



ESP Espaço
Público

PSp Public
Space

1

A Cidade como Sistema

Invisible interstices: from social buffers to transformative potentials

Espaço Urbano e Densidade: lições da pandemia

Espaço público e as temporalidades da paisagem: caminhos para a biodiversidade urbana e noturna

Relações de poder no fazer-cidade em torno da reforma da orla da Barra, em Salvador - Bahia (2013-2017)

"Caminhos do Romântico" no Porto e os Impactos na Percepção Ambiental com a Implementação da Ponte Ferreira: Uma perspectiva da Neurociência Aplicada ao Urbanismo

A qualificação do espaço público na Área Metropolitana de Lisboa (1998-2023): peças de um Atlas, hipóteses para um projeto metropolitano

A Cidade como Sistema

**Invisible interstices: from social buffers
to transformative potentials**

**Espaço Urbano e Densidade: lições
da pandemia**

Espaço público e as temporalidades da
paisagem: caminhos para a biodiversidade
urbana e noturna

**Relações de poder no fazer-cidade em
torno da reforma da orla da Barra, em
Salvador - Bahia (2013-2017)**

"Caminhos do Romântico" no Porto e os
Impactos na Percepção Ambiental com a
Implementação da Ponte Ferreira: Uma
perspectiva da Neurociência Aplicada ao
Urbanismo

A qualificação do espaço público na Área
Metropolitana de Lisboa (1998-2023):
peças de um Atlas, hipóteses para um
projeto metropolitano

Secção 2

Section 2

Relações de Poder no Fazer-Cidade em Torno da Reforma da Orla da Barra, em Salvador - BA (2013—2017)

João Maurício Santana Ramos

Resumo

Este trabalho é um relato etnográfico de uma transformação urbana: a reforma da orla da Barra em Salvador — Bahia, observando fatos ocorridos entre 2013 e 2017. Buscou-se identificar as relações de poder no fazer-cidade ocorrido em torno desta transformação urbana. Partindo das formulações de Agier e Foucault, propõem-se relações de poder no fazer-cidade como as dificuldades aos movimentos de alguns atores impostas por movimentos de outros atores e/ou pelas (re)configurações dos espaços urbanos. Na pesquisa, foram empregadas ferramentas comuns ao método etnográfico, como observação participante, anotações em caderno de campo, conversas gravadas, notícias e publicações em redes sociais. Os resultados indicam relações de poder estabelecidas mediante mudanças no trânsito do bairro, ausência de sombreamento, aumento da frequência de visitantes nos fins-de-semana, entre outros, bem como resistências a algumas dessas relações de poder. Mapear as relações de poder no fazer-cidade pode levar a encaminhamentos na direção de cidades mais inclusivas.

86

Abstract

This work is an ethnographic report of an urban transformation: the reform of Barra shore in Salvador — Bahia, observing events that occurred between 2013 and 2017. The aim was to identify power relations in the city-making that occurred around this urban transformation. Starting from Agier's and Foucault's formulations, power relations in city-making are proposed as the difficulties to the movements of some actors imposed by the movements of other actors and by the (re) configurations of urban spaces. In the research, tools which are common to the ethnographic method were used, such as participant observation, fieldnotes, recorded conversations, news and publications on social networks. The results indicate power relationships established through changes in neighborhood traffic, lack of shadowing, increased frequency of visitors on weekends, among others, as well as resistance to some of these power relationships. Mapping power relations in city-making can lead to steps towards more inclusive cities.

87

Introdução

A reforma de um espaço público urbano pode mobilizar muitos atores que nele possuem interesse. É um momento de investimento de recursos públicos para reconfigurar um trecho da cidade tendo, como resultado, uma transformação urbana que pode ser muito expressiva. Ademais, pode demorar de surgir outra oportunidade de reconfiguração do mesmo espaço público, dados os recursos necessários à realização das obras e os transtornos decorrentes de sua execução. Então, diversos atores e grupos articulam-se para fazer valer seus interesses na reforma de um espaço público.

88 A reforma de um espaço público é um momento acentuado do fazer-cidade. Partindo do conceito formulado por Agier (2015), para quem o fazer-cidade é o meio para instauração do direito à cidade, gostaria de propor um alargamento deste entendimento. Considero que fazer-cidade corresponde aos movimentos e aos resultados dos movimentos de todos os atores nos espaços urbanos, que vão sendo constantemente (re) conformados. Contemplando todos os movimentos de todos os atores urbanos, pensar o fazer-cidade evita priorizar alguns movimentos em detrimento de outros e possibilita colocá-los lado a lado para melhor analisar as dinâmicas do espaço urbano (Ramos, 2020).

A formulação de Agier para fazer-cidade traz uma estreita relação com o direito à cidade proposto por Lefebvre (2011) em 1968, para quem o direito à cidade vai além do acesso aos espaços ou serviços que o espaço urbano oferece, devendo contemplar, também, o direito de participar dos processos decisórios acerca dos espaços da cidade — é, portanto,

a prevalência do valor de uso sobre o valor de troca dos espaços urbanos. É o "direito de mudar e reinventar a cidade mais de acordo com nossos mais profundos desejos" (Harvey, 2014, p. 28). Pensar a cidade que desejamos significa pensar as pessoas que queremos ser, as relações sociais em que queremos nos envolver, que estilos de vida queremos levar, que valores estéticos atraem-nos mais, que tipos de relação com a natureza agradam-nos mais... Esse pensar só se realiza no coletivo, "uma vez que reinventar a cidade depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo sobre o processo de urbanização" (*ibidem*, p. 28).

Michel Agier (2015) defende que a cidade é feita essencialmente de movimento, um movimento que faz e desfaz a cidade permanentemente. Ele utiliza a expressão fazer-cidade para nomear o movimento que efetiva o direito à cidade; afirma que mediante o fazer-cidade o direito à cidade concretiza-se, que o fazer-cidade é o objeto observável do direito à cidade. Ora, esta formulação pode levar a um entendimento ingênuo sobre o que é a cidade — cidade seriam somente aqueles espaços onde pudesse ser verificado o direito à cidade, enquanto todos os espaços onde houvesse distanciamento do direito à cidade não seriam cidade. No entanto, a cidade é encontro e também segregação, é solidariedade e também exploração, é imprevisibilidade e também ordenamento e controle, é troca e também disputa. Quando se usa a palavra "cidade", é preciso recordar sua polissemia; Vasconcelos (2015) fez um detalhado estudo sobre como o conceito de cidade foi se modificando entre os séculos XIX e XXI. Entendo que definir cidade, portanto, é uma tarefa inglória, já que a cidade é um constante

"acontecer', ou, melhor, um lugar onde vários acontecimentos se entrelaçam" (Ingold, 2012, p. 29). O próprio Agier (2011, p. 38-39) propõe deslocar a

questão sobre o que é a cidade — uma essência inatingível e normativa — para a pergunta sobre o que faz a cidade. O próprio ser da cidade surge, então, não como um dado mas um processus, humano e vivo, cuja complexidade é a própria matéria de observação, das interpretações e das práticas de "fazer cidade".

