

ROGÉRIO DE OLIVEIRA COSTA DA ROCHA

**A ATIVIDADE COMERCIAL NOS ESPAÇOS DE SALVADOR – UMA ANÁLISE
SOBRE O COMPORTAMENTO DO COMÉRCIO NO BAIRRO DA CALÇADA E
ADJACÊNCIAS NA DÉCADA DE NOVENTA**

SALVADOR

2003

ROGÉRIO DE OLIVEIRA COSTA DA ROCHA

**A ATIVIDADE COMERCIAL NOS ESPAÇOS DE SALVADOR – UMA ANÁLISE
SOBRE O COMPORTAMENTO DO COMÉRCIO NO BAIRRO DA CALÇADA E
ADJACÊNCIAS NA DÉCADA DE NOVENTA**

**Versão definitiva da monografia apresentada no curso de
graduação de Ciências Econômicas da Universidade Federal da Bahia
como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Ciências Econômicas**

Orientador: Prof. Antônio Plínio Pires de Moura

SALVADOR

2003

Rogério de Oliveira Costa da Rocha

A atividade comercial nos espaços de Salvador – Uma análise sobre o comportamento do comércio no bairro da Calçada e adjacências na década de noventa.

Aprovada em março de 2003.

Orientador: _____

Prof. Antônio Plínio Pires de Moura
Faculdade de Economia da UFBA

Prof. José Carrera Fernandez
Faculdade de Economia da UFBA

Prof. Dr. Antônio Wilson F. Menezes
Faculdade de Economia da UFBA

*Dedico este trabalho a Deus, Senhor de todas as coisas,
a meus pais, Raul e Neuza, pela vida,
a minha família, pela força sempre.*

AGRADECIMENTOS

A Deus, Senhor de todas as coisas,

Ao Professor Antônio Plínio Pires de Moura, pela amizade, pela paciência e pelas valiosas orientações prestadas,

Aos Senhores Manoel Maia (Presidente) e Antônio Leal (Diretor), da AEC, pelas inúmeras informações que tanto auxiliaram na confecção deste.

A minha esposa Michele e aos meus filhos Raissa Yannick e Gianluca Renato, por terem me emprestado o tempo necessário à conclusão do trabalho,

A todos aqueles, familiares e amigos, que direta ou indiretamente colaboraram nesta empreitada.

MUITO OBRIGADO!

RESUMO

Este trabalho tem a finalidade de compreender como ocorreu a decadência do setor comercial no bairro da Calçada, outrora um dos principais centros de comércio da cidade de Salvador, dando ênfase aos aspectos históricos e econômicos que resultaram no agravamento da crise durante a década de noventa do Século XX. A metodologia aplicada para tanto foi a apuração de diversos dados referentes ao desempenho econômico da área em estudo, onde o perfil do consumidor daquele comércio, a ausência de estratégias de sobrevivência dos empresários e a expansão da cidade para outras áreas, tais como o eixo Iguatemi – Paralela surgem como componentes causadores da crise. Em outro aspecto a realização de entrevistas com os comerciantes que exercem as suas atividades no bairro apontou a falta de infra-estrutura do local (estacionamentos, segurança, transportes, entre outros) como principal causa da situação atual.

Palavras-chave: Comércio – Salvador; Calçada – comércio

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Mapa da região da Calçada, em Salvador / BA	14
Tabela 1 - Empresas ativadas (constituídas) na Calçada41
Tabela 2 – Arrecadação de ICMS comercial em Salvador por bairro43
Tabela 3 – Tempo de atuação como comerciante na Calçada.....	..44
Tabela 4 – Tipo de negócio dos entrevistados.....	45
Tabela 5 – Principal problema do bairro da Calçada.....	46

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	8
2	O BAIRRO DA CALÇADA	11
2.1	ASPECTOS HISTÓRICOS DO BAIRRO DA CALÇADA	11
2.1.1	O Largo da Calçada	13
2.2	LIMITES GEOGRÁFICOS E DESCRIÇÃO DA ÁREA DA CALÇADA	15
2.2.1	Quarteirões circunvizinhos à Estação Leste	17
2.2.2	Quarteirões fronteiriços à Rua Barão de Cotegipe	18
2.2.3	As zonas homogêneas	19
2.3	CARACTERÍSTICAS DO BAIRRO DA CALÇADA	21
3	URBANIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DO BAIRRO DA CALÇADA	27
3.1	VISÃO PANORÂMICA DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO	27
3.1.1	Considerações a nível estadual	28
3.1.2	Considerações a nível metropolitano	30
3.1.3	Processo de crescimento espacial de Salvador	33
3.2	ASPECTOS GERAIS DE SALVADOR, DO BAIRRO E DO COMÉRCIO DA CALÇADA ATÉ OS ANOS OITENTA	36
4	A SITUAÇÃO ATUAL DA CALÇADA	40
4.1	ANÁLISE SOBRE A DÉCADA DE NOVENTA	40
4.2	PERCEPÇÃO DIRETA DOS COMERCIANTES QUE ATUAM NO BAIRRO DA CALÇADA	43
4.2.1	Perfil dos comerciantes que atuam na Calçada	44
4.2.2	O plano de revitalização da Calçada	46
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	48
	REFERÊNCIAS	50
	ANEXOS	54

1 INTRODUÇÃO

Percebendo o autor as mudanças na conjuntura do que encontramos atualmente quando passamos a falar de comércio em relação à cidade de Salvador, observou-se a necessidade de se fazer um estudo mais apropriado no sentido de se compreender a atual situação de diversos setores comerciais da cidade, tais como a Baixa dos Sapateiros, a Rua Chile, o Comércio e a Calçada. Desta observação, decidiu-se então, realizar um trabalho de pesquisa científica sobre o assunto, com a ressalva de que estudo ficasse restrito à análise mais aprofundada da situação de apenas um destes locais, especificamente o bairro da Calçada.

Assim, nesse contexto, cabe explicar rapidamente o porquê da proposta de estudo citada acima. O motivo primordial para a elaboração da idéia da pesquisa é bastante peculiar, uma vez que o foco da pesquisa está voltado para a parte da cidade do Salvador conhecida como “Cidade Baixa”, sendo que esta parte da “pólis” atualmente, ao meu ver, um pouco fora do centro dos debates sobre o desenvolvimento da cidade. Além disso, foi levada em conta a grande representatividade que o comércio da Calçada e adjacências exercia (e ainda exerce, apesar de ter esta capacidade diminuída nos últimos anos), na arrecadação de impostos, tais como o ICMS. Uma outra particularidade da região é que, ao se observar alguns aspectos, essa parcela da cidade conserva características assemelhadas com as pequenas cidades do interior do estado, isso em plena metrópole. Podemos então dizer que a razão de ser deste escrito é a existência de poucos trabalhos voltados para a discussão dos problemas que assolam esta parte da cidade, da representatividade para Salvador que a área já possuiu e também por interesse particular do autor, uma vez que o mesmo é morador e declaradamente apaixonado pela Cidade Baixa.

A análise sobre a atividade comercial da Calçada neste trabalho será concentrada no período que engloba toda a década de noventa do século passado, uma vez que as causas mais gerais da desaceleração do comércio aparecem na década de setenta, causados pelos deslocamentos dos investimentos em infra-estrutura para outras áreas de Salvador, principalmente após o advento do Centro Industrial de Aratu e do Pólo Petroquímico de Camaçari, e vão até a década de oitenta do mesmo século, com a completa mudança no

perfil sócio –econômico da cidade, além da expansão do setor terciário. Estas passagens serão abordadas aqui, mas não se configuram como objetivo principal deste trabalho. E é por isso que destacaremos a última década do século XX, que se caracterizou como uma “extensão” da crise comercial iniciada nas duas décadas anteriores.

O presente trabalho, além desta introdução é composto por três capítulos de desenvolvimento e um de conclusão.

No primeiro capítulo foram observadas as informações mais gerais sobre o objeto de estudo, o bairro da Calçada, até os dias de hoje um importante pólo comercial da cidade. Este capítulo está subdividido em três pontos, sendo que o primeiro aborda a parte histórica do bairro, desde os seus primórdios até mais atualmente, dando ênfase ao aspecto de descrever como o referido bairro reuniu as características que o fizeram um dos mais importantes bairros da cidade de Salvador, destacando-se como centro comercial. O segundo ponto determina os limites geográficos do espaço que compõe o bairro da Calçada, e o terceiro visa descrever as fases e as características do bairro através dos tempos. A fase das indústrias, a fase residencial e a fase mais recente, a comercial.

No segundo capítulo, dividido em dois tópicos, deveremos mostrar no primeiro tópico uma visão panorâmica do processo de urbanização, além de iniciar a discussão sobre o processo de urbanização do bairro da Calçada, no segundo tópico do capítulo, deve-se mostrar os diversos problemas enfrentados por quem exerce o comércio naquela área, principalmente após o surgimento da área do CAB e do Iguatemi. Deve-se abordar também a expansão do setor terciário e a mudança no perfil sócio-econômico na região e na cidade.

O terceiro capítulo é na visão do autor o mais importante, pois deverá conter a discussão sobre quais seriam causas da continuação da decadência do Comércio da Calçada durante a década de noventa do século passado. Algumas hipóteses foram sugeridas como solução para o questionamento, tais como: A queda no volume de transações no comércio formal, causada pelo comércio informal, a expansão do setor terciário, as estratégias de sobrevivência dos comerciantes que exercem as suas atividades na área e também o perfil

sócio-econômico do consumidor que compra naquele comércio. Os dados usados na discussão acima foram obtidos em fontes diversas tais como periódicos, textos, material fonecido pela JUCEB, pela SEPLAN da Prefeitura Municipal de Salvador e pela AEC (Associação dos Empresários da Calçada). Outras informações foram obtidas através de entrevistas realizadas com os próprios comerciantes estabelecidos na área, baseados na percepção direta destes empreendedores, principalmente àqueles mais antigos, que se estabeleceram na área há mais tempo.

O quarto capítulo, com um perfil conclusivo, trata das considerações finais sobre o trabalho.

2 O BAIRRO DA CALÇADA

2.1 ASPECTOS HISTÓRICOS DO BAIRRO

No desenvolvimento dos trabalhos de pesquisa encontrou-se várias informações que evidenciaram a importância da região da Cidade Baixa no comércio da cidade de Salvador, desde praticamente a sua fundação, em 1549. As primeiras informações localizadas dão conta que já no ano seguinte à sua fundação, “...Aparecem duas olarias na península de Itapagipe, pertencentes a Garcia D’Ávila...” (CARVALHO,1915, p. 114). Quando se passa a falar em fortalezas, na parte baixa da cidade (Ribeira ou Praia, como era conhecida então) erguem-se mais dois baluartes: o de São Jorge, no sul e o de Santa Cruz, ao norte. O forte de Monte Serrat, projeto do arquiteto florentino Baccio de Filicaya (início da construção entre 1583 e 1587, no governo de Manoel Teles Barreto) ficaria pronto entre 1591 e 1602, no governo de Francisco de Souza), localizando-se na extremidade da península de Itapagipe. (DÓREA,2000, p. 25).

A península de Itapagipe, cujo nome significa “Taba de Tapagipe” é um conjunto de saliências e reentrâncias batizadas de Pedra Furada, Penha, Fortinho, Porto dos Mastros, Ribeira e Mangue entre outros. Depois do descobrimento do Brasil, foi apenas um conjunto de tabas indígenas à beira-mar, logo abandonadas pelos índios. Além das duas olarias pertencentes a Garcia D’Ávila já citadas, pode-se destacar como os primeiros “négócios” localizados na região os estaleiros situados na Ribeira, tais como o estaleiro da Companhia dos Alvarengas, o estaleiro de Manoel Gonçalves da Costa, o de Alexandre Tuvo e o de Emílio Barbosa. Deve-se também falar dos alambiques, vários, espalhados pelo Bonfim, pelo Porto dos Mastros e pelo Largo do Papagaio. Em 1730, a cidade do Salvador já apresentava, no bairro da praia uma ocupação de faixa à margem da Bahia de Todos os Santos, onde “... num espaço urbanizado maior encontravam-se construções e edificações públicas, inclusive com a presença do setor público. Alfândega, Arsenal, Estaleiro Naval...” (UFBA, 1980, p. 44). Em 1775, é criado o Estaleiro Real da Ribeira, e por volta desta mesma época surgem as primeiras agroindústrias: os engenhos de João de Veloso e o de

Afonso de Torres. Em 1839, é criado o Porto do Bonfim, pertencente a Manuel Rodrigues da Silva.

Até o fim do século XIX, todo o comércio era realizado na Cidade Baixa, isso explica porque chamamos até hoje de “Comércio” uma determinada parte desta zona da cidade. “...Havia uma grande distinção entre as funções da Cidade Baixa (função comercial) e as funções da Cidade Alta, tais como as residenciais, administrativas e religiosas...” (SANTOS,1959, p. 75). Já durante o século XX, o comércio da cidade dividiu-se em comércio “grossista”, na área da cidade baixa e comércio varejista, na cidade alta.

