

### Resumo

Neste artigo propomos examinar certos pequenos espaços inseridos em três locais de Salvador: um loteamento na Avenida Tancredo Neves, um conjunto habitacional em Cajazeira VI e um conjunto habitacional na Fazenda Grande II. A análise do processo de produção da avenida e dos conjuntos é fundamental para compreender como se deu a expansão e o desenvolvimento recentes da capital baiana. E aqui nos interessará chegar a determinado entendimento a partir do que não é explícito, a partir do que foi tantas vezes visto que já não é percebido. Para isso apresentaremos a situação geral da avenida e dos conjuntos em Salvador, para então observarmos mais de perto os elementos que são o interesse principal desta discussão: aquilo que estamos chamando de espaços residuais. Esta observação será feita a partir de conceitos trabalhados por Henri Lefebvre, em *The production of Space*, e por Michel de Certeau, em *A invenção do cotidiano: artes de fazer*.

**Palavras-chave:** Av. Tancredo Neves; Cajazeira VI; Fazenda Grande II; espaço residual; produção do espaço.

### Breve contextualização<sup>1</sup>

Salvador passa, nos anos 70, por um momento crítico de sua expansão demográfica e urbana, a qual tem início na década de 50. Por volta de 1970, a significativa ampliação da ocupação territorial da cidade foi possibilitada e estimulada através da implantação de diversas avenidas de vale, pela construção de equipamentos de porte, como o Centro Administrativo da Bahia – CAB (inaugurado em 1972), a Rodoviária (inaugurada em 1974) e o *Shopping Center* Iguatemi (inaugurado em 1975), e pela produção de conjuntos habitacionais, alguns destes visando atender a uma demanda que extrapolava os limites do município de Salvador. Todos estes empreendimentos induziram o crescimento desta cidade em direção ao norte, e note-se que, à exceção do *shopping center*, todos os demais são investimentos públicos.

Em 1967 é instalado, nos municípios de Simões Filho e de Candeias, localizados na Região Metropolitana de Salvador (RMS), o Centro Industrial de Aratu (CIA) e, em 1978, é inaugurado o Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC), o qual ocupa hoje áreas nos municípios de Camaçari e de Dias D'Ávila, também inseridos na RMS. Estes polos industriais contribuíram sobremaneira no crescimento demográfico da capital baiana, influenciando na definição de aspectos importantes da política habitacional do Estado, como se pode constatar num dos objetivos contidos no Plano Urbanístico Integrado Cajazeira, que

---

<sup>1</sup> As discussões trazidas neste artigo fazem parte da dissertação de mestrado intitulada “Grandezas do ínfimo: espaços residuais em Salvador” desenvolvida por mim sob orientação da Profa. Dra. Ana Fernandes, dentro do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia.

foi “criar um novo polo de atração urbana, com características de um centro regional de oferta de moradias e prestação de serviços para Salvador e sua Região Metropolitana” (BAHIA, 1977, p. 3).

Estes não foram os únicos fatos que fizeram com que a década de 70 fosse, para Salvador, um ponto de inflexão. Como constata Carvalho (1997), nos anos 70, a cidade passou

por um processo de transformação que encontra rebatimento em seu espaço identificando-se mudanças, que decorrem tanto das transformações internas quanto externas à cidade. Entre estas, as transformações na base econômica regional, o processo de concentração e centralização do capital, a expansão do uso do automóvel, as mudanças no perfil da oferta e da demanda do consumo, associados a uma mudança de escala da cidade, tem sido determinantes nas transformações do espaço urbano. (p. 1-2)

Entretanto, são, certamente, dos mais importantes e têm rebatimento direto nesta discussão que propomos.

### **A Avenida Tancredo Neves**

Na década de 60 e, de forma mais intensa, nos anos 70, são construídas em Salvador diversas avenidas arteriais ao longo de vales da cidade, cujo objetivo e justificativa essenciais eram “desafogar o tráfego do centro da cidade” e “possibilitar o crescimento de Salvador”. A maioria destas vias foi planejada na década de 40 pelo Escritório do Plano Urbanístico da Cidade do Salvador (EPUCS), outras, como a Av. Tancredo Neves, foram concebidas posteriormente, mas como extensão daquelas projetadas pelo EPUCS.

A Avenida Tancredo Neves faz parte do sistema viário do vale do Rio Camurujipe, tendo sido concluída em 1968, e contorna os limites, ainda perceptíveis, do antigo Jockey Clube de Salvador. Está, hoje, na convergência da área mais tradicional, consolidada e antiga da cidade e as valorizadas áreas de expansão desta, sendo uma importante ligação entre a região do Iguatemi, a Avenida Paralela e a orla atlântica de Salvador. Faz parte do cerne do que hoje é o principal centro de negócios do município, dando acesso, também, a um dos bairros mais nobres da cidade, o Caminho das Árvores (ver Imagem 01).

A Av. Tancredo Neves tem início em frente ao edifício Desembahia, passa pela entrada da Av. Magalhães Neto, contorna o Salvador Shopping (implantado no terreno no antigo Jockey Clube) e tem fim no acesso à Av. Paralela. É orgulhosa e constantemente chamada de “Avenida Paulista baiana”, de “pólo de negócios [que] é o fiel retrato da transformação da cidade” (MELO, 2000). E é precisamente esta a imagem da avenida que

interessa, a certos agentes, promover e reproduzir. A Av. Tancredo Neves é o símbolo adotado, por empresários e pelo Estado, da presumida modernidade e pujança econômica de Salvador e, por tabela, da Bahia. Ter um negócio estabelecido na Av. Tancredo Neves tornou-se, assim, estratégico não só pela localização ou pelos serviços de suporte que oferece, mas, essencialmente, pelo *status* que proporciona.

