acompanhamento das obras em andamento? E das concluídas?
14. Existem projetos previstos para a Península de Itapagipe, no Subúrbio Ferroviário e nas Ilhas de Maré e dos Frades?
15. Existe interesse das empresas em investir em obras na Península de Itapagipe, no Subúrbio Ferroviário e nas Ilhas de Maré e dos Frades? Como as empresas demonstram este interesse?
16. Existe relação entre os governos Federal, estadual e municipal para a realização de projetos na Península de Itapagipe, no Subúrbio Ferroviário e nas Ilhas de Maré e dos Frades?