A região também teve grande destaque e importância quando se toca no aspecto industrial, uma vez que a região se constituiu no primeiro centro industrial da capital. As primeiras décadas do século XX vêm o início da industrialização na cidade do Salvador, especialmente na área em destaque. Surgem vários casarões de diversas famílias tradicionais, algumas proprietárias das indústrias, também entre os moradores da Cidade Baixa poderiam ser encontrados comerciantes, profissionais liberais, e egressos da aristocracia rural. A área é beneficiada por sua proximidade com o porto e a estação ferroviária, o que serve para escoar a produção local para o recôncavo baiano. Em 1939, surge a Estação Hidros, o primeiro aeroporto da Bahia, na Ribeira, além do alargamento da Avenida Bonfim (hoje Avenida Dendezeiros), mas a partir da década de quarenta do século passado a requintada zona residencial começa a sofrer pressão pela ocupação da região por famílias de renda mais baixa. Na passagem da década de quarenta para cinquenta explode o processo de favelização daquela área industrial tradicional da cidade, principalmente por ter sido o primeiro distrito industrial de Salvador, planejado pelo Sr. Mário Leal. Dessa forma, a população de classe média / alta começa a sair para outras áreas da cidade, principalmente em busca de afirmação de status e ascensão social. Não se pode deixar de falar, neste contexto, da Companhia Empório Industrial do Norte, fundada em 04 de março de 1891 pelo Sr. Luís Tarquínio com o objetivo de fabricar tecidos. Tal empreitada merece destaque por se tratar de uma empresa que reunia uma série de inéditas características “... novas até mesmo para o país, tais como: Vila Operária, assistência médica, abastecimento de água e esgoto, creche...” (PAMPONET, 1975, p.18). A Empório Industrial do Norte passou a

primeira metade do século XX sendo uma das mais portentosas fábricas de Salvador, porém em 1965 inicia-se o seu declínio e em 1973 a indústria fecha definitivamente as suas portas.

2.1.1 O Largo da Calçada

Os primeiros meios de transportes usados no deslocamento da cidade para Itapagipe foram as traquitanas, as gôndolas e as cadeiras de arruar, onde um passageiro pagava no trajeto Comércio - Baixa do Bonfim a quantia de doze vinténs e dez réis. O largo da Calçada ou ainda a “Calçada do Bonfim”, apesar da total confusão no seu uso atual, inclusive com a presença de ambulantes sufocando-lhes os acessos, ostenta a Estação da Leste, nome pelo qual se popularizou a casa que vinha dos tempos de “CHEMIN DE FER”, a companhia estrangeira concessionária dos serviços do transporte ferroviário. A devoção do povo baiano ao Senhor do Bonfim, que remonta aos meados do Século XVIII, reunia em volta da capela, na colina de Itapagipe milhares de pessoas aglomeradas vindas das mais longínquas regiões da Província, na Quinta feira que precede o Domingo de Senhor do Bonfim, que é o segundo Domingo depois da Epifânia, no mês de janeiro. E a festa só termina na Segunda feira seguinte, no bairro da Ribeira, na “ Segunda feira gorda”. Embora o meio de transporte usual fosse por via marítima, pelos vapores ao Porto do Bonfim, a longa procissão que se organiza em frente da Igreja da Conceição da Praia percorre a pé até a Colina de Itapagipe para a lavagem da escadaria da Igreja, passando pela “ Calçada do Bonfim”.

Em 28 de junho de 1860 foi totalmente mudado o destino do Bairro da Calçada, pois o que era uma simples passagem no caminho para a Península de Itapagipe, passou a ser o entreposto de todo o sertão, com a inauguração do primeiro trecho da estrada de ferro, ligando a Calçada do Bonfim à Aratu, numa extensão de 18 km. Da primeira estaca da obra dos trilhos em maio de 1858 até os anos 90 daquele século, foram construídas residências para os ferroviários, armazéns do tipo “ vende tudo”, pensões baratas, tudo em função da Estação da Leste. Posteriormente, essa Viação, que denominava-se Viação São Francisco, articularia Salvador a Juazeiro e, em 1863, chegaria a Alagoinhas.

Em seguida, de outros portos solidamente estabelecidos, partiam estradas de ferro cujo destino era a Estação da Calçada em Salvador: a Central da Bahia partia de Cachoeira e em 1887 chegava a Machado Portela; na mesma época surgiram a de Santo Amaro e a de Nazaré, que atingiu Amargosa em 1892. Todo o movimento gerado decorrente das linhas que partiam desses portos acabou pressionando para que o Porto de Salvador fosse modernizado, luta que se iniciou em 1891 com vitória em 1921. “... Da Calçada saem também os trens suburbanos, além das composições para Alagoinhas e Santo Amaro. A Estação fica na Cidade Baixa, a meio caminho para Itapagipe e diante dela passam obrigatoriamente todos os bondes que servem às diversas linhas desta parte da Cidade. Uma linha de ônibus dirige-se da Calçada para São Caetano, passando os veículos nas proximidades do candomblé da Goméia. Uma linha de bondes liga a cidade alta à Estação da Calçada...” (AMADO,1988, p.195).

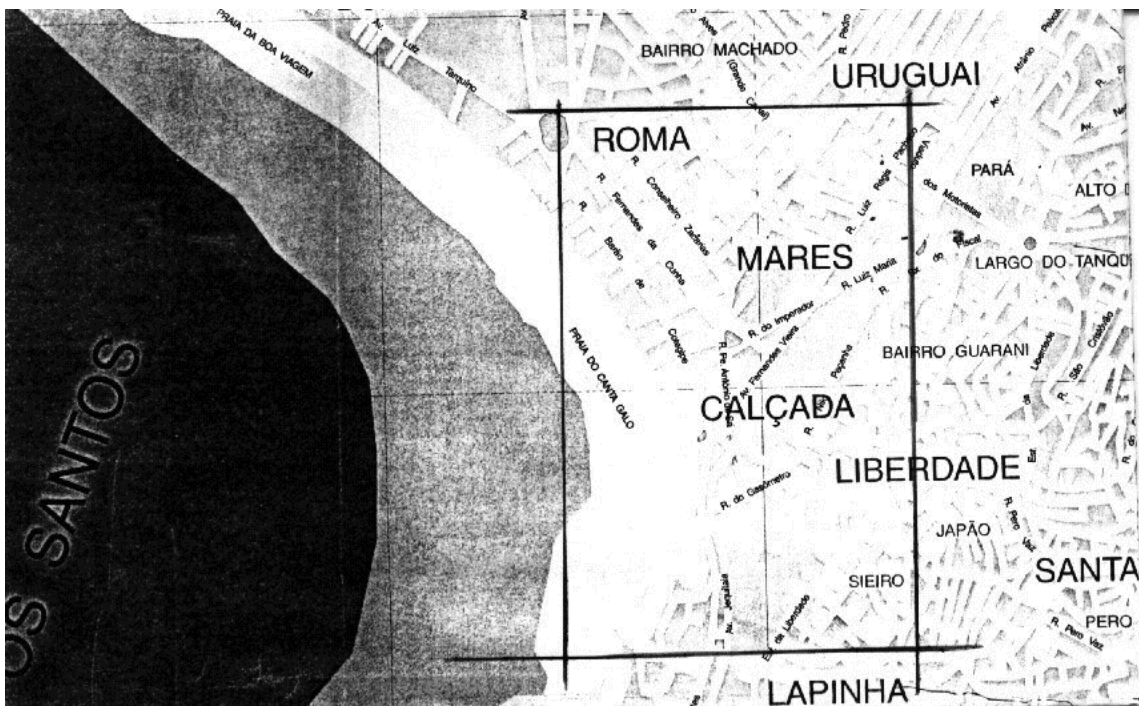


Figura 1 – Mapa da Região da Calçada. Detalhe do mapa de Salvador / BA

Fonte: MAPA...(1999).

A partir da década de cinquenta inicia-se a desaceleração do comércio da Calçada, nesta oportunidade, já sedimentado como um importante entreposto do comércio atacadista e zona de exportação. A redução no volume do transporte ferroviário também vai mudando o perfil do bairro, o qual vai se transformando em sub-centro de comércio de varejo e de serviços. Fora dos distritos centrais, o comércio em torno da estação ferroviária serve à população de Itapagipe e da Liberdade, calculada como a quinta parte da população de Salvador, à época. Vale salientar que também o lazer dos baianos poderia ser feito na área. Em 1956, a Calçada possuía dois cinemas, totalizando 2.359 lugares. Além deles, encontravam-se também diversas agências bancárias, movimentadas pelas indústrias de Itapagipe e o seu comércio (cerca de 5000 operários em Itapagipe, contra 3000 do Centro e 2000 espalhados pelos subúrbios).

Atualmente o trem opera apenas no município, da Calçada a Paripe, percorrendo uma extensão de 13,5 km, em apenas dois vagões e carregando uma média diária de 6.000 (seis mil) passageiros por dia útil, mas em 1984 ele atendia a uma média de 37.000 (trinta e sete mil) passageiros / dia, quando havia a sua integração com o sistema de ônibus circular Calçada – Campo Grande. Em 1987, com a retirada desses ônibus, a demanda foi reduzida para 19.000 (dezenove mil) passageiros / dia. Nos anos setenta, no entanto, a Prefeitura Municipal exibia orgulhosamente que Salvador era a sede da Viação Leste Brasileiro, pertencente à Rede Ferroviária Federal; com 1.864 km de trilhos a partir de Salvador, essa rede estendia-se no município por todo o subúrbio (Lobato, Itacaranha, Escada, Praia Grande, Periperi, Coutos, Paripe), para o interior, comunicando-se com Santo Amaro, Cachoeira, Alagoinhas, entre outros municípios e pelo norte (Sergipe) e sul (Minas Gerais) do Estado, ligando-se à Rede Ferroviária do Nordeste e à Central do Brasil e assim Salvador comunicava-se com o restante do país. Em 1967, só o movimento de passageiros dos trens da “Leste” entre a Capital e seus subúrbios esteve próximo dos três milhões. (CÂMARA,1999, p. 3).

2.2 LIMITES GEOGRÁFICOS E DESCRIÇÃO DA ÁREA DA CALÇADA

Os limites geográficos do espaço que compõe o bairro da Calçada podem ser descritos ou abordados de diversas maneiras, uma vez que as diversas obras consultadas possuem maneiras diferentes para delimitar este espaço. A observação direta daquilo que se pode chamar de bairro da Calçada restringe-se ao espaço situado entre as Ruas Barão de Cotegipe, Conselheiro Zacarias e Nilo Peçanha e a Avenida Fernandes da Cunha e suas transversais. Só para se ter idéia da disparidade de informações obtidas, basta dizer que a Federação do Comércio do Estado da Bahia classifica como “Calçada” todos estes bairros: “...Vila Rui Barbosa, Baixa do Bonfim, Alto do Bonfim, Jardim Cruzeiro, Massaranduba, Caminho de Areia, Boa Viagem, Ribeira, Alagados, Penha, Monte Serrat, Largo do Papagaio, Bonfim e Itapagipe...” (PERFIL...,1993, p. 18).

Devido à disparidade das informações, resolveu-se seguir uma espécie de apanhado de todas as informações, da seguinte maneira; ao se abordar os aspectos históricos do trabalho, é usada uma gama de informações englobando toda a península de Itapagipe, com o objetivo de destacar ainda mais a importância histórica do bairro. Em um segundo momento, na descrição e na colheita de informações e ou dados referentes ao comércio propriamente dito, passa-se a usar a classificação dada pela Prefeitura Municipal de Salvador, chamando-as de zonas homogêneas, restringindo a Calçada àquela área compreendida entre a Feira de São Joaquim até a Avenida Fernandes da Cunha, mais conhecida como Mares.

A Calçada mantém relações diretas com a Cidade Baixa e o Porto, além de permitir fácil acesso a toda a área central da cidade. De acordo com a classificação da Prefeitura Municipal de Salvador, o bairro da Calçada é formado principalmente pelas seguintes ruas principais: Rua do Gasômetro, Rua Nilo Peçanha, Rua Padre Antônio de Sá, Avenida Fernandes Vieira, Rua do Imperador, Rua Luiz Maria, Rua Barão de Cotegipe, Avenida Fernandes da Cunha e Rua Conselheiro Zacarias. Com o objetivo de estreitar as relações entre o bairro e o centro da cidade, em 1º de junho de 1984 foi realizada uma experiência em que foram implantadas linhas de “troleibus”, a qual operou bem, mas foi logo descartada devido ao custo de reposição dos equipamentos, ainda assim, coletou cerca de 40 mil passageiros, quando a média, à época, era de 25 mil passageiros / dia útil.

A Prefeitura Municipal de Salvador, através da SEPLAN (Secretaria de Planejamento) classifica o bairro como o “...Sub-centro Metropolitano de Comércio e Serviços da Calçada...” (SEPLAN,1999,p. 57). Toda a área do sub-centro – Calçada foi desmembrada em duas: Quarteirões circunvizinhos à Estação Leste e quarteirões fronteiriços à Rua Barão de Cotegipe, existindo a real necessidade de ordenamento espacial da região, incluindo áreas de estacionamento. Na rua do Gasômetro, por exemplo, bem como na Rua Nilo Peçanha, há uma grande concentração de cerealistas, e lojas de distribuição de cereais por atacado, todas elas precisando usufruir uma infra-estrutura adequada para a atividade.