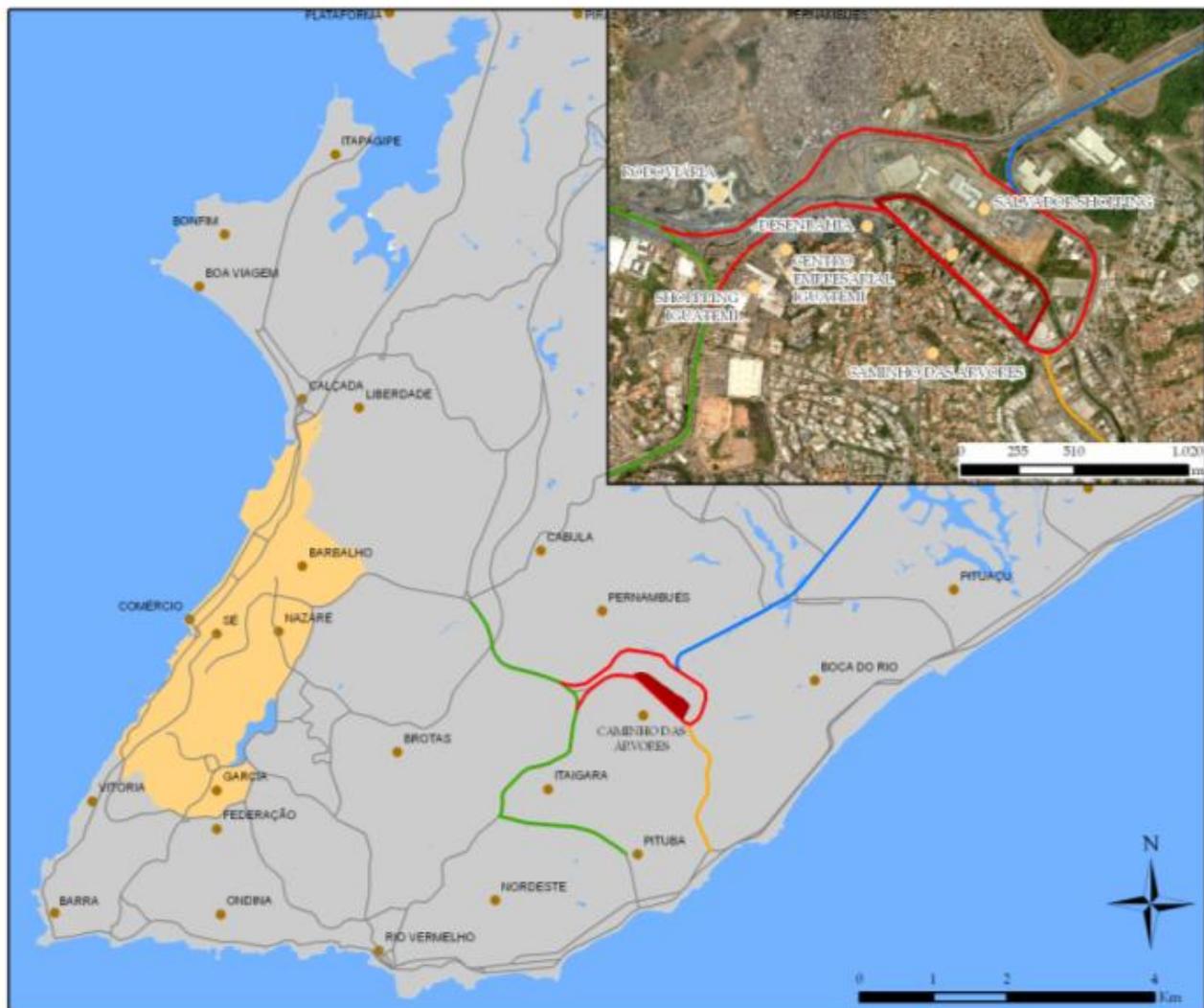
A Av. Tancredo Neves é um endereço nobre e, portanto, caro. Mesmo assim, por ela circulam pessoas de todos os estratos sociais da cidade, cada uma ocupando sua devida posição no espaço e exercendo o papel que lhe cabe na organização social: executivos, ambulantes, profissionais liberais, funcionários públicos, estudantes, profissionais com pouca ou nenhuma qualificação, só para citar alguns.

Todo processo de produção e ocupação da Av. Tancredo Neves girou em torno da justificativa de que o centro antigo de Salvador encontrava-se saturado, que já não comportava o crescimento da cidade. Entretanto o que parece ter acontecido, de fato, é que havia – e ainda há – grandes interesses por parte do setor imobiliário em ocupar as áreas ao norte de Salvador. No bairro do Comércio, primeiro centro comercial e de negócios da cidade, já não havia espaço para construção de novos empreendimentos, ao contrário da região das avenidas Antônio Carlos Magalhães e Tancredo Neves, que eram, nos anos 70 e 80, um grande vazio a ser conquistado.