89 A existência de dissensos e conflitos é inerente ao espaço urbano, pois nele convivem pessoas diversas, com diversos entendimentos e desejos. De acordo com Lefebvre (2011, p. 66), "a cidade se manifesta como um grupo de grupos". Harvey (2014) reforça este entendimento, na medida em que concebe a cidade como "o lugar onde pessoas de todos os tipos e classes se misturam, ainda que relutante e conflituosamente, para produzir uma vida comum, embora permanentemente mutável e transitória" (2014, p. 134).

O fazer e refazer-cidade, enfrentando os conflitos de interesses que surgem no processo, depende do exercício do poder coletivo, como afirma Harvey (2014), mas também passa por diversas coletividades ou atores exercendo poder alternadamente e/ou simultaneamente e com foco no mesmo objeto de interesse — um espaço público que passa por reforma, por exemplo. Para analisar os conflitos próprios do fazer-cidade, parecem-me adequadas as ideias de Foucault (2008) acerca do poder. Para o filósofo, o poder circula entre os atores, passando por eles, funcionando em rede. Sob essa ótica, o poder perde a carga negativa de um dispositivo utilizado

para reprimir ou dominar e passar a ser visto como uma força produtiva que percorre todo o corpo social, promovendo algum prazer e compondo saber e discurso — e é deste modo que o poder pode permanecer e ser aceito. Todos os atores têm a possibilidade de, em algum momento, exercer o poder sobre os demais. Nesse revezamento do exercício do poder entre atores que possuem interesses divergentes é que se faz, continuamente, a cidade.

Ainda de acordo com Foucault (1995), o poder coloca em jogo a relação entre indivíduos e ele só existe em ato, quando é exercido por um (ou uns) sobre outro (ou outros): "uma relação de poder é um modo de ação que não age direta e imediatamente sobre os outros, mas que age sobre sua própria ação. Uma ação sobre a ação, sobre ações eventuais, ou atuais, futuras ou presentes." (p. 243). Ora, mas as ações dos atores (indivíduos) só acontecem no espaço. Portanto, intervir no espaço é uma forma de agir sobre as ações de outros, é também uma forma de exercer poder, de estabelecer relações de poder. Santos (1988, p. 24) afirma: "Se o espaço é indispensável ao exercício do mando, é bom lembrar que é suporte necessário e suficiente para que surjam disputas pelo poder.". Portanto, fazer-cidade também é uma forma de exercer poder. Assim sendo, gostaria de propor que as relações de poder no fazer-cidade podem ser verificadas nas ações (ou movimentos) de alguns atores que dificultam ou impedem os movimentos de outros atores no espaço urbano bem como nas (re)conformações do espaço urbano que também dificultam ou impedem movimentos de alguns atores (Ramos, 2020).

Conhecer as relações de poder que permeiam o fazer-cidade em determinado trecho do tecido urbano, a exemplo de um espaço público, pode levar a encaminhamentos na direção de cidades inclusivas tais como pensadas por Marques e Rasteiro (2018): aquelas onde todas as pessoas, independentemente de classe, de gênero, raça, etnia ou religião, estão habilitadas e capacitadas para participar plenamente das oportunidades sociais, econômicas e políticas que as cidades têm para oferecer.

Neste trabalho, que é um recorte da pesquisa que desenvolvi no doutorado em Arquitetura e Urbanismo no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia, pretendo identificar relações de poder no fazer-cidade ocorrido em torno à reforma da orla da Barra, em Salvador, capital da Bahia, a partir de 2013. Para tanto, proponho uma etnografia de transformação urbana, utilizando ferramentas comuns ao método etnográfico, como observação participante, anotações em caderno de campo, conversas gravadas, notícias, publicações em redes sociais, entre outras. Nesta pesquisa, o objeto não é determinado ator ou grupo social, mas o próprio fazer-cidade e todos os atores e grupos que nele se articulam em diversas relações de poder.

Inquieto acerca das mobilizações contrárias às ações da Prefeitura de Salvador na reforma da orla e noticiadas pela imprensa local, comecei a pesquisa de campo em março de 2015, acompanhando os movimentos dos grupos que se organizavam em torno das questões do espaço público da orla. Aproximei-me da Associação de Amigos e Moradores da Barra (Amabarra) e observei suas ações em

campo. Registrei notícias, publicações em redes sociais da internet e os respectivos comentários. Estive presente em reuniões da associação e conversei com algumas pessoas, fazendo anotações em caderno de campo e gravando conversas. O trabalho de campo foi sustentado, principalmente, pelas contribuições de Hannerz e Ingold. Hannerz (1980) reconhece a observação participante como central na pesquisa antropológica, mas defende o uso da "triangulação": a estratégia de unir dados obtidos em diferentes meios, às vezes encontrando diferentes rotas para o mesmo fato. Ingold (2013, p. 8), por sua vez, propõe substituir a "antropologia de" pela "antropologia com". Paralelamente a estas investidas no campo, fui construindo o aporte teórico que me permitiu analisar os dados.

Um retrato da orla de Salvador antes de 2013

A partir de 2013, ocorreu, em Salvador, um conjunto de ações de reconfiguração de espaços públicos de sua orla — ações chamadas, pela Prefeitura Municipal, de "revitalização" e/ou "requalificação". Este conjunto de ações foi uma das propostas do plano de governo do prefeito ACM Neto, eleito em 2012. ACM Neto, durante a sua campanha para prefeito de Salvador, entendia que o turismo deveria ser tratado como instrumento estratégico para desenvolver a economia da cidade. Ele defendeu que a "recuperação da orla" era fundamental para incrementar o turismo de sol e praia, colocando o turismo como uma importante — talvez a mais importante — justificativa para "requalificação" da orla de Salvador¹.

Entendo que os termos utilizados pela prefeitura para nomear as intervenções urbanísticas — "revitalização" ou "requalificação" — não são adequados, pois sugerem que

¹ Cf. Júnior, Evilásio & Almirante, Juliana (2012, 27 de agosto). "ACM Neto". *Bahia Notícias*. <http://www.bahianoticias.com.br/entrevista/267-acm-neto.html>

se havido perdido vida ou qualidade nestes espaços, a serem reestabelecidos mediante as intervenções urbanísticas. Proponho o uso do termo "reforma", sugerindo a reconfiguração da forma do espaço sem emitir juízo de valor acerca de suas qualidade e/ou vitalidade prévias à reforma. Enquanto emprego o termo "reforma", não esqueço que nela estão também embutidas as intenções de "refuncionalização" dos espaços, ou poderia também ser dito que a necessidade de "refuncionalização" dos espaços é o que mobiliza a "reforma". Lembro Lefebvre (2013, pp. 198-212), que propôs a tríade conceitual forma – função – estrutura para analisar o espaço social, demarcando que a sociedade organizada nas formas de produção e de relação capitalistas (estrutura) demanda espaços adequados (forma) às suas necessidades de consumo (função).