2.2.1 Quarteirões circunvizinhos à Estação Leste:

De modo geral, os cinco quarteirões circunvizinhos à Estação Leste encontram-se parcialmente degradados. Os quarteirões são os seguintes:

Primeiro Quarteirão – Delimitado pelo largo da Calçada, rua Arthur Catrambi, rua Nilo Peçanha e travessa B. C. da Calçada;

Segundo Quarteirão – Delimitado pela fachada de edificações que se estendem da Mercantil Rodrigues até a rua Cabo Bartolomeu;

Terceiro Quarteirão – Delimitado pelas ruas Nilo Peçanha, M. Moraes, Voluntários da Pátria e Cabo Bartolomeu;

Quarto Quarteirão – Toda a área que envolve a rua Lino Coutinho e a praça da Rocinha de Baixo;

Quinto Quarteirão – Delimitado pela Estação Leste, rua Arthur Catrambi, rua Nilo Peçanha e o quarto quarteirão.

A região é densamente ocupada por edificações, cujos prédios estão em razoável estado de conservação, porém a pequena área de calçamento é obstruída pela presença de ambulantes. Possui alguns empreendimentos de alguma importância econômica, como por exemplo os pequenos atacadistas. Uma observação a ser feita se refere aos hotéis, todos já

metamorfoseados em motéis, atendendo a casais em períodos curtos de permanência. Pode-se citar incluso nesta situação dentre outros o outrora famoso Hotel Brasil, que não mais mantém as suas características originais de abrigo para viajantes. Nesta região, o lado mais degradado atualmente é o flanco da Rua Nilo Peçanha, ocupado por pequenos estabelecimentos comerciais e pequenos motéis. O segundo quarteirão, delimitado pela fachada de edificações que se estendem da Mercantil Rodrigues até a rua Cabo Bartolomeu, tem baixa densidade de ocupação, com alto índice de terrenos desocupados. Junto aos já citados ambulantes, convivem, infelizmente, mendigos e marginais. A ausência de limpeza urbana é visível, assim como a insuficiência do sistema de drenagem, sendo verificados vários pontos de alagamento nas ruas. A degradação de alguns dos prédios encontra-se em avançado estágio, o que remotamente possibilitará uma futura revitalização da área descrita.

2.2.2 Quarteirões fronteiros à Rua Barão de Cotegipe:

Os seis quarteirões fronteiros à Barão de Cotegipe são os seguintes:

Primeiro Quarteirão – Largo em frente à Estação Leste;

Segundo Quarteirão – Delimitado pela Barão de Cotegipe, rua Padre Antônio de Sá e rua do Imperador;

Terceiro Quarteirão – Todo o lado esquerdo da rua Barão de Cotegipe, sentido Calçada – Bonfim, até a esquina com a Segunda rua à esquerda (a rua não possui nome definido);

Quarto Quarteirão – Toda a extensão direita da Barão de Cotegipe a partir da rua do Imperador;

Quinto Quarteirão – Situado entre as ruas Padre Antônio de Sá e a Avenida Fernandes Vieira;

Sexto Quarteirão – Situado entre a rua do Imperador e a Avenida Fernandes Vieira.

De um modo geral, o primeiro quarteirão funciona como um grande centro comercial. O estado de conservação dos prédios voltados para a Estação Leste não é dos melhores. São utilizados, basicamente, por lojas que se dedicam ao comércio de móveis e utilidades do

lar, sendo encontradas também óticas, farmácias, um centro comercial voltado para a Avenida Oscar Pontes e o prédio do Banco Real (ABN AMRO).

No segundo quarteirão, tem o flanco voltado para a avenida Barão de Cotegipe que é dominado pelo comércio de calçados e confecções. O flanco voltado para a Padre Antônio de Sá abriga diferentes segmentos comerciais. Encontram-se nesta área os prédios dos bancos Bradesco e Itaú. O terceiro quarteirão abriga dois grandes galpões onde funcionam uma loja de móveis e uma loja de utilidades do lar, além de uma farmácia e uma sucessão de lojas de calçados e confecções, a maioria dos prédios possuindo dois pavimentos. No trecho que se estende até a rua General Andréa, destacam-se os prédios dos bancos Baneb e BBV, e a partir daí o comércio de móveis e utilidades do lar, além de casas de ferragens e equipamentos industriais. Deve-se destacar que nesta área está situada a antiga fábrica de refrigerantes da Fratelli Vita, hoje inativa, mas que no passado foi muito famosa pela excelência dos cristais que também fabricava. Encontra-se também na mesma avenida a Escola Castro Alves. No quarto quarteirão, as casas de ferragens e equipamentos industriais têm presença marcante, e nota-se uma melhora no estado de conservação dos imóveis. Nesta área, destaca-se o prédio da Caixa Econômica Federal. No quinto quarteirão, próximo ao largo da Calçada, o perfil das lojas continua quase igual ao dos outros quarteirões. Pode-se destacar uma galeria que atravessa o quarteirão até a Avenida Fernandes Vieira, ao lado do antigo Banco Bamerindus. Nesta área também se localizava o Bingo Calçada, atualmente fechado. No flanco da Rua J. M. Tourinho com a esquina da Fernandes Vieira encontra-se um posto de combustíveis, próximo da Inspeção da Secretaria da Fazenda e uma empresa de segurança patrimonial de porte considerável.

Finalmente, o sexto quarteirão pode ser considerado o mais degradado daqueles situados à direita da Estação Leste. Com a exceção dos prédios situados à rua J. M. Tourinho, onde funcionam lojas de acessórios e peças para autos, todas as demais edificações do quarteirão onde funcionam pequenas oficinas para autos, borracharias e retífica de pneus, estão bastante degradadas, além de alguns prédios abandonados. Após o largo dos Mares, onde se destaca uma belíssima igreja em estilo ogival, famosa por seus vitrais internos, encontra-se a avenida Fernandes da Cunha, cujo aspecto de conservação se encontra bem melhor, onde

se estende uma gama variada de estabelecimentos, como lojas de móveis para escritórios, clínicas médicas e laboratórios para análises clínicas, concessionárias de veículos, posto de gasolina e o prédio do Banco do Brasil, variedade de lojas que segue até o fim desta avenida, já no Largo de Roma.

2.2.3 As zonas homogêneas

A classificação da Calçada realizada pela SEPLAN, da Prefeitura Municipal do Salvador, recebeu o nome de “...Zonas Homogêneas, numeradas de um a nove...” (SEPLAN,2000, p. 37). A seguir dar-se-á uma breve descrição das áreas que compõem as referidas zonas.

A zona homogênea 1 (ZH 1) compreende todo o trecho do porto de Salvador, incluindo a estação do ferry-boat, a feira de São Joaquim, a pequena enseada dos saveiros e o prédio que abrigava a administração da Petrobrás (hoje denominada Centro Múltiplo Oscar Cordeiro). A antiga sede do Conselho Nacional do Petróleo, edifício modernista da segunda metade do século XX, é uma marca física que representa um momento de inflexão na economia do Estado, com fortes reflexos na economia urbana de Salvador. Foi a construção do conjunto da Petrobrás e de seu porto particular, juntamente com a abertura e alargamento da avenida Frederico Pontes (Jequitiaia) que exigiram a realização dos aterros fronteiriços à Casa Pia e Colégio dos Órfãos de São Joaquim. A feira de São Joaquim merece destaque especial por ser um dos maiores centros de abastecimento e cultura popular do Recôncavo e do Nordeste do Brasil. Articula economias regionais, pois garante o uso da via marítima para transporte de mercadorias e, como consequência, a sobrevivência de embarcações típicas da Bahia – os saveiros. No entanto, o transporte feito por saveiros vem diminuindo gradativamente sua importância face ao transporte rodoviário de carga, correndo sério risco de sobrevivência. A feira, contudo, ainda comercializa produtos que dão identidade à “cultura baiana”, em seus diferentes aspectos, tais como a decoração (cerâmicas, artesanato em fibras, entalhes, caxixis, esculturas e móveis), culinária (apetrechos de cozinha, condimentos especiais, azeites, farinhas e os inúmeros ingredientes vinculados ao preparo de comidas de influência africana), religiosos (folhas, defumadores, miçangas, amuletos, instrumentos sacros), medicina popular (folhas,

ungentos, porções milagrosas, infusões). Comercializa também, frutas e doces regionais, animais vivos, materiais de construção e uma infinidade de produtos que são distribuídos para outros mercados e feiras, e até mesmo para centro urbanos mais distantes. A ZH 2 estende-se ao longo do trecho que beira a encosta da Liberdade, desde a rua que dá acesso ao terminal de ferry-boat até a primeira viela que se situa pouco antes do Colégio dos Órfãos de São Joaquim. As edificações desta área são quase todas do início do século XX. Pela sua importância e valor histórico, a ZH 3 é constituída por toda a área pertencente ao Colégio dos Órfãos de São Joaquim e algumas construções que beiram a encosta até o conjunto de casas comerciais que caracterizam a ZH 2. Nota-se que na classificação anterior, (sub-centro metropolitano de comércio e serviços da Calçada), também da Prefeitura, esta área não é configurada como “Calçada”.

A zona homogênea quatro, assim como a cinco, compõem o sub-centro metropolitano da Calçada na sua parte sul, sendo que os três quarteirões no entorno do largo da Calçada podem ser considerados como os principais elementos morfológicos para o seu ordenamento espacial. O uso comercial e de serviços predomina amplamente nesta área. Toda esta zona, ou parte dela, é conjugada ao eixo de comércio e serviços da rua Nilo Peçanha. A ZH 5 tem características semelhantes à ZH 4, ao longo da Nilo Peçanha. Porém, diferentemente desta, possui um conjunto de residências ao longo da encosta nas proximidades dos quarteirões que margeiam a rua Lino Coutinho.

A ZH 6, tal como a ZH 7, fazem também parte do sub-centro metropolitano da Calçada, em seu setor norte, sendo que os cinco quarteirões que margeiam a rua Barão de Cotegipe, voltados para o uso comercial e de serviços são seus principais elementos de estruturação morfológica. Uma das características desta zona é a existência de inúmeras lojas de autopeças, serviços de reparos de veículos, assim como de lojas voltadas para a comercialização de materiais eletro-eletrônicos e hidráulicos. A ZH 7 pode ser subdividida em duas zonas: A e B. A razão de não se constituírem em zonas distintas é a sua continuidade espacial ao longo das margens da ferrovia, em seu trecho inicial. O uso comercial é também predominante nesta zona. A sub-zona 7 A é basicamente determinada pelo seu eixo básico: a rua do Imperador, em cujas extremidades se encontram o largo dos

Mares e o largo do Curtume. A sub-zona 7 B é morfologicamente distinta da anterior: grandes construções e lotes generosos a compõem. Tais características espaciais, assim como sua proximidade, a tornam potencialmente favorável à expansão do sub-centro da Calçada, razões que reforçam a sua inclusão na ZH 7.

A zona homogênea 8 margeia a rua Nilo Peçanha, e é constituída por grandes armazéns que eram ou são destinados ao comércio atacadista de abastecimento. Há um trecho de encosta, sujeita a deslizamentos, que limita a ZH 8. A rua Domingos Gusmão faz limite desta área com a ZH 10. A ZH 9 é o núcleo espacial de toda a área descrita. Contém a estação da Calçada, a sede da Rede Ferroviária Federal e toda uma rede de trilhos, muitos dos quais não mais utilizados, possui vários galpões deteriorados, e estende-se até a Baixa do Fiscal, limitando assim, a área desta pesquisa, pois a partir da ZH 10 não mais se pode classificar as zonas como componentes do bairro da Calçada.

2.3 CARACTERÍSTICAS DO BAIRRO DA CALÇADA

A ocupação da área da Calçada, a partir da península de Itapagipe, data do século XVI. O mais antigo monumento de toda a área é o ex-Noviciado da Anunciada da Jequitaiá, mais conhecido como Seminário dos Jesuítas, hoje chamada de Casa Pia e Colégio dos Órfãos de São Joaquim, edificação do início do século XVIII. Naquele momento, a linha de cais beirava praticamente sua fachada, ia-se da cidade para o noviciado de barco. Por força de sucessivos aterros, o conjunto monumental está hoje afastado do mar, com a pequena praça de São Joaquim a sua frente. A ocupação das áreas mais próximas ao atual largo da Calçada é um pouco mais recente. Em meados do século XIX, toda aquela área, com extensas áreas livres, era tida como nobre, embora praticamente inatingível por terra. Entre a Calçada e a estrada das Boiadas, ficava o Largo do Tanque, ponto de passagem obrigatório para quem ia de Salvador para o Recôncavo, e vice-versa. Pela sua localização estratégica, foi lugar de lutas durante a invasão de Salvador pelos holandeses no século XVII. Em 1864, a área era praticamente desabitada, com a ocupação restrita à linha da costa e o prolongamento da atual rua Barão de Cotegipe, constituindo três quarteirões desde o antigo Seminário de São

Joaquim (atual Colégio dos Órfãos) até o canal da Jequitaia. Um outro vetor de expansão seguia paralelo a este canal em direção à antiga Casa de Detenção, possivelmente ao longo do traçado da atual rua Nilo Peçanha. A península de Itapagipe ainda mostrava sinais de que, “...em períodos de chuva intensa e maré alta, tornava-se praticamente inatingível por terra...” (CÂMARA,1999, p.6). A estrada das Boiadas ou da Liberdade marca a penetração para o interior do Recôncavo.

A implantação da via férrea alterou substancialmente a estrutura espacial deste trecho da cidade, em função das relações entre a mesma e o porto para o escoamento da produção agrícola, quando esta era a base da economia do Estado da Bahia. A estação ferroviária foi projetada e pré-fabricada na Inglaterra, em 1855, e marca o início da presença das estruturas de ferro fundido na história da arquitetura no Brasil. Restam poucos exemplares da “arquitetura do ferro” na Bahia. Sua importância se mede pela influência que exerceu sobre a formação e expansão do bairro da Calçada, da península de Itapagipe, dos subúrbios, além da própria zona portuária de Salvador, em função das relações entre a ferrovia e o porto. Com a inauguração do primeiro trecho da ferrovia Calçada / Aratu, em 1869, com uma extensão de 18 km, intensificou-se a ocupação da área, pois a mesma recebeu um novo impulso com a criação das estações. A ocupação dos mangues na direção do Uruguai, a consolidação da Barão de Cotegipe na direção dos Mares, a expansão de Plataforma e a formação do povoado de Paripe datam desta época. Em 1874, foi inaugurado o Plano Inclinado Gonçalves, máquina a vapor, no sistema biela – manivela, que liga a Praça Ramos de Queiroz, na Cidade Alta e a Rua Francisco Gonçalves, na Cidade Baixa. Conduzia trinta e seis passageiros na época da sua inauguração e em onze de junho de 1910, é modernizado com a chegada do processo de eletrificação. Ao fim do século XIX, tal processo de urbanização se acelerou, com o volume de áreas conquistadas ao mar, através de aterros. Nessa mesma época, a fábrica dos Fiais já tinha se implantado na Baixa do Fiscal, marcando a primeira fase de industrialização de Salvador. Dedicava-se à produção de sacos para armazenamento de cacau para exportação e possuía porto particular, o que favorecia o descarregamento da juta da Índia, matéria prima para a produção dos sacos. Em 1910, a configuração desta área já se apresenta visivelmente alterada. Desaparece o canal da Jequitaia, adensam-se os quarteirões e o vetor de expansão

em direção à Casa de Detenção. Nota-se a estação da Calçada e o traçado da via férrea. Na já referida fábrica dos Fiais, a qual possuía área de desembarque própria, o algodão que lhe era destinado chegava rapidamente à área de produção.

Na década de quarenta, a área da Calçada já tinha passado por intensa requalificação física e territorial condicionada pelo dinamismo comercial e industrial apoiado na articulação ferroviária, porto e rodovia. A partir da Cidade Baixa ou da península de Itapagipe, os dois caminhos de saída de Salvador para o Recôncavo passavam pela Calçada: um seguia pela ferrovia e outro ia em direção ao largo do Tanque e São Caetano, por onde atingia a já citada estrada das Boiadas. Entre a via férrea e a orla, as ocupações já tinham se tornado mais densas e já se distinguiam algumas edificações na península do rio Joanes. Armazéns de secos e molhados que distribuía mercadorias para o interior da Bahia e outros estados passaram, também a se concentrar nas proximidades da Calçada e da área onde se localizava a Casa de Detenção. Algumas indústrias, além dos Fiaes, passaram a buscar a Baixa do Fiscal, onde as embarcações ainda podiam chegar para desembarcar mercadorias. Naquele momento, começavam os principais movimentos para exploração do petróleo em Lobato, que viriam a confluir para o nascimento da Petrobrás, na década seguinte. Naquela década, na linha de costa da enseada dos Cabritos, ensaiava-se a primeira tentativa de se extrair petróleo do solo brasileiro. No local, conhecido como Lobato, ainda persiste um marco referencial. Ainda hoje é possível ter acesso a um dos três poços originais, embora esteja praticamente invadido por construções nos limites marcados pela exploradora. A cerca de 1.000 metros do local, foi implantado um obelisco em homenagem a Monteiro Lobato, escritor e figura destacada nas lutas para investigação de petróleo no Brasil. O nome do local também veio desta homenagem.

Para o lado da Península de Itapagipe, passou a se tornar prática mais disseminada a ocupação dos manguezais e alagadiços. Surgiram os primeiros aglomerados de palafitas, ao longo da orla da enseada dos Tainheiros. Sucessivos aterros foram acompanhando o avanço dos pontilhões que davam acesso às palafitas em direção à baía de Todos os Santos. Esta expansão constituiu-se nos “Alagados”, que foi se expandindo durante mais de cinquenta anos até chegar ao Lobato, à ponta de São João, à Enseada do Cabrito. Estas modificações

da base territorial causaram sérios danos ao equilíbrio do ecossistema local, pois foram acompanhadas por sucessivos aterros hidráulicos promovidos pelo Governo do Estado, com alterações sensíveis do sistema de drenagem natural. As ocupações habitacionais sobre as encostas e as áreas ao longo da via férrea ampliaram os efeitos danosos. Além dos aterros, a construção de vias e a exploração das pedreiras consolidaram tais danos. Dentre todas estas intervenções, podem ser citadas segundo estudos de caracterização ambiental realizado pela Prefeitura Municipal:

- “Exploração de pedreiras, como a de Lobato, para obras de ampliação do porto;
- Aterro para construção da Avenida Frederico Pontes (Jequitiaia), que se articulava com as melhorias e ampliação do porto;
- Prolongamento desta mesma avenida até a praça Onze de Dezembro, em frente à estação da Calçada;
- Rebaixamento da praça Onze de Dezembro e construção da rua Padre Antônio de Sá;
- Alargamento e revestimento do canal da rua Fernandes Vieira (rua da Vala);
- Construção da rua Rosano Muniz, transversal à rua Fernandes Vieira;
- Construção da rua Arthur Catrambi, para melhor acesso ao largo da Tanque;
- Construção do cais da Petrobrás.” (CÂMARA, 1999, p. 7).

Todas estas intervenções, na década de quarenta do século passado desenvolveram e ampliaram a Calçada, cujo largo era conhecido como a “Calçada do Bonfim”. Na década de cinquenta, o local da antiga Penitenciária do Estado (atual Delegacia de Crimes contra o Patrimônio e Hospital de Triagem) ainda se encontrava na linha de maré e a rua Voluntários da Pátria a poucos metros do mar. A ilha de Santa Luzia ainda existia, mas estava prestes a desaparecer engolida pelos aterros que a anexaram gradativamente à península Itapagipana. Nesta mesma época, o transporte ferroviário de carga começou a ser seriamente afetado pela crescente concorrência do transporte rodoviário. Data aproximadamente deste período um dos maiores centros de abastecimento e cultura popular do Recôncavo e do Nordeste, que se localizou nas proximidades da Jequitiaia, após a destruição da feira de Água de Meninos, conhecida como feira de São Joaquim. A feira tornou-se contraponto à feira do Curtume, nas imediações da Calçada, que também era local para compra e venda de produtos que chegavam por barcos pela enseada dos

Tainheiros, redistribuindo-os para outros locais da cidade ou núcleos próximos. Foi realocada em razão das obras de aterro para a construção da Avenida Suburbana, perdendo dimensão e importância, mas ainda é centro de abastecimento para a população em geral.

Nos anos sessenta, com a construção da rodovia Rio – Bahia, a saída tradicional da cidade deixou de passar pelo Largo do Tanque para ocorrer pela Avenida Barros Reis. Diminuiu o fluxo de veículos na área da Calçada, a Rodoviária, que se localizava entre os Dois Leões e as Sete Portas foi transferida para a região que ficaria sendo conhecida como Iguatemi, e muitas atividades foram diminuindo de intensidade em toda a área, apesar de ter sido erguido, nas proximidades, o prédio da sede do Conselho Nacional do Petróleo. Nesta mesma década, cumpre considerar o início das ações do Programa de Saneamento coordenado pela HAMESA¹, na direção de Itapagipe. Estas ações visavam extirpar a área dos “urubus” e das “sub-moradias” da Salvador moderna. A HAMESA promoveu melhorias nas condições das moradias e de infra estrutura dos Alagados. Os precários aterros realizados pela população, com base no lixo doméstico e no “bota – fora de obras”, foram consolidados por obras gigantescas, ganhando condições de estabilidade. Os padrões da qualidade do espaço urbano foram melhorados com a implantação de infra estrutura e equipamentos comunitários. Na direção do Lobato, o complexo viário do Viaduto dos Motoristas foi também construído sobre aterro, melhorando as condições de acesso ao Largo do Tanque, São Caetano e Liberdade, pela Avenida San Martin.

Nas décadas de setenta e oitenta, após a construção da avenida Afrânio Peixoto (Suburbana), que se desenvolveu paralela a rua Voluntários da Pátria e à ferrovia, intensificou-se a ocupação das áreas que foram aterradas. A Prefeitura Municipal de Salvador calcula algo em torno de 30% a redução do tamanho original da enseada dos Tainheiros. Na década de noventa, esta situação tornou-se mais grave com o início da forte expansão dos subúrbios, com a ocupação da enseada do Cabrito ao mesmo tempo em que aumentou a ocupação final da enseada dos Tainheiros pelas palafitas.

Hoje, até a ilha do Rato encontra-se ligada à península de Itapagipe. O resultado disso foi o crescimento do número de deslizamentos de encostas nas áreas próximas da Calçada,

¹ Companhia de Habitação e Melhoramentos de Alagados.

principalmente na avenida Suburbana, aumentando também a frequência de inundações ocorridas nesta avenida e ao longo da via férrea.

3 URBANIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DO BAIRRO DA CALÇADA

3.1 VISÃO PANORÂMICA DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO

No modo mais geral, quando se faz um apanhado bastante simples do processo da urbanização, em qualquer lugar do mundo, o mesmo liga-se ao surgimento da divisão do trabalho, à transição do feudalismo para o capitalismo, associado à economia de mercado e a descontinuidade do processo de ruralização. No caso brasileiro, restringir-se-á a análise em um primeiro instante ao Estado da Bahia, depois à Região Metropolitana de Salvador, finalizando com a situação do bairro em estudo.

Na tentativa de explicar o dinamismo do recente processo de urbanização / metropolização na Bahia, mais especificamente a partir de 1940, pode-se adotar como critério inicial dois conjuntos espaciais, um referente ao Estado da Bahia como um todo e outro destacando a Região Metropolitana de Salvador, os quais serão vistos em dois planos de análise, um externo à região e outro interno. Deve-se reconhecer, evidentemente, as importantes interações entre as dimensões espaciais e os níveis analíticos.

A nível estadual, o plano externo apresenta as seguintes características: mudanças na estrutura e no relacionamento da economia nacional em um contexto internacional; mudanças no sistema de transporte a nível nacional, em termos de estrutura em rede e mudanças no papel exercido pelas cidades, em termos sistêmicos. O plano analítico interno apresenta as seguintes características: mudanças no relacionamento da economia estadual e de sua estrutura econômica, expansão e retração de economias sub – regionais e urbanas e mudanças nas funções urbanas.

A nível metropolitano, o plano analítico externo mostra uma necessidade de desconcentração da economia nacional exigindo um vigoroso papel do setor público em determinadas áreas e uma necessidade de integração da economia nacional exigindo uma adequação do sistema de transportes e comunicações em regiões específicas. O plano de análise interno mostra um dinamismo das atividades econômicas metropolitanas, sobretudo

as industriais e uma reorganização de áreas urbanas e implantação de novos eixos de expansão metropolitana.

3.1.1 Considerações a nível estadual

No Estado da Bahia como um todo, destaca-se, preliminarmente, a indução externa, de caráter nacional, como a principal responsável pela evolução recente do processo de urbanização / metropolização. Com efeito, a economia nacional nos últimos cinquenta anos, relacionada a um contexto internacional, ora adverso, ora favorável, experimentou uma significativa transformação estrutural, passando progressivamente de um estágio primário – exportador para um estágio de caráter urbano – industrial, o que levou a integrar as economias regionais, outrora mais autônomas e atreladas tradicionalmente aos mercados externos. Esse processo de mudança, fortemente conduzido pelo Estado, beneficiou, inicialmente, a região Sudeste, particularmente São Paulo, onde foram mais rápidas as transformações estruturais da economia repercutindo em uma reorganização do espaço produtivo com um intenso mecanismo de metropolização.

A conformação de uma região central de caráter nacional requeria uma rápida integração do mercado nacional, estabelecendo um conjunto de relações do tipo centro – periferia do qual passou a fazer parte o Estado da Bahia. A este processo de mudança esteve vinculada uma vigorosa política de transportes beneficiando sobretudo as rodovias, já que as mesmas estavam associadas à implantação e ao rápido crescimento da indústria automobilística. Todos esses complexos mecanismos de mudança, envolvendo um considerável número de elementos, causaram substanciais alterações no papel exercido pelas cidades que, em termos gerais, passaram progressivamente de centros locais e / ou regionais, sem uma expressiva interdependência, a não ser com as metrópoles regionais, para centros com uma variada hierarquia funcional, melhor equipados, e com um interrelacionamento abrangendo uma grande dimensão espacial, ou seja, o espaço nacional. Assim, pouco a pouco pode se falar em um sistema urbano nacional, integrando vários subsistemas como, por exemplo, o da Bahia.