Resulta importante constatar que, em outubro de 1978, a Empreendimentos Odebrecht, ao enviar proposta de implantação de estacionamento em uma área pública entre o Centro Empresarial Iguatemi e o Desenhavia, afirma que

o centro tradicional da cidade vem sendo estrangulado pela grande concentração de pessoas e veículos, fenômeno este que, em determinados dias e horários, também já começa a ser observado no novo sub-centro do Iguatemi, dada a ocupação acelerada que aí se desenvolve e o porte dos projetos em implantação e a serem implantados em futuro próximo. (EMPREENDIMENTOS ODEBRECHT, 1978)

Ou seja, os empreendimentos que são implantados naquele momento, e serão futuramente multiplicados, provocam os mesmos problemas que justificam o abandono do centro tradicional. Eles criam os problemas dos quais dizem estar fugindo.



**Legenda**

- Avenida Antônio Carlos Magalhães
- Avenida Paralela
- Avenida Prof. Magalhães Neto
- Avenida Tancredo Neves
- Loteamento Centro Empresarial Metropolitano
- Centro tradicional

Imagem 01. Fonte da imagem aérea: Prefeitura de Salvador, SICAD, 2006. Elaborado por Sanane Sampaio.

E o que sempre esteve evidente, desde a implantação da Av. Tancredo Neves, é que não houve nenhum planejamento ou ação para controlar, de forma eficaz, os impactos urbanísticos acarretados pela intensa e voraz ocupação do solo naquela região, nem para diminuir o uso do transporte particular – o que, infelizmente, não é uma exceção na cidade de Salvador. Deste modo, o que acontece, desde os anos 2000 – apenas 30 anos após a sua implantação – é que a Av. Tancredo Neves possui exatamente os mesmos problemas que

justificaram o abandono do antigo centro comercial de Salvador. Esta avenida, e seu entorno, está tão saturada e travada por automóveis quanto se dizia que acontecia no bairro do Comércio na década de 70.

Tendo traçado, de forma muito breve, a situação geral da Av. Tancredo Neves na cidade, nos deteremos, nesta discussão, na análise do Loteamento Centro Empresarial Metropolitano, localizado no trecho inicial desta avenida. Neste intervalo, a Av. Tancredo Neves é uma via de mão única (sentido *shopping* Iguatemi-Paralela) com uma rua marginal à esquerda, a qual dá acesso aos edifícios do referido loteamento e ao Salvador Shopping. À direita da Av. Tancredo Neves estão os edifícios do Loteamento Boulevard Financeiro, e, atrás deste, está o bairro do Caminho das Árvores com suas portentosas residências (ver Imagem 02).

O Loteamento Centro Empresarial Metropolitano é um empreendimento de caráter exclusivamente comercial e de serviços, tendo sido aprovado pela prefeitura em 1979. Sua ocupação, entretanto, teve início em meados da década de 80, com a construção, em 1985, do emblemático edifício da Casa do Comércio, e tendo significativo impulso nos anos 90. Segundo levantamento feito no ano 2000 pela Urban Science do Brasil, por encomenda do jornal Gazeta Mercantil, 86,7% das empresas foram para a Av. Tancredo Neves a partir de 1994 (MAIA FILHO, 2000).

O loteamento é circundado, a oeste, pela rua marginal à Av. Tancredo Neves e, a leste, por via que margeia o Rio Camurujipe e é paralela à via de acesso ao Salvador Shopping. Não fosse o excesso de carros que tornam as vias pequenas e os estacionamentos escassos, o loteamento seria facilmente acessível aos automóveis (ver Imagem 02).

Há quatro quadras no loteamento, sendo que uma era, no projeto, área pública destinada a uma escola, mas, no entanto, foi ocupada por dois edifícios empresariais. As três outras quadras são de lotes comercializáveis com área de, no mínimo, 1.500,00m<sup>2</sup>. O projeto do loteamento reservou ainda duas grandes áreas para estacionamento público, além de dois estacionamentos menores entre uma quadra e outra.

O Decreto 5.505/78 determinou, para a área em que o loteamento está implantado, que “quando a extensão da quadra, em qualquer sentido direcional, for superior a 120,00m (cento e vinte metros), seja reservada uma passagem interna para pedestres, devidamente articulada ao sistema de calçadas (passeios) do loteamento, vedado qualquer outro tipo de utilização àquela passagem” (SALVADOR, 1978). Deste modo, em cada uma das três quadras de lotes comercializáveis foi projetada uma passagem com três metros de largura (ver Imagem 02). Dois deles cruzam as quadras de sudoeste a noroeste, ligando a via

que circunda o loteamento. O terceiro caminho cruza a última quadra no sentido sudeste-noroeste, ligando duas ruas transversais ao loteamento. Adiante detalharemos a situação atual destes caminhos.



Imagem 02. Fonte da imagem aérea: Prefeitura de Salvador, SICAD, 2006. Elaborado por Sanane Sampaio.

Os edifícios hoje construídos no loteamento possuem, predominantemente, entre 10 e 20 pavimentos, as entradas são recuadas e, não raro, elevadas em relação ao nível da calçada, sendo esta a relação mais próxima entre os edifícios e a rua. As calçadas são estreitas e isso, associado ao intenso fluxo de automóveis, prejudica sensivelmente a circulação do pedestre.