Conforme Souza (2014), desde a década de 1980 a prefeitura de Salvador investe em melhorias urbanas na orla de Salvador com foco no turismo. Em sua tese, o pesquisador constrói um histórico de intervenções urbanas na orla da cidade. O "Projeto de Valorização da Orla Marítima de Salvador", lançado em 1985 pela prefeitura municipal e governo estadual, com custo anunciado de 25 milhões de dólares e focado na ocupação das praias com barracas para atrair turistas para a cidade, causou crescimento acentuado do número de barracas de praia, comprometendo o uso dos espaços públicos e o acesso dos banhistas às praias, além de trazer danos ambientais, devido às soluções inadequadas de saneamento e ao lixo gerado. Ao longo da década de 1990, a prefeitura tentou resolver estes problemas, sem êxito. Em 2006, a prefeitura lançou o projeto "Revitalização

e ordenamento das barracas de praia", propondo a construção de 527 edificações para serviços de alimentação, com instalações elétrica e hidrossanitária adequadas, mas em terreno de marinha e com patrocínio de cervejarias para custear as obras. O Ministério Público Federal propôs, também em 2006, uma Ação Civil Pública, em função da agressão ao meio ambiente e ocupação irregular de área de praia, colocando como réus o Município de Salvador, a Superintendência de Meio Ambiente do Município de Salvador e o Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). Tal ação culminou, em 2010, na demolição de todas as quase quinhentas barracas de praia de Salvador, com muitos protestos dos barraqueiros no processo. Alguns dos antigos barraqueiros improvisaram estruturas na praia para dar seguimento ao negócio, em exercício precarizado da atividade comercial que desejavam manter.

ACM Neto assumiu a prefeitura de Salvador em janeiro de 2013, em meio a este cenário problemático na orla da cidade: barracas de praia demolidas, comércio precário e irregular nas praias e orla com problemas de manutenção. Em junho do mesmo ano, o prefeito apresentou o projeto de "requalificação" da orla de Salvador em coletiva de imprensa². À época, as ações contemplavam nove trechos da orla da cidade: São Tomé de Paripe, Tubarão, Ribeira, Barra, Jardim de Alah/Armação, Rio Vermelho, Boca do Rio, Piatã e Itapuã, ao custo de R\$ 111,6 milhões, com recursos municipais e federais. Estava prevista a construção de, ao menos, 134 estabelecimentos nestes trechos, entre quiosques e restaurantes, mas dentro das conformidades legais. Nas areias das praias, nenhuma

² Cf. Borges, Thais (2013, 13 de junho). "Obras dos nove trechos da orla de Salvador vão até maio de 2014". *Correio*. <https://www.correio24horas.com.br/salvador/obras-dos-nove-trechos-da-orla-de-salvador-vao-ate-maio-de-2014-0613>

estrutura fixa seria permitida — estava prevista a distribuição de 300 kits de sombreros, mesas e cadeiras entre os antigos barraqueiros. O planejamento da época previa concluir todas as obras até maio de 2014, antes da Copa do Mundo. Contudo, o desenrolar dos fatos foi diferente, como veremos adiante.

Fazer-cidade em torno da reforma da orla da Barra

A Barra é um dos bairros mais conhecidos de Salvador: marca a entrada da Baía de Todos os Santos, com o forte de Santo Antônio da Barra e o seu farol; nele está o Porto da Barra, onde desceu a comitiva de Tomé de Souza, primeiro Governador Geral do Brasil, vindo de Portugal em 1549; é palco de um dos maiores carnavais do Brasil, de eventos esportivos, recreativos e culturais, de manifestações sociais, entre outros. Por isso tudo, atrai turistas de todo o mundo, durante todo o ano.

A sua centralidade como atrativo turístico de Salvador fez a Barra merecer, no início da formulação das ações de reforma da orla de Salvador, 45% do total de recursos financeiros planejados, o que correspondia a R\$ 50 milhões dentro do total de R\$ 111,6 milhões previstos para serem investidos em nove trechos³. Posteriormente, os recursos disponíveis e as áreas de intervenção foram se alargando, o que reconfigurou este percentual, mas a Barra permaneceu como o trecho que mais recebeu investimentos, se somados os valores referentes à primeira etapa da obra (do Porto da Barra ao Barra Center), à segunda etapa da obra (do Barra Center ao Clube Espanhol), e às reformas no entorno do Farol da Barra e no morro do Cristo: ao todo, foram R\$ 69,3 milhões investidos na orla do bairro. A Figura 1 assinala o primeiro trecho da reforma da orla da Barra, bem como outros pontos de interesse do bairro citados neste texto.

³ Cf. Henrique, Teo (2013, 13 de agosto). "Revitalização da Barra consome 45% do valor destinado à orla". *A Tarde*. <https://atarde.com.br/bahia/bahiasalvador/revitalizacao-da-barra-consome-45-do-valor-destinado-a-orla-538558>



Figura 1. Primeiro trecho da reforma da orla da Barra. Elaborada pelo autor.

O projeto de reforma da Barra foi apresentado pelo prefeito aos moradores do bairro em uma reunião na sede da Associação Atlética da Bahia, localizada no bairro, em 21 de agosto de 2013⁴. As obras do primeiro trecho custaram cerca de 60 milhões de reais, com investimento da prefeitura municipal e do governo federal. Aconteceram entre 07 de setembro de 2013 e 21 de agosto de 2014, interrompendo os serviços para realização do carnaval. As ações contemplaram, entre outros itens: instalação de piso compartilhado para pedestres e veículos; substituição da balaustrada em concreto armado por outra em fibra plástica, seguindo o mesmo desenho; instalação de lâmpadas LED na iluminação pública; instalação de dois bicicletários; instalação de lixeiras subterrâneas. Houve também redefinição do trânsito nas ruas do bairro: em um trecho da Avenida Oceânica (a avenida à beira-mar) e em um dos trechos da Avenida Sete de Setembro (ao lado do Porto da Barra) foi proibido o tráfego de veículos motorizados⁵. Os festejos de inauguração aconteceram entre 22 e 24 de agosto de 2014 e incluíram apresentações teatrais e musicais, feiras de gastronomia e artesanato e uma roda gigante de 20 metros de altura instalada ao lado do farol⁶. O portal iBahia, controlado majoritariamente pela família Magalhães (família do prefeito em exercício na ocasião), na sua edição de 23 de agosto de 2014⁷, trouxe montagens fotográficas para ilustrar modificações realizadas na intervenção urbanística, como é possível ver na Figura 2.