Essas mudanças, definidas como sendo de caráter nacional, tiveram, portanto, uma repercussão direta no plano interno. Para a consolidação de uma região com características urbano – industriais predominantes, o Sudeste brasileiro, foi necessário implementar a unificação do mercado nacional como um todo, para escoamento dos produtos industrializados e integração dos setores produtivos, sobretudo através da produção de insumos nas áreas periféricas. Assim, também ocorreu na Bahia o grande crescimento do setor industrial, superando o da agropecuária, na composição do PIB estadual, na década de setenta. A progressiva integração da economia brasileira causou, por outro lado, a partir de meados da última década, uma expressiva superioridade das transações internas (com o resto do país) sobre as externas (com o resto do mundo), o que significou, concomitantemente, a introdução de importantes mudanças no sistema urbano – regional. Por outro lado, as relações comerciais da Bahia com o resto do Brasil, inclusive com São Paulo, têm sido superavitárias nos últimos anos, graças à importância e à natureza do processo recente da industrialização baiana, destacadamente concentrado na oferta de insumos industriais. Como esse progressivo relacionamento foi efetivado sobretudo através do sistema rodoviário, com grandes eixos pavimentados norte – sul e leste – oeste, algumas economias sub-regionais com vários centros foram bastante beneficiadas na Bahia, enquanto outras áreas mais isoladas, com suas respectivas cidades, entraram em crise. As vantagens para determinados espaços foram principalmente de duas ordens, uma referente aos estímulos que passaram a ser oferecidos aos setores produtivos, tais como ampliação de mercados e a diversificação de atividades com o aproveitamento de novos recursos e outra relacionada com o crescimento da vida de relações. Em ambos os casos, destaca-se o papel dirigente das cidades, conduzindo o processo de mudanças econômicas e a vida de relações inter e intra-regionais. As desvantagens para as áreas que ficaram à margem deste processo também seguem, em geral, a mesma lógica mas ao inverso, com a falta de estímulo para as atividades produtivas, superadas na concorrência com outras áreas e, por conseguinte, com fraca vida de relações, afetando, negativamente, o crescimento urbano.

A título de exemplo, as áreas de Salvador, Feira de Santana, Vitória da Conquista, Ilhéus e Itabuna, Eunápolis e Itamaraju, Irecê e Barreiras representam muito bem o primeiro caso, enquanto as zonas da Chapada Diamantina Meridional, o Nordeste do Estado e algumas

áreas do Recôncavo, além de municípios diversos, expressam sintomas de crise urbano-regional, com estagnação ou decréscimo de suas populações urbanas e mesmo rurais, em determinados casos.

A menção das cidades e áreas mais ou menos dinâmicas destaca a importância de suas localizações ao longo dos grandes eixos de circulação de caráter nacional, resultando no crescimento de economias sub-regionais e o peso das localizações intersticiais, com certo isolamento, causando desestímulo às atividades produtivas. As grandes vias de integração nacional beneficiando sub – regiões e cidades aparecem como as mais importantes e é ao longo destas vias que se localizam, em geral, as localidades com maiores índices de crescimento (Feira de Santana, Vitória da Conquista, Itabuna, Eunápolis, Itamaraju, Barreiras, etc.). Os espaços “vazios” e os trechos com pequenos fluxos correspondem às áreas mais fracamente urbanizadas no Estado e com pequeno dinamismo. A malha rodoviária está, evidentemente, associada ao crescimento de várias atividades econômicas em diferentes espaços como, por exemplo, a expansão da fronteira agrícola nas áreas de Irecê (cereais), Extremo Sul (exploração florestal e pecuária), Oeste (cereais e pecuária), Vitória da Conquista (pecuária e café) e Chapada Diamantina Central (café). Outras áreas mais tradicionais tiveram suas economias regionais e urbanas submetidas a um intenso processo de mudanças como, por exemplo, nas áreas de Valença (desenvolvimento de uma policultura) e Feira de Santana (intensificação da pecuária, industrialização e crescimento dos serviços). Com isso, ocorreu progressivamente na Bahia um novo arranjo econômico e espacial com áreas dinâmicas ao longo de eixos que surgem quase como corredores de crescimento econômico urbano-regional e com áreas declinantes ou estagnadas correspondentes a espaços com menor acessibilidade e com crises nas atividades produtivas (redução do setor agrícola, como em áreas marginais do velho Recôncavo e exaustão dos recursos naturais, como em Andaraí, Lençóis e Mucugê).

3.1.2 Considerações a nível metropolitano

Os processos descritos tiveram enorme significado para a Região Metropolitana de Salvador a ponto de se poder afirmar que esta área é, sem dúvida alguma, a que melhor

expressa as transformações já mencionadas. Com efeito, esta região é o principal *locus* do processo recente de industrialização estadual, setor responsável pelas mudanças estruturais da economia baiana e pelo redirecionamento de suas relações. Evidentemente, isto também demandou uma reestruturação dos transportes, visando melhor integrar esta área aos sistemas regionais e nacionais em expansão. A duplicação da rodovia Salvador – Feira, a construção do porto de Aratu, a implantação do *Ferry-boat* e a edificação do novo aeroporto são exemplos que confirmam esta constatação. Com tudo isto, Salvador teve alterado seu papel tradicional de centro de caráter comercial e de outros serviços, elo entre o mundo subdesenvolvido e o desenvolvido, para uma outra função em que a região de Salvador passa a somar a tudo isto a atividade de centro industrial de caráter nacional, constituindo-se em um dinâmico centro de negócios bastante vinculado aos interesses da economia brasileira.

Vale a pena transcrever aqui uma definição de Salvador, feita por Milton Santos em 1959, e que retrata bem sua função antes das grandes transformações que iriam ocorrer nas décadas subsequentes: “...Salvador é uma criação da economia especulativa, a metrópole de uma economia agrícola antiga que ainda hoje subsiste; ela conserva as funções que lhe deram um papel regional, e embora penetrada pelas novas formas de vida, devidas à sua participação aos modos de vida industrial, mostra, ainda, na paisagem, aspectos materiais de outros períodos...” (SANTOS, 1959, p.48). Com o crescimento das atividades da PETROBRÁS na área, com a CHESF², a SUDENE³, o CIA⁴ e o COPEC⁵, além de outros elementos de transformação, esta posição tradicional é substancialmente alterada nas décadas seguintes no sentido de que a economia urbana de Salvador adquire maior importância e dinamismo, em termos nacionais. É somente a partir daí que se pode substituir a tradicional expressão “metrópole regional” pelo uso do conceito moderno de “região metropolitana” inserida em um amplo sistema urbano – regional de caráter nacional.

² Companhia Hidroelétrica do São Francisco

³ Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste

⁴ Centro Industrial de Aratu

⁵ Complexo Petroquímico de Camaçari.

Com a área tradicional de influência de Salvador ocorreram também mudanças no sentido de que houve perda de parte de suas características de intermediação, já que com a integração do mercado nacional dos transportes e das comunicações muitas transações passaram a ser diretamente feitas entre os centros consumidores e os centros produtores. Mas Salvador passou a oferecer, em contrapartida, novos bens e serviços, alguns desses últimos de nível bem elevado, à sua região de influência. São grandes, portanto, os mecanismos de interação entre os planos externos e internos, a nível estadual envolvendo a Região Metropolitana de Salvador.

Em termos de destaque, mostrou-se alguns elementos externos atuando e repercutindo na Região Metropolitana de Salvador. Neste nível, as mudanças na economia nacional passaram a demandar uma substancial desconcentração econômica com um forte papel do Governo (Federal e Estadual). Com efeito, a partir daí o modelo de desenvolvimento econômico implementado no País desde os anos cinquenta se aproxima muito, em termos espaciais, do tipo em que a estrutura centro - periferia é reduzida graças ao papel de centros regionais dinâmicos. Este modelo, teoricamente, tentaria promover um equilíbrio entre os princípios de eficiência e equidade espaciais, ou seja, por falta de uma racionalidade econômica que justifique uma ampla descentralização, procede-se a uma desconcentração parcial com certo grau de hierarquização. Salvador, com sua região imediata, se encaixa bem neste modelo, razão pela qual ocorreu, no plano intra - regional, um grande dinamismo das atividades econômicas, sobretudo industriais. A ação do Setor Público, direcionando a área empresarial, foi decisiva em termos econômico - financeiros, através de diversos mecanismos, e físicos, com a preparação de grandes áreas industriais infra - estruturadas e com a melhoria relativa da infra-estrutura da própria cidade. Com o crescimento do setor industrial, sobretudo a partir da implantação do Pólo Petroquímico de Camaçari, cresceram bastante as atividades comerciais e de outros serviços na região, particularmente em Salvador. É preciso também mencionar que o desenvolvimento recente da Região Metropolitana de Salvador (e de várias outras áreas do Estado) igualmente se beneficiou, em termos comparativos com outras regiões do Nordeste, das menores distâncias com o Sudeste.

Esta desconcentração, mesmo que parcial, passou a exigir uma correspondente adequação do sistema de transporte e comunicações o que, a nível interno, determinou a reorganização de áreas urbanas e o direcionamento de novos eixos de expansão urbana e metropolitana (avenidas de vale, Avenida Paralela, Avenida Suburbana, via Parafuso, Estrada do Coco, ampliação dos telefones, etc.). Ao lado da já destacada expansão dos transportes e telecomunicações, houve também a melhoria de outros setores da infra – estrutura urbana, notadamente água e energia, não obstante o reconhecimento da persistência de graves carências nestas áreas e em outras, como ocorre mais significativamente no esgotamento sanitário.

A nível urbano – metropolitano, ocorre em consequência uma grande expansão das áreas residenciais, sobretudo nas zonas periféricas, com destaque para as enormes áreas de invasão, e o desdobramento e a decadência do congestionado centro da cidade de Salvador, ampliando-se os demais sub-centros que já estavam em formação, tais como a Calçada, a Liberdade, as Sete Portas, a Barra entre outros e criando praticamente um novo centro de negócios na área da Pituba – Vale do Camurugipe. Como as novas áreas industriais concentradas no CIA e no COPEC, a várias dezenas de quilômetros da metrópole, não puderam ainda servir de residência para os operários e técnicos, implantou-se um intenso fluxo pendular “residência – trabalho”. Assim, de maneira abrangente, este processo de desconcentração relativa da moderna economia brasileira foi fundamental também, para que Salvador passasse efetivamente a agir como um tipo de economia urbana dinâmica, com certa especialização, integração e capacidade de gerar adaptações, mudanças e crescimento. Esta inserção de Salvador nas modernas formas assumidas pelo capitalismo brasileiro fez com que ela passasse a ter a posição de maior destaque no Nordeste do País e uma relevante função no conjunto do sistema metropolitano nacional.

3.1.3 Processo de crescimento espacial de Salvador

A cidade do Salvador, hoje com cerca de dois milhões e meio de habitantes⁶ e uma das cinco maiores cidades do Brasil, tem conhecido diversas fases de expansão ao longo de sua

⁶ 2.443.107 habitantes. Censo do IBGE, ano 2000.

evolução histórica, sendo que nas últimas três décadas o dinamismo do crescimento espacial de Salvador tem sido bastante intenso e problemático. Assim, adotou-se uma periodização e uma análise do crescimento de Salvador, dando destaque às últimas décadas na tentativa de se definir o seu atual modelo de desenvolvimento espacial e como este influenciou nas mudanças enfrentadas pelo bairro da Calçada. Do ponto de vista do desenvolvimento espacial de Salvador, expressando formalmente os fatores econômicos, sociais, políticos – institucionais e demográficos, de caráter regional, nacional e internacional, atuando na cidade, especificam-se a sucessão de cinco períodos de crescimento, descritos por Bárbara Silva e Sylvio Carlos Silva na obra *Cidade e Região no Estado da Bahia*. “...O primeiro, da fundação e expansão inicial da metrópole colonial, de 1549 até o final do Século XVI; o segundo, o da expansão da metrópole colonial, do início do Século XVII a meados do Século XVIII; o terceiro, a crise e consolidação da metrópole, de meados do Século XVIII a final do Século XIX; o quarto, marcado pelo lento crescimento da metrópole estadual (início do Século XX ao início da década de cinquenta) e o quinto, implantação de novos fatores de crescimento repercutindo em uma rápida expansão metropolitana ,do início da década de cinquenta aos nossos dias...(SILVA; SILVA,1991, p.57). Os quatro primeiros períodos tratam da evolução tradicional de Salvador, e por isso mesmo serão apresentados de forma resumida, enquanto que o quinto, abordando a época recente e as tendências atuais de crescimento, será o mais interessante, pois influenciou diretamente na situação em que o comércio da Calçada se encontra hoje.

A colonização portuguesa, querendo ocupar um imenso território habitado por grupos indígenas dispersos, percebeu que seria importante a existência de um centro urbano que coordenasse todo o processo de colonização, surgindo, dessa idéia, a Cidade do Salvador, em 1549. Sua localização era bastante vantajosa na época, devido a sua posição central na costa com relação ao comércio de pau-brasil e cana-de-açúcar, atentando ainda para os aspectos portuários e de defesa. O aglomerado urbano implantou-se originalmente na estreita planície da chamada Praia, ou Cidade Baixa, onde desenvolveram-se as atividades ligadas ao porto, sendo que na parte alta, as atividades administrativas coloniais, além da área residencial.

Com a expansão das atividades econômicas em várias partes do território baiano, inicia-se a segunda fase do crescimento da cidade, que além de desfrutar da posição de metrópole político – administrativa, passa a exercer efetivamente um importante papel na economia colonial, quando a cultura açucareira constitui a base da economia regional. Entretanto, neste segundo período o crescimento de Salvador pode ser classificado como lento. Além dos percalços causados pelas diversas invasões holandesas, inclusive ocupação por parte destes em 1624/1625, deve-se mencionar também o crescimento de outras unidades regionais da colônia em termos competitivos, tais como o Rio de Janeiro, crescimento este que determina em 1763 a mudança da capital de Salvador para o Rio de Janeiro.

O terceiro período inicia-se com a crise da transferência da capital seguida por um dinamismo relativo causado pela ampliação da base econômica regional, como ocorreu com o cacau nas últimas décadas do Século XIX. Por outro lado, com a passagem da Corte Real portuguesa pela Bahia, em 1808, e com esforços posteriores da administração pública processa-se uma verdadeira reforma urbana em Salvador. Mais tarde, com a consolidação do núcleo central e com a melhoria da infra-estrutura ocorre a expansão da área urbana com novos meios de transporte, culminando com a eletrificação dos bondes na última década do século XIX. A expansão espacial prossegue atingindo agora toda a Península de Itapagipe e partes da orla marítima oceânica. Cresce a cidade também em direção ao Dique do Tororó, transpondo-o rumo ao Engenho Velho da Federação – Brotas. A indústria têxtil desenvolve-se também em Salvador, na Península de Itapagipe e subúrbios, ampliando, já a partir de 1834, o parque industrial até então bastante artesanal, ligado aos setores alimentícios sobretudo. Um pouco mais tarde, já na virada do século, surgem as indústrias do cacau.

Na primeira metade do Século XX, sucessivas crises agrícolas regionais, inclusive com o cacau a partir da década de trinta, e o forte dinamismo de novas áreas agrícolas e industriais do Sudeste (café nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais e indústrias nos dois primeiros) fazem com que Salvador cresça muito pouco. De qualquer maneira, os novos meios de transporte possibilitaram uma expansão física quando áreas dos subúrbios ferroviários passam a ser ocupadas, na direção de Lobato – Paripe – Periperi, inicialmente,

sem contiguidade espacial e áreas “interioranas” são expandidas, ultrapassando em muito o limite imposto pelo Dique do Tororó. Por outro lado, começa a se processar uma transformação das funções das áreas centrais. A função residencial das classes médias altas, particularmente já desde o final do Século XIX, começa a deixar a área do Pelourinho / Maciel, cedendo espaço para a expansão do comércio popular e de serviços diversos. Estas áreas passam também a servir de moradia para as classes de baixa renda. A preferência das classes mais altas começa a se direcionar para a Vitória, Barra e Graça. O espaço urbano de Salvador chega, por volta de 1950, a apresentar uma forma compacta, distribuindo-se em torno do núcleo histórico, agora já bastante deteriorado na área do Pelourinho - Maciel – Praça da Sé. A extensão da mancha urbana já atingia pela orla oceânica, em uma estreita faixa, a área de Amaralina, passando pelo Rio Vermelho e Ondina.

Na direção da Península de Itapagipe, a ocupação urbana se adensou até Paripe e, a partir daí, foi se estabelecendo em torno das estações ferroviárias suburbanas. Envolvendo o núcleo central, a mancha urbana se expande bastante nas áreas, algumas muito pobres, da Liberdade, de São Caetano, do Matatu e do Luiz Anselmo, também de Brotas e Federação, onde em muitos destes locais havia a atividade hortigranjeira. É com esta configuração que Salvador chega em 1950 com uma população de 389.000 habitantes, correspondente naquele período à quarta cidade do País.

3.2 ASPECTOS GERAIS DE SALVADOR, DO BAIRRO E DO COMÉRCIO DA CALÇADA ATÉ OS ANOS OITENTA

O início da década de cinquenta ainda encontra a cidade do Salvador (e de resto todo o Estado da Bahia) em uma posição de quase estagnação, ou melhor, com uma acentuada falta de dinamismo a tal ponto que isto foi oficialmente reconhecido pelo Governador do Estado da época, o Sr. Otávio Mangabeira, que afirmou haver um “enigma baiano” que impedia o estado de crescer, apesar de seus grandes recursos potenciais e do importante passado no cenário nacional. As indústrias nacional e baiana começam a sofrer uma série de transformações resultantes dentre outros aspectos pela diminuição dos investimentos externos, visto que a Europa do Pós-Guerra absorve o dinheiro que antes poderia ser

investido aqui e era deslocado para a reestruturação dos países destruídos. Entretanto, este período marca a introdução de novos fatores de alteração deste quadro, os quais tiveram uma expressiva repercussão no crescimento da cidade, já a partir da segunda metade da mesma década. Com efeito, começa a se estabelecer, já no final da década anterior, uma ligação rodoviária Bahia – Sudeste do País, através de Feira de Santana, o que faz com que seja implantado em Salvador um novo e importante vetor de crescimento – o da antiga estrada Salvador – Feira, por dentro do espaço urbano, fugindo ao esquema anterior em que só havia a atração do crescimento em torno do centro, onde se localizava o porto, até então o mais importante meio de transporte. Este momento expressa o início da integração econômica nacional, por dentro do território, com a expansão do transporte rodoviário o que dá uma nova dimensão para o crescimento horizontal das cidades no sentido de possibilitar a sensível ampliação dos espaços urbanos através da melhoria da acessibilidade, o que favoreceu os processos migratórios.

Um outro fator de crescimento é ligado à economia regional que começa a se dinamizar com a implantação da atividade petrolífera no recôncavo, já na década de quarenta. Um marco espacial desta época é a implantação da Refinaria de Mataripe. Embora as atividades (construção e operação da refinaria, transporte e distribuição) em sua maioria fossem desenvolvidas no Recôncavo, as mesmas repercutiram na capital, uma vez que os escritórios da Petrobrás e das firmas prestadoras de serviços ficavam em Salvador, bem como as residências de muitos dos seus empregados. Por outro lado, com a criação do Banco do Nordeste do Brasil, em 1952, e com a conclusão da hidroelétrica de Paulo Afonso, em 1954, começa a surgir um conjunto de mecanismos de política financeira e melhora a infra-estrutura, que futuramente impulsionariam o crescimento urbano de Salvador. É importante ressaltar também que, em 1955, o Governo da Bahia constitui, de forma pioneira no País, a CPE⁷, com o objetivo de traçar mecanismos de planejamento para o desenvolvimento em todo o Estado. Em 1959, o Governo Federal cria a SUDENE – Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste, objetivando implantar uma política de desenvolvimento regional. Esta nova mentalidade política começa a se desenvolver tentando solucionar o “enigma baiano”.

⁷ Comissão de Planejamento Econômico.

A nível urbano a cidade do Salvador continua tendo grande parte do seu tradicional centro em processo de deterioração, adensando a ocupação nas áreas da Vitória, Barra, Barra Avenida, Graça, Península de Itapagipe, Liberdade, São Caetano, Matatu, Brotas, Rio Vermelho e Amaralina. Nesta época, começam a surgir as primeiras invasões em terrenos baldios e em trechos alagadiços da orla da baía, área que passou a ser chamada apropriadamente de Alagados. Começam a surgir na década de cinquenta as primeiras avenidas de vale fora do denso perímetro urbano central. É o caso, por exemplo, da Vasco da Gama, antigamente chamada de Estrada Dois de Julho e o da Centenário, esta já na década de sessenta. As referidas avenidas são resultados do Plano Diretor Urbano – Sistema Viário de Vales, criado por Mário Leal Ferreira. O processo de mudança de Salvador aconteceu dentro das condições ideais seguidas por Jean Bastié e Bernard Désert, Professores de Geografia da Universidade de Paris, encontradas no livro “L’Espace Urbain”; “... É a rede de circulação e de transporte que condiciona a organização do espaço urbano. O ideal seria concebê-la e criá-la antes da urbanização num solo livre e barato...” (Revista NEON – Mar 2000, p. 44). Em 1961, o serviço de bondes é extinto e o transporte público de passageiros passa a ser somente assegurado por ônibus, troleibus e micro-ônibus.

Mais tarde, novos fatores, ligados sobretudo ao crescimento da base econômica regional, vão contribuir para a continuidade da expansão da mancha urbana introduzindo-se já agora uma nova característica que é a da periferização de grande parte deste crescimento. Esta expansão periférica já vinha se processando, mas a ritmo bem lento, o que pode ser exemplificado nas áreas de Candeias, Camaçari e Simões Filho, desmembradas do município de Salvador entre 1958 e 1962. A partir da segunda metade da década de sessenta, a Região Metropolitana de Salvador experimenta um intenso processo de crescimento e modernização das atividades econômicas. Ocorre uma ruptura do padrão tecnológico na economia baiana. Neste período, instala-se um setor industrial moderno favorecido pelos incentivos fiscais e financeiros concedidos pelo Estado. A implantação do Centro Industrial de Aratu, em 1966 e do Complexo Petroquímico de Camaçari, em 1972, estimula um processo de urbanização e metropolização no qual “...os diferentes agentes

produtores do espaço urbano passam a interagir sob a lógica predominante de valorização do capital e do solo urbano...” (KRAYCHETE,1994, p.38).

O primeiro destes novos fatores é o da criação do Centro Industrial de Aratu – CIA, até então o mais expressivo marco de todo o processo de planejamento implantado na região em conjunto com o planejamento nacional, representado pela SUDENE. Localizado ao longo da BR-324, cerca de 30 km do centro de Salvador, o impacto deste projeto na economia urbana de Salvador é expressivo, embora não tão forte como imaginaram seus idealizadores. De qualquer maneira, representa uma injeção de renda e um grande reforço ao eixo de crescimento ao longo da rodovia Salvador – Feira. Significa também um marco no desenvolvimento capitalista da região de Salvador, no sentido de sua maior inserção na economia brasileira como um todo.

Até o final da década de sessenta, as terras em Salvador pertenciam basicamente a várias ordens religiosas, a alguns proprietários e à Prefeitura. Em fins de 1968, foi aprovada uma lei que abria à aquisição particular imensas áreas municipais, favorecendo a expansão urbana. O bairro da Pituba, por exemplo, surgiu na década de sessenta a partir de uma fazenda de coqueiros. A melhoria da infra-estrutura, principalmente em água, energia e transportes também foi fundamental neste processo. Em poucos anos, entre o final da década de sessenta e o início da década de setenta a cidade passou por um processo de abertura de novas avenidas de vale, e o sistema Bonocô – Acesso Norte – Av. ACM e Paralela (Avenida Luiz Viana), com as suas articulações passou a ser fundamental no direcionamento do crescimento periférico da cidade. O prefeito Antônio Carlos Magalhães pegou carona no chamado “milagre brasileiro” e aproveitou sugestões do já citado Plano Diretor Viário, projetado por Mário Leal Ferreira quase duas décadas antes e expandiu a cidade em direção ao litoral norte, a chamada “Salvador moderna”. Logo depois houve a implantação do Centro Administrativo da Bahia, na Avenida Paralela, iniciando a tendência de descentralização de grandes equipamentos (Estação Rodoviária, Shopping Centers e Hospitais, entre outros). Além da expansão horizontal na direção norte, registra-se uma verticalização nos bairros residenciais mais próximos do centro, tais como Vitória, Canela e Barra onde as antigas mansões são derrubadas para dar origem a prédios muito altos.

A década de oitenta caracteriza-se pela continuidade destes processos de crescimento espacial, horizontalização e verticalização, reforçados no final dos anos setenta, no que diz respeito à economia regional, pela implantação do Pólo Petroquímico de Camaçari, considerando suas grandes repercussões na vida da cidade, lugar de residência da quase totalidade da mão-de-obra. Começa neste ponto o clímax da modernização e da expansão da cidade, o que traz como resultado a perda da importância do Comércio da Calçada em relação à cidade do Salvador. A Península de Itapagipe como um todo, e não só a Calçada sofreu transformações das suas funções iniciais, com a queda nas atividades produtivas. Além disso, houve o deslocamento das fábricas localizadas naquela área, que foi o primeiro centro industrial da cidade para o CIA e o Pólo Petroquímico, somando-se a isto o aparecimento de novas formas de comércio, tais como centros comerciais, supermercados e shopping centers. O comércio da Calçada possuiu ao longo dos anos características diferentes que poderiam identificar o seu perfil. Num primeiro momento, foi um entreposto de comércio atacadista e também zona de exportação de produtos. Depois ficou identificado como subcentro de comércio e de serviços, principalmente pela proliferação do setor terciário, que aumentou durante a década de noventa do século passado.

4 A SITUAÇÃO ATUAL DO BAIRRO DA CALÇADA

Neste ponto, tentar-se-á identificar o que causou a queda acentuada no movimento do comércio do bairro da Calçada, durante a década de noventa do século passado, em termos localizados (micro), uma vez que já se sabe amplamente os motivos macros (recessão da economia brasileira, inflação, entre outros), e esses não nos interessam tanto porque a crise “macro” afetou o comércio de uma forma geral, quer em Salvador como no resto do país. Levantou-se, com base em reportagens publicadas em jornais da cidade, principalmente A

TARDE, o CORREIO DA BAHIA e a TRIBUNA DA BAHIA, diversas hipóteses explicativas da decadência do comércio no bairro da Calçada:

- O comércio informal (camelôs) como causa principal na queda do volume de transações naquele bairro;
- Estratégias de sobrevivência (ou a falta delas) dos comerciantes que exercem suas atividades na área;
- O perfil sócio-econômico do consumidor do comércio da Calçada e adjacências.