### **Cajazeira VI e Fazenda Grande II**

O Plano Urbanístico Integrado Cajazeira, elaborado no final da década de 1970, e que no início dos anos 80 incluiu áreas da Fazenda Grande, conduziu a produção de habitação popular em larga escala em área periférica de Salvador, sendo uma intervenção de

abrangência metropolitana. Os conjuntos habitacionais foram implantados, por etapas, na primeira metade dos anos 80. Tendo sido financiado pelo Banco Nacional da Habitação (BNH), suas diretrizes eram determinadas por uma política habitacional centralizadora e autoritária, cujos objetivos políticos e econômicos se sobrepunham à necessidade de reduzir o déficit habitacional e de atender aos setores da população de menor renda (ESPÍRITO SANTO, 2002). Cabia aos governos estaduais se integrar e operacionalizar esta política através da criação de companhias de habitação e, no caso da Bahia, foi instituída, em 1965, a URBIS - Habitação e Urbanização da Bahia S.A., instituição de economia mista. Espírito Santo (2002) observa que,

Embora a motivação principal não fosse o provimento de habitação à população, e, principalmente, aos setores mais carentes, a URBIS, no cumprimento da política federal e na satisfação dos interesses clientelistas, eleitores e privados, de fato produziu habitação [...].  
(p. 197)

Em Salvador, esta política constituiu-se, ainda, com uma resposta do poder público ao intenso crescimento populacional que alcançava seu auge nos anos 70, provocado, dentre outros fatores, pela implantação de polos industriais em cidades vizinhas, como fora anteriormente mencionado. Um de seus objetivos oficiais era prover habitação para trabalhadores assalariados, principalmente aqueles atraídos pelo CIA e pelo COPEC. Foi um importante fator de indução da expansão de Salvador em direção ao norte da cidade, numa região conhecida como “miolo”, por estar entre a orla atlântica e a Baía de Todos os Santos (ver Imagem 03). Esta região caracteriza-se, desde então, por abrigar significativa parcela da população de menor renda da cidade e por apresentar diversos problemas de infraestrutura urbana.

Dentre os treze conjuntos habitacionais que fazem parte do complexo Cajazeira-Fazenda Grande, sendo nove em Cajazeira e quatro em Fazenda Grande, nos deteremos em dois deles: Cajazeira VI e Fazenda Grande II. Havia intenção de ir a algum conjunto popular e a principal referência que tinha era o complexo Cajazeira-Fazenda Grande que, talvez por ser o maior de Salvador em termos territoriais e de população, domina meu imaginário em relação aos muitos outros que existem na cidade. Fazenda Grande II está próxima de uma das vias de comércio mais intenso de Cajazeira-Fazenda Grande, onde há um importante ponto de referência dessa região - a Rótula da Feirinha - por onde passa grande quantidade de linhas de ônibus. Esta foi minha primeira referência para chegar e me localizar em Cajazeira-Fazenda Grande e foi a partir dela que cheguei aos conjuntos habitacionais aqui estudados. E não serei leviana afirmando que a análise que fazemos deles representará toda Cajazeira-Fazenda Grande - ainda isso que seja bastante provável - posto que é inviável, no

âmbito desta discussão, ter isso confirmado ou não. Não obstante, o importante é que isso não traz prejuízo ao nosso propósito de entender certos espaços da cidade, como adiante se verá.

Basicamente, foram o número de unidades habitacionais e as especificidades da topografia que levaram a diferenciações entre Cajazeira VI e Fazenda Grande II, as quais, entretanto, não chegam a conferir particularidades aos mesmos. Muito do que se pode dizer sobre um, pode ser dito sobre o outro.

Foram oferecidos diversos padrões de habitação nos conjuntos habitacionais aqui estudados: casa térrea, sobrados e apartamentos (URBIS, 1981; URBIS, 1982). Examinaremos as áreas onde estão os blocos de apartamento, que, por serem unidades de habitação pluridomiciliar, ainda conservam as características definidas no partido urbanístico, ao contrário das áreas onde estão as unidades individuais, que foram significativamente alteradas ao longo do tempo.

A principal diretriz de ocupação do território de Cajazeira-Fazenda Grande foi a limitação da implantação dos conjuntos nas áreas de cumeada, com declividade não superior a 20%, sendo isso justificado ante a necessidade de diminuir custos. Assim, tem-se que os conjuntos de prédios de Fazenda Grande II e de Cajazeira VI têm seus limites definidos pelas encostas que dão para os vales e pelas vias coletoras que lhe dão acesso (ver Imagem 03).

As obras de Fazenda Grande II foram executadas entre 1984 e 1985, tendo sido construídas 2.351 unidades habitacionais, sendo 1.680 apartamentos. Por seu turno, o conjunto de Cajazeira VI foi edificado entre 1982 e 1984, quando foram entregues 1.254 habitações, sendo 960 apartamentos (ESPÍRITO SANTO, 2002). O conjunto de edifícios de Fazenda Grande II é dividido em quadras "A", "B" e "C" e o de Cajazeira VI é dividido em setores "A" e "B".