⁴ Cf. Da Redação (2013, 22 de agosto). "Prefeito apresenta projeto para moradores da Barra". *Correio*. <https://www.correio24horas.com.br/salvador/prefeito-apresenta-projeto-para-moradores-da-barra-0813>

⁵ Posteriormente, a Amabarra conseguiu que algumas redefinições do trânsito no bairro fossem modificadas, com o tráfego de veículos motorizados liberado na Avenida Oceânica de segunda a sexta-feira.

⁶ Cf. G1 Bahia (2014, 12 de agosto). "Inauguração da orla da Barra terá oito atrações musicais; veja programação". *G1*. <http://g1.globo.com/bahia/noticia/2014/08/inauguracao-da-orla-da-barra-tera-oito-atracoes-musicais-veja-programacao.html>

⁷ Cf. Lyrio, Alexandre (2014, 23 de agosto). "Antes e depois da Barra: veja o que mudou na estrutura do bairro com reforma". *Correio*. <https://www.correio24horas.com.br/salvador/antes-e-depois-da-barra-veja-o-que-mudou-na-estrutura-do-bairro-com-reforma-0814>



<https://www.ibahia.com/salvador/antes-e-depois-da-barra-veja-o-que-mudou-na-estrutura-do-bairro>

Figura 2.
Comparação da Avenida Oceânica antes (carros dominando a paisagem e competindo com ciclistas pelo uso da via) e depois (preferência para pedestres, com piso intertravado e mobiliário urbano) da reforma da orla da Barra.

Durante as obras, as interrupções no tráfego de veículos alteraram a rotina dos moradores, que passaram a conviver com o barulho das máquinas e a poeira, além do acesso dificultado às suas residências⁸. De acordo com a Associação de Moradores e Amigos da Barra (Amabarra), comerciantes tiveram prejuízos e alguns deles chegaram a fechar estabelecimentos, em decorrência das mudanças no trânsito e a falta de estacionamento na orla do bairro⁹. O depoimento da vice-presidente da Amabarra, em 2015, aponta a necessidade de corrigir equívocos de uma obra recém-inaugurada:

Ainda que a intenção tenha sido a melhor de todas, há aspectos negativos que precisam ser corrigidos. Se começou com a suposição de que poderia tirar o carro da Barra sem prejuízo, mas não é. O comércio, os serviços da Barra, são para a classe média. E a classe média se desloca de carro. Se o carro não pode vir para cá, o grande consumidor já não chega. Com isso, os comerciantes passam a ter prejuízo. Você também imagine para quem mora aqui, quando alguém vem visitar e não tem lugar para estacionar¹⁰.

A oferta de um novo espaço de convivência, no qual o pedestre era valorizado e veículos motorizados eram proibidos, atraiu a população da cidade para conhecer e frequentar a Barra nos fins de semana, mas os resultados da reforma não agradaram totalmente os moradores do bairro. Notícias acerca das insatisfações dos moradores e comerciantes da Barra foram publicadas nos jornais da cidade e nas redes sociais da internet; essas pessoas alegavam que a gestão municipal não ouvia suas reivindicações. As queixas foram

⁸ Cf. Adailton, Franco (2014, 07 de agosto). "Comércio anseia pela retomada das vendas após obras da Barra". *A Tarde*. <https://atarde.com.br/bahia/bahiasalvador/comercio-anseia-pela-retomada-das-vendas-apos-obras-da-barra-623111>

⁹ Cf. Melo, Ruan (2015, 30 de março). "Moradores criticam mudanças na Barra; 2º trecho de obras é iniciado". *G1*. <https://g1.globo.com/bahia/noticia/2015/03/moradores-criticam-mudancas-na-barra-2-trecho-de-obras-e-iniciado.html>

¹⁰ *Ibidem*.

acerca: das alterações no trânsito e redução de vagas de estacionamento; do impacto negativo para o comércio local — com fechamento de muitas lojas; da falta de cobertura nos novos pontos de ônibus; da falta de sanitários públicos; do barulho de shows e eventos esportivos realizados em frente ao farol; do corte de árvores e da falta de arborização; da não execução da fiação subterrânea e dos quiosques de coco e acarajé; do aumento do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), entre outros¹¹.

Diante das insatisfações dos moradores do bairro, em 29 de março de 2015, um domingo, aniversário de fundação de Salvador, a Amabarra promoveu uma manifestação em frente ao Farol da Barra¹². O chamado foi realizado nas redes da internet e mediante panfletagem nos dias anteriores, nas ruas do bairro. A convocação era para as 7h e as pessoas começaram a chegar cerca de vinte minutos depois. Participantes da manifestação portavam uma fita preta de tecido, amarrada no braço. Um dos líderes do movimento falava ao microfone de um carro de som, explicando as razões da manifestação, e franqueava a palavra a moradores do bairro que apoiavam o movimento e queriam dar seu depoimento acerca da "requalificação" na Barra. As falas eram acerca das reivindicações já registradas nos jornais e redes sociais; um momento de constrangimento entre alguns manifestantes foi quando uma senhora, ao microfone, afirmou: "a Barra está sendo favorecida", referindo-se aos moradores de rua e pessoas que frequentavam o bairro nos fins de semana, mas ninguém desconstruiu, em seguida, o que ela havia dito. Enquanto isso, outras pessoas passavam por perto, nos seus exercícios de caminhada, corrida ou pedalada,

¹¹ Cf. Almeida, Luana (2014, 08 de novembro). "Entidades e moradores pedem ajustes na Barra". *A Tarde*. <https://atarde.com.br/bahia/bahiasalvador/entidades-e-moradores-pedem-ajustes-na-barra-648075>

¹² A partir daí, utilizou-se o método da observação participante para acompanhar a movimentação em torno da reforma da Barra.

e pareciam dar pouca atenção ao que estava sendo dito. Policiais militares e integrantes da Guarda Municipal assistiam, das proximidades, o protesto. Os cartazes e faixas dos manifestantes traziam frases como "A Barra pede socorro", "Revisão do projeto já", "A Barra não está boa para os comerciantes", "A Barra não está boa para os moradores", "A Barra não está boa para os idosos". Estendeu-se uma faixa vertical, que descia por uma das janelas do Edifício Oceania, situado em frente ao farol, onde se lia "A Barra pede socorro". Sob o convite de uma das lideranças da manifestação, realizou-se um abraço simbólico no bairro, com as pessoas dando-se as mãos em frente ao Farol da Barra, como é possível ver na Figura 3. Em seguida, os manifestantes saíram em caminhada pela Avenida Oceânica, utilizando o carro de som para chamar a atenção das pessoas, retornando depois ao Farol da Barra, onde o movimento dispersou-se.



Figura 3.
Manifestantes dão-se as mãos em frente ao Farol da Barra, em abraço simbólico ao bairro.

