A CIDADE NEGRA: MODERNIZAÇÃO E FUGITIVIDADES EM SALVADOR, BAHIA, BRASIL

Glória Cecília dos Santos Figueiredo[*]
Brais Estévez[**]
Thaís Troncon Rosa[*]

[*]Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura, Salvador, BA, Brasil
[**]Investigador independente, Santiago de Compostela, Espanha

FIGUEIREDO, G. C. dos S.; ESTÉVEZ, B.; ROSA, T. T. The Black city: Modernisation and fugitivities in Salvador, Bahia, Brazil. *Radical Housing Journal*, Section: The long read, 2(2), p. 55-82, 2020. DOI: https://doi.org/10.54825/VOAS9119.

Resumo

Salvador é uma cidade negra. Além de ser um lugar habitado majoritariamente por uma população que é racializada como negra, qualquer fenômeno urbano que nela ocorre é indissociável das complexidades e violências típicas de locais de encontro racial. Neste artigo, exploramos duas experiências colaborativas que reuniram as autoras e o autor e diferentes movimentos populares em torno de duas lutas urbanas na cidade. A primeira experiência detalha conflitos de cerca de trinta anos em torno do Programa de Recuperação do Centro Histórico de Salvador, onde milhares de pessoas foram desalojadas para fazer de um bairro negro estigmatizado um cenário para a extração de valor através da patrimonialização cultural e do turismo. A segunda experiência expõe planos em andamento para substituir a linha férrea do Subúrbio por um monotrilho , um projeto que vai afetar negativamente diversos bairros negros, em Salvador e sua região metropolitana, e uma infinidade de práticas da vida cotidiana negra. Essas experiências são somente dois exemplos de iniciativas urbanas que são ciclicamente conduzidas pelas elites de Salvador e por porta-vozes oficiais que, através do discurso da modernização, sempre ameaçam as formas improvisadas de habitar a cidade negra. Argumentamos que os conflitos urbanos que analisamos neste artigo possuem uma relação de continuidade com conflitos históricos em prol da afirmação da vida negra em locais de violência racial. Por essa razão, o artigo estabelece um diálogo entre estudos urbanos e teoria negra, por meio de ideias como cidade negra e fugitividade.

Palavras-chave

Cidade Negra; Infraestruturas Antinegritude; Incomuns; Colaborações Urbanas; Salvador.

THE BLACK CITY: MODERNISATION AND FUGITIVITIES IN SALVADOR, BAHIA, BRAZIL

Glória Cecília dos Santos Figueiredo[*]
Brais Estévez[**]
Thaís Troncon Rosa[*]

[*]Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura, Salvador, BA, Brazil
[**]Investigador independente, Santiago de Compostela, Spain

FIGUEIREDO, G. C. dos S.; ESTÉVEZ, B.; ROSA, T. T. The Black city: Modernisation and fugitivities in Salvador, Bahia, Brazil. *Radical Housing Journal*, Section: The long read, 2(2), p. 55-82, 2020. DOI: https://doi.org/10.54825/VOAS9119.

Abstract

Salvador is a Black city. Besides being a place mainly inhabited by a population which is racialised as Black, any urban phenomenon in Salvador is inseparable from the complexities and violence typical of the sites of racial encounter. In this article we explore two collaborative experiences that brought together the authors and different grassroots movements around two urban struggles in the city. The first experience unpacks the 30-year conflicts surrounding the Programme of Recuperation of the Historic Centre of Salvador, where thousands of people were evicted to turn a stigmatised Black neighbourhood into a scenario for cultural heritage enjoyment and tourism. The second experience uncovers plans underway to replace the Subúrbio railway with a monorail, a project which will negatively affect several Black neighbourhoods in Salvador and its metropolitan region and hundreds of thousands of Black daily life practices. These serve as just two examples of urban initiatives cyclically carried out by Salvador's elites and official spokespeople which, under the discourse of modernisation, always threaten the improvised ways of inhabiting the Black city. We argue that the urban struggles that we analyse in this article trace a continuity with the historical struggles for the affirmation of Black life within sites of racial violence. For this reason, this article establishes a dialogue between urban studies and Black theory, through ideas of Black city and Black fugitivity.

Keywords

Black city; Anti-Blackness infrastructures; Uncommons; Urban collaborations; Salvador, Bahia.

A CIDADE NEGRA: MODERNIZAÇÃO E FUGITIVIDADES EM SALVADOR, BAHIA, BRASIL[1,2,3,4]

Glória Cecília dos Santos Figueiredo
Brais Estévez
Thaís Troncon Rosa

1. O desenvolvimento do artigo original em inglês foi parte do workshop "Radical Housing Encounters: conversas translocais sobre conhecimento e práxis", apoiado por um International Workshop Award da Antipode Foundation. Como o texto compreende a tradução de um artigo publicado cerca de cinco anos atrás, as datas e indicações temporais mencionadas ao longo desta versão dizem respeito a processos e circunstâncias abordados em 2020, mas que podem ter tido atualizações e mudanças posteriores não capturadas pelo artigo agora traduzido para o português. Todas as notas do artigo original foram traduzidas e mantidas, mas também foram inseridas "notas de atualização" das autoras e do autor acerca de alguns dos processos abordados no artigo original que sofreram transformações significativas até 2025, sobre as quais pontuamos algumas ponderações que entendemos como relevantes. Uma das notas de atualização compreendeu a edição na tradução de uma nota do artigo original, com a incorporação e a revisão de questões consideradas importantes. Também foram inseridas notas da tradutora, identificadas como [N.T.].

2. Traduzido para o português brasileiro por Luciana Reis, doutora em Literatura e Cultura pela Universidade Federal da Bahia, com foco em Tradução Cultural e Intersemiótica.

3. Com a ocasião da publicação da versão em português deste artigo, as autoras e o autor deste artigo gostaríamos de homenagear a nossa amada Pró Cida - Jecilda Mello - (in memoriam), presidente e uma das fundadoras da Associação de Moradores e Amigos do Centro Histórico de Salvador (Amach), que nos deixou prematuramente no ano passado. Pró Cida, a memória do seu sorriso largo, como o seu cuidado, a sua força imensa, presença irreverente e ensinamentos seguem conosco. Seguiremos honrando o seu legado com muito amor e indisciplina! Também queremos agradecer os generosos apoios e os trabalhos competentes tanto de Luciana Reis, no processo de tradução, como de Cláudia Cantarin, no processo de revisão editorial. Agradecemos e celebramos a Amach, as moradoras da sétima etapa, estudantes, pesquisadores e parceiros que participaram da Perícia Popular no Centro Histórico de Salvador, assim como a todas as pessoas e coletivos que participaram da Escola de Verão Monotrilho em Disputa. Também queremos agradecer à Dora Moreira pela partilha generosa de reflexões e pela revisão cuidadosa da escrita da nota sobre a questão da tradução da expressão "*black city*".

4. Brais Estévez gostaria de agradecer a Fundação Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) pelo financiamento da bolsa de pós-doutorado que apoiou sua pesquisa no Brasil (2017-2019). Thaís Troncon Rosa agradece à Universidade Federal da Bahia o apoio à sua pesquisa, através do Programa Propesq chamada 2019. Glória Cecília dos Santos Figueiredo agradece o financiamento da Capes, na forma de uma bolsa que apoiou sua estadia como professora visitante em 2020 na The Bartlett Development Planning Unit, University College London, e o apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) para a tradução do artigo original em inglês para o português, por meio do Projeto Cidades ex-cêntricas – CNPq Chamada Universal 10/2023.

Introdução[5]

Sandra[6], uma residente no emblemático bairro do Pelourinho, descreve a instabilidade que interrompeu a dinâmica de sua vida e de sua casa como "Inferno de Dante" desde que o Governo do Estado da Bahia iniciou o Programa de Recuperação do Centro Histórico de Salvador, na década de 1990. Esse programa tem se prolongado por cerca de trinta anos. Durante esse tempo, o Governo tem realizado uma série de intervenções urbanas e habitacionais nesse bairro negro[7]. Milhares de moradores foram expulsos e removidos para bairros distantes

---

5. Nota de atualização. Dado o espaço de mais de quatro anos entre a escrita do artigo original e a sua presente tradução (realizada em 2025), entendemos que cabe informar algumas atualizações importantes que se desdobraram da controvérsia envolvendo o monotrilho. Para essa atualização, seguimos as pesquisas e incidências do coletivo Observatório da Mobilidade Urbana de Salvador (ObMobSSA, 2025). No dia 13 de fevereiro de 2021, o antigo trem foi desativado, com a desmontagem completa da ferrovia. Essa situação permanece após quatro anos da interrupção dos serviços ferroviários. O fechamento do trem confirmou alguns dos impactos apontados na versão original deste artigo, tais como as dificuldades para o comércio do Porto das Sardinhas na sua conexão com a Feira de São Joaquim, afetando a renda de marisqueiras e pescadores, bem como os deslocamentos e a mobilidade de moradores e trabalhadores da sua região de influência. Não foi oferecida pelo Governo do Estado nenhuma alternativa de transporte público no espaço de alcance do trem. A Prefeitura de Salvador também não aumentou a oferta de ônibus, nem reduziu a tarifa para a região. Uma das questões emergentes diz respeito ao vazio da ferrovia e ao seu fechamento com tapumes, contestados pelos moradores, pois, além de potencializar condições de insegurança, notadamente para mulheres, criaram mais interdições para suas rotas de mobilidade. No decorrer desse processo, foi reduzido o trabalho para implantação do monotrilho, tendo ultrapassado tanto o prazo previsto de 36 meses como o valor inicial da obra, de R$ 1,5 bilhão para mais de R$ 5 bilhões. Essa morosidade e o aumento dos custos foram justificados pelas circunstâncias da pandemia, que geraram aumento do custo de insumos e de trabalho que levou a um crescimento geral dos preços. Foi então rescindido o contrato entre o Governo do Estado da Bahia, o consórcio Skyrail e a CTB. Nesse vácuo, abriu-se espaço para um processo de recuperação e atualização do projeto original de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), que antes havia sido descartado. No entanto, mais uma vez, o Governo do Estado conduziu a intervenção sem consulta aos moradores do Subúrbio Ferroviário, de Simões Filho, às marisqueiras e aos feirantes tradicionais do São Joaquim e outros antigos usuários do trem. Nessa nova configuração, foram redefinidos três trechos, decompondo os custos nessas três rotas, cada uma endereçada a um consórcio diferente: Trecho 1 – Calçada-Ilha de São João. Prazo: 40 meses, 16,66 km de extensão, 17 paradas, custo: R$ 1.418.231.801,21; Consórcio Expresso Mobilidade Salvador, formado pelas empresas Alya, Metro e MPE. Trecho 2 – Olindina-Águas Claras (incluindo a via alimentadora do Parque São Bartolomeu). Prazo: 50 meses, 9,20 km de extensão, 8 paradas, custo: R$ 1.084.000.000,00; Consórcio VLT Salvador, formado pelas empresas Cetenco, Agis e Consbem. Trecho 3 – Águas Claras--Itapuã. Prazo: 50 meses, 10,52 km de extensão, 9 paradas, custo: R$ 791.427.436,88; Consórcio Bahia Atlântico, formado pelas empresas Mota Engil, OHLA e Meir. Na cerimônia de assinatura da ordem de serviço para o novo VLT, o atual governador do Estado anunciou que haverá vagões exclusivos para marisqueiras e pescadores levarem seus produtos para vender nas feiras ao longo do percurso do VLT. Do lado dessa provável conquista, a previsão de uma via alimentadora do Parque São Bartolomeu sinaliza demolições e a ocupação de trechos desse parque afetando um espaço que é também sagrado para as religiões de matriz africana em Salvador. ObMobSSA. Observatório da Mobilidade Urbana de Salvador. Apresentação debate sobre VLT de Salvador e Simões Filho. Salvador: ObMobSSA, 10 mar. 2025.

6. Os nomes de alguns moradores citados neste texto foram alterados seguindo sua solicitação.

7. Neste artigo, usamos o termo "bairro negro" para facilitar o argumento aqui apresentado. No entanto, as áreas urbanas que descrevemos são consideravelmente heterogêneas, tanto nos termos que são aplicados a elas – favelas, comunidades, ocupações, periferias, bairros etc. – como em sua morfologia, mecanismos de acesso a terra, localização da cidade, modos de vida e conflitos. Mesmo assim, todas elas têm uma dimensão comum. A autoconstrução das casas e das infraestruturas comuns, ou pelo menos

em nome da modernização. Além disso, a Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (Conder) realocou mais de cem famílias que viviam ali em acomodações precarizadas. O Programa impôs uma refuncionalização reducionista do bairro, instrumentalizando a economia do turismo com efeitos extremamente controversos, não apenas por causa da violência perpetrada contra moradores vulnerabilizados, mas também pelo fracasso do turismo monocultural.

"Para onde vamos? [...] Eu não posso dormir por causa da ameaça de remoção. Minha mãe está acamada, não tenho familiares morando próximo. Esta casa é a minha única herança." – esse testemunho angustiado de Ciata (Acervo da Laje *et al*., 2020), uma moradora do Subúrbio Ferroviário, refere-se à incerteza que ameaça a sua vida diária desde 2014, quando o então Governo da Bahia anunciou a decisão de "modernizar" a linha férrea, substituindo-a por um Veículo Leve sobre Trilho (VLT). Desde então, os planos mudaram de um VLT para um monotrilho distópico, anunciado oficialmente pelo governo em meados de 2019. Esse monotrilho envolverá um projeto de infraestrutura urbana de grande porte que afetará diversos bairros negros em Salvador e sua região metropolitana, alterando significativamente as suas dinâmicas socioeconômicas e os modos de vida. As negociações em torno da viabilidade da construção do monotrilho ainda estão em andamento, em uma realização sempre iminente sobre a qual pouco se torna público. Essa situação incerta deixa milhares de famílias que habitam o entorno da linha férrea e que dela dependem para questões econômicas, de trabalho e renda, à beira do "Inferno de Dante', para voltar ao conceito de Sandra.

Essas descrições iniciais destacam dois processos distintos através dos quais o Governo do Estado da Bahia introduziu noções de desenvolvimento e modernização, trazendo profundas transformações urbanas em bairros negros da cidade. O primeiro processo envolve a recuperação do monumental Centro Histórico da cidade como parte da estratégia questionável de "desenvolvimento" que definiu o papel de Salvador em uma economia de serviços centrada no turismo patrimonial, implementada por diversas administrações estatais a partir da década de 1970. O segundo processo é uma Parceria Pública Privada (PPP) entre o Governo da Bahia e a empresa chinesa Build Your Dreams (BYD), formalizada em 2019, cujo projeto seria implantado pela Metrogreen Skyrail Concessionária da Bahia S.A., uma

parte delas, é vivida e experimentada por seus moradores como uma luta permanente. Esses espaços estão em constante fluxo e se caracterizam pelo inacabado e, no entanto, seus moradores sempre aspiram ao horizonte da consolidação (Cavalcanti, 2007; Rosa, 2014). CAVALCANTI, M. *Of shacks, houses and fortresses*: an ethnography of favela consolidation in Rio de Janeiro. 2007. Thesis (Ph. D.) – Department of Anthropology, University of Chicago, Chicago, 2007. ROSA, T. T. *Cidades outras*: pobreza, moradia e mediações em trajetórias urbanas liminares. 2014. Tese (Doutorado) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2014.

companhia subsidiária da BYD. Este último é um exemplo de articulação entre produção de infraestruturas estatais e financeirização das economias e orçamentos públicos, um tipo de aliança na qual se basearam os chamados programas neodesenvolvimentistas da "Era Lula" (Paccola; Alves, 2018).

Este artigo assume uma abordagem dupla para esses dois processos e suas chamadas intervenções modernizadoras. Primeiramente, argumentamos que intervenções urbanas, principalmente projetos de infraestrutura, têm sido parte de uma estratégia de branqueamento socioespacial que impacta negativamente as vidas e os meios de existência de moradores negros de Salvador. Em outras palavras, a política de infraestrutura em Salvador tem sido, historicamente, e ainda é, um mecanismo antinegritude. Em segundo lugar, consideramos que os processos de branqueamento não são unívocos, pois sempre envolvem conflitos e dinâmicas socioespaciais divergentes personificadas pelos moradores que não se deixam capturar face ao suposto devir consensual dessas intervenções. Acreditamos que esses desentendimentos emergem do encontro de reiteradas tentativas de interdição, apagamento e normalização da presença negra urbana em Salvador com as fugitividades – *re-existências*[8], invenções e negociações – que os diferentes modos negros de habitar produzem na cidade.

Negritude e estudos urbanos no Brasil

As questões que emergem neste artigo fazem uma conexão importante entre a análise de despossessão racial e histórias de "remoção de favelas" no Sul Global. Ao apontar o caráter antinegritude da produção de infraestruturas em Salvador, enfatizamos as conexões entre práticas históricas de banimento racial (Roy, 2017) como uma forma de violência institucional e jurídica e modos contemporâneos de extrativismo financeiro (Rolnik, 2015). Em outros termos, a inscrição, a sobreposição e a atualização de circuitos neoliberais de acumulação operam em Salvador imbricadas às matrizes racial e colonial, empregando mecanismos de expropriação – reenquadrando vidas negras como desenraizáveis (Chakravartty; Silva, 2012; Silva, 2014). A relacionalidade complexa desses processos envolve conexões entre mecanismos de despossessão pós-colonial e ações de reposicionamento. Essas dinâmicas constantemente criam e refazem as ecologias políticas das geografias negras.

A cidade de Salvador, Bahia, é emblemática por diversos processos de expropriação colonial que acompanham a invenção do Brasil, na tensão reiterada

8. *Re-existências* é um neologismo amplamente utilizado pelos movimentos populares urbanos em Salvador. Isso problematiza e extravasa o conceito de resistência, enfatizando os processos de devir que acontecem em modos de existência dos coletivos que protagonizam as lutas na cidade.

entre modernidade e modernização. Nesse processo, Salvador tornou-se um dos principais campos de experimentação para tecnologias de despossessão racial e do estabelecimento de direitos imperiais no país (Byrd *et al*., 2018). As políticas de morte históricas nas quais se basearam os processos de modernização no mundo colonial (Mbembe, 2020) ainda são evidentes no espaço urbano de Salvador hoje.

Esses processos estão historicamente ancorados na sujeição, no genocídio e na escravização de povos indígenas e africanos. Embora múltiplas formas de violência racial moldem essas experiências, elas também são marcadas por formas de luta, recusa e fugitividade, levando a estratégias e táticas para a recriação da vida tanto na cidade como nos quilombos, compreendidas como uma forma política complexa de geografias negras (Nascimento, 2018). A presença de negros nas ruas de cidades coloniais, fato que só foi recentemente documentado pelos historiadores no Brasil, compunha grande parte da população de Salvador e atualmente se expressa no tamanho e no número de suas geografias negras e na multiplicidade de seus modos de vida.

Universidades brasileiras têm travado um considerável debate sociológico sobre as relações raciais no Brasil, incluindo os trabalhos de Gilberto Freyre, Florestan Fernandes e Carlos Hasenbalg, pelo menos, desde a metade do século XX. Nesse contexto, vale destacar estudos nos campos de geografia histórica e urbana em relação à historicidade negra na formação de favelas, como aqueles de Andrelino Campos (2006), mas também estudos sobre segregação racial, tais como os de Donald Pierson (1945) e Raquel Rolnik (1989). Também destacamos as formulações de ativistas e pensadoras do Movimento Negro Brasileiro, como Abdias do Nascimento (2016), Lélia Gonzalez (1984), Beatriz Nascimento (2018), Joel Rufino (1998) e Clóvis Moura (2003)[9].

No entanto, vale a pena notar o fato de que uma escola específica de estudos urbanos brasileiros está ancorada em noções de classe, subsumindo a dimensão racial em suas análises. Essa escola de pensamento, conhecida como Pensamento Social Brasileiro, está geograficamente centralizada na região Sudeste do Brasil, especialmente no eixo Rio de Janeiro-São Paulo. Assim, uma grande parte dos estudos sobre favelas e periferias urbanas no país desconsiderou a racialização como um elemento constitutivo das desigualdades socioespaciais que caracterizam as cidades brasileiras (Valladares, 2005; Kowarick, 1979; Maricato, 1979). A importância em tornar esses fenômenos visíveis sociopoliticamente é incontestável, porque o

9. Embora não utilizemos neste artigo a obra de todos esses autores, consideramos importante mencioná-los, pois contextualizam um importante campo de discussão que muitas vezes passa despercebido nos estudos urbanos e regionais brasileiros.

dispositivo da racialidade se apresenta como um operador invisível de produção e ao mesmo tempo do conhecimento das materialidades urbanas. Além disso, em debates tradicionais sobre economia política da urbanização, bem como em discussões a respeito de movimentos sociais urbanos e pobreza, a "classe trabalhadora" tem sido compreendida como um corpo branco, uma episteme universal e uma forma unívoca de vida. Essa tendência não é exclusiva dos estudos urbanos brasileiros. Nas Ciências Sociais e no campo das lutas políticas emancipatórias ao redor do mundo, raça também tem sido concebida como um efeito ideológico que distorce a realidade ou foi subsumida à primazia da classe nas relações econômicas (Gilroy, 2002). O entendimento dominante tem sido o de que uma estruturação racial seria imposta pelo capital e aprofundada pela regulamentação estatal no interesse do primeiro, com as pessoas negras reduzidas a uma subclasse ou subproletariado.

Mais recentemente, os estudos urbanos no Brasil passaram a incorporar a dimensão racial em suas reflexões. Esses movimentos fariam parte de certa virada decolonial que atravessa o pensamento urbano contemporâneo. É nesse contexto que os estudos urbanos no Brasil têm recuperado o trabalho de pensadores negro-brasileiros que atuaram em décadas anteriores. Assim, uma nova geração de pesquisadores urbanos reintroduziu, em suas análises, noções como fugitividade e autodefesa dos quilombos, mas também reflexões sobre as conexões entre democracia racial e genocídio negro (Nascimento, 2016), assim como a interseção entre racismo, sexismo e classe na cultura brasileira (Gonzalez, 1984). Nessas discussões renovadas, a noção convencional de racismo como um evento unitário está sendo desafiada por aberturas ontoepistemológicas que estão re-elaborando a negritude de maneira situada. Além do restabelecimento do caráter histórico do racismo, o corpo emergente dos estudos urbanos negros está distanciando a negritude das meras categorias de ausência de lugar e morte social. A pesquisa nesse campo está se repovoando com uma pluralidade de práticas e formas de conhecimento negras que mais se aproximam das suas formas de viver, em sua infinita gama de modos de existência. Com este artigo, pretendemos inserir nosso trabalho nesses debates. Para tanto, na próxima seção lidamos com duas ideias fundamentais: a cidade negra e as fugitividades.

A cidade negra[10,11] e as fugitividades

Conforme se pode inferir a partir de muitos estudos recentes de pesquisadores brasileiros (Bispo, 2015; Velame, 2015; Pinho, 2010), a questão negra no Brasil nunca é uma simples diferença ao lado de outras diferenças. Dialogando com esses autores, propomos pensá-la como uma questão irredutível – ontológica – a partir da qual podemos repensar o próprio conceito de cidades negras e suas políticas urbanas. Simone (2017) argumenta que existe um tipo de cidade na qual as formas de vida estão sempre sob suspeita; cidades que são ciclicamente ameaçadas por processos de modernização que desmantelam modos específicos de existência. Para Simone, aquela cidade, sempre sob ameaça de apagamento, é uma cidade negra.

No entanto, se muitas lutas urbanas contemporâneas nos alertam para cenas de abjeção, violência e subjugação, típicas de contextos de violência racial, muitos desses mesmos conflitos também contam a história de afirmação e defesa incessantes da vida negra dentro e além da mortalidade e da subjugação. Neste sentido, nas abordagens contemporâneas para uma cidade negra ressoa a tese sobre

---

10. Nota de atualização. Na publicação original do presente artigo, em inglês, utilizamos o termo "*black city*". A palavra inglesa *black*, em um sentido literal, seria facilmente traduzida pela palavra portuguesa "preto(a)". Já o termo *black*, oriundo dos estudos afrodescendentes norte-americanos (*black studies*), demanda um processo de elaboração complexo para a sua tradução ao contexto brasileiro. Nos Estados Unidos, a palavra com "N" (the *N word*) carrega uma semântica colonial que tem marcado pejorativamente a afrodescendência de pessoas negras. Assim, *black* tem sido adotado por esses estudiosos informando e situando um vocabulário fundamental que deu origem a conceitos básicos, como *blackness*, *blacklife* e o próprio *black city*. Já no Brasil, a palavra "negro" tem sido historicamente disputada, sendo o termo com o qual os afrodescendentes brasileiros, especialmente os movimentos de liberação, construíram importantes vocabulários e repertórios conceituais, como Negritude, Cidade Negra, Negro na cidade etc. O uso predominante de "negro" no contexto brasileiro segue uma prática política de esvaziamento do sentido colonizador do termo. O Movimento Negro Unificado (MNU) desempenhou um papel importante nesse gesto, criando, para essa palavra, o que foi chamado de "semântica da positividade" (Evaristo, *apud* Martins; Cruz, 2020). Assim, *black* tem sido frequentemente traduzido para o português como "*negro*". Por outro lado, trabalhos emergentes no campo do pensamento radical negro estão, mais recentemente, pensando e elaborando a questão "preta". Nesse sentido, a expressão em português "cidade preta", como tradução de *black city*, nos parece ampla e multirreferencial, capaz de movimentar uma confluência das trajetórias e especificidades semânticas que as palavras "preto" e "negro" carregam na experiência brasileira, sinalizando também para uma expansão conceitual e imaginativa, como a que tentamos experimentar neste artigo. De todo modo, acolhemos e celebramos a opção da tradutora pelo termo "cidade negra", em seu fortalecimento da semântica da positividade, inscrita pelo MNU, e nos interessamos, em futuros trabalhos, por estudar a fundo os trânsitos e as confluências entre ambos os termos e suas elaborações. MARTINS, H.; CRUZ, M. M. Negro ou preto? Lideranças negras refletem sobre o uso dos termos ao longo da história. *Estado de Minas Gerais*, Belo Horizonte, 20 nov. 2020.

11. No texto de partida, as autoras utilizaram o termo *Black* e fizeram uma breve discussão em nota de rodapé, contextualizando a diferenciação entre o uso de *Black* e *Negro* nos estudos afro-americanos. No que tange ao contexto desta tradução, optamos por utilizar "negro", reconhecendo que ele, segundo o IBGE, engloba as categorias de pessoas pretas e pardas. Entendemos que o termo "negro" remonta a uma terminologia crítica voltada aos estudos sobre raça e que desmonta o sentido, em muitos momentos, pejorativo relacionado a ele em língua inglesa, bem como em língua portuguesa, sendo fruto das lutas do movimento negro. [N.T.]

fugitividade negra. Harney e Moten (2013) argumentam que o conceito de fugitividade sinaliza que, em situações de violência e subjugação, existem sempre formas de vida negra que resistem e escapam da captura. Assim, longe de análises e teorias que tendem a totalizar a negritude na diáspora como mera experiência de violência e morte social, a história de dominação e colonialismo também é pontuada por atos de fuga, transgressão e evasão. O repertório desses atos abrange desde as experiências de pessoas negras escapando dos engenhos e de outros locais onde o trabalho escravizado se fazia presente[12] até práticas mais contemporâneas que rejeitam tentativas de reduzir vidas negras ao que a modernidade, o Estado, as políticas públicas, as ideias liberais ou a lógica predominante da supremacia branca podem decidir por elas (McKittrick, 2011; King, 2016; Nascimento, 2018).

Nesse sentido, o trabalho de Tina M. Campt conecta ideias de fugitividade negra com todo um repertório criativo de práticas de recusa baseadas no desligamento de projetos normativos e liderados pelo Estado. Assim, as práticas de fugitividade negra seriam definidas "menos pela oposição ou resistência, e mais por uma recusa das próprias premissas que reduziram a experiência vivida da negritude à patologia e irreconciliabilidade na lógica da supremacia branca" (Campt, 2017, p. 50).

As formas e os termos do fugitivo não se esgotam nos autores norte-americanos da Tradição Radical Negra. No Brasil, há uma rica tradição fugitiva desenvolvida em torno da experiência quilombola – as sociedades afro-brasileiras criadas por escravizados fugitivos. Esses espaços duradouros e habitados por descendentes de escravizados, entre outros grupos não brancos, deram origem não apenas a uma ampla gama de práticas fugitivas e criativas de recusa, mas também a saberes e formas de conhecimento amplamente estudadas no Brasil. Há um trabalho particularmente importante nesse campo: o da feminista negra Beatriz Nascimento (2018; ver também Ratts, 2007, e Smith, 2016). Beatriz Nascimento estudou os quilombos de um ponto de vista não historicista e encontrou em seus espaços de fuga exemplos de modernidade fugitiva em que os negros vêm construindo formas de organização social da vida negra fora do Estado. Em sua visão, os quilombos estabeleceram não apenas os "espaços físicos onde os africanos escravizados acampavam para escapar da servidão [...], mas também espaços transtemporais e transespaciais

12. No texto de partida, o termo utilizado é *plantations*, comumente traduzido como "plantações". O *Plantation* foi um sistema de exploração colonial que vigorou entre os séculos XV e XIX principalmente nas colônias europeias da América, tanto a portuguesa como em alguns locais das colônias espanholas e também nas colônias inglesas britânicas. Ele consiste em quatro características principais: (i) grandes latifúndios, (ii) monocultura, (iii) trabalho escravo e (iv) exportação para a metrópole. No contexto brasileiro, os engenhos de cana-de-açúcar, sobretudo no Nordeste, são a principal representação desse sistema, que, com o passar do tempo, se expande para outros locais e outras produções. [N.T.]

de libertação negra que os negros no Brasil articularam em resposta às condições de subjugação" (Smith, 2016, p. 78). Assim, o quilombola tem configurado práticas fugitivas que escapam da supremacia branca e desafiam as tecnologias de captura colonial. Beatriz Nascimento também vê formas contemporâneas da experiência quilombola em outras geografias negras, como as favelas, as escolas de samba, os terreiros de candomblé e outras organizações do movimento negro. Em todos esses lugares, ela encontra não apenas uma fuga da violência, da subjugação e da morte, mas também a busca e a invenção de outros espaços, tempos e modos de reexistência dentro e além das geografias da sujeição: "O quilombo é uma condição social [...] é um agrupamento de negros, em que os negros empreendem, em que os negros aceitam o indígena dentro dessa estrutura, e que nunca foi aceita dentro da sociedade brasileira" (Nascimento, 2018, p. 126).

Em uma linha similar, McKittrick (2011) elaborou sobre a presença urbana negra nas Américas a partir do conceito de "senso de lugar negro". Suas reflexões são um contraponto importante à pesquisa convencional no campo dos estudos urbanos, em que a cidade negra geralmente aparece como pura excepcionalidade – conectando modos de vida negros e suas geografias, seja com pura opressão e abjeção, ou com seu senso oposto de resistência e celebração. Nesse sentido, o senso de lugar negro de McKittrick entende o habitar negro nas cidades "como o processo de situar material e imaginativamente lutas históricas e contemporâneas contra práticas de dominação e os difíceis emaranhados do encontro racial" (*ibid.*, p. 949). Portanto, essas elaborações nos ajudam a pensar além da reificação de marcos coloniais e daquelas narrativas excepcionais (e dicotômicas) que se desdobram a partir dela. A presença urbana negra na diáspora configura uma dinâmica cotidiana e eminentemente relacional que faz a vida negra na cidade possível, apesar da violência e da despossessão.

Neste artigo, queremos abordar a relacionalidade constitutiva e paradoxal que argumentamos ser específica de Salvador como uma cidade negra. Este estudo não é apenas uma reflexão teórica abstrata. É, principalmente, uma indagação situada que reúne processos metodológicos e epistêmicos vivenciados pelas autoras em aliança com movimentos e coletivos urbanos. Partimos do pressuposto do interconhecimento (Santos, 2007) como possibilidade de confronto reflexivo com a complexidade inerente a Salvador e suas interdições históricas e violentas. Portanto, como discutiremos na seção seguinte, este artigo não é resultado de uma pesquisa *stricto sensu*, como a maioria das pesquisas empreendidas em diferentes áreas, que têm tratado Salvador como um "campo de estudos". Nós a concebemos como ontológica porque, de alguma forma, fazemos parte de um movimento de luta pela habitabilidade urbana em que as pesquisas não são mera análise crítica.

Elas são, antes, artefatos políticos e epistêmicos por meio dos quais buscamos adicionar uma nova realidade à cidade, a fim de transformá-la.



Figura 1. Salvador, cidade colonial e quilombola

Fonte: elaborada por Flora Menezes Tavares (2020), com base em Vilhena e Aleteia (1801) e Arquivo Histórico Ultramarino (1764).

Colaborações urbanas em Salvador

As reflexões aqui apresentadas surgem de um conjunto de iniciativas colaborativas na interseção de lutas urbanas, ensino, pesquisa, projetos de extensão e assessoria popular. Na última década, essas colaborações vêm construindo novas formas de articulação entre a universidade – uma instituição historicamente ligada aos privilégios brancos na cidade na qual diferentes grupos de pesquisa vêm introduzindo novas práticas decoloniais – e os bairros negros. Antes de prosseguir, queremos fazer um esclarecimento importante.

A instituição das universidades modernas no Brasil, bem como em toda a América Latina, é parte do iluminismo colonial e, portanto, inseparável dos processos de expropriação racial e colonial. De fato, a universidade pública contemporânea brasileira permanece dominada pelas elites brancas. Suas políticas de produção de conhecimento, historicamente convergentes com as ideias de modernização colonial, cooperaram com a promulgação de uma cidade racializada. Contudo, nas duas últimas décadas, que envolvem o primeiro Governo Lula, essa hegemonia

tem sido fortemente contestada pelo crescimento de novos corpos e subjetividades na universidade – principalmente pessoas negras e indígenas –, cuja presença está democratizando a instituição. Nesse sentido, o Movimento Negro Brasileiro alcançou importantes conquistas institucionais, como a adoção de políticas de cotas raciais para aumentar o acesso dos negros às universidades públicas, desde 2003. Embora o racismo persista, essas ações afirmativas têm enegrecido as universidades públicas, como a Universidade Federal da Bahia (UFBA), cuja composição era centrada na branquitude.

Argumentamos que o enegrecimento da universidade aumenta um senso de justiça epistêmica que desafia o viés colonial do conhecimento moderno e práticas de pesquisa. No campo dos estudos urbanos, essas transformações têm permitido ampliar o reconhecimento da heterogeneidade da cidade e possibilitam novas conexões entre a universidade e as periferias urbanas negras. Situamo-nos nesse espaço emergente de encontros e práticas decoloniais que atravessam as universidades do Brasil hoje. Nesse sentido, as autoras deste texto não somos somente a soma de uma mulher negra da Bahia, uma mulher branca de São Paulo e um homem branco da Corunha, mas compomos uma instanciação heterogênea desse espaço. Portanto, os espaços de colaboração urbana que sustentam as discussões que trazemos para este texto também são parte desses transbordamentos antirracistas e democratizantes que a universidade brasileira vive atualmente.

Nesta seção, refletimos desde nossas distintas participações durante cinco anos de experiências colaborativas relacionadas às duas intervenções modernizantes mencionadas previamente: o Programa de Recuperação do Centro Histórico e a substituição da linha férrea no Subúrbio Ferroviário por um monotrilho. Como reação a tais intervenções, movimentos populares e pesquisadores urbanos como nós deram início a espaços políticos inusitados e a novos repertórios de ação coletiva. Em ambos os casos, nossas experiências de colaboração continuam a se desenvolver em outras atividades em andamento, nas quais alguns de nós estamos envolvidos. É importante notar que as pessoas que encontramos nesses espaços raramente encontraríamos envolvidas na mesma prática em uma posição de igualdade. Esta é uma cidade atravessada por uma barreira brutal que não pode ser somente explicada apelando-se para a noção de classe: a fronteira do racismo antinegro.

Em 2016, as autoras deste artigo envolveram-se na organização de um componente curricular de extensão, uma Ação Curricular em Comunidade e em Sociedade (ACCS) na Faculdade de Arquitetura da UFBA. Essa proposta surgiu dos pedidos anteriores da Amach e aproveitou certas dimensões institucionais específicas da UFBA. A colaboração urbana envolveu estudantes, professores, pesquisadores

e moradores conduzindo uma avaliação coletiva das condições de vida dos moradores do Centro Histórico de Salvador. O processo foi construído a partir das lutas urbanas desencadeadas em 2002, quando o Programa de Recuperação do Centro Histórico de Salvador, liderado pelo Governo da Bahia, ameaçava despejar a maior parte dos seus moradores, em sua maioria pessoas negras de baixa renda. Em 2005, após três anos de protestos, um grupo de 108 famílias obteve reconhecimento governamental do seu direito de residir no Centro Histórico. Um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) oficializou esse direito, em que uma parte reconhece uma irregularidade ou violação dos direitos da outra e se compromete a tomar medidas para reverter a situação. No entanto, onze anos após o acordo formal, aqueles moradores ainda se encontravam desprotegidos e em uma situação precarizada de moradia.

No caso do Subúrbio Ferroviário, uma heterogeneidade de coletivos urbanos – incluindo moradores de diferentes áreas, trabalhadores locais, estudantes e acadêmicos oriundos de vários campos e representantes institucionais – foi provocada por Gilson Vieira, um morador que também é líder local da *Sociedade Nacional do Movimento Trem de Ferro/Projeto Ver de Trem*, a colaborar e a organizar ações em resposta ao iminente projeto de monotrilho. Conforme advertido por Gilson, esse projeto de infraestrutura em larga escala teria efeitos desestabilizadores nas formas de vida de todos os bairros do Subúrbio. Os moradores estavam desinformados sobre o projeto, além de notícias mínimas publicadas na mídia. Portanto, essa colaboração assumiu a forma da "Escola de Verão Monotrilho em Disputa", realizada no início de 2020. Foi um espaço de encontro e pesquisa coletiva que reuniu pessoas da universidade externas ao Subúrbio, incluindo as autoras deste artigo, e membros das organizações de base do Subúrbio – com ou sem ligação com a universidade. Realizamos aulas e debates, coletamos dados, trocamos informações e produzimos material de comunicação para orientar e focar o processo em andamento. Também provocamos o Ministério Público (MP) a realizar audiências públicas sobre os problemas demandados pelos moradores e a discutir ações a serem tomadas pelo órgão para tratar dessas questões. De alguma forma, as pessoas e os coletivos envolvidos nessa colaboração puderam trazer à tona informações muito valiosas para a luta que lançaram luz sobre uma proposta infraestrutural que até então era uma ameaça difusa.

Nessas colaborações, colocamos em prática uma sensibilidade metodológica "indisciplinada", estabelecendo uma relação imanente com as lutas urbanas com as quais nos envolvemos (Haber, 2011). Princípios como o desmantelamento de hierarquias anteriores, envolvimento e reflexão coletiva, práxis comuns e ações transformadoras eram inseparáveis. Apesar disso, em ambos os casos de colaboração, os

espaços compartilhados criados para elaborar conhecimento urbano e lutar contra políticas antinegritude não eram homogêneos e tampouco consensuais.

De fato, se confrontar intervenções de infraestrutura com o objetivo de declarar publicamente o conflito com o Governo era um fator mobilizador comum nos espaços colaborativos, isso não significava que internamente eles operassem de forma harmoniosa. Pelo contrário, o principal desafio que surgia nesses espaços tinha a ver com a articulação das diferenças. Usando as palavras de Marisol de la Cadena (2018, p. 105), o desafio era sustentar espaços de "alianças inesperadas de uma ampla gama de coletivos com demandas heterogêneas", que podem constituir, mesmo por meio de negociação e traduções, um "público que ainda não existe", indo além de uma noção unívoca de "bem comum".

Isto é, ao tomar esses processos em um único momento de ação e reflexão eminentemente coletiva, trata-se de aceitar o fato inexorável de que, além da sobreposição de conhecimento e linguagem ou da possível existência de interesses comuns, sempre haverá algo que supera tais alianças (de la Cadena, 2018) – algo que não pode ser reduzido a um único ponto: uma diferença irredutível que, segundo Glissant (1990), não inviabiliza a relação; pelo contrário, a potencializa.

Nessas circunstâncias, o local que ocupamos como acadêmicas não se cristalizou totalmente em nenhum desses processos. Por um lado, participamos na construção desses campos de ação compartilhados sem prontamente aceitar o papel dos "especialistas": alguém que pode, por meio de assistência, fornecer soluções para as questões urbanas difíceis de resolver. Por outro lado, não somos meras "pesquisadoras", envoltas na lógica cada vez mais perversa da economia política do conhecimento. Esse trabalho não pode ser feito sem negociação contínua, reforço e reorientação, envolvendo diferentes sentimentos, e certamente não com neutralidade. Portanto, invocamos a dimensão implícita de reflexão, construída a partir dos fragmentos coletados por intermédio dessas duas experiências colaborativas e das posições múltiplas e instáveis que adotamos durante os últimos cinco anos. Nas seções seguintes, apresentamos algumas dessas reflexões, apoiando-nos em tais experiências e fragmentos.

Políticas de infraestrutura em Salvador: quando a agenda antinegra encontra com a cidade negra

A virada infraestrutural nas Ciências Sociais durante as últimas décadas (Simone, 2004; Amin, 2014) possibilitou que os estudos urbanos se envolvessem com uma questão que até recentemente aparentava estar sob o domínio exclusivo dos técnicos e porta-vozes políticos representativos. Essa virada introduziu duas mudanças significativas que abordamos nesta seção. Uma delas foi ontológica e

enfatizou a condição heterogênea da infraestrutura e a dificuldade de estabelecer uma linha nítida entre o técnico e o social. A outra foi política e multiplicou a gama de atores, fenômenos envolvidos e possíveis articulações de infraestruturas. Como resultado dessa virada conceitual, abordagens tradicionais que compreendiam a infraestrutura como dispositivos inerentemente factuais, exclusivamente técnicos e liderados por especialistas, perderam seus papéis convencionais em favor de conceituações mais abertas e amplamente distribuídas.

Tomamos tais discussões como ponto de partida, enfatizando duas questões. Primeiramente, a infraestrutura não é meramente um intermediário técnico passivo, ou um projeto neutro administrado por políticos e técnicos. Em vez disso, ela integra processos complexos que afetam a existência diária da cidade e promulgam formas específicas de vida em detrimento de outras. Dessa forma, argumentamos que a infraestrutura precisa ser uma questão coletiva para discussão pública.

Os conflitos no Pelourinho e no Subúrbio Ferroviário mostram como as intervenções modernizadoras realizadas pelo Governo da Bahia em Salvador impactam os espaços urbanos complexos, frequentemente dotados de equilíbrios precarizados, mas também caracterizados por uma "infraestrutura social altamente urbanizada" (Simone, 2004, p. 407). É importante observar que esses espaços socialmente complexos envolvem diversas formas de habitar e que a população negra torna isso possível através da utilização de uma variedade de tecnologias de invenção, manutenção e reparo de infraestrutura diretamente ligadas às possibilidades que emanam das redes de relações sociais. De fato, isso se refere à longa história de habitar negra nas cidades, conforme argumentam Simone (*ibid.*) e McKittrick (2011).

Quando afirmamos que projetos de infraestrutura oficial na Bahia são antinegritude, queremos dizer que eles são planejados e implementados sem qualquer cuidado com os modos de existência das pessoas negras a quem alegam servir. Em outras palavras, nas abstrações pós-coloniais que nutrem os imaginários geográficos da modernização urbana, a presença negra na cidade – seus modos de habitar, circuitos econômicos, políticas de infraestruturas e formas de socialidade – não tem nenhum valor material ou simbólico relevante.

Na tensão entre modernização e modernidade, frequentemente há ecos de alguns tópicos abordados nos estudos negros que consideramos importante alavancar. Conforme Paul Gilroy (2002, p. 18), "uma das características definitivas do racismo contemporâneo é sua capacidade de primeiro definir os negros na dicotomia problema/vítima e, então, expeli-los do ser histórico completamente". Neste sentido, é importante notar a identificação axiomática que as narrativas da modernidade colonial fazem das pessoas negras como seres humanos incompletos, e, por extensão, geografias negras como incompletas e até mesmo espaços sem vida "em termos de normas emergentes e valores da 'cidade moderna'" (Simone, 2017).

Os acadêmicos negros estudaram como essas mesmas posições associam historicamente a negritude a "certo senso de decadência" (Moten, 2008, p. 177) e, mais concretamente, com "locais de decadência ambiental, social e infraestrutural" (McKittrick, 2011, p. 951).

Conforme argumentamos neste artigo, as questões nas cidades negras são sempre mais complexas do que a visão dominante presume. As chamadas perspectivas modernizadoras operam a partir de sistemas de conhecimento antinegritude, que historicamente situam pessoas e geografias negras fora da modernidade – e, de certa forma, até mesmo fora da humanidade. Contudo, apesar dos esforços da modernidade colonial para esconder suas outras versões, os estudiosos negros têm mostrado como a negritude e a modernidade nunca foram estranhas uma à outra, nem durante a escravidão nem na vida após a escravidão. Em seu livro *Fugitive Modernities*, Krug (2018) elabora sobre práticas, narrativas e instituições produzidas pelas diásporas negras na escravidão. Por sua vez, McKittrick (2011, p. 949) observou como a escravidão "não excluiu as geografias negras, mas incitou práticas alternativas de mapeamento [...] muitos dos quais foram/são produzidos fora dos princípios oficiais da cartografia". Da mesma forma, Denise Ferreira da Silva enfatiza a importância de projetar e reconhecer práticas que rompam com o circuito neoliberal de expropriação imbricado à nossa matriz colonial e racial: "para quebrar o circuito da despossessão e conceber mecanismos para reparar o valor total expropriado" (Silva, 2014, p. 284).

Tanto as tentativas de normalização da cidade negra por meio de infraestruturas antinegritude quanto as reações e os confrontos que impedem o êxito total dessas interdições podem ser pensadas com as duas experiências que discutimos neste texto. As intervenções do Programa de Recuperação e do monotrilho do Subúrbio têm diferentes temporalidades e são impulsionadas por diferentes gestões governamentais, em associação com os interesses do turismo, das políticas de infraestrutura e do setor imobiliário. O Programa de Recuperação começou em 1992 e diz respeito a uma reestruturação do espaço em torno do núcleo fundacional de Salvador – a área conhecida como Pelourinho. Essa intervenção foi baseada nas políticas de patrimônio pós-colonial e de desenvolvimento (Collins, 2015), em que o patrimônio se torna um recurso econômico subsidiário à economia turística.

O projeto do monotrilho começou em 2019 através de um contrato de PPP e propôs a substituição de uma seção do sistema ferroviário do século XIX. Apelando para o discurso da modernização, essa intervenção – seguindo a lógica da financeirização e da parceria público-privada – redefinirá fluxos de mobilidade em uma escala metropolitana, tornando o transporte público mais caro e inacessível. Além disso, a execução do projeto pode resultar em novas camadas de desarticulação intraurbana para os habitantes do Subúrbio Ferroviário.

Argumentamos que as agendas neoliberais que conduzem esses processos de transformação espaço-tempo atuam sobre formas anteriores de subjugação racial e colonial (Chakravartty; Silva, 2012). O governo e os agentes corporativos que acionam essas intervenções – em que a acumulação por expropriação ressoa – operam atualizando uma matriz colonial e racial que enxerga as vidas negras como desenraizáveis. Assim, a produção de infraestrutura, tanto na nova ecologia turística do Programa de Recuperação como na substituição da linha férrea do Subúrbio por um monotrilho, cria uma diferença racial dando lugar a arranjos específicos de subordinação, resistência e negociação (Gilroy *et al.*, 2019). Em ambas as situações, a distribuição assimétrica e seletiva de infraestrutura performa violência racial, complexificando os processos de despossessão urbana.

Ao mesmo tempo que reconhecemos e denunciamos o caráter antinegritude dessa atividade urbanística estatal-corporativa, também reafirmamos a condição heterogênea e performativa das infraestruturas. Nós as compreendemos como objetos de disputa e questões abertas à discussão pública. Por essa razão, é importante que prestemos atenção aos conflitos que atravessam a execução do Programa de Recuperação e a implantação do monotrilho. Para além dos conflitos em si, essas áreas em disputa são também espaços de interação, onde se encontram os campos diversos e assimétricos que compõem a cidade de Salvador. Essas divergências são aqui compreendidas em diálogo com o trabalho de Blaser e de la Cadena (2018): as diferenças que emergem nos coletivos não são fossilizadas, mas se envolvem em um processo contínuo, aberto e negociado de mudança.

"Daqui não saio, daqui ninguém me tira!"[13]: afirmando a vida negra no Programa de Recuperação do Centro Histórico de Salvador

O Pelourinho é centro do espaço tombado como Patrimônio Mundial da Humanidade em 1984, a partir de então conhecido como Centro Histórico de Salvador (CHS). Após seu tombamento, o Governo da Bahia, em 1992, sob comando do poderoso político de direita Antônio Carlos Magalhães, criou o Programa de Recuperação. Ao executar esse processo, o governo implementou políticas de patrimônio cultural que concebem o patrimônio como um recurso econômico subsidiário à economia turística. Além disso, a intervenção feita na década de 1990 atualizou a aliança entre turismo e patrimônio na Bahia, o que especifica um lugar para o CHS na economia de serviços designada a Salvador pela política de desenvolvimento industrial desde os anos 1970 (Sant'Anna, 2017).

13. Esse *slogan* foi a principal palavra de ordem da Amach em suas mobilizações e lutas pelo direito de permanecer e viver no Centro Histórico de Salvador.

Por meio do Programa de Recuperação, o Governo da Bahia pretendeu criar novos produtos e destinos turísticos. O eixo dessa operação foi a conversão do Pelourinho em um "*shopping center* a céu aberto" (Sant'Anna, 2017). Para executar esse projeto, os técnicos implementaram o programa dividindo-o em sete fases. As seis primeiras etapas aconteceram entre 1992 e 1999 e se revelaram um enorme fracasso econômico; incluíram uma política de remoção violenta que afetou principalmente a população afrodescendente. Essa violência deu origem a um movimento de protesto liderado por uma aliança de moradores, que não aceitaram passivamente as remoções, juntamente com setores solidários da sociedade civil baiana. O protesto não foi ignorado e as reivindicações da vizinhança forçaram os técnicos a introduzir usos habitacionais na sétima etapa. Essa fase começou em 2000 e continua inacabada.

O Programa de Recuperação começou em 1992, em parte do espaço tombado do CHS, incluindo áreas como Maciel, Pelourinho, Passo, Saldanha, Barroquinha e Carmo – um lugar animado, fisicamente em ruínas, mas densamente habitado por formas diferentes de vida negra que produziam uma "opacidade" perturbadora para as elites (Glissant, 1990). Apesar de tudo, naquele momento, os casarões antigos e as ruínas coloniais eram habitadas por inúmeras famílias, mulheres, crianças, redes de profissionais do sexo, traficantes de drogas, vendedores ambulantes, recicladores, trabalhadoras domésticas, cabeleireiros, artesãos e alfaiates, além de algumas pessoas trabalhando em setores formais. A maioria desses moradores nasceu na área ou mora lá há décadas.

Apesar da narrativa ideológica de remoção que equiparou a área a uma mera ruína, a presença de um alto número de crianças indicou a vitalidade da área e uma renovação geracional. Cada casarão era dividido em vários quartos e alojava dezenas de famílias (Amach; FAUFBA, 2017). Eis um paradoxo significativo: os antigos casarões coloniais, muitos dos quais em estado de ruína e com saneamento insuficiente, eram povoados densamente.

O acesso à acomodação e a outros usos coletivos dos prédios era geralmente condicionado ao pagamento de aluguel aos poucos descendentes remanescentes dos donos originais, mas principalmente aos posseiros, pessoas que tomaram a posse e o controle da propriedade abandonada de maneira informal. Essas pessoas arrecadavam o aluguel e até vendiam propriedades a ocupantes que precisavam morar ou fazer uso do espaço de outra forma. Em alguns casos, os inquilinos puderam comprar esses prédios informalmente, assumir o controle deles e, posteriormente, começar a alugar espaço para novos inquilinos.

> Esse prédio que eu morava é [...], assim, um prédio antigo, da família dos Catarinos, quer dizer, esse prédio, foi um prédio que pegou fogo, a família muito tradicional dos Catarinos, entende? Então, um senhor, ele pegou esse prédio [...] quer dizer, botou a laje, aí pegou e alugou pra minha mãe uma parte, né? [...] a gente foi morando lá, ele foi subindo, aproveitou esse prédio que pegou fogo [...] Então, esse prédio não tinha dono, até tem, o dono abandonou porque pegou fogo. Então a gente morou lá [...] quase 30 anos. [...] Aí depois ele arrendou, vendeu, tipo ele vendeu pra ela e saiu fora. Nós já tinha inquilino lá, como ela ficou tipo dona, né? Aí veio o Ipac [Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural do Estado da Bahia], começou a tirar o pessoal (Mahin, moradora, 2017)[14].

Apesar da existência de mecanismos de mercado informal que dão acesso à terra urbana (Abramo, 2012), o modo de posse no Centro Histórico baseou-se no uso coletivo dos casarões, com poucos habitantes tendo acesso à economia formal ou à esfera dos direitos públicos. Vale destacar que a dinâmica socioespacial nos bairros negros das cidades latino-americanas não pode ser entendida apenas como derivada de mecanismos do mercado informal de terras. Esses espaços são heterogêneos, e o efeito das formas mercantis e não mercantis de consumo e produção da cidade coexistem e se sobrepõem dentro delas (Pírez, 2016). No caso do Pelourinho, o mercado informal que dava acesso à terra urbana estava ligado a formas precarizadas de urbanização. No entanto, também existia uma produção incessante e comum, segundo Harney e Moten (2013), de infraestruturas, bens, serviços, valores e sociabilidade que sustentavam a vida coletiva. Ou seja, além dos espaços dilapidados que eram relativamente fáceis de habitar, existiam restaurantes populares com preços módicos, pensões, redes de cuidados infantis e de suporte para mulheres e prostitutas, organizações culturais afro-brasileiras e atividade religiosa. Antes de tudo, havia uma espécie de sociabilidade e de ajuda mútua, operando em paralelo, dentro e fora das lógicas capitalistas, que constituíam a existência desse lugar. Argumentamos que essa coexistência não binária de conjuntos econômicos foi o que permitiu a reprodução de vida cotidiana na área (Santos, 2008).

O governo usou o Programa de Recuperação para desmantelar e reconfigurar a dinâmica socioterritorial preexistente desse bairro negro. Mas, paradoxalmente, o CHS realizou a sua redefinição funcional em nome da preservação do patrimônio e da cultura. No entanto, isso implicou a tomada de posse pelo Estado de mais de setecentos edifícios através do despejo e da despossessão de centenas de famílias e a anulação dos direitos sociais e fundiários dos moradores. As ações

14. Fala de uma moradora transcrita de um encontro, no contexto da perícia popular no Centro Histórico de Salvador, realizada em 2017.

governamentais implementaram grande parte dessa expropriação nas seis primeiras etapas do Programa. Elas promoveram uma mercantilização coordenada, ao direcionar a concessão da posse dos edifícios recuperados, praticamente sem ônus, para atividades comerciais privadas e serviços ligados à economia do turismo patrimonial.

Até 2005, pelo menos 4 mil moradores, cerca de 46% da população do Centro Histórico, tinham sido despejados e dispersos para bairros próximos e distantes, como São Caetano, Pau da Lima, Valéria, Cajazeiras e Subúrbio Ferroviário (Mourad, 2011). Esse processo coordenado pelo Estado desencadeou uma operação racializada e sexualizada de iniquidades, mobilizando práticas de violência e cercamento associado a atitudes moralizantes. Queremos destacar a proibição das redes de prostituição na área do Maciel, uma comunidade transgênero de profissionais do sexo incluindo mulheres-cis e pessoas trans. Esse cercamento foi apenas um exemplo da política de interdição que as normas do patrimônio cultural trouxeram ao Centro Histórico. Na verdade, uma infraestrutura policial securizante, destinada a regular os modos de vida reconhecidos no Centro Histórico, somente poderia ser testada através de uma repressão rigorosa (Collins, 2015).

Essa operação "biopolítica" (Foucault, 2008) massiva reprimiu os modos negros de habitar o Pelourinho. Em consonância com a "ideologia do branqueamento" (Nascimento, 2016), sob a qual tais operações vêm ocorrendo, o governo decidiu normalizar essa presença urbana negra e tolerar apenas as formas de vida subordinadas aos novos termos propostos pela economia turística. Embora os modos de vida reprimidos também incorporassem as celebradas raízes africanas nas quais a narrativa afro-baiana subjacente às políticas patrimoniais do Pelourinho se baseava, para os representantes da supremacia branca esses modos de vida também carregavam o estigma da negritude como uma ameaça opaca. Isso nos lembra dos riscos do entrelaçamento entre racismo e nacionalismo, contra os quais Abdias do Nascimento (2016) e Paul Gilroy (2002) alertaram. A noção de uma democracia multicultural é compatível com o esvaziamento das culturas da diáspora negra que se tornam nacionais. Essas operações urbanas revelam como a ideologia da democracia racial que impulsionou o Programa de Recuperação pode reificar a herança afro-brasileira e, ao mesmo tempo, cometer a destruição genocida da negritude (Nascimento, 2016).

Contudo, a lógica modernizadora absolutista do Programa de Recuperação não foi unívoca. Em 2002, um grupo de moradores composto principalmente por mulheres negras criou a Amach, uma associação de bairro, para lutar contra as políticas de remoção no Pelourinho. Em 2005, em meio às lutas contra a implementação do Programa, a Amach chegou a um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC)

intermediado pelo Ministério Público do Estado da Bahia. No TAC, o Governo da Bahia e a sua Companhia de Desenvolvimento Urbano (Conder) reconheceram o direito de 108 famílias de permanecer no Centro Histórico de Salvador. O governo comprometeu-se com a recuperação de edifícios para moradia e a sua concessão aos residentes na sétima etapa do programa. Além disso, o acordo implicou a criação de um Comitê Gestor com a participação de representantes da Amach, do governo estadual e de outras instituições da sociedade civil. O comitê foi encarregado de garantir os direitos reconhecidos no TAC, a saber: a recuperação dos edifícios para os moradores desenvolverem atividades comerciais geradoras de renda, instalações para abrigar a sede da Amach e equipamentos coletivos, como uma creche.

Com esse reconhecimento formal de direitos, o governo reformulou a sétima etapa do projeto, incorporando as demandas do bairro litigadas pela Amach. Vale destacar aqui que o mesmo racismo antinegro que havia impulsionado a remoção de milhares de moradores também permeou o espaço de negociação entre burocratas da Conder e os residentes da sétima etapa. Distante de ser um processo harmonioso, as condições de vida dos moradores sofreram com a ação desestabilizadora constante dos técnicos e gestores da Conder. Eles repetidamente agiram para minar os direitos de posse dos moradores por meio de repetidas remoções e deslocamentos forçados. Por um lado, a Conder movimentou um circuito de acumulação por expropriação, desenraizando os moradores, evidenciando a imbricação da economia do turismo patrimonial a matrizes coloniais e raciais (Chakravartty; Silva, 2012; Silva, 2014). Por outro, os moradores responderam com constantes movimentos, adaptações e improvisações para rearticular suas condições de vida e enfrentar a repressão.

Algumas das famílias incluídas no TAC de 2005 foram realocadas para "casas de passagem" (acomodações temporárias) dentro do próprio CHS com o aluguel e taxas pagas pela Conder. Elas viveram nessas casas enquanto a sétima etapa era realizada, até receberem suas residências permanentes nos prédios recuperados. Embora o plano devesse ter sido concluído em até dois anos, hoje, quinze anos depois, permanece incompleto. Como Jecilda, a presidente da Amach, certeiramente disse: "Terminou a Fonte Nova, vai terminar o metrô, mas não termina a sétima etapa" (Amach; FAUFBA, 2017). Essas famílias viveram em casas de passagem precarizadas por quase doze anos antes de finalmente receberem suas casas recuperadas. "Uma situação provisória que se tornou permanente", como a descreveu Sandra, moradora e membro da Amach (*ibid*.).

A implementação do Programa de Recuperação remonta à articulação entre propriedade, trabalho e moradia com efeitos racializados específicos (Gilroy, 2002; Roy; Rolnik, 2020). O regime de posse na sétima etapa do programa – agora sob a

tutela do governo – pressupôs uma integração subordinada de moradores negros na economia turística. Mas não se trata apenas de subordinação, e sim da eliminação dos meios históricos de viver e trabalhar das pessoas negras no CHS.



Figura 2. Perícia popular no Centro Histórico de Salvador
Fonte: Elaborada por Flora Menezes Tavares (2020), com base em Amach; FAUFBA (2017).

Em muitos casos, a realocação dos moradores para casas de passagem significou uma dissociação entre moradia e os meios de trabalho existentes, comprometendo as formas tradicionais através das quais muitos moradores obtinham suas fontes de renda. Hoje em dia, muitos dos moradores da chamada sétima etapa se ocupam da comercialização informal de comida e bebidas em alguns dos *shows* que acontecem no Pelourinho. No entanto, essas posições precarizadas na economia turística não sustentam todos. A refuncionalização do bairro desmantelou os circuitos econômicos imanentes da área, e muitos dos moradores tiveram que se defender, mais uma vez inventando suas formas de trabalhar.

Além disso, em 2017, a Conder alterou a política de acomodação temporária. Sem discutir o assunto com os moradores, rescindiu os contratos de aluguel das casas de passagem e, em vez disso, ofereceu-lhes um auxílio-aluguel. A partir desse momento, os moradores passaram a receber um benefício mensal de R$ 450,00 (quatrocentos e cinquenta reais) à época, para pagar o aluguel. Essa quantia era

insuficiente para cobrir os valores de aluguel então cobrados no CHS, e, com isso, nenhuma das famílias que ocupavam o alojamento temporário aceitou sair. As famílias se recusaram a deixar as casas de passagem e a serem submetidas a novos deslocamentos que não fossem para suas moradias definitivamente recuperadas. Diante dessa resistência, a Conder moveu ações de reintegração de posse contra pelo menos sete moradores (Amach; FAUFBA, 2017) para forçar a saída dessas famílias, apesar de não ter garantido a entrega de todas as moradias recuperadas na sétima etapa.

A morosidade da obra e do retorno para as moradias recuperadas, a fragilização da posse, as realocações e remoções forçadas, as situações de risco, a dissociação das práticas coletivas, a dissolução de formas de trabalho e a precarização das moradias foram condições impostas aos moradores pela Conder. Os moradores também denunciaram continuamente os problemas relativos à qualidade das casas de passagem, e, a partir de 2007, das moradias recuperadas: inadequações dos projetos, da construção, das redes de infraestrutura urbanas ou de manutenção predial, infiltrações, umidade, falta de ventilação, problemas nas ligações domiciliares de abastecimento de água e esgotamento sanitário, insalubridade associada a problemas de saúde ou conflitos condominiais. Algumas casas eram menores que as ocupadas anteriormente ou não atendiam às necessidades, pois algumas famílias haviam crescido no longo intervalo desde o início das obras na sétima etapa. Sandra descreveu as condições de vida de sua família durante a estadia na casa de passagem como o "Inferno de Dante" (Amach; FAUFBA, 2017). Quando encontravam algum desses problemas, eles buscavam soluções junto à Conder ou tentavam resolvê-los por meio de ações individuais ou coletivas.

A formalização da situação dos moradores e a inclusão na sétima etapa não significaram, portanto, melhorias substanciais na qualidade de suas condições de vida, mas revelaram uma reconfiguração de suas condições precarizadas. Essas condições foram intensificadas pela ação estatal aliada à sujeição dos moradores a posições de iniquidade urbana. A precarização somente aumentou, mesmo com a concessão de uso dos prédios recuperados aos moradores pela Conder. Na sétima etapa do Programa de Recuperação, a Companhia de Desenvolvimento Urbano decidiu emitir a Concessão do Direito Real de Uso (CDRU) para os moradores, um instrumento de regularização fundiária com o qual um proprietário transfere o uso de sua terra a um terceiro interessado. As CDRUs concedidas aos moradores têm validade máxima de dez anos, um período curto, considerando que a maioria desses moradores tem residido no CHS por muitas décadas. Eles esperavam, portanto, uma posse segura e duradoura, o que não está de forma alguma assegurado por esse instrumento. A situação é acentuada pelos equipamentos comunitários prometidos no acordo e que nunca foram implementados. Há, ainda, o problema

dos mecanismos de participação e controle social do Programa de Recuperação que a Conder interrompeu arbitrariamente há oito anos. Essa ação antidemocrática do Governo da Bahia tem impedido a participação dos moradores nas decisões relativas ao Programa de Recuperação.

No entanto, os modos de vida relacionais e generativos das negritudes têm recusado toda tentativa de cercar seus recursos e formas de vida. Neste sentido, o movimento permanente de rearticulação da vida coletiva negra no Pelourinho desafia os cercamentos, mas também reinventa suas alianças e formas de luta. Internamente, uma esfera ligeiramente expandida de luta pela permanência e inserção na área emergiu desse movimento, como evidenciado pela presença de grupos cada vez maiores do que os detentores dos títulos formais de concessão individualizante das moradias recuperadas. Além disso, diferentes gerações da mesma família compartilham o usufruto das moradias e o acesso que elas dão ao Centro de Salvador de diferentes maneiras. Os moradores reconstruíram redes de cuidado interparental e de vizinhança, aproveitando coletivamente sua proximidade e ativando a solidariedade territorial. Isso inclui creches, caminhos para fugir do tráfico de drogas, melhorias habitacionais e oportunidades educacionais e de emprego. Externamente, a coexistência com outras territorialidades vizinhas ao Pelourinho abre caminho para rearticulações de defesa coletiva diante das ameaças às diferentes formas de vida que habitam o Centro de Salvador. Em um Pelourinho devastado por políticas de turismo patrimonial, arranjos coletivos também se transformam e continuam a confrontar velhas e novas condições de subalternidade.

"Temos uma relação com o lugar que o capital e a modernidade não consideram"[15]: o monotrilho do Subúrbio como uma disputa em ato

O Subúrbio Ferroviário de Salvador é localizado na parte norte da cidade, às margens da baía de Todos os Santos. Foi forjado como uma área urbana desconectada da cidade colonial. A produção urbana seletiva e desigual concentrou investimentos em áreas frequentemente associadas à elite urbana, notadamente o Centro tradicional da cidade colonial e novas localizações na Salvador expandida do século XX, em detrimento do Subúrbio e de outras periferias urbanas. Essa atribuição urbana diferencial realizada por diversas administrações municipais e estaduais, e seus diversos arranjos institucionais, priorizou aqueles espaços de elite com intervenções urbanas para estabelecer uma imagem de modernidade para Salvador.

15. "Temos uma relação com o lugar que o capital e a modernidade não consideram" (Gilson, morador do Subúrbio Ferroviário, membro da Sociedade Nacional Trem de Ferro e um dos organizadores da Escola de Verão Monotrilho em Disputa, realizada em fevereiro de 2020.

O Subúrbio Ferroviário foi desenvolvido primeiramente como um retiro de veraneio para a elite e depois como uma área industrial. Outras camadas visíveis na produção desse espaço o imbricam aos processos de modernização que examinamos neste artigo. Entre eles estão as aldeias indígenas dos Tupinambá, os engenhos de açúcar portugueses, a invasão holandesa, os quilombos, o primeiro poço de petróleo do Brasil e a construção da ferrovia. Destacamos o fato de que, com a implantação da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, iniciou-se uma ocupação mais marcadamente urbana. Foi também nessas circunstâncias que essa área urbana passou a ser conhecida pelo seu nome atual de Subúrbio Ferroviário.

Uma ocupação cada vez mais densa aumentou a partir da década de 1940. Ela estava ligada tanto à ferrovia em si – que foi inaugurada em 1860 pela Companhia Ferroviária da Bahia e São Francisco, de propriedade inglesa, e mais tarde se tornou parte do sistema ferroviário nacional – quanto a partir da atividade industrial que então começou nessa vasta área urbana. Essa tendência cresceu especialmente após a descoberta de petróleo em 1939, no atual bairro de Lobato. Some-se a isso o fato de que o Subúrbio se tornaria um dos destinos das populações majoritariamente negras deslocadas à força de outras partes da cidade, notadamente o CHS. Essas expulsões estavam associadas a vários projetos de modernização realizados em Salvador ao longo do século XX, como mostrado anteriormente no caso do Pelourinho.

A implantação do Complexo Industrial de Aratu e do Complexo Petroquímico de Camaçari na década de 1970 intensificou a migração para Salvador e levou a uma realocação da atividade industrial do Subúrbio em direção à Região Metropolitana de Salvador. A avenida Afrânio Peixoto, mais conhecida como avenida Suburbana, também foi construída nesse período e inaugurada em 1971. Os moradores locais lembram-se dessa intervenção como o grande projeto de infraestrutura que vetorizou e expandiu a urbanização em direção ao Subúrbio.

A construção da avenida Suburbana em si foi responsável pela remoção de inúmeras famílias negras em nome da modernização. Essa história não oficial permanece viva na memória dos moradores cuja realocação para outros lugares dentro da vasta área urbana do Subúrbio contribuiu para sua maior extensão e adensamento. Ao mesmo tempo, o Governo da Bahia removeu as casas construídas sobre palafitas na Baía de Todos os Santos, no bairro dos Alagados. Ambos os fenômenos ocorreram durante a ditadura militar (1964-1984) e, somados à construção de algumas iniciativas de habitação pública, confirmaram o intervencionismo do Estado na tentativa de conter o rápido processo de acesso dos negros à moradia por meio da autoconstrução. No entanto, a destruição de formas improvisadas de habitabilidade, como palafitas sobre o mar, e a construção de habitação pública não

controlaram a autoconstrução, mas a impulsionaram. De fato, a autoconstrução fez com que o Subúrbio se tornasse a possibilidade de acesso à cidade e moradia para toda uma geração de afrodescendentes de Salvador.

O Subúrbio atualmente inclui cerca de vinte bairros negros contínuos, a maioria deles autoconstruídos por seus moradores durante o século XX, um processo que segue até hoje. Apesar de sua reiterada homogeneização na discussão acadêmica, bem como nas políticas urbanas aplicadas ali, é um espaço urbano extremamente complexo e heterogêneo. Como afirma Santos (2016, p. 275), é uma área urbana que condensa "histórias de luta e mobilizações, afirmando suas identidades com novas elaborações urbanísticas e culturais". Uma miríade de associações de moradores, grupos culturais, terreiros de candomblé, pequenos times de futebol, escolas comunitárias, bibliotecas e estações de rádio está capilarizada por todo o Subúrbio e coexiste com igrejas pentecostais, bares e grupos organizados de tráfico de drogas.

Na última década, o Subúrbio Ferroviário tem sido alvo de muitas intervenções urbanas lideradas pelo Município e pelo Estado. Uma delas é o projeto do monotrilho, anunciado pelo Governo da Bahia como substituto da ferrovia existente, o que provocou um conflito contínuo. Embora o governo tenha declarado em 2014 sua intenção de "modernizar" a ferrovia, substituindo-a por um VLT, isso foi formalizado apenas em 2018. Em 2019, a mídia local finalmente anunciou que a construção seria realizada por meio de uma PPP entre o Governo da Bahia e a empresa chinesa Build Your Dreams (BYD). Sem esclarecer publicamente a diferença entre os modais, o consórcio assumiu a responsabilidade de implementar um monotrilho, e não um VLT.

Esse consórcio permite à BYD participar da implementação e da operação de uma importante peça de infraestrutura de transporte público em Salvador. A participação dessa grande corporação no projeto do monotrilho reforçou a percepção da crescente influência da China[16] na América Latina. Também nos dá os contornos de como a modernidade global impacta Salvador com base em relações internacionais multidirecionais nas quais a China ganhou importância e (des)centralidade

16. Nota de atualização: pensando a influência da China na América Latina e globalmente, atentamos para alertas como o de Artur Renzo e Ivana Jinkings (2021) sobre o risco do reducionismo evocado pela dicotomia simplista capitalismo de Estado *versus* socialismo de mercado. Esses autores observam que a questão da ascensão da China como potência econômica global envolve as atuações do Partido Comunista e do Estado em diferentes instâncias da sociedade e "desafia a reflexão dos que buscam entender a complexidade daquele país sem cair na armadilha de simplesmente apontar o fracasso do socialismo com características chinesas diante do capitalismo" (2021). RENZO, A.; JINKINGS, I. *China*: capitalismo de Estado ou socialismo de mercado? Comentário sobre o dossiê "China: mercado e planificação?". *Margem Esquerda*, revista semestral da Boitempo. *Blog Boitempo*. São Paulo: 5 out. 2021.

em relação aos tradicionais polos euro-americanos (Dirlik, 2007). No caso do Brasil, nos últimos cinco anos houve uma expansão do investimento corporativo chinês em diferentes setores de infraestrutura, negociados com governos subnacionais como os da Bahia e de São Paulo, consolidando uma tendência à gestão de ativos públicos por meio de arranjos de PPP. A presença chinesa no Brasil se fortaleceu após o *impeachment* da ex-presidenta Dilma Rousseff (PT), em 2016. Os investidores chineses ganharam destaque em um espaço econômico que, em certa medida, se encontrava em estado de choque diante dos incessantes casos de corrupção que pairavam sobre as principais empresas brasileiras de construção civil, como a Odebrecht. Forças de direita usaram o clima de corrupção para impulsionar o *impeachment* contra a presidenta.

O arranjo político, institucional e financeiro que está sendo construído sob a tutela do governo estadual em torno dessa intervenção conecta Salvador – e o Subúrbio Ferroviário – a toda uma economia transnacional e internacional, que parece ter na infraestrutura uma moeda de investimento em grande parte do Sul Global (Anand; Gupta; Appel, 2018). Voltar a atenção para a produção estatal corporativa envolvida na implantação do monotrilho e suas formas de expropriação torna os nexos entre racialidade, colonialidade e os circuitos globais de financeirização ainda mais evidentes (Chakravartty; Silva, 2012; Roy; Rolnik, 2020). Como detalhamos agora, o projeto do monotrilho desencadeará transformações produzindo configurações específicas de articulação entre propriedade, trabalho, moradia e condições de mobilidade e imobilidade, implicando efeitos racializados também específicos (Gilroy, 2002).

A proposta de substituição da ferrovia do Subúrbio por um monotrilho visa reconfigurar o espaço com a presença de novos interesses imobiliários e empresariais. Antes mesmo do início da intervenção, novos projetos foram lançados em vários bairros da área de influência do monotrilho. A maioria deles é de iniciativa dos setores imobiliário e de engenharia civil ou envolve grandes redes de supermercados. Obras públicas e iniciativas comunitárias, por outro lado, têm menos peso. Em outras palavras, os processos urbanos especulativos que se desenrolam ao lado da intervenção do monotrilho estão expondo ainda mais a população aos efeitos das lógicas de mercado e aos processos de privatização que tornam uma cidade negra vulnerável e ameaçam a permanência de seus habitantes (Acervo da Laje *et al.*, 2020).

Os possíveis impactos da implementação do monotrilho incluem graves violações de direitos sociais, pois ameaçam remover ou realocar centenas de famílias que se instalaram naquela área urbana há décadas. Esses moradores têm em suas casas improvisadas seu maior bem, e o legado das lutas familiares se mistura à

produção da própria paisagem local. Também destacamos efeitos massivos na mobilidade, associados a processos radicais de vulnerabilização. Pesquisas recentes estimam que cerca de 10 mil pessoas (incluindo vendedores ambulantes, autônomos, pessoas que pescam e coletam frutos do mar, recicladores e estudantes) usam a ferrovia todos os dias para ir ao trabalho ou chegar à escola, ao comércio ou a serviços em subcentros do Subúrbio e no Centro tradicional de Salvador (Acervo da Laje *et al.*, 2020). Se o Estado e a concessionária ligada à BYD desativarem a ferrovia do Subúrbio em função do monotrilho, milhares de pessoas e suas famílias serão diretamente afetadas em suas vidas cotidianas e em suas estratégias de existência. Um provável reajuste de tarifa estimado em 740% em decorrência dessa mudança de modal de transporte impactará diretamente esses grupos e moradores, a maioria dos quais não poderá utilizar o monotrilho, seja por não ter condições financeiras ou por não poder transportar mercadorias (Ministério Público do Estado da Bahia; Cidade Popular; Bakó; Tec & Mob, 2020). Ao aumentar significativamente a tarifa, essa intervenção afetará não apenas sua mobilidade cotidiana entre bairros ou para o Centro da cidade, mas também seu trabalho e economia, que dependem da ferrovia subsidiada.

Neste caso do monotrilho, queremos enfatizar que, apesar das diversas ameaças e de tudo o que é necessário para enfrentá-las, a própria existência do Subúrbio como um conjunto heterogêneo de bairros negros tensiona o caráter destrutivo dessa intervenção modernizadora. Os mundos incomuns (Blaser; de la Cadena, 2018) que incorporam o Subúrbio em sua produção cotidiana de longo prazo são marcados por práticas de apoio mútuo e arranjos que vão além do mercado regular para dar a muitas pessoas acesso a uma casa. Nos últimos cinquenta anos, pelo menos, a produção cotidiana desse vasto e complexo espaço urbano tem sido ancorada a essas vidas negras e à dinâmica de autoconstrução de casas, infraestruturas, circuitos econômicos, instituições, políticas e conjuntos de regras. Elas articulam continuamente permanência e ruptura, deslocamento e fixação, destino e projeto, borrando as linhas entre legalidade e ilegalidade, regularidade e irregularidade, legitimidade e ilegitimidade, visibilidade e invisibilidade. Essas dinâmicas, comumente lidas como informais, instituem formas – de vida, de produção do espaço, de moradia, de ação política e de pluralidade jurídica, econômica e cultural – ainda pouco legíveis pelos padrões teóricos que apresentam reflexões, práticas e políticas sobre o ambiente urbano no Brasil.

Ao longo de décadas, os moradores do Subúrbio fizeram diferentes esforços de territorialização. Construíram múltiplas territorialidades sobrepostas (Haesbaert, 2004), ancorando-se à lógica do habitar orientada por noções de família estendida e redes de vizinhança (Marcelin, 1999). Perpetuaram modos de vida ancorados na relação próxima com o mar, seja por meio da pesca e da mariscagem,

ou por meio de religiões afro-brasileiras, como o candomblé, que informam sobre as permanências históricas e modos de relação com o ambiente urbano natural. Instituíram formas de trabalho e atividades de geração de renda, que vão desde a construção de um ponto de venda com clientela estabelecida até as possibilidades de trânsito em que a ferrovia desempenha papel fundamental. Essas dinâmicas urbanas históricas estão ligadas aos processos contínuos de autoconstrução – vividos como uma luta diária – e à construção performativa de um futuro por vir que as práticas de improvisação implicam.

Neste sentido, vale a pena revisitar brevemente uma ideia já discutida neste texto: "casas e bairros consolidados" são aqueles que conseguem superar as barreiras à habitabilidade, como a própria lógica de remoção, e alcançam algum horizonte de consolidação no tempo, simbolizando uma conquista individual e coletiva, de melhoria material e social. Portanto, a atual intervenção no Subúrbio nos permite captar o momento exato em que essas territorialidades, modos de vida e mundos urbanos incomuns estão prestes a sofrer seu impacto. É um renovado processo de modernização em pleno curso, anunciando transformações materiais e simbólicas significativas dessa complexa área urbana que se consolidou com muita dificuldade e luta, mas construiu entre seus moradores um sentimento de pertencimento e ancoragem. Neste momento, em que o conflito é iminente, a visibilidade desses mundos heterogêneos e de suas lógicas alternativas tem sido útil para suscitar não apenas uma política de (re)conhecimento, mas, sobretudo, de cuidado, capaz de fortalecer os agenciamentos coletivos que sustentam a vida negra.

Muitas das tentativas de fixação e consolidação que instituíram essa área urbana, como destacamos brevemente, estão diretamente ligadas a despossessões anteriores e à incidência de processos antinegritude de modernização no antigo Centro da cidade, como no caso do Programa de Recuperação. A produção de infraestruturas associadas a circuitos de financeirização global, como o Programa de Recuperação e a atualização do projeto monotrilho, aprofunda a matriz racial colonial que historicamente forjou esse estado contínuo de transitividade e desenraizamento de vidas negras (Chakravartty; Silva, 2012; Roy; Rolnik, 2020). Ao abrir um diálogo sobre infraestruturas produzidas em diferentes tempos e em diferentes espaços, buscamos destacar que propriedade, trabalho, moradia e condições de mobilidade são dimensões comuns condicionadas por tais intervenções. Consideramos que as políticas de infraestruturas evidenciam as assimetrias raciais que permeiam todo processo urbano em Salvador. Diante das interdições e das ameaças antinegritude das versões hegemônicas dessas infraestruturas, as atividades de (re)posicionamento da vida negra são rearticuladas, redefinindo continuamente novas territorialidades, ecologias políticas e enfrentamentos de situações de assujeitamento.



Figura 3. Escola de Verão Monotrilho em Conflito
Fonte: Elaborada por Flora Menezes Tavares (2020), com base no Acervo da Laje *et al.* (2020).

Transbordando interdições

Voltar nossa atenção para os conflitos em torno do Programa de Recuperação do Centro Histórico e do projeto do monotrilho no Subúrbio Ferroviário nos permite perceber que certas atividades da vida negra interrompem o circuito de expropriação ao tornar os sujeitos racializados indisponíveis à submissão de uma extração total de valor (Silva, 2014). Entender esse movimento implica uma mudança de pensamento, rompendo com a naturalização da univocidade do circuito de expropriação, que reproduz os espaços geográficos, conceituais e raciais do capital global (*ibid.*).

No Pelourinho, a chamada redefinição modernizadora de uma cidade negra obliterou as infraestruturas incrementais e adaptativas historicamente construídas pelos moradores dos casarões antigos em ruínas – a base da multiplicidade da vida coletiva naquele bairro. Assim, quando a execução gradual da sétima etapa permitiu o retorno de alguns moradores às suas casas, eles receberam edifícios recuperados exclusivamente para uso residencial, formalizando um tipo de casa que não apenas desassociou, como dissolveu seus meios anteriores de trabalho e atividades de geração de renda, entre outros usos vitais. Arquitetonicamente,

esses edifícios eram pouco adequados para a inserção periférica dos moradores na economia turística. Por exemplo, não havia onde guardar seus carrinhos e outros equipamentos para venda ambulante, apesar de a maioria dos moradores estar envolvida nessa atividade nas praças do Pelourinho.

As interdições de espaços modernizados como esses pela máquina do turismo patrimonial são contestadas pelos moradores todos os dias, quer por meio de ações coletivas lideradas pela Amach e direcionadas aos agentes do Governo da Bahia, quer por meio de transformações, negociações sutis, transgressões cotidianas e novas práticas adaptativas incrementais pelas quais eles reajustam a propriedade estatal aos seus modos de vida.

Um exemplo da expressão política pela qual os negros em Salvador afirmam suas vidas diante das políticas urbanas antinegritude seria o caso da cozinha comunitária no Pelourinho. A Amach montou a cozinha em parceria com o Estado para dinamizar a atividade econômica da comunidade, em face da nova dinâmica que a operação de renovação urbana deveria ter trazido ao bairro. No entanto, esse processo urbano não se desenvolveu como o Governo da Bahia imaginou e o restaurante administrado pela Amach, onde as pessoas da associação pretendiam servir comida aos novos moradores da área e empregar alguns de seus membros, não conseguiu estabilizar suas atividades. A cozinha comunitária fechou um ano após ter sido aberta. Poucos meses depois, em uma reunião com a Conder da qual as autoras participaram, técnicos empregados pelo Estado acusaram a Amach de má conduta de gestão. Mas, naquela época e sem que eles soubessem, a associação já havia convertido a cozinha comunitária – uma infraestrutura estatal – em uma oficina coletiva para políticas alternativas de vizinhança.

Um segundo exemplo vem do Subúrbio Ferroviário, onde o alerta do Governo sobre a iminente desativação da ferrovia existente ameaça os modos de habitar e viver dos moradores, os quais a ferrovia historicamente ajudou a compor. Um circuito vigoroso de pesca tradicional pode ser visto pelo uso intenso do trem para transportar frutos do mar, peixes, frutas e outros bens. As pessoas que trabalham na pesca e na coleta de frutos do mar no Subúrbio – 70% delas mulheres – produzem pelo menos 30 toneladas de peixes por semana, principalmente sardinhas. Muitas pessoas usam a ferrovia para chegar ao Porto das Sardinhas vindas de vários locais dentro do Subúrbio para comprar peixes e frutos do mar. Por causa de seu preço acessível, esta é frequentemente a única garantia de uma refeição para algumas famílias. Como afirma Mero, pescador: "O dia que não tem sardinha é pânico, porque muita família vai ficar sem comer" (Acervo da Laje *et al.*, 2020). As redes e os circuitos coletivamente possibilitados pelo uso da ferrovia têm alcance metropolitano, já que moradores de outras cidades da região também usam esse

meio de transporte. Como destacou Raimundo, diretor-presidente da Associação de Pescadores e Marisqueiras de Simões Filho, na Escola de Verão, os desempregados, os trabalhadores informais, as pessoas que pescam e coletam frutos do mar, os trabalhadores rurais e aqueles que buscam folhas medicinais ou alimentos descartados no mercado dependem da ferrovia e dos ônibus para transportar seus produtos e criar alternativas de trabalho e renda.

Apesar de o Governo da Bahia ter fechado espaços que permitiriam aos moradores participar da formulação e da implementação dessa intervenção, alguns grupos e associações atuantes no Subúrbio, juntamente com acadêmicos e agentes institucionais independentes, como o Ministério Público, têm buscado abrir a discussão pública. Neste sentido, os atores supracitados criaram espaços autônomos, tanto para estudar em conjunto os efeitos da substituição do trem pelo monotrilho como para construir uma pauta de luta que defenda os modos de vida dos moradores afetados. Assim, a Escola de Verão Monotrilho em disputa e a investigação realizada pela Promotoria de Habitação e Urbanismo do Ministério Público do Estado da Bahia – sobre as irregularidades e ilegalidades dessa intervenção – são algumas das iniciativas que tentaram furar o consenso "pós-político" (Beveridge; Koch, 2016) por meio do qual o governo do estado reduz a política urbana em Salvador à lei e à ordem. Argumentamos que esse agrupamento coletivo traz à tona um modo de engajamento com as lutas urbanas que vai além dos limites rígidos da crítica e da reclamação sobre as políticas urbanas neoliberais de morte. Em vez de buscar o mero reconhecimento de modos de vida ameaçados, delegando sua proteção ao Governo da Bahia, esses modos de engajamento coletivo promulgam políticas de cuidado na cidade. Portanto, aprimoram a imaginação política, buscando intervir na cidade a partir de dentro e de fora e além das relações situadas de poder e das políticas urbanas existentes.

As questões apresentadas neste artigo derivam dessas diferentes experiências de colaboração e ação política construídas entre alguns movimentos populares de bairros negros e alguns acadêmicos da UFBA. Entendemos essas experiências e seu potencial de transformação tanto (e mutuamente) da cidade quanto dos coletivos envolvidos e de produção de interconhecimento sobre o urbanismo negro em Salvador. Consideramos que a reflexão crítica produzida a partir dessas experiências e ações coletivas é cada vez mais significativa, pois, apesar do enorme interesse despertado em Salvador há décadas como lugar de pesquisa urbana, a cidade continua a desafiar noções e teorias no campo dos estudos urbanos e, sobretudo, do urbanismo.

Aberturas para urbanismos colaborativos e enegrecidos

Este texto analisou duas lutas urbanas em Salvador, no curso das quais alguns bairros negros, ameaçados por intervenções modernizadoras lideradas pelo Estado, emergiram como geografias assediadas. No curso desta pesquisa, verificamos como os porta-vozes oficiais da cidade usam tecnologias normalizadoras e formas de visibilidade governamental como dimensões da branquidade estatal que assedia essas geografias negras. No entanto, também identificamos uma singularidade irredutível nos bairros negros: um impulso político que os negros na diáspora historicamente empregaram para resistir às tentativas de contenção, fechamento e regulamentação.

Além disso, consideramos que a dinâmica urbana analisada neste artigo pode ser pensada através da noção de "incomuns". Em outras palavras, entendemos as lutas realizadas para afirmar a vida urbana negra em Salvador como uma forma de dissenso urbano "que rompe a ideia de 'mundo' como um terreno compartilhado" (Blaser; de la Cadena, 2017, p. 186). Assim, argumentamos que há uma divergência – sempre no alvo das tecnologias de normalização, mas também no motor de diferentes modos de vida – através da qual consideramos a divergência urbana da negritude em Salvador. De certa forma, é um dissenso histórico que atravessa e (des)monta o cotidiano da cidade e se intensifica a cada operação urbanística de cima para baixo.

Neste artigo, pensamos, em diálogo com as reflexões de Mbembe (2020), sobre a atualização das relações historicamente estabelecidas entre as tecnologias coloniais de expropriação e as tecnologias negras de preservação da vida em comum. Como descrevemos anteriormente, os litígios em torno do Programa de Recuperação e do monotrilho do Subúrbio explicitam as ameaças de destruição, enfraquecimento ou apagamento desses bairros negros, mas também os tornam mais visíveis quando uma discussão pública irrompe na esfera pública.

A interação desses bairros negros com os projetos de modernização promovidos pelo Estado pode ativar tanto o conflito quanto a cooperação. Isso ocorre à medida que os habitantes negros reagem, confrontam, resistem ou transgridem os processos de assujeitamento – estabelecidos ou acentuados por tais projetos – ao mesmo tempo que atualizam suas estratégias de viabilização da vida com improvisações, integrações parciais/incompletas em regimes formais, reinvenções e adaptações, permanentemente renovadas em meio à instabilidade e às ameaças constantes.

Nessa perspectiva, as redes de relações cotidianas que constituem uma infraestrutura subjacente aos mundos incomuns de Salvador, e que tais intervenções modernizadoras buscam suprimir, tornam-se sistematicamente mais evidentes. Essas redes de relações que viabilizam formas negras de habitar a cidade também

fazem emergir dimensões políticas para além do que era usualmente observado pelos estudos urbanos. Configuram continuamente alianças provisórias que se movem entre a opacidade e a visibilidade: a opacidade como estratégia de manutenção cotidiana e preservação histórica da vida negra na cidade; a visibilidade como efeito da ação coletiva criada no calor das lutas urbanas, mas também mobilizada por meio de relações heterogêneas que sustentam formas menos espetaculares de ação coletiva. É neste sentido que destacamos as experiências de colaboração entre moradores, associações e movimentos urbanos de bairros negros e os coletivos de estudantes, pesquisadores e professores das universidades de Salvador que impulsionam este artigo. Essas experiências colaborativas não se limitam à tradição de projetos de extensão como mera assistência, nem à pesquisa instrumental que alimenta a universidade neoliberal.

Consideramos esses espaços colaborativos e essas ações coletivas como "'incomunalidades': interesses em comum que não são o mesmo interesse" (de la Cadena, 2019, p. 53). O que essas incomunalidades tornam visíveis em suas alianças e disputas? Buscando inspiração novamente em de la Cadena, argumentamos que a modernização das políticas urbanas e a infraestrutura antinegritude em Salvador carregam consigo a violência da "similaridade ontológica". Diante dessa violência, os conflitos urbanos aqui analisados revelariam o dissenso das formas de habitar a cidade: uma divergência. Esse dissenso torna explícito o confronto entre as formas negras de habitar e os modos e lógicas oficiais da cidade formal, com seu objetivo de branqueamento – a saber, suas propostas de normalização, visibilidade, supressão e captura. Pensamos que é no antagonismo entre as formas de fazer cidade que as alianças entre a universidade pública e os movimentos populares negros se tornaram possíveis e potentes. Como demonstrado em cada uma das colaborações urbanas em que nos envolvemos, não é necessário que os participantes sejam os mesmos, ou que tenhamos os mesmos interesses. O que nos uniu, fortalecendo-nos de maneiras heterogêneas, é um interesse em comum. Por exemplo, entender que um futuro compartilhado para Salvador pode ter a ver com um engajamento com aquilo que – como a infinidade de práticas fugitivas historicamente perseguidas na cidade – não é comum a todos, mas pode nos levar a outras formas de fazer cidades e vida em comum.

Referências_

ABRAMO, P. La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas. *EURE – Revista de Estudios Regionales*, 38(114), p. 35- 69, 2012.

ACERVO DA LAJE. Associação dos Moradores da Rua Voluntários da Pátria e Santa Luzia, Sociedade Nacional Movimento Trem de Ferro, Grupo de Pesquisa Lugar Comum, Grupo de Estudos Urbanidades Liminares, Grupo de Pesquisa EtniCidades, Grupo de Pesquisa Colapso, Coletivo Trama. *Dossiê Coletivo Aí Trem Coisa*. Salvador: Acervo da Laje, 2020.

AMACH; FAUFBA. Associação de Moradores e Amigos do Centro Histórico de Salvador; Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia. *Perícia popular no Centro Histórico de Salvador*. Salvador: Amach; FAUFBA, 2017.

AMIN, A. Lively Infrastructure. *Theory, Culture and Society*, 31(7-8), p. 137-161, 2014.

ANAND, N.; GUPTA, A.; APPEL, H. (ed.). *The Promise of Infrastructure*. Durham; London: Duke University Press, 2018.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO. *Planta do Quilombo chamado o Buraco do Tatu[m] para a Costa da Itapoam*: que a 2 de 7bro [setembro] de 1763 foy attacado pelo Cappitam mor da conquista do Gentio Barbaro Joaquim da Costa Cardozo. [ca. 1764]. Disponível em: Disponível em https://redememoria.bn.gov.br/redeMemoria/handle/20.500.12156.2/301408. Acesso em: nov. 2020.

BEVERIDGE, R.; KOCH, P. The post-political trap? Reflections on politics, agency and the city. *Urban Studies*, 54(1), p. 31-43, 2016.

BISPO, A. *Colonização, quilombos*: modos e significações. Brasília, DF: INCT, 2015.

BLASER, M.; DE LA CADENA, M. The Uncommons: An Introduction. *Anthropologica*, 59(2), p. 185-193, 2017.

BLASER, M.; DE LA CADENA, M. Introduction: Pluriverse: Proposals for a World of Many Worlds. *In*: BLASER, M.; DE LA CADENA, M. (ed.). *A World of Many Worlds*. Durham: Duke University Press, 2018. p. 1-22.

BYRD, J. A.; GOLDSTEIN, A.; MELAMED, J.; REDDY, C. Predatory Value Economies of Dispossession and Disturbed Relationalities. *Social Text*, 36(2), p. 1-18, 2018.

CAMPT, T. M. Listening to Images. Durham: Duke University Press, 2017. https://doi.org/10.2307/j.ctv1134dm3.

CHAKRAVARTTY, P.; SILVA, D. F. Accumulation, dispossession, and debt: The racial logic of global capitalism – an introduction. *American Quarterly*, 64(3), p. 361-385, 2012.

COLLINS, J. F. *Revolt of the Saints*: Memory and Redemption in the Twilight of Brazilian Racial Democracy. Durham: Duke University Press, 2015.

DE LA CADENA, M. Uncommoning Nature: Stories from the Anthropo-Not-Seen. *In*: HARVEY, P.; KROHN-HANSEN, C.; NUST, K. G. (ed.). *Anthropos and the Material*. Durham, Duke University Press, 2019.

DIRLIK, A. *Global Modernity*. New York: Routledge, 2007.

FOUCAULT, M. *Nascimento da biopolítica*. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

GILROY, P. *There Ain't No Black in the Union Jack*. London: Routledge. 2002.

GILROY, P.; SANDSET, T.; BANGSTAD, S.; HØIBJERG, G. R. A diagnosis of contemporary forms of racism, race and nationalism: a conversation with professor Paul Gilroy. *Cultural Studies*, 33(2), p. 173-197, 2019.

GLISSANT, E. *Poétique de la Relation*. Paris: Gallimard, 1990.

GONZALEZ, L. Racismo e sexismo na cultura brasileira. *Revista Ciências Sociais Hoje*, p. 223-244, 1984.

HABER, A. Nometodología payanesa: notas de metodología indisciplinada. *Revista Chilena de Antropología*, 23, p. 9-49, 2011.

HAESBAERT, R. *O mito da desterritorialização*: do "fim dos territórios" à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand: 2004.

HARNEY, S.; MOTEN, F. *The Undercommons*: Fugitive Planning and Black Study. New York, Autonomedia, 2013.

KING, T. L. The labor of (re) reading plantation landscapes fungible(ly). *Antipode*, 48(4), p. 1022-1039, 2016.

KOWARICK, L. *A espoliação urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

KRUG, J. A. *Fugitive Modernities*: Kisama and the Politics of Freedom. Durham: Duke University Press, 2018.

MARCELIN, L. H. A linguagem da casa entre os negros no Recôncavo Baiano. *Mana*, 5(2), p. 31-60, 1999.

MARICATO, E. *A produção capitalista da casa* (*e da cidade*) *no Brasil industrial*. São Paulo: Alfa-Omega, 1979.

MBEMBE, A. *Poder brutal, resistência visceral*. São Paulo: N-1 edições, 2020.

McKITTRICK, K. On plantations, prisons, and a black sense of place. *Social & Cultural Geography*, 12(8), p. 947-963, 2011.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA; CIDADE POPULAR; BAKÓ; TEC & MOB. *Pesquisa de Opinião com o Usuário do Sistema Ferroviário de Salvador*. Salvador: Promotoria de Habitação e Urbanismo, 2020.

MOTEN, F. The Case of Blackness. *Criticism*, 50(2), p. 177-218, 2008.

MOURA, C. *A encruzilhada dos orixás*: problemas e dilemas do negro brasileiro. Maceió: Edufal, 2003.

MOURAD, L. N. *O processo de gentrificação do centro antigo de Salvador 2000 a 2010*. 2011. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.

NASCIMENTO, A. do. *O genocídio do negro brasileiro*: processo de um racismo mascarado. São Paulo: Perspectiva, 2016.

NASCIMENTO, B. *Beatriz Nascimento, quilombola e intelectual*: possibilidade nos dias da destruição. São Paulo: Filhos da África, 2018.

PACCOLA, M. A. B.; ALVES, G. A. P. Neodesenvolvimentismo, neoliberalismo e a correlação de forças nos governos Lula e Dilma. *Plural. Revista de Ciências Sociais*, 25(2), p. 269-281, 2018.

PIERSON, D. *Brancos e Pretos na Bahia*: Estudo de Contacto Racial. São Paulo: Nacional, 1945.

PÍREZ, P. Las heterogéneas formas de produción y consumo de la urbanización latinoamericana. *Quid 16*, Buenos Aires, n. 6, p. 131-167, 2016.

PINHO, O. *O mundo negro*: hermenêutica da reafricanização em Salvador. Curitiba: Progressiva, 2010.

RATTS, A. *Eu sou Atlântica*: sobre a trajetória de vida de Beatriz Nascimento. São Paulo: Instituto Kuanza: Imprensa Oficial, 2006.

ROLNIK, R. Territórios negros nas cidades brasileiras: etnicidade e cidade em São Paulo e Rio de Janeiro. *Revista de Estudos Afro-Asiáticos*, Rio de Janeiro, 17, 1-17, 1989.

_____. *Guerra dos lugares*: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2015.

ROY, A. Dis/possessive collectivism: Property and personhood at city's end. *Geoforum*, 80, p. A1-A11, 2017.

ROY, A.; ROLNIK, R. Metodologias de pesquisa-ação para promover a justiça habitacional. *In*: MOREIRA, F. A.; ROLNIK, R.; SANTORO, P. F. (ed.). *Cartografias da produção, transitoriedade e despossessão dos territórios populares*. São Paulo: Observatório de Remoções: LabCidade FAUUSP, 2020.

RUFINO, J. *O que é racismo*. São Paulo: Abril Cultural: Brasiliense, 1984.

SANT'ANNA, M. *A cidade-atração*: a norma de preservação de áreas centrais no Brasil dos anos 1990. Salvador: Edufba: PPG-AU FAUFBA, 2017.

SANTOS, B. D. S. Beyond abyssal thinking: From global lines to ecologies of knowledges. *Binghamton University Review*, 30(1), p. 45-89, 2007.

SANTOS, J. E. F. Periferia, Periférico. *In*: COSER, S. (org). *Viagens, deslocamentos, espaços*: conceitos críticos. Vitória: Edufes, 2016. p. 272-279.

SANTOS, M. *O espaço dividido*: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. São Paulo: Edusp, 2008 [1979].

SILVA, D. F. da. Transversing the circuit of dispossession. *The Eighteenth Century*, 55(2), p. 283-288, 2014.

SIMONE, A. People as infrastructure: intersecting fragments in Johannesburg. *Public Culture*, 16(3), p. 407-429, 2004.

_____. The Black city? *IJURR Blog*. Disponível em: http://www.ijurr.org/spotlight-on-overview/race-justice-and-the-city/simone/. Acesso em: 1 jun. 2020.

SMITH, C. A. *Towards a Black feminist model of Black Atlantic liberation*: Remembering Beatriz Nascimento. *Meridians: feminism, race, transnationalism*, 14(2), p. 71-87, 2016.

VALLADARES, L. do P. *A invenção da favela*: do mito de origem à favela.com. Rio de Janeiro: FGV, 2005.

VELAME, F. *Corpos nômades*: o cortejo da festa da bandeira em Ponta de Areia. Salvador: Edufba, 2015.

VILHENA, L. dos S.; ALETEIA, A. V. de. *Colecção de plantas geograficas, ydrográficas, planos e prospectos relativos a algumas das cartas de notícias Soteropolitanas e Brasílicas*: aqui precede huma breve analysis critica sobre a origem das mesmas Mapas. [*S.l.: s.n.*], 1801. Disponível em: https://bdlb.bn.gov.br/acervo/browse?value=Salvador%20(BA)%20-%20Mapas%20-%20S%C3%A9c.%20XIX&type=subject. Acesso em: nov. 2020.

Glória Cecília dos Santos Figueiredo

Professora da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia (FAUFBA) e do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da mesma instituição (PPGAU-UFBA). Membro do grupo de pesquisa Lugar Comum. Coordena os projetos Territórios e Patrimônios AmeFricanos – Programa Abdias Nascimento Capes e o cidades ex-cêntricas – Universal CNPq. Tem atuado em colaborações urbanas como a Perícia Popular no Centro Histórico de Salvador (Prêmio extensão Anpur, 2025). Foi cocuradora do Fórum Nosso Futuro Brasil-França: diálogos com África (2025).

Email: gloria.cecilia@ufba.br

ORCID: 0000-0002-9563-174X

Contribuição de autoria: conceituação; curadoria de dados; análise formal; obtenção de financiamento; investigação/pesquisa; metodologia; escrita – primeira redação; escrita – revisão e edição.

Brais Estévez

Geógrafo e pesquisador no CNRS/Université Toulouse – Jean Jaurès. Trabalhou como pesquisador em estágio pós-doutoral (2017-2019) no departamento de Geografia da Universidade Federal da Bahia (UFBA), Salvador, Brasil.

Email: brais.vilarinho@gmail.com

ORCID: 0000-0002-1151-0714

Contribuição de autoria: conceituação; curadoria de dados; análise formal; obtenção de financiamento; investigação/pesquisa; metodologia; escrita – primeira redação; escrita – revisão e edição.

Thaís Troncon Rosa

Arquiteta urbanista, com mestrado em História pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) e doutorado em Arquitetura e Urbanismo pelo Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU-USP). Professora da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia (FAUFBA), da Residência AU+E – Especialização em Assistência Técnica, Habitação e Direito à Cidade e do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU/UFBA), onde articula o grupo Margear. Coordena atualmente o Plano de Ação Periferia Viva em Salvador e Região Metropolitana.

Email: thais.troncon@ufba.br

ORCID: 0000-0001-8485-2531

Contribuição de autoria: conceituação; curadoria de dados; análise formal; obtenção de financiamento; investigação/pesquisa; metodologia; escrita – primeira redação; escrita – revisão e edição.

Informações sobre o uso de Inteligência Artificial

a) Busca, sistematização e organização final de referências: Não.
b) Organização de bancos de dados e respectiva elaboração de quadros, tabelas e gráficos: Não.
c) Revisão final do texto para aprimoramento de gramática e ortografia, para atender a norma culta: Não.

Dados Abertos

Todo o conjunto de dados que dá suporte aos resultados deste estudo foi publicado no próprio artigo.

Submissão: 27 de março de 2026.

Aprovação: 10 de abril de 2026.

Editores: Maria do Livramento Miranda Clementino, Rodrigo José Firmino e Sara Raquel Fernandes Queiroz de Medeiros

Como citar: FIGUEIREDO, G. C. dos S.; ESTÉVEZ, B.; ROSA, T. T. A cidade negra: modernização e fugitividades em Salvador, Bahia, Brasil. *Revista brasileira de estudos urbanos e regionais*. V. 28, E202630, 2026. https://doi.org/10.22296/2317-1529.rbeur.202630.

Artigo licenciado sob Licença Creative Commons (CC-BY)
https://creativecommons.org/licenses/by/4.0