Os blocos de apartamentos de todos os conjuntos habitacionais de Cajazeira-Fazenda Grande, produzidos pelo BNH, seguem o padrão de quatro pavimentos (térreo + três andares) com quatro apartamentos por andar. O sistema viário foi estruturado a partir de uma rígida hierarquização viária: as vias coletoras são sucedidas pelas vias locais, as quais possibilitam a entrada de veículos no interior das quadras. Fazenda Grande II conta ainda, no projeto, com caminhos de pedestres objetivamente definidos, que ligam a via local ao acesso dos blocos. Não há esquinas no interior dos conjuntos de Cajazeira VI nem de Fazenda Grande II e é mais adequado afirmar que eles possuem acessos, e não ruas.

A ocupação do solo é bastante rarefeita, porosa, e isto não fica claro nas plantas baixas ou em imagens aéreas. É preciso andar entre os edifícios para perceber isto. A relação

frente-fundo dos edifícios é absolutamente ambígua, não sendo clara nem em planta, nem caminhando entre eles, o que dificulta bastante a compreensão dos espaços livres dos conjuntos. Essa relação não é exatamente uma oposição, tampouco uma complementaridade. Porque, a não ser nos edifícios que possuem uma das fachadas voltada para a encosta em declive, qualquer lado poderia ser frente, qualquer lado poderia ser fundo. Não há nada muito além da muito tênue marcação da porta de entrada para distinguir a entrada dos edifícios. Tudo isso dificulta a leitura dos espaços no interior dos conjuntos.



Imagem 03. Fonte da imagem aérea: Prefeitura de Salvador, SICAD 2006. Elaborado por Sanane Sampaio  
**Espaços residuais**

Não é exagero afirmar que os conjuntos habitacionais de Cajazeira VI e de Fazenda Grande II são o extremo oposto da Av. Tancredo Neves, em quase todos os aspectos. Em termos de parcelamento do solo, da morfologia da ocupação, do uso do espaço,

da rotina diária, do estrato da população que domina o espaço. A avenida é o lugar onde predominam o tempo rápido, o desejo por velocidade, o deslocamento motorizado, o trabalho, a tecnologia, as relações sociais hierarquizadas de forma mais explícita, o anonimato. No interior dos conjuntos o tempo é vagaroso, há a lentidão, as pessoas caminhando, a moradia, o ócio, hierarquização social mais uniforme, pessoas que se reconhecem. Não obstante, estes lugares de Salvador, tão díspares entre si, foram originados no mesmo período e tendo como fundamento a mesma concepção de produção da cidade: desenvolvimentismo e expansão. Ademais, são lugares que nos ajudam na compreensão de certos espaços que ainda não sabemos se os consideramos deveras peculiares ou absolutamente comuns.

Tudo o que foi descrito até aqui sobre o cenário geral da Avenida Tancredo Neves, de Cajazeira VI e da Fazenda Grande II são aspectos de suas características que saltam aos olhos. E isto foi feito como um meio para nos aproximarmos de certos espaços excluídos de qualquer discurso, descrição, menção ou representação sobre a avenida e os conjuntos. Como uma tentativa de chegar a um entendimento acerca de pequenos retalhos de espaço que sobraram do processo de produção destes três lugares de Salvador.

Estes pequenos espaços são áreas esquecidas, sem significado aparente, sem destinação perceptível e, nesta reflexão, nos referiremos a eles como espaços residuais. Temos que “resíduo” significa, fundamentalmente, algo que permanece como um resquício, algo parte de um processo de transformação que continua a existir como um elemento de menor valor. E entendemos que, no âmbito urbano, espaços qualificados como resíduos são pequenas sobras que podem ser produzidas por uma operação urbanística ou por alterações na dinâmica da cidade, podendo estar vazios (em diversos aspectos) ou não.

Tentando compreender o sentido dos espaços residuais nos lugares aqui estudados, recorreremos às reflexões de Henri Lefebvre contidas no livro *“The production of space”* (1991), as quais auxiliam a pensar sobre a constituição do espaço. Segundo ele,

entre o século dezesseis (o Renascimento - e a cidade do Renascimento) e o século dezanove, existiu um código ao mesmo tempo arquitetônico, urbanístico e político, que constituía uma linguagem comum para as pessoas do campo e da cidade, para as autoridades e os artistas - um código que permitia não só ‘ler’ o espaço, mas também construí-lo. (p. 7, tradução nossa)

Este seria o “espaço social”, ou “espaço do sentido comum”, no qual há um vínculo intrínseco entre as práticas e experiências sociais e políticas e a configuração física concebida deste espaço. No “espaço do sentido comum” há uma coesão entre o espaço

concebido pela matemática e pelo desenho (espaço mental) e as percepções e vivências que este espaço possibilita (espaço físico e social).

Ainda de acordo com Lefebvre, há três momentos do espaço do sentido comum: o percebido, o concebido e o vivido ou, “em termos espaciais: prática espacial, representações do espaço e espaços de representação” (p. 40, tradução nossa). A *prática espacial*, no momento histórico em que estamos,

encarna uma associação próxima, dentro do espaço percebido, entre a realidade cotidiana (rotina diária) e a realidade urbana (as rotas e redes que conectam os lugares reservados para o trabalho, a vida privada e o ócio). [...] Uma prática espacial deve ter certa coesão, mas isso não implica que seja coerente (no sentido de trabalhada intelectualmente ou concebida logicamente). (p. 38, tradução nossa)

A *representação do espaço* domina qualquer sociedade, é o espaço concebido intelectualmente, cientificamente, sendo o “[...] espaço dos cientistas, planejadores, urbanistas, subdivisores tecnocráticos, assim como certo tipo de artista com uma inclinação científica [...]” (p. 38, tradução nossa). Por seu turno, o *espaço de representação* é o espaço vivido diretamente pelos habitantes e usuários, implicando numa experiência espacial e envolvendo simbolismos complexos, codificados ou não, sendo “o espaço dominado – e portanto experimentado passivamente – o qual a imaginação busca mudar e apropriar. Este superpõe o espaço físico, fazendo uso simbólico de seus objetos” (p. 39, tradução nossa).