Fonte:
fotografia do autor em 29 de março de 2015

Quando o grupo de manifestantes saía em direção à Avenida Oceânica, uma senhora que caminhava na direção contrária gritou: "Bando de desocupados! Vão procurar o que fazer! A cidade é de todo o mundo!". Tive a oportunidade de conversar com ela, que me falou de seus entendimentos, contrários aos da Amabarra. Avaliou positivamente a reforma, que permitiu a caminhada tranquila das pessoas à beira-mar, já que deixara de existir a disputa do espaço com os carros e ônibus. Parece que a aprovação da intervenção é um sentimento presente na maioria das pessoas que vão à Barra a passeio. Conversei com outras pessoas que passeavam na Barra no mesmo dia em que aconteceu a manifestação relatada acima, após a dispersão do

movimento. Revelaram-me que passaram a ir mais à Barra após a reforma daquele trecho da orla da cidade. Sentiam que o espaço fora valorizado e que era interessante não ter carros na rua, para usufruir a orla com mais tranquilidade.

Essa diferença de análise e percepções, entre os que visitam e os que moram ou trabalham na Barra, assinala um conflito de interesses. Na fala dos manifestantes durante a manifestação, não notei comentários contrários à presença das pessoas que vão passear no bairro nos finais de semana, à exceção do episódio envolvendo a senhora que disse que a Barra estava sendo favelizada; contudo, em alguns visitantes pode haver o sentimento de que eles não são bem-vindos no bairro ou de

que os moradores querem restringir o acesso de outras pessoas ao bairro.

Outro conflito de interesses fica demarcado pelas demandas da Amabarra para o bairro e pelas decisões de reforma tomadas pelos gestores municipais, que divergem. Parece que o canal de comunicação entre as partes não esteve aberto ou que, se esteve aberto, muitas das colocações da associação não foram atendidas. A prefeitura dizia que todo o processo foi participativo, enquanto a presidente da Amabarra à época das obras, com quem conversei em uma das reuniões da associação, afirmou que somente tinha sido possível acompanhar o andamento das obras, sem interferir no projeto urbanístico.

98 Além de divulgar as suas ações em um blog, a Amabarra realizava reuniões mensais, na última quarta-feira do mês, na Sala da Diretoria da Associação Atlética da Bahia. As pautas, previamente divulgadas, giravam em torno de temas como transporte coletivo, segurança, limpeza, eventos realizados no bairro, comércio ambulante... A reunião era aberta aos membros da Amabarra, moradores do bairro ou interessados nos assuntos debatidos. Nas reuniões a que compareci, a maior parte dos presentes aparentava ter mais de 50 anos; contabilizavam-se, entre as pessoas, aposentados, comerciantes e pequenos empresários.

Para ouvir as reivindicações dos moradores do bairro, eram convidados, para as reuniões da Amabarra, representantes da gestão municipal, que compunham a mesa da reunião, respondiam perguntas e anotavam reclamações, elogios e sugestões. Alguns dos momentos dessas reuniões eram de tensão para moradores e comerciantes, ao

colocarem os problemas do bairro, e constrangedores para os funcionários da prefeitura, que ficavam sem argumentos para responder às questões. Por exemplo, em 27 de maio de 2015, um dos presentes questionou o representante da Superintendência de Trânsito de Salvador (Transalvador)¹³ acerca da interrupção do trânsito de veículos na Avenida Sete de Setembro, no trecho ao lado da praia do Porto da Barra. Essa interrupção impedia embarcar no Porto da Barra, pois os carros que traziam as embarcações não tinham mais acesso à única rampa para descer embarcações à praia, localizada no trecho da avenida interditado para veículos. Em razão da mesma interdição, os grupos de corrida e triatlão, que costumavam se instalar com seus equipamentos na praia do Porto da Barra para realizar seus treinos, não frequentavam mais o bairro. O morador denunciou, dessa forma, a falta de diálogo com todos os grupos que utilizam o espaço e a fragilidade no planejamento. Diante da impossibilidade de refutar o exposto, o representante da Transalvador comprometeu-se a levar a situação para seus superiores, de modo a tentar resolver os problemas. Outra moradora, na mesma reunião, queixou-se da trepidação, do barulho e da poeira causados pelo novo trajeto dos ônibus do transporte coletivo, que antes passavam na Avenida Oceânica e após a reforma passaram a transitar nas ruas internas do bairro; disse que os moradores estavam adoecendo por conta dessa mudança. O representante da Transalvador respondeu que era impossível reestabelecer o tráfego de veículos na Avenida Oceânica, frustrando a assembleia.

¹³ A Superintendência de Trânsito de Salvador é uma autarquia municipal da Prefeitura de Salvador, cuja finalidade é gerir o trânsito e os estacionamentos públicos do município, assim como o exercício das atividades previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

99 Ao fim da reunião, conversei com um arquiteto e urbanista estrangeiro presente no encontro. Ele me contou que tinha experiência de projetos em vários países e que morava na Barra havia cinco anos. Ele confirmou a informação da presidente da Amabarra, de que não houve possibilidade discutir ou alterar o projeto apresentado pela prefeitura: "Foi anunciado como discussão com o povo, mas foi só uma apresentação com um filme 3D. Não foi uma discussão, nenhuma". Comentou também acerca de sua participação no acompanhamento das obras, das sugestões que ele apresentou para o trânsito, da postura do representante da Transalvador na reunião, deixando nítido seu entendimento de que a prioridade dada ao turismo guiou a concepção do projeto, em detrimento das demandas dos moradores do bairro:

Depois eles me convidaram pra, eu não me lembro mais essa... essa câmara dos arquitetos [...]. Ali eu disse pra eles: por que vocês não deixam o trânsito público, os ônibus na orla, tira o estacionamento da orla, você pode passar com o trânsito particular por dentro, sim, pode ser. Eu acho, como você diz, é uma visão do turismo, vamos aumentar o turismo, sem pensar que o impacto do bairro pra os moradores. Eu acho essa é a causa que ele não pôde responder não podemos colocar de novo o trânsito na orla. E depois eles também não podem dividir entre o trânsito público e o trânsito particular, porque são duas coisas diferentes, então eles não têm que passar na mesma rua, juntos.

O arquiteto também falou da insatisfação e da mobilização dos moradores da Barra em torno das reformas feitas pela prefeitura na

orla do bairro, destacando que a insatisfação fora incrementada com o aumento do IPTU dos imóveis da região após a conclusão das obras.

[...] normalmente, a classe média está bem quieta, politicamente. Pra mim, é um sinal bem, não sei, não quero dizer, perigoso, mas é quase como o próximo nível, porque agora eles olham na rua com tanta raiva, com tanta... claro, tantas pessoas perderam a existência, o negócio, eu já conheço tantas pessoas com restaurantes, negócios, em que eles têm que fechar, eles têm a metade do faturamento, porque as pessoas não podem mais vir. Do outro lado eles aumentam o IPTU, eles valorizam os imobiliárias, então as pessoas não podem entender porque eles têm que pagar mais por uma qualidade menor. Está cheio de problemas aqui pra resolver.