Neste capítulo, tentando-se encontrar respostas trabalhou-se em duas etapas: a primeira será uma análise dos dados numéricos e estatísticas relativas ao comércio da Calçada. A segunda, baseada na percepção direta dos comerciantes, será uma série de entrevistas realizadas com os personagens que exercem a sua atividade naquela área.

4.1 ANÁLISE SOBRE A DÉCADA DE NOVENTA

Atualmente, o sub-centro metropolitano de comércio e serviços da Calçada caracteriza-se por trechos distintos de atividades comerciais e de serviços. O primeiro trecho são os quarteirões compreendidos entre a encosta da Liberdade, o Largo da Calçada e o começo da Avenida Nilo Peçanha. Este trecho mostra a predominância de estabelecimentos tais como hospedarias de alta rotatividade (motéis), cuja clientela é formada pela população de média e baixa renda da península de Itapagipe, da Liberdade, Alagados, Uruguai e áreas do subúrbio ferroviário. Outra atividade constante neste trecho são os pequenos atacadistas, os quais, por dispor de pouco espaço, concentram as instalações comerciais no pavimento térreo e as áreas de armazenamento nos pavimentos superiores. Além dos atacadistas, o trecho apresenta um pequeno centro comercial com lojas de baixa rotatividade de capital, pequenos supermercados, padarias, farmácias e bares. Ainda neste trecho estão localizados a maioria dos camelôs, os quais foram remanejados do Largo da Calçada, defronte à Estação Rodoviária para o calçamento em frente desta, em frente ao Banco Bradesco e em todo o passeio do início da Rua Barão de Cotegipe. Na sua maioria comercializam bolsas plásticas, sacolas, mochilas, artigos eletrônicos importados do Paraguai (todos falsificados) e também frutas.

O outro trecho é caracterizado pela atividade de comércio e serviços que margeia as Avenidas Barão de Cotegipe (vestuário, calçados e um grande número de lojas de equipamentos industriais, as quais atendem desde as indústrias de porte, notadamente as localizadas no Pólo Petroquímico até condomínios e residências). Margeando a Padre Antônio de Sá estão as lojas de móveis e utilidades do lar e na Avenida Fernandes Vieira estão localizadas oficinas de manutenção de automóveis, postos de gasolina, casas de peças entre outros. Uma descrição mais apurada desta distribuição já foi realizada no tópico “As zonas homogêneas”.

Durante a década de noventa do século passado, houve um fenômeno de aumento e queda no número de empresas que exercem as suas atividades na Calçada, como pode ser observado na tabela a seguir:

Tabela 1: Empresas ativadas (constituídas) na calçada

ANO	QUANTIDADE
1990	49
1996	133
2002	76

Fonte: JUCEB

Vale salientar que o número de empresas cadastradas pela JUCEB não corresponde ao total de casas comerciais localizadas no setor, só aquelas que foram registradas como empresas naquele ano. Uma análise macro da tabela acima pode ser facilmente resumida, baseada na percepção direta dos comerciantes que exercem as suas atividades no bairro. Houve um aumento expressivo no número de empresas durante o ano de 1996 causado principalmente pela época favorável provocada pelo Plano Real (1994), o qual conseguiu colocar a inflação brasileira em patamares aceitáveis após muitos e infrutíferos planos econômicos. Porém, com as crises econômicas mundiais que ocorreram na segunda metade da década (crise na Ásia e na Rússia), e a conseqüente desvalorização do Real frente ao Dólar, aliado ao

crescimento exagerado dos juros no período fez com que o crédito se tornasse mais difícil para as empresas, quebrando várias delas e aumentando o desemprego.

O comércio informal (camelôs) é um dos motivos que mais prejudicam os comerciantes estabelecidos naquela área, principalmente aqueles que trabalham com o comércio de roupas, calçados e miudezas, pois além da notável concorrência desleal, uma vez que os camelôs não pagam taxas, impostos e não arcam com despesas de manutenção dos imóveis e pagamento de salários de funcionários, existem outros fatores que podem ser descritos como complicadores da atividade comercial naquele bairro. Uma delas é o perfil sócio-econômico do consumidor do comércio da Calçada, descrito como “... o morador do subúrbio e de bairros da Cidade Baixa e da Liberdade, simples, pesquisador e assíduo. Este tipo de consumidor vai de loja em loja procurando o menor preço, sendo que a maioria usa o crediário, quando se trata de eletrodomésticos e móveis, enquanto que os consumidores do setor de calçados e confecções são pechinchadores...” (NATAL...,2000, p. 5).

Além de não estarem com as vendas em alta, os lojistas demonstram falta de união para aumentar o número de consumidores. Enquanto comerciantes de outras áreas, principalmente de *shoppings*, realizam campanhas promocionais conjuntas, na Calçada não existe este hábito. Os comerciantes não aproveitam as datas especiais (Natal, Dia das Mães, Dia das Crianças...) para organizar campanhas com o objetivo de aumentar as suas vendas. Segundo Daniel Anastácio dos Santos, gerente da loja Eliana Modas, com cinquenta anos de comércio no bairro, “... Cada um luta sozinho, procurando sobreviver num clima de concorrência acirrada...” (NATAL...,2000, p. 5).

Um outro aspecto a ser observado é a mudança do epicentro comercial da cidade para a Região do Iguatemi. Apesar deste êxodo ter se configurado durante a década de setenta e oitenta do século passado, observa-se que tal comportamento continuou e até aumentou durante os anos noventa, como reflete a informação dada na tabela a seguir:

Tabela 2: Arrecadação de ICMS comercial em Salvador por bairro

ANO	CALÇADA E ADJACÊNCIAS	IGUATEMI / ITAIGARA E ORLA
1995	31,02 %	19,80 %
1998	24,45 %	23,78 %

Fonte: PORTO (2000).

Uma causa que explica a redução da arrecadação do ICMS na Região da Calçada é o grande número de lojas ou rede de lojas que transferiram as suas atividades para outros bairros de Salvador (notadamente os shoppings) ou então encerraram de vez as suas atividades tais como a Mesbla, que chegou até a ter uma sede da Mesbla Veículos no bairro da Calçada, hoje abandonada. Houve uma queda considerável na representatividade da Calçada como arrecadador do ICMS. O bairro já foi responsável pela segunda colocação nesta espécie de “ranking”, e hoje assiste a redução desta colocação como comprovado na tabela acima. “...A região compreendida entre o Iguatemi e o Itaigara é responsável hoje, sozinha, por quase 12 % do total arrecadado pelo ICMS em todo o Estado da Bahia...” (PORTO; CARVALHO, 2000, p. 38).

4.2 PERCEPÇÃO DIRETA DOS COMERCIANTES QUE ATUAM NO BAIRRO DA CALÇADA

A fim de obter informações qualificadas foram realizadas entrevistas com alguns empresários que exercem suas atividades naquela área. Uma estimativa da AEC⁸, instituição criada em 23 de agosto de 1995 por empreendedores que fizeram da Calçada a sua opção de sobrevivência e de vida profissional, com o objetivo de criar um canal de acesso junto aos órgãos públicos, principalmente àqueles ligados à Prefeitura Municipal de Salvador, calcula que no espaço entre Água de Meninos e a Península Itapagipana existem aproximadamente seis mil pequenas, médias e grandes empresas. Vale salientar que a área atendida pela AEC, extrapolando o que se convencionou chamar de Calçada neste trabalho, solicitou-se àquela entidade uma lista de empresários que exercessem suas atividades

⁸ Associação dos Empresários da Calçada.

exatamente na Calçada, preferencialmente àqueles mais antigos, os quais teoricamente teriam melhores condições de avaliar as mudanças ocorridas na área em estudo através dos tempos. De uma lista inicial de cerca de cinquenta e cinco nomes, cedidas por um de seus dirigentes, o Sr. Antônio Leal, conseguiu-se a realização de trinta e quatro entrevistas, algumas poucas via telefone e a maioria ao vivo, sendo que as mesmas foram realizadas num período compreendido entre novembro de 2001 até fevereiro de 2003.

4.2.1 Perfil dos comerciantes que atuam na Calçada

O critério inicial da escolha dos entrevistados foi o de tempo de atuação na Calçada como proprietários e comerciantes, e na gama de pessoas que cederam seu tempo para as entrevistas encontramos donos de diversos tipos de negócios como lojas de materiais elétricos, boutiques, representantes comerciais, venda de equipamentos industriais, postos de gasolina e lojas de autopeças. O tempo médio de atuação na área fica por volta de vinte e cinco anos como comerciante no bairro, o que não excluiu pessoas como o Sr. Abelardo Barbosa, desde 1954 como comerciante no bairro, primeiro com a empresa COREL e depois com a empresa que leva o seu nome, o Sr. Norberto Riccó, cinquenta e sete anos de comércio no bairro, ambos no segmento de venda de ferramentas e máquinas, vêm hoje, já aposentados, suas empresas sendo tocadas por seus sucessores.

A pesquisa iniciou com a apuração do tempo de atividade dos comerciantes no bairro. Os resultados estão resumidos na tabela a seguir:

Tabela 3: Tempo de atuação como comerciante na calçada

ANOS DE ATUAÇÃO	QUANTIDADE
0 a 10	1
11 a 15	7
16 a 20	9
21 a 25	5
26 a 30	5
Acima de 30	7

total	34
-------	----

Fonte: Elaboração própria.

A segunda pergunta questionou o tipo de negócio dos entrevistados, donde os resultados são os seguintes:

Tabela 4: Tipo de negócio dos entrevistados:

COMÉRCIO	QUANTIDADE
Mat. Construção/hidráulico	4
Materiais para indústrias	13
Materiais elétricos	5
Armazenagem de alimentos	2
Gráficas, livraria e papelaria	2
Móveis para escritórios	1
Confecções	3
Comércio de estopas	1
Madeiras	1
Postos de combustíveis	1
Autopeças	1
TOTAL	34

Fonte: Elaboração própria.

Durante a realização das entrevistas, foi perguntado a todos eles além das informações de praxe (tempo de atuação, tipo de comércio, entre outros) qual as principais dificuldades (exclusivas do local) enfrentadas pelos comerciantes daquele bairro no exercício das suas atividades. Foram várias e diversas respostas, às vezes mais de uma, tais como baixo poder aquisitivo do consumidor médio do bairro, concorrência desleal dos comerciantes do próprio bairro e segmento e também a presença de ambulantes, sendo que estes últimos foram mais citados como empecilho por aqueles que trabalham com roupas e calçados. Nas entrevistas surgiu um novo dado, que não figurava entre as hipóteses levantadas a partir das reportagens dos jornais como causa da decadência do comércio no bairro, insistentemente

citada pelos entrevistados que fazem o seu dia a dia no bairro: **A falta de infra – estrutura.** Apesar de nas entrevistas aparecerem diversas denominações tais como: falta de segurança (assaltos e arrombamentos de lojas), de iluminação, limpeza, logística de transportes, áreas para estacionamento e pura e simplesmente abandono por parte do setor público. Quantificou-se os seguintes resultados:

Tabela 5: Principal problema do bairro da calçada:

PROBLEMA	CITAÇÕES
segurança	18
iluminação	2
limpeza	4
baixo poder aquisitivo do consumidor	3
infra estrutura	8
transportes	2
estacionamento	6
abandono	2
concorrência desleal	1
arrombamentos	1
ambulantes	3
total	50*

Fonte: Elaboração própria.

* trinta e quatro entrevistas, alguns entrevistados citaram dois ítems ou mais.

4.2.2 O plano de revitalização da Calçada

Logo após a criação da AEC, em 1995, um dos primeiros esforços envidados pela sua diretoria foi o de realizar uma série de estudos no intuito de servir de base para as reivindicações a serem feitas ao poder público, notadamente à Prefeitura Municipal de Salvador. Seriam medidas a serem tomadas em curto, médio e longo prazo, e que iriam desde o reordenamento do comércio informal na área até a melhoria na iluminação pública, da segurança, da limpeza urbana e novas soluções para o transporte público no bairro, com modificações no trânsito, buscar novas opções de áreas de estacionamento, além da implantação (em um dos muitos prédios abandonados da área) do “shopping da cidadania”, prédio que contaria com escritórios do SAC, do SEBRAE, do SENAC entre outros. Todas

estas reivindicações foram reunidas no documento chamado “CALÇADA 97 – RENASCE A ESPERANÇA”.

Infelizmente para estes comerciantes nada daquilo que foi descrito no documento e assumido como compromisso pelo Prefeito Sr. Antônio Imbassahy e pelo Secretário Municipal de Planejamento, Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico Sr. Manoel Lorenzo saiu do papel, e esta é a grande queixa daqueles que atuam como comerciantes no bairro. Para não dizer que nada saiu do papel houve a relocação dos camelôs que ficavam no Largo da Calçada para outras áreas por um pequeno espaço de tempo, mas hoje, todos eles voltaram para aquele setor e ocuparam ainda outros. Os comerciantes se animaram um pouco com a implantação do Centro Múltiplo Oscar Cordeiro, um dos maiores complexos educacionais do Brasil e localizado na Avenida Jequitiaia. “...O complexo está localizado no antigo prédio da Petrobrás e vai abrigar o Museu da Memória do Petróleo, cujo processo de licitação para instalação já foi autorizado pelo Governo Estadual. Há ainda a previsão da inauguração do Complexo Condomínio Náutico, com a previsão da instalação de algumas indústrias...” (COMPLEXO...,2002, p.3), além da solidificação do chamado “Espaço Jequitiaia”, o qual já funciona e está destinado à realização de festas dançantes. Uma outra notícia que alvoroçou os comerciantes da área foi a possibilidade da aquisição por parte da Catabas Empresarial (grupo Odebrecht) do antigo prédio, histórico e recentemente tombado pelo governo estadual onde funcionou a fábrica de cristais e bebidas Fratelli Vita. Mas esta fica ainda no terreno das expectativas.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No presente trabalho monográfico analisa-se a atividade comercial em um espaço tradicional desta atividade na cidade do Salvador, dando ênfase ao bairro da Calçada. Em sua esquematização, os capítulos seguem uma sequência na contextualização dos acontecimentos que transformaram esta parte da cidade em um pólo comercial.

O trabalho inicia com um apanhado dos aspectos históricos do bairro da Calçada, e logo depois passa a abordar os limites geográficos da área em estudo. O comércio significou um marco no desenvolvimento daquela parte da cidade. No início, sua localização estratégica, beneficiada pela implantação da via férrea facilitou as relações entre a cidade e o porto. Mais tarde, observa-se que a partir deste bairro saem os dois caminhos de Salvador para o Recôncavo Baiano.

Uma outra parte do trabalho nos mostra as diversas fases porque passou o bairro da Calçada. Foi realizada uma visão panorâmica do processo de urbanização do bairro, traçando algumas considerações a nível estadual e a nível metropolitano. Logo depois foi abordado o processo de crescimento espacial de Salvador, dividido em cinco fases.

A partir de meados da década de sessenta do Século XX inicia-se o processo de expansão da cidade do Salvador para outros vetores, impulsionado entre outros fatores pelo

aparecimento do Centro Industrial de Aratu e logo após do Pólo Petroquímico de Camaçari. Aliados ao processo de abertura de muitas avenidas de vale e do direcionamento da “Salvador moderna” em direção ao litoral norte, estes fatores serviram como fatores de modernização da cidade, trazendo como consequência a perda da importância do Comércio tradicional da cidade, não só o da Calçada mas também outros locais de comércio tais como a Rua Chile, a Baixa dos Sapateiros entre outros.

As transformações provocadas na estrutura do comércio do bairro, desde o seu início até meados dos anos oitenta do Século XX foram dissecadas nos dois primeiros capítulos, ficando para o terceiro capítulo a principal razão de ser do mesmo. A análise do que aconteceu durante a década de noventa. Esta análise foi realizada em duas partes. Na primeira, foram aventadas pelo autor diversas hipóteses para justificar o que causou a crise por que passou aquela área da cidade.

- O comércio informal (camelôs) como causa principal na queda do volume de transações naquele bairro;
- Estratégias de sobrevivência (ou a falta delas) dos comerciantes que exercem suas atividades na área;
- O perfil sócio-econômico do consumidor do comércio da Calçada e adjacências.

Todas estas hipóteses tiveram a sua confirmação, pois em maior ou em menor grau colaboraram para a continuação da crise. Esta confirmação veio através dos dados recolhidos na JUCEB, quando se percebeu, logo após o plano Real uma acentuada redução no número de empresas abertas naquela área. Também foi confirmada a redução no total de ICMS comercial recolhido naquela área em comparação com outras épocas.

Uma segunda fase da análise realizada foi a realização de entrevistas com alguns dos mais antigos comerciantes que exercem a sua atividade na área em epígrafe, para, baseado na percepção direta dos mesmos, encontrar outras causas para o advento da crise, fora da lista elaborada pelo autor na primeira parte. Nesta etapa do trabalho, surgiu uma nova informação que acredita-se traduza a tônica de todas as reivindicações feitas pelos

comerciantes que participaram das entrevistas, visto a frequência com que foi citada: a falta de infra-estrutura.

Os empresários afirmam ainda que têm consciência da impossibilidade da volta da Calçada como gigante do comércio em Salvador, pois isso implicaria em polpidos investimentos e mudanças profundas no que tange à configuração atual da área, tais como a implantação do metrô, renovação da linha férrea, entre outros. Mas deve-se salientar que apenas o cumprimento por parte do Governo Municipal de algumas das reivindicações dos comerciantes no Plano de Revitalização da Calçada já serviria para dar novo fôlego àqueles que comerciam naquela área. Uma melhora na infra estrutura do bairro já os livraria de uma série de custos que os mesmos têm de absorver, tais como a compra ou aluguel de áreas para estacionamentos e aquisição de segurança particular, devido à carência de policiamento no bairro.

REFERÊNCIAS

AMADO, Jorge. **Bahia de todos os santos**: guia de ruas e mistérios: Rio de Janeiro: Record, 1988.

ARAÚJO, Ubiratan Castro de (org.) **Salvador era assim**: memórias da cidade. Salvador, Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, 1999.

BARROS, Francisco Borges de. **Dicionário geográfico e histórico da Bahia**. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1923.

CALÇADA, um pedaço da história da Bahia. **O Lojista**, Jul/Ago. 1995.

CÂMARA, Marcos Paraguassu de Arruda. **Estudo propositivo de reprodução da economia**: cenários alternativos de educação, saúde e habitações precárias. Salvador: SEPLAN/PMS, 1999.

CARVALHO, Carlos Alberto de. **Tradições e milagres do Bonfim**: obra seguida de interessante resenha histórica da península de Itapagipe. Bahia: Tipografia Bahiana, 1915.

COMÉRCIO da Calçada fecha cem lojas por causa do abandono. **Tribuna da Bahia**, Salvador, 23 fev. 1996, p. 7, caderno 1.

COMPLEXO vai revitalizar a Calçada. **Correio da Bahia**, Salvador, 23 jan.2002, caderno 1, p.3.

CONDER. **Diretrizes e políticas para a Região Metropolitana de Salvador**: anexo 2, 1976.

CONDER / SEPLAN. **Diagnóstico físico urbanístico da área compreendida entre a Calçada e a enseada dos cabritos**. Salvador, jul.1999.

CONDER / SEPLAN. **Termo de referência para um plano urbanístico da Unidade Espacial de Planejamento C-2** : Itapagipe. Salvador, 1986.

CENSO do IBGE – 2000. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/censo2000>. Acesso em 11.mar.2003.

DÓREA, Luís Eduardo. Salvador: de fortaleza forte à metrópole moderna. **Revista NÉON**. v. 2, n.16, p.25, mar.2000.

GMUNDER, Ulrich; SILVA, Sílvio B. **Novas estratégias de planejamento em Salvador**. Salvador: ICBA, 1994.

O LOJISTA . Salvador: AEC, ago./set. 1997.

KRAYCHETE, Gabriel. A região metropolitana de Salvador nos anos 80 : alguns indicadores econômicos e sociais. **Cadernos do CEAS**, Salvador, n. 150, p.38-47, mar./abr. 1994.

MAPA da cidade do Salvador. São José dos Pinhais: Cargraphics Editel, 1999. 1 mapa, colorido, tamanho 86 x 28 cm. Escala 1: 1.200.000

MATOSO, Kátia M. de Queirós. **Bahia**: a cidade de Salvador e seu mercado no século XIX. São Paulo: Hucitec, 1978.

MAZZA, Barrige Zacharias; GÓIS, Zélia Maria de C. Abreu. Comércio na Bahia: conjuntura atual e perspectivas. In: SEI. **Bahia 2000**. Salvador, 1999. p. 185 - 200.

NATAL não aquece o comércio da Calçada. **A Tarde**, Salvador: 16.dez.2000, Caderno 1, p. 5.

PAMPONET, J.L.S. **Evolução da empresa no contexto da indústria brasileira: a Companhia Empório do Norte (1891 – 1973)**. Salvador: CME; UFBA, 1975.

PEDRÃO, Fernando Cardoso. **Uma introdução à pobreza das nações**. Salvador: Vozes, 1980.

PEDRÃO, Fernando Cardoso. **As raízes da pobreza na Bahia: a condição econômica da questão social**. Salvador: UFBA, 1985.

PEDRÃO, Fernando Cardoso. **A economia urbana em Salvador: ensaio introdutório a uma nova política urbana**. Salvador: UFBA, 1993. Texto digitado.

PERFIL do comércio na região metropolitana de Salvador. Salvador: Federação do Comércio do Estado da Bahia / Secretaria da Indústria, Comércio e Turismo, 1993.

PORTO, Edgar; CARVALHO, Edmílson. Salvador na globalização. **Bahia Análise e Dados**, Salvador, v. 10, n. 3, p. 29-42, dez.2000.

PRÉDIOS em ruínas degradam o Comércio. **A Tarde**, Salvador, 24.out.2000.

SALVADOR (BA). Prefeitura Municipal. **Salvador, um perfil sócio - econômico**. Salvador, 1994.

SANTANA, Rosane. A modernização de Salvador. **Revista NÉON**, v. 1, n. 3, p. 32, mar. 1999.

SANTA RITTA, Eugênia Maia. **A transformação sócio - econômica da Península de Itapagipe (1970 - 1990)**. Salvador, 1993.

SANTOS, Milton. **O centro da cidade de Salvador**. Bahia: Universidade da Bahia, 1959.

SENA, Consuelo Pondé de. Do comércio a outros pontos de Salvador. **A Tarde**, Salvador, 30 out. 2000, p.8.

SEPLAN/PMS. **Estudo propositivo de economia urbana**: cenários de proposições institucionais. Salvador, 1999. 63 p.

SEPLAN/PMS. **Projeto urbano para a área entre a Calçada e São Bartolomeu**: relatório final. Salvador, ago. 2000. 47 p.

SEPLANTEC/OCEPLAN. **Habitação e urbanismo em Salvador**. Salvador, 1979, 364 p.

SILVA, Bárbara – Christine Nentwig; SILVA, Sylvio Carlos B. de Mello e. **Cidade e região no estado da Bahia**. Salvador: EDUFBA, 1991.

SOUZA, Guaraci Adeodato Alves de. **Bahia de todos os pobres**. Petrópolis: Vozes, CEBRAP, 1980.

TORRES, Carlos. **Bahia – cidade feitiço** . Salvador: UFBA, 1973
UFBA - Faculdade de Arquitetura . Centro de Estudos de Arquitetura na Bahia - **Evolução física de Salvador**. Salvador, 1980.

VALLADARES, José. **Beabá da Bahia** : guia turístico. Salvador : Livraria Turista, 1951.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida ; SILVA, Sylvio Carlos B. de Mello e. **Novos estudos de geografia urbana brasileira**. Salvador: EDUFBA, 1999.

VIDAL, Cátia Balbina Lago. **Os galegos na transformação do mercado de trabalho em Salvador**. Salvador, 1999.

ANEXOS

QUESTIONÁRIO UTILIZADO NA PESQUISA DE CAMPO (MODELO).

- ❖ 1 – Qual o seu nome e o cargo que ocupa?
- ❖ 2 - Qual o nome da loja em que o Sr. exerce as suas atividades?
- ❖ 3 – Há quanto tempo o senhor é comerciante no bairro da Calçada?

- ❖ 4 - Qual o tipo de comércio com que a sua loja ou estabelecimento trabalha?
- ❖ 5 – Quais são as principais dificuldades enfrentadas por quem é comerciante no bairro da Calçada?
- ❖ 6 – O senhor tem alguma reclamação a fazer (e a quem) em relação ao bairro da Calçada?
- ❖ 7 – Utilize este espaço para um breve comentário sobre a situação atual do bairro da Calçada.

LISTA DOS COMERCIANTES ENTREVISTADOS PARA ESTE TRABALHO:

Antônio Carvalho - Carvalho Materiais de Construção
Manoel Maia - Grama Representações
Augusto Perez - MS Mangueiras
Luiz Alberto - A Luminária
José Eduardo – Só Cabos Distribuidores
Antônio Bonfim – Sóflange

Edvaldo Santana – A & A Ferragem
Heider Barbosa – Abelardo Barbosa e Cia. Ltda.
Ronaldo Mota – Acma
Eduardo Alban – Alban Alimentos
Bráulio Roberto e Antônio Leal – Bagarel
Divalnice Lordelo – CBL – Casa das Borrachas
Diógenes Ferreira – Papelon
Jorge Maia – Gráfica Sta. Maria
Sérgio Riccó – Norberto Riccó Ferramentas e Máquinas
José Carlos Oliveira – Ypiranguinha Móveis para Escritórios
Roberto Andrade – Wog Materiais Industriais
Antônio Santos – Recmatel Comercial
Vera Machado – Mundo das Confecções
José Antônio - Protefil
Daniel Anastácio dos Santos – Eliana Modas
Júlio Rangel – Estopas Prata Soares
Luiz Fernando – ESAB
José Baqueiro – Flomad Madereira
Aécio Lacerda – Maquimotor
Marcos César – Casa dos Retentores
Benedito Barbosa – Eletron
Pedro Paulo Amaro – MS roupas / Alfred
Raimundo Antônio – Posto Roma
Marivaldo Souza – Parcol
José Paulo – Auto Peças Mares
Joaquim Antônio Tarzan – Cia. Empório
Carlos Augusto – Geral Comercial
Renato Ramos – RS Distec