Trazendo estas concepções ao universo empírico aqui trabalhado, certos espaços serão qualificados como residuais em função destas dimensões do espaço trazidas por Lefebvre. Ou seja, determinado espaço será entendido ou não como resíduo, a depender de qual espaço estamos nos referindo.

Os blocos de apartamentos dos conjuntos da Fazenda Grande II e de Cajazeira VI estão implantados pontualmente no terreno segundo uma lógica que não foi possível apreender apenas com observações *in loco*. Esta lógica só se tornou mais inteligível ao se verificar a planta de situação dos conjuntos e ao ler os documentos que explicam e justificam o projeto, elementos estes que são instrumentos técnicos, são instrumentos da produção intelectual do espaço. E, com isso, constatou-se que os espaços residuais que estes conjuntos apresentam são, antes de tudo, locais que se configuram como sobras resultantes da implantação dos volumes. Os resíduos são espacialmente definidos pelo volume dos edifícios.

Embora os pequenos espaços entre os edifícios dos conjuntos habitacionais não tenham uso definido, alguns têm função determinada, como os recuos mínimos exigidos entre os prédios e entre estes e as vias que lhe dão acesso. Poderíamos pensar, com isso, que

os recuos estavam inseridos no processo de concepção dos projetos urbanísticos. Mas, na verdade, pensou-se no conforto ambiental necessário às habitações, não no espaço livre que resultaria dos recuos. O fato dos espaços entre os edifícios terem uma função importante, não resulta que eles tenham sido elementos pensados para significar algo nos conjuntos habitacionais. São espaços que sobraram do processo de projeção dos conjuntos. Isso quer dizer que tais espaços que foram formados, mesmo não tendo sido projetados, são espaços residuais no âmbito do espaço concebido, da representação do espaço, na forma como Lefebvre define estes termos. Importante notar que tais espaços podem ou não continuar sendo caracterizados como resíduos nas outras dimensões da produção do espaço de Lefebvre, ou seja, na esfera da prática espacial e do espaço de representação.

Percebe-se que os recuos estabelecidos entre os prédios, elementos fundamentais para garantir ventilação e insolação no interior dos apartamentos, concretizam espaços indeterminados nos conjuntos visitados. Tudo o que temos leva-nos a inferir que o estabelecimento dos recuos não foi além do aspecto estritamente funcional. Leva-nos a entender que não se pensou que o chão entre os prédios se constituiria num espaço permeável às pessoas, que o *movimento* neste espaço seria possível.

Além dos recuos, há outros espaços dentro dos conjuntos habitacionais que são sobras da implantação dos blocos de apartamento. Foi-se distribuindo os prédios, estabelecendo acessos e os afastamentos necessários e restaram espaços onde não caberia outro edifício e que, afinal, não tiveram destino definido. Se um dia se pensou que tais espaços deveriam ser “áreas verdes” ou algum tipo de equipamento urbano, isso absolutamente não aparece hoje. E não é possível identificar o significado desses espaços que parecem, de fato, esquecidos pelo projeto ou, no mínimo, deixados de lado. Diante disso, entende-se que estes espaços são resíduos se pensarmos no âmbito da prática espacial, da representação do espaço e do espaço de representação.

A disposição dos edifícios expressa, sobre alguns espaços, que estes são lugares de convergência, que por ali se deve passar para entrar nos prédios. E, sobre outros, parece dizer que eles não existem, que aquilo não interessa, que o esqueçam, que não passem por ali. Entretanto estes outros espaços estão lá, materializados pelos edifícios que os negam, sendo atravessados por pessoas e por olhares.

Ainda que a maioria dos espaços intersticiais nos conjuntos não tenha tido destino determinado e esteja sem uso regular, porções deles são apropriadas, geralmente de forma privativa. Tornam-se garagem ou estacionamento, varal, barraca de lanche e de bebida. Isso evidencia o potencial de uso que tais espaços, residuais no âmbito da concepção

do espaço, guardam (SOLLÀ-MORALES, 2002). Certa conjuntura permite e favorece que eles sejam apropriados, mesmo que o projeto não tenha previsto. Ou, por outro lado, pode-se indagar se a apropriação foi possível justo porque o projeto não pensou aquele lugar para ser utilizado de maneira definida. Estas apropriações são práticas no espaço que criam possibilidades para a construção de uma experiência, de vivências, e, desse modo, considera-se que esses espaços não são resíduos no que diz respeito à prática espacial e ao espaço de representação, embora no domínio da representação do espaço, da concepção do projeto, sejam assim caracterizados.

No Loteamento Centro Empresarial Iguatemi existem caminhos de pedestre projetados, já mencionados, que não são mais que mesquinhos intervalos de espaço entre os lotes. Estes becos estão no projeto do loteamento porque assim determinou um decreto. O projeto não foi além de cumprir a letra fria da lei, sem maiores problematizações sobre como a espacialização de uma determinação legal poderia vir a funcionar.

No caminho “A” há uma laje, com aproximadamente 3x4m, no acesso que dá para a via marginal à Av. Tancredo Neves, a qual foi privatizada e fechada por alguém que o utiliza para vender almoço a preço popular. Este “restaurante” improvisado só funciona na hora do almoço dos dias úteis e, fora deste período, o acesso fica trancado por um portão. Ademais, a laje não avança sobre toda a extensão do caminho, deixando exposta uma vala por onde passa uma tubulação, não sendo possível, também por isso, o trânsito de pessoas (ver Imagem 04).

Esta vala só é coberta na metade da quadra. Ocorre que, a partir daí, o espaço reservado à passagem de pedestre não foi demarcado e, em meados de 2012, os dois lotes que faziam limite com o caminho foram lembrados para que neles seja construído um edifício, desconsiderando que entre eles havia uma área de circulação pública. Deste modo, este caminho de pedestres será, brevemente, definitivamente fechado.

A situação do caminho “B” também se divide em duas metades. A metade que dá para a via marginal seria acessível se não estivesse tomada por mato que chega a dois metros de altura e de, eventualmente, estar fechado por um contêiner de entulho. De forma oposta, a outra metade não está fechada e está muito bem cuidada por um dos condomínios vizinho ao beco, havendo grama aparada e arbustos ornamentais. Ainda assim, ninguém entra neste local para passar um momento e, uma vez que a sua extremidade oposta está fechada por um matagal, atravessá-lo também não é possível.

No caminho “C” aconteceu que os edifícios construídos nos lotes que margeiam a passagem, nos dois lados da quadra, invadiram a área pública que estava destinada à

circulação de pedestres. Assim, não fosse o registro que se tem do que foi projetado no final da década de 70, dificilmente se saberia que mais um espaço público da cidade fora privatizado.

Em síntese, os espaços para circulação de pedestre foram projetados, estavam lá, mas não houve condições mínimas para que ele cumprisse a função a que fora destinado e, menos ainda, para que ele se tornasse um lugar que possibilitasse a construção de uma apropriação, a constituição de uma experiência. Estes becos são um interstício entre lotes, em que não há nenhum estímulo formal para que seu uso seja efetivado, muito pelo contrário. Há toda uma situação que impede que os becos sejam percebidos e vividos, uma vez que eles estão fechados, inacessíveis ou desapareceram ao serem ocupados por prédios. No contexto da região desta avenida, onde o estímulo ao uso do automóvel particular está no âmago da produção deste local, aquelas tiras de espaço, que deveriam ser reservadas ao caminhante, acabaram sendo privatizadas ou abandonadas.

Entendendo que não podemos analisar o caminho “C” sob a ótica de um espaço residual, posto que nada daquele espaço que foi concebido no projeto do loteamento se constituiu, nos limitaremos a verificar os caminhos “A” e “B”. E, tendo em vista os processos de produção do espaço teorizados por Lefebvre (1991), entende-se que estas “passagens de pedestres” não podem ser consideradas espaços residuais no que diz respeito à representação do espaço, posto que estavam inseridas na concepção do loteamento, tendo sido pensadas para que algo – a circulação – acontecesse nelas. Por outro lado, não havendo possibilidade para que estes becos sejam praticados nem vivenciados, eles se tornam resíduos se pensarmos em termos da prática espacial e do espaço de representação.

Ressalva seja feita em relação ao espaço onde funciona o restaurante improvisado no acesso do caminho “A”. É uma apropriação privada de um espaço público tecnocraticamente produzido, a qual escapa à lógica de ocupação predominante da avenida. E é preciso considerar que pessoas só podem usufruí-lo em momentos muito específicos: hora do almoço dos dias úteis. Assim, entende-se que o caráter residual deste espaço varia com o tempo. Ou seja, especificamente neste reduzido trecho do caminho “A”, e no intervalo de tempo mencionado, tal espaço não restou do projeto urbano nem da dinâmica daquele lugar, não sendo, portanto, um espaço residual. Por outro lado, terminado o horário de funcionamento do “restaurante” e ele é fechado com grade, a prática deste espaço já não é possível, o que lhe confere o caráter residual.

Fica evidente que o que foi pensado para a circulação dos pedestres, no projeto do loteamento, ou o que foi projetado para possibilitar conforto às habitações, não articulou

as três dimensões da produção do espaço (prática social, representações do espaço e espaços de representação), de modo que seja constituído o “sentido comum do espaço”. As passagens de pedestres não chegou nem perto de ser algo além do espaço concebido por tecnocratas, empreendedores e arquitetos. Não se pensou, absolutamente, que o espaço social, para ser social, tem que ser um todo coeso entre a concepção, a vivência e a percepção.



Imagem 04. Acima, caminho “A”, onde ao fundo se vê o restaurante improvisado. Abaixo, espaço residual em Fazenda Grande II.

### **Considerações finais**

Uma característica fundamental dos espaços residuais aqui observados é a sua dimensão física, posto que possuem uma grandeza tal que sua influência não extrapola os limites do seu contexto próximo. Estão dissolvidos no urbano e na interface entre o lugar e a cidade. São, ainda, significativamente menores que o plano ou o projeto urbano que os geraram. Apenas a utilização de um mapa não permite identificá-los e dificilmente são perceptíveis através de fotografias aéreas. Nestes pequenos espaços residuais, uma pessoa não precisa se afastar para abarcá-lo com o olhar e pode percorrê-lo com poucos passos. Ou seja, é facilmente experimentado pelos sentidos.