O arquiteto relatou a falta de diálogo na condução do projeto, negando a participação que a prefeitura defendia ter havido na reforma. Ressaltou o engajamento dos moradores da Barra — a classe média a que se referiu — nas questões do bairro, em decorrência de seu grande desagrado com os resultados da reforma do local.

Em 04 de junho de 2015, uma das moradoras do bairro criou, no Facebook, o grupo "Os Indignados da Barra", para articular pessoas insatisfeitas com a reforma, realizar denúncias relacionadas à obra e trocar informações acerca de ações nos espaços públicos de Salvador e de outras cidades. Denunciou-se, por exemplo, a falta de planejamento no trânsito, explícita na frequente utilização de

cones para balizar o tráfego de veículos nas ruas após a inauguração das obras da primeira etapa; a utilização de banheiros químicos em grande quantidade e instalados em posição que impedia a fruição da paisagem; a quantidade de lixo deixada nas ruas e praias nos fins de semana; a derrubada de árvores aparentemente saudias na capital baiana. O grupo tinha cerca de 800 membros em abril de 2020 — talvez um número pequeno diante dos cerca de 17.300 moradores do bairro (de acordo com o censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística em 2010), mas indicava a existência de algumas pessoas muito insatisfeitas com a reforma da orla do bairro ou, no mínimo, interessadas em acompanhar as publicações dos integrantes. Este grupo tornava-se ainda mais importante pela participação de pessoas com liderança na Amabarra. Ou seja, o grupo não foi uma iniciativa da Amabarra, não era formalmente apoiado pela associação, mas, individualmente, os associados da Amabarra integravam o grupo, fazendo publicações e comentários. Cabe aqui transcrever a descrição do grupo:

Ola amigos, cansada de tantas lamentações e de ouvir asneiras de referente a reforma da Barra. Resolvi formar um grupo, com o objetivo de nos organizar e partir para uma ação mais contundente!

Não será aceito membros que concordem com a reforma estúpida da Barra, queremos somente, quem não ficou satisfeito, ou melhor, quem ficou indignado! Por uma razão simples: Esse grupo é para tentarmos recuperar o que foi perdido: A PAZ! Caso esse grupo tenha a evolução esperada, vamos nos reunir, para conversamos e tentar algum mais eficiente.

Vamos tentar! Espero contar com vcs para aumentar o grupo. O único objetivo é ter a volta do sossego, da paz e da harmonia entre os moradores e comerciantes do nosso bairro.

A abertura do trafego da Av Oceânica é a nossa Bandeira!

Juntos somos FORTES!

Percebe-se a indignação da autora do texto em expressões como "reforma estúpida" e "ação contundente". É também uma fala exaltada, embravecida, notada nas palavras "PAZ" e "FORTES" em maiúsculas. A indignação também estava presente entre outros participantes do grupo, que a externavam, eventualmente, em publicações denunciando insatisfação com os visitantes da orla do bairro e seus movimentos nos fins de semana. Uma das publicações trouxe duas fotos de uma multidão em frente ao Farol da Barra e o texto: "Carnaval? Ano novo? Não, só mais um domingo na Barra!"¹⁴; dentre os 22 comentários desta publicação (nenhum posicionando-se de forma contrária à mesma), destaco dois: "Um domingo desses me ousei a ir com meu octogenário pai e me atrevi a ir tomar sol, respirar o ar delicioso aas 16h ..Vixe..Senti-me em Sodoma, Gomorra..... (pelo que já li sobre esses pedaços de chão)" e "Nos fins de semana tenho duas opções: passo dois ou três dias fora de casa ou me tranco em casa. Sinto-me exilada...". Ou seja, alguns moradores da Barra sentiam-se tão incomodados com a presença dos visitantes que se declaravam incapazes de conviver com estas pessoas. Transcrevo abaixo outra publicação, que foi ilustrada com três fotos, dentre as quais a Figura 4.

¹⁴ Cf. Fontes, Lara [Publicação em rede social] (2015, 11 de outubro). Facebook: Os indignados da Barra. <https://www.facebook.com/groups/111950949139599/permalink/183119862022707/>

Final de semana de invasão na Barra. Ontem milhares de frequentadores tomaram conta do gramado do Farol que tinha acabado de ser replantado. Muita sujeira e poluição sonora na orla e um caos nas ruas internas. As praias estavam em situação deplorável, os pontos de ônibus pareciam formigueiros. Era impossível andar de bike e o skate era uma arma nos pés de centenas de jovens. O pior de tudo foi ver que a muda que tinha sido plantada para compor o paisagismo do local foi quebrada no meio. Muita maldade a troco de nada! Se existem palavras para definir isso são: Indignação e revolta!¹⁵

¹⁵ Cf. Campos, Wraylan (2015, 3 de agosto). [Publicação em rede social]. Facebook: Os indignados da Barra. <https://www.facebook.com/groups/111950949139599/permalink/146168725717821/>



Figura 4. Visitantes no Farol da Barra, em um fim de semana após a inauguração das obras da primeira etapa da reforma da orla do bairro. Fotografia publicada no grupo privado do Facebook: Os Indignados da Barra.

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=1473616542957674&set=pcb.146168725717821>
[Link alternativo](#)

A publicação acima qualificava os momentos retratados como uma "invasão" — ou seja, produziu-se um discurso de que os visitantes ocupavam um espaço que não lhes cabia, trazendo transtorno aos moradores, que seriam as pessoas com legitimidade para usufruir da orla do bairro. Pode-se afirmar que esta qualificação revela o desejo de alguns moradores imunizarem-se (Esposito, 2017) contra os visitantes: se, por um lado, atores firmam relações de comunidade, por outro lado buscam imunizar-se contra aqueles que lhes são diferentes ou que lhes parecem ameaças — este é o paradigma da imunidade. Qualificar visitantes como "invasão" incentiva a segregação social.

102

Enquanto isso, a popularidade do prefeito crescia. O Instituto Paraná Pesquisas verificou 82%¹⁶ e 84,7%¹⁷ de aprovação popular de sua gestão em julho e outubro de 2015, respectivamente. O Instituto Vox Populi tinha aferido 51% e 61% de aprovação popular de sua gestão em janeiro e dezembro de 2014, respectivamente.

Nas suas ações junto à prefeitura municipal, a Amabarra obteve algumas conquistas, como abertura do trânsito de veículos motorizados na Avenida Oceânica¹⁸ (somente entre 6h de segundas-feiras e 18h de sextas-feiras — o que levou à paulatina recuperação dos estabelecimentos comerciais da orla — mas caminhões e ônibus deveriam continuar trafegando por ruas internas do bairro) e a construção de quiosques para venda de acarajé e água de coco¹⁹. Contudo, percebia-se, entre os presentes nas reuniões da associação e nas publicações e comentários da página "Indignados da Barra", o sentimento de desterritorialização, causado pela reforma que não contemplou os anseios de moradores

¹⁶ Cf. Da Redação (2015, 29 de julho). "Pesquisa aponta que aprovação de ACM Neto é de 82%". *Correio*. <https://www.correio24horas.com.br/salvador/pesquisa-aponta-que-aprovacao-de-acm-neto-e-de-82-0715>

¹⁷ Cf. "Gestão de ACM Neto alcança 84,7% de aprovação em Salvador, afirma pesquisa" (2015, 22 de outubro). *Bahia Notícias*. <http://www.bahianoticias.com.br/noticia/180475-gestao-de-acm-neto-alcanca-847-de-aprovacao-em-salvador-afirma-pesquisa.html>

¹⁸ Cf. G1 BA (2017, 13 de março). "Carros voltam a circular na Av. Oceânica, na Barra, em Salvador". *G1*. <http://g1.globo.com/bahia/transito/noticia/2017/03/carros-voltam-circular-na-av-oceanica-na-barra-em-salvador.html>

¹⁹ Cf. Amabarra – SOS Barra (2017, 13 de novembro). [Publicação em rede social]. *Facebook: Amabarra - SOS Barra*. <https://www.facebook.com/amabarra.sos/posts/10155772594296678>

e comerciantes do bairro. As pessoas continuaram mobilizadas por canais amplos e efetivos de participação, bem como pela defesa daquilo que elas entendiam por qualidade no bairro onde habitavam.

Repercussões da reforma da Barra nas reformas de outros trechos da orla

Diante do que acontecia com os moradores e trabalhadores da Barra, quando a prefeitura anunciava o início de obras de reforma de outros trechos da orla da cidade, moradores e trabalhadores destas localidades ficavam temerosos. Se, por um lado, os resultados da reforma da orla da Barra foram bem recebidos pela população da cidade, para os moradores do bairro a reforma trouxe transtornos e prejuízos, com a atração de mais visitantes e fechamento de estabelecimentos comerciais que foram à falência. Registrei mobilizações sociais contrárias à reforma das orlas de Stella Maris e do Rio Vermelho, realizadas por alguns moradores destes bairros.

No Rio Vermelho, quando foi anunciado o início da reforma da orla do bairro, organizou-se o coletivo Rio Vermelho em Ação, reivindicando efetiva participação dos vários grupos do bairro (moradores, pescadores, ambulantes, permissionários e funcionários do Mercado do Peixe, entre outros) nas decisões da reforma, mediante a realização de uma audiência pública para debater o projeto da prefeitura. Entre os componentes deste grupo, havia arquitetos e outros profissionais liberais, professores universitários e artistas. O temor de que, no Rio Vermelho, repetisse-se a insatisfação existente entre os moradores da Barra levou os integrantes do Rio Vermelho em Ação a adotarem o grito seguinte, em uma caminhada de protesto

pelas ruas do bairro: "Ei, Netinho²⁰, acabou a farra / Não vem pro Rio Vermelho / Fazer o que 'cê fez na Barra".

Uma pessoa integrante do coletivo Rio Vermelho em Ação, partindo dos acontecimentos na Barra, produziu a montagem vista na Figura 5, registrando a diferença entre o proposto para a orla da Barra, observado na parte superior da montagem (uma das imagens de divulgação do projeto de reforma, publicada pela prefeitura no início das obras), e o executado naquele espaço, observado na parte inferior da montagem. É nítida a diferença: a perspectiva do projeto previa áreas verdes em canteiros e sombreamento, enquanto que a reforma resultou em um espaço árido, quase sem vegetação, pouco convidativo à permanência das pessoas. Na ilustração, o prefeito foi chamado de "ACMentinho", um trocadilho com a palavra cimento, em alusão à prevalência de áreas pavimentadas na orla da Barra após a reforma.

²⁰ Forma popular de chamar o prefeito ACM Neto.

Seguir os rastros das modificações do projeto de reforma da orla da Barra, entre sua elaboração e execução, que levaram às diferenças vistas na Figura 5, poderia levar à identificação de tomadas de decisões por planejadores e/ou gestores públicos que privilegiaram os interesses de determinados grupos em detrimento de outros. O privilégio dado a certos grupos e seus interesses termina por estabelecer relações de poder no fazer-cidade, mediante a reconfiguração do tecido urbano. Contudo, seguir estes rastros de modificações do projeto fugiu ao escopo da presente pesquisa.

104



Figura 5.

Comparação entre a perspectiva ilustrativa do projeto de reforma da Barra (imagem de cima) e o resultado da obra (imagem de baixo), publicada na página do coletivo Rio Vermelho em Ação no Facebook.

<https://www.facebook.com/riovermelhoemacao/photos/pb.1445401089101664.-2207520000.1448827080./1469074780067628>

Algumas análises possíveis

105 A análise da reforma da primeira etapa da Barra revela o estabelecimento de relações de poder no fazer-cidade. Durante as obras, as interrupções e mudanças no tráfego de veículos, a presença das máquinas e operários, a sujeira, a poeira, as valas abertas para realizar as obras de infraestrutura... tudo isso levou à restrição de movimentos de alguns atores — moradores precisaram reorientar suas rotinas, visitantes passaram a evitar a orla do bairro, clientes diminuíram a frequência a bares, restaurantes e outros estabelecimentos comerciais. Após a inauguração das obras, estabeleceram-se outras relações de poder. A proibição do trânsito de veículos automotores na Avenida Oceânica, por um lado, continuou afastando clientes do comércio local e, por outro lado, atraiu grande número de frequentadores nos fins de semana. O deslocamento do trânsito para ruas internas do bairro levou moradores a lidar com poeira, ruído e trepidação. A decisão da gestão municipal pela falta de vegetação de porte que proporcionasse sombreamento na orla também estabeleceu uma relação de poder, na medida em que desestimulou a permanência de pessoas ali em períodos de insolação intensa. A presença dos visitantes nos fins de semana levou moradores a evitar passear na orla nestes momentos. Houve resistência a algumas dessas relações de poder, mediante solicitações da Amabarra feitas junto à prefeitura, que lhe renderam algumas vitórias, como modificações no trânsito e construção de quiosques para venda de água de coco e acarajé.

Os dados obtidos em campo poderiam ter sido analisados sob a predominância de outras correntes teóricas, como os estudos

estruturais das cidades — linha adotada por muitas pessoas que pesquisam o urbano. Citei, no texto, alguns pensadores desta corrente, como Lefebvre (2011; 2013) e Harvey (2014). Contudo, optei por aderir mais intensamente aos estudos culturais das cidades, buscando construir, alternativamente, uma análise menos frequente nos estudos urbanos.

Os estudos estruturais da cidade contribuem significativamente para entender dinâmicas urbanas, mas, casualmente, outras correntes parecem ser mais adequadas para análises mais abrangentes. Por exemplo, um entendimento comum nestes estudos é o de produção social do espaço — as relações capitalistas passam a ser determinadas pelo processo de produção do espaço, que assume o valor preponderante de troca para valorizar o capital. Assim, a cidade é tratada como mercadoria e o valor de uso do espaço é liquidado, com conseqüente degradação das relações sociais mediante aumento da segregação (Carlos, 2020). Este cenário, contudo, não corresponde aos dados da pesquisa: a reforma da Barra enfraqueceu o comércio local, com vários estabelecimentos fechando devido ao redirecionamento do trânsito, contrariando a valorização do capital; alguns moradores demonstraram insatisfação com os resultados da reforma, com o aumento de impostos e com o aumento da frequência de visitantes no bairro, mas não ocorreu segregação social e sim o aumento da convivência entre pessoas de classes sociais e/ou com hábitos diversos. É evidente, portanto, a inadequação dos estudos estruturais das cidades para analisar os dados desta pesquisa. Por outro lado, os estudos culturais permitem ampliar a compreensão

dos diversos interesses conflitantes em torno do espaço público e mapear as relações de poder firmadas.

106 À luz dos estudos culturais, parece-me que a reforma da Barra representa uma investida da gestão municipal para alavancar o capital político do então prefeito ACM Neto. Esta hipótese tem os seguintes indícios: a maior parte dos recursos de reforma da orla da cidade foram direcionados para a Barra, importante atrativo turístico; a reforma atraiu mais visitantes para a Barra e contribuiu para aumentar a popularidade do prefeito; a satisfação dos visitantes com os resultados da reforma possibilitou à gestão municipal ignorar as reclamações de moradores do bairro, dando continuidade à pequena participação deste grupo nas deliberações acerca da reforma, o que vinha ocorrendo desde a apresentação do projeto; o não-atendimento das demandas de moradores insatisfeitos ocorria simultaneamente à presença de representantes da prefeitura nas reuniões da Amabarra, o que permitia a manutenção do discurso de promoção da participação por parte da prefeitura, ainda que esta participação não se revertesse em efetivas reconfigurações do espaço público. Se esta hipótese de incremento do capital político do prefeito for verdadeira, é coerente que a gestão municipal priorize atender demandas de visitantes, ainda que este atendimento custe a sua reprovação por parte de um grupo de moradores da Barra. Esta pesquisa, contudo, não contemplou comprovar a veracidade desta hipótese.

Considerações finais

Buscou-se, neste trabalho, mapear relações de poder no fazer-cidade ocorrido em torno à reforma da orla da Barra, em Salvador, a partir de 2013. Os dados apontaram para interesses conflitantes entre gestão municipal, que priorizou os aspectos de valorização do turismo no bairro, e moradores, que defendiam seus anseios. Estes interesses divergentes resultaram na instauração de relações de poder, com restrição dos movimentos de alguns atores e ações de resistência.

Mapear as relações de poder no fazer-cidade pode ser um instrumento valioso para seguir na direção de cidades mais inclusivas. As relações de poder, quando intencionalmente firmadas, são, geralmente, o dispositivo utilizado por alguns atores para impedir ou dificultar movimentos de outros atores — seja mediante ações sobre ações, seja mediante a própria (re)conformação do espaço urbano. Observar estas relações pode auxiliar o planejamento urbano e gestões públicas comprometidas com a promoção de cidades inclusivas, seja mediante processos ampla e efetivamente participativos para elaborar projetos de intervenção no tecido urbano, seja mediante medidas de permanente mediação na negociação de interesses divergentes no fazer-cidade.

Acredito que o relato construído neste trabalho pode inspirar a realização de pesquisas semelhantes ou subsidiar ações de planejamento e gestão urbana com foco em cidades inclusivas.

Bibliografia

Agier, Michel (2011). Antropologia da cidade: Lugares, situações, movimentos. Terceiro Nome.

Agier, Michel (2015). "Do direito à cidade ao fazer-cidade. O antropólogo, a margem e o centro". *Mana*, 21(3), pp. 483-498. <https://doi.org/10.1590/0104-93132015v21n3p483>

Carlos, Ana Fani A. (2020). "Henri Lefebvre: o espaço, a cidade e o 'direito à cidade'". *Revista Direito e Práxis*, 11(1), 2020, pp. 349-369. <https://doi.org/10.1590/2179-8966/2020/48199>

Esposito, Roberto (2017). Termos da política: Comunidade, imunidade, biopolítica. UFPR.

Foucault, Michel (1995). "O sujeito e o poder", in H. Dreyfus & P. Rabinow (Eds.), *Michel Foucault, uma trajetória filosófica: Para além do estruturalismo e da hermenêutica*. Forense Universitária, pp. 231-249.

107 **Foucault, Michel (2008).** *Microfísica do poder*. Graal.

Harvey, David (2014). *Cidades rebeldes: Do direito à cidade à revolução urbana*. Martins Fontes.

Hannerz, Ulf (1980). "Conclusion: The construction of cities and urban lives", in Hannerz, U. *Exploring the city: Inquires towards an urban anthropology*. Columbia University, pp. 242-315.

Ingold, Tim (2012). "Trazendo as coisas de volta à vida: Emaranhados criativos num mundo de materiais". *Horizontes Antropológicos*, 18(37), pp. 25-44. <https://doi.org/10.1590/S0104-71832012000100002>

Ingold, Tim (2013). *Making: Anthropology, Archaeology, Art and Architecture*. Routledge.

Lefebvre, Henri (2011). *O direito à cidade*. Centauro.

Lefebvre, Henri (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.

Marques, Carlos Almeida & Rasteiro, Domingos M. S. (2018). "Aprender a planear a cidade inclusiva". *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, 18(1), pp. 141-154. <https://editorarevistas.mackenzie.br/index.php/cpgau/article/view/2018.1.Marques>

Ramos, João Maurício Santana (2020). Relações de poder no fazer-cidade: Articulações em torno da reforma da orla do Rio Vermelho em Salvador - BA (2015-2019) [Tese de doutoramento não publicada]. Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia.

Santos, Carlos Nelson Ferreira dos (1988). A cidade como um jogo de cartas. EDUFF & Projeto Editores.

Souza, Luiz Antônio de (2014). O urbanismo na interface do turismo: Usos e apropriações especulativas do litoral da Bahia [Tese de doutoramento]. Repositório Institucional da Universidade Federal da Bahia. <https://repositorio.ufba.br/handle/ri/15156>

Vasconcelos, Pedro de A (2015). "As metamorfoses do conceito de cidade". Mercator, 14(4), pp. 17-23. <https://doi.org/10.4215/rm2015.1404.0002>

Santana Ramos, João Maurício (2026). "Relações de Poder no Fazer-Cidade em Torno da Reforma da Orla da Barra, em Salvador - BA (2013-2017)". *Revista Espaço Público | Public Space Journal*, Vol. 1 N. 1, pp. 86-109. <https://www.up.pt/revistas/index.php/rep>. DOI: <https://doi.org/10.34626/esp.v1i1.1049>