

**O SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR
ENTRE DESPOSSÊSÕES E ATRAVESSABILIDADES:
(des)encontros entre mundos de vida e produção de infraestruturas**

**THE SUBURBIO FERROVIARIO OF SALVADOR
BETWEEN DISPOSSESSIONS AND TRAVERSABILITIES:
(dis)encounters between life worlds and infrastructure production**

Thaís Troncon Rosa*
Glória Cecília Figueiredo**
Atilon da Silva Matos Silva***

Resumo

Neste artigo, intentamos alinhar uma trama entre mundos de vida, teorias e produção de infraestruturas urbanas desde o Subúrbio Ferroviário, um território de territórios negros em Salvador (BA). Tomamos como ponto de inflexão o conflito, em pleno ato, em torno da substituição do trem por um monotrilho, através de parceria público-privada entre o Governo do Estado da Bahia e uma corporação chinesa. A produção dessa infraestrutura evidencia implicações entre colonialidade, racialidade e modernidade nas formas contemporâneas de extração de valor financeiro. Lançando um olhar crítico aos dispositivos de conhecimento que configuram os estudos urbanos no país, encaramos a transformação urbana em curso como locus privilegiado para a reflexão sobre as disputas racializadas constitutivas do social/territorial. Partimos de questões de interesse das/os moradora/es frente às remoções e desarticulações de dinâmicas laborais, cujas enunciações descentram os referentes de moradia e trabalho da imanência do valor, ao circunstanciá-los como parte de entrelaçamentos vitais mais amplos e heterogêneos. Propomos uma abordagem heurística da infraestrutura como nexos territorial conflitivo-generativo, a partir do qual se confrontam e se articulam neodesenvolvimentismo, expropriação colonial, banimento racial e fugitividades, atravessabilidades, reposicionamentos da negritude, evidenciando uma inter-relacionalidade complexa que faz emergir mundos de vida divergentes. O artigo desdobra um conjunto de iniciativas de colaboração que se encontram na interseção das lutas urbanas, do ensino, da pesquisa, da extensão e das assessorias populares, e tem no interconhecimento e na redistribuição epistêmica algumas de suas apostas ético-políticas para o enfrentamento das complexidades inerentes aos processos e relacionalidades aqui enfocados.

Palavras-chave: Salvador. Estudos urbanos. Infraestrutura. Negritude.

Abstract

In this article, we intend to align a weave between lifeworlds, theories and the production of urban infrastructures from the Subúrbio Ferroviário, a territory of black territories in Salvador/BA. We take as a turning point the conflict, in act, around the replacement of the Train by a Monorail, through a Public-Private Partnership between the State Government of Bahia and a Chinese corporation. The production of this infrastructure highlights implications

* Professora adjunta da Faculdade de Arquitetura, da Residência AU+E (Especialização em Assistência Técnica Habitação e Direito à Cidade) da Universidade Federal da Bahia e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, onde articula o grupo de estudos Margear. E-mail: thaís.troncon@ufba.br

** Professora adjunta da Faculdade de Arquitetura, da Residência AU+E (Especialização em Assistência Técnica Habitação e Direito à Cidade) e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia, onde integra o grupo de pesquisa Lugar Comum e articula a Rede Cidades Pretas. E-mail: gloria.cecilia@ufba.br

*** Mestrando no Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia, onde integra o grupo de estudos Margear e o grupo de pesquisa Lugar Comum. Membro fundador do Coletivo Trama (Salvador/BA). E-mail: atailonmatos@gmail.com

between coloniality, raciality, and modernity in contemporary forms of financial value extraction. Taking a critical look at the devices of knowledge that configure urban studies in Brazil, we consider the urban transformation underway as a privileged locus for reflection on racialized disputes constitutive of the social/territorial. We start from questions of interest of the inhabitants in face of evictions and disarticulations of labor dynamics. Their enunciations decenters the referents of housing and work from the immanence of value, by circumstantializing them as part of wider and heterogeneous interlacements. We propose a heuristic approach to infrastructure as a conflictive-generative territorial nexus from which neodevelopmentalism, colonial expropriation, racial banishment, and fugitivities, traversabilities, and repositionings of blackness are confronted and articulated, evidencing a complex interrelationality that brings out divergent lifeworlds. The article unfolds a set of collaborative initiatives in the intersection of urban struggles, teaching, research, extension, and popular advisory, that have in interknowledge and epistemic redistribution some of their ethical-political bets for facing the complexities inherent to the processes and relationalities focused on here.