Os espaços que permanecem como resíduos, tanto na Av. Tancredo Neves quanto nos conjuntos de Cajazeira e de Fazenda Grande, são pequenas áreas sem significado, excluídas da dinâmica social do lugar. Entende-se que são espaços esquecidos, apesar de vistos a todo o momento por quem anda pelos conjuntos e pela avenida. Não são percebidos, não são entendidos como aproveitáveis pela lógica formal de produção da cidade. E, como consequência disso, são locais subutilizados ou inutilizados, não valorizados e sem significado, a despeito das possibilidades que guardam. Aparentemente, uma vez que os objetivos primordiais de diminuir o déficit habitacional e de cumprir um decreto estavam de alguma forma sendo executados, não se dispensou energia para pensar os interstícios entre

os edifícios – e entre estes e o sistema que lhes dá acesso –, tampouco nos restritos espaços definidos entre dois lotes.

Não obstante, pequenas ações e reações, no âmbito do cotidiano, são capazes de alterar o sentido negativo que um pequeno espaço, residual no âmbito da representação do espaço, tenha. E isso só é possível no domínio do cotidiano e da pequena escala porque, na grande escala, estes espaços são poeira, nos sentidos físico e metafórico desta palavra. Observa-se que estes espaços só são apropriados, via de regra, mediante uma subversão da ordem e da lógica predominante do contexto os produziram e no qual estão inseridos.

As práticas do cotidiano carregam um potencial de criatividade e de “astúcia” (CERTEAU, 2012) capazes de produzir um espaço pleno de uso e de significado. Alguns espaços residuais foram apropriados de forma particular, e o interessante é que todas estas apropriações são “táticas” de uso do espaço, que, de acordo Certeau (2012), são “‘maneiras de fazer’ [que] constituem as mil práticas pelas quais usuários se reapropriam do espaço organizado pelas técnicas de produção sócio-cultural” (p. 41); são “[...] operações quase microbianas que proliferam no seio das estruturas tecnocráticas e alteram o seu funcionamento por uma multiplicidade de ‘táticas’ articuladas sobre os ‘detalhes’ do cotidiano [...]” (p. 41).

Se os espaços expressam as forças que o compuseram, não há nenhuma garantia de que estas não possam ser transmutadas (GUIZZO, 2008). As táticas manipulam e alteram o que está posto, sendo dependentes das necessidades, das oportunidades e das circunstâncias. As apropriações feitas através das garagens/estacionamentos e dos varais refletem uma busca dos moradores dos conjuntos em suprir uma necessidade que o projeto arquitetônico e o planejamento urbano não satisfazem. A exiguidade do tamanho dos apartamentos não comporta espaço para secar roupa e a má qualidade do transporte público, que aflige toda Salvador e é ainda pior em bairros periféricos como Cajazeira e Fazenda Grande, faz com que famílias adquiram seu próprio automóvel sempre que isso é financeiramente possível (o que tem se tornado mais frequente, dada a facilidade de crédito e aos incentivos fiscais dados), e os moradores preferem estacioná-lo num lugar privado, fechado e junto à sua moradia. E as barracas de lanche e bebida e “restaurante” que serve almoço representam um necessário arranjo informal que objetiva garantir uma alternativa de renda e de consumo.

## **Bibliografia**

Bahia, Governo do Estado; Secretaria do Saneamento e Desenvolvimento Urbano; Companhia Estadual de Desenvolvimento Urbano. 1977. *Projeto Urbanístico Integrado Cajazeira: memoriais descritivos: Síntese*, São Paulo, Hidroservice – Engenharia de Projeto Ltda.

Certeau, Michel de. 2012. *A invenção do cotidiano. Artes de fazer*, Petrópolis, Vozes.

Empreendimentos Odebrecht. Asdrúbal P. Brandão Filho. 1978. *Projeto de urbanização e sistema viário*, Salvador.

Espírito Santo, M. T. G. do. 2002. *Habitação social na Bahia: trajetória e produção da URBIS (1965/1998)*, Salvador, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia.

Góes, I. 2008. *Micropolíticas urbanas: uma aposta na cidade expressiva*, Niterói, Departamento de Psicologia da Universidade Federal Fluminense.

Lefebvre, H. 1991. *The production of space*, Cambridge, Basil Blackwell.

Maia Filho, J. P. 2000. Construtoras apostam na força do pólo empresarial. *Gazeta Mercantil*, 12 dez, 13.

Melo, A.R. de. 2000. Diagnóstico aponta para diversificação de uso. *Gazeta Mercantil*, 12 dez.,5.

Salvador. 1978. Decreto nº 5.505 de agosto de 1978. *Código de urbanismo e obras do município de Salvador*, Salvador, [s.n.].

Solà-Morales, I. 2002. Terrain vague. *Territorios*, Barcelona, Gustavo Gili, 181-193.

URBIS S.A. Nov. de 1981. *Cajazeira VI: projeto do conjunto habitacional*. Partido urbanístico. Projeto: equipe técnica.

URBIS S.A. 16/02/1982. *Fazenda Grande II: projeto do conjunto habitacional*. Partido urbanístico. Projeto: equipe técnica.