Keywords: Salvador. Urban studies. Infrastructure. Blackness

Introdução

“Quem mora aqui já há muitos anos, já tem seus vizinhos, amigos, parentes... Nós temos uma relação com o lugar que o capital e a modernidade não consideram”. Gilson¹, morador do Subúrbio Ferroviário de Salvador (BA) e ativista em defesa dos trens de ferro no Brasil, enuncia elementos fundamentais para a reflexão a que nos propomos neste artigo. Evidenciando, desde a perspectiva da vida cotidiana e das redes de relações, a importância do *lugar* para além de dimensões funcionalistas, exclusivamente produtivas e monetariamente valoráveis, ele nos fornece um ponto de partida precioso para refletirmos sobre os muitos mundos de vida e modos de enunciação que conformam o Subúrbio Ferroviário de Salvador, um vasto território de territórios² negros³ margeado pela Baía de Todos os Santos, justamente quando uma intervenção urbana em infraestrutura ameaça reconfigurá-los profundamente.

Em 2014, o Governo do Estado da Bahia anunciou a modernização do Trem do Subúrbio – que seria substituído por um veículo leve sobre trilhos (VLT) –, dando início a uma licitação que foi embargada diversas vezes pelo Ministério Público Estadual, diante de inúmeras irregularidades. No contexto da crise política institucional instaurada no país em 2016, o Ministério das

1 A maior parte dos nomes de moradoras/es foi substituída por nomes fictícios, excetuando-se aquelas/es cuja atuação e produção discursiva é representativa, na esfera pública, de instituições e coletividades locais.

2 O Subúrbio Ferroviário é referido a elementos, identidades e intersubjetividades – destacadamente o sistema ferroviário – compartilhadas por habitantes de um vasto território que, ao mesmo tempo, se constitui na complexidade da composição de diversos territórios, congregando dezenas de bairros e suas múltiplas e sobrepostas territorialidades e mundos de vida (SOUZA, 2009; HAESBAERT, 2001).

3 Diferente da tradição norte-americana que diferencia *black* e negro, no Brasil negro é o termo a partir do qual afrodescendentes e movimentos antirracistas construíram um vocabulário e repertórios conceituais próprios (negritude, cidade negra, negro na cidade, etc), seguindo uma prática política de esvaziamento do sentido colonizador originário do termo negro (EVARISTO, 2020). Neste artigo, utilizamos a palavra negro e suas derivações (negra e negritude) ativando uma semântica mais ampla e multirreferencial, que conflui a especificidade da experiência brasileira e referências norte-americanas e afro-diaspóricas em torno de *black* e *blackness*. Particularmente no caso da tradução de *blackness* como negritude (SILVA, 2019), o seu significado se refere à condição racializada de modo mais abrangente. Neste artigo, quando usamos negro/a e negritude estamos sublinhando a preponderância de afrodescendentes, e quando usamos negritude remetemos à racialização da vida negra, indígena, colonizada e/ou dissidente.

Cidades retirou o aporte de recursos previstos para o projeto, levando os consórcios e empresas habilitadas a desistirem do certame. Em 2017, o governo do estado propôs uma parceria público-privada (PPP) para viabilizar a proposta. A concessionária *Metrogreen Skyrail Bahia*, vinculada à corporação chinesa *Build Your Dreams* (BYD), foi a vencedora da licitação, sendo a única empresa a submeter uma proposta. Na ocasião, essa apresentou expertise no modal monotrilho, levando o governo a alterar sua proposta inicial quando da efetivação do contrato, em 2019. O governo, desde então, vem negando a alteração do modelo, em uma manobra conceitual na qual defende que a nomenclatura VLT significaria veículo leve de transporte, o que enquadraria o monotrilho.

Depois de quase dois anos de incertezas e muitas controvérsias, em fevereiro de 2021, em plena pandemia, o antigo trem foi desativado e a movimentação das obras teve início, anunciando a “nova era do sistema ferroviário de Salvador” (CTB, 2021). No momento em que finalizamos este artigo, a maioria das estações já foram demolidas e parte dos antigos trilhos foram retirados, instaurando as ruínas para que o “novo VLT”, como o governo segue apresentando a intervenção, seja implantado.

A desativação do trem tem desestruturado modos de vida e redes de relações constituídas pelos usos da infraestrutura ferroviária e que também atualizam uma presença ancestral indígena e afrodescendente, evidenciando as marcas da colonialidade que remanescem e se imbricam à conformação contemporânea do Subúrbio Ferroviário. Conexões que ativavam importantes circuitos populares e tradicionais, tais como aqueles ligados aos mundos da pesca e do trabalho informal, estão sendo interditadas ou dificultadas. Moradias e outros usos sedimentados ao longo da ferrovia, tais como aqueles relacionados a práticas sacras de religiões de matriz africana, têm suas permanências ameaçadas.

Nero, pescador do Porto da Sardinha, questiona: “Vai tirar a gente do nosso habitat natural de ganho, e aí?”. Mameto de Inkissis Val de Ogun, da Senzala religiosa Mukkunndewa, localizada no bairro de Coutos, atenta que: “Com o anúncio do Monotrilho, precisamos pensar como evitar a retirada das linhas de trem, tão importante para os rituais das religiões afro-brasileiras.” Ciata, moradora de São João do Cabrito, relata a situação de insegurança da posse: “Pra onde a gente vai? Como vai ser? (...) Eu não tenho dormido, desde a ameaça de remoção. (...) Essa casa é minha única herança.”

Essas breves enunciações de moradoras/es do Subúrbio Ferroviário, desdobradas adiante, sinalizam um momento crítico de redefinição de suas agências, na qual entrevemos a recusa à univocidade da violência racial como modo de subjetivação (SILVA, 2019; HARTMAN, 1997). As ameaças postas pela intervenção do monotrilho convivem e são confrontadas generativamente por reposicionamentos da negridade, evidenciando uma inter-relacionalidade complexa na constituição do que aqui conjugamos como social/territorial⁴.

4 O registro, na escrita, dessa dobra social/territorial pretende enfatizar as conexões formativas do social que se imbricam a dimensões territoriais e suas relações de poder. A intenção é nos distanciarmos de abordagens que pensam o território como projeção do social; ao contrário, considerando seus distintos campos conceituais e onto-epistêmicos, propomos conjugar-los para interrogar os processos aqui enfocados.

As questões das/os moradoras/es nos fornecem, então, os primeiros fios da trama entre mundos de vida, teorias e produção de infraestruturas urbanas que nos interessa alinhar neste artigo. Tomando como ponto de inflexão o conflito em torno da substituição do trem do subúrbio pelo monotrilho, buscamos apreender a construção histórica de uma “infraestrutura social altamente urbanizada” (SIMONE, 2004, p. 407) em perspectiva relacional frente à gestão diferencial racializada e suas políticas de morte (MBEMBE, 2018) que, impostas historicamente a tal território, têm na produção de infraestruturas de mobilidade um de seus modos de operação socialmente legitimados. Nessa abordagem, moradia e trabalho serão mobilizadas enquanto noções provisórias, referentes importantes da vida coletiva, mas tendo os seus sentidos e formas circunstanciados por associações mais amplas e altamente móveis entre elementos heterogêneos constitutivos do social/territorial.

Retomamos, inicialmente, um duplo argumento, desdobrado em artigo anterior (FIGUEIREDO; ESTEVEZ; ROSA, 2020). Ele parte da ideia de que o Estado tem rearticulado contemporaneamente, em Salvador, noções de desenvolvimento e modernização há muito mobilizadas para legitimar a realização de intervenções urbanas – em grande medida infraestruturais – em territórios negros consolidados a duras penas, renovando seus modos de operação como estratégia de “branqueamento” socioespacial (SANTOS, 2012). E, seguindo o pensamento de Silva (2019), avança para uma questão importante que pretendemos assinalar neste artigo, que diz respeito aos modos como as políticas urbanas (neo)desenvolvimentistas, como ferramentas da racialidade, articulam as instâncias ética e econômica na extração do valor, operando “acumulação negativa”. Entretanto – e aqui o segundo nexo do argumento – tais processos não são unívocos, sendo as reiteradas tentativas de interdição interpeladas por práticas e dinâmicas socioespaciais divergentes. Consideramos que é justamente nessa permanente dinâmica de litígio com a branquidade do estado (PATERNIANI, 2019) – nomeadamente, sua política de infraestruturas – que Salvador foi se construindo historicamente como uma cidade negra, expandida e atravessada por uma miríade de mundos que excedem o referente moderno-colonial.

Neste artigo, intentamos uma elaboração de conhecimentos situada, reunindo processos metodológicos e deslocamentos epistêmicos experimentados pelas autoras e pelo autor, em articulação com diversas/os moradoras/es, pesquisadoras/es, estudantes, coletividades vinculadas/os ao Subúrbio Ferroviário. Trata-se de uma *práxis* coletiva, inscrita em um conjunto de iniciativas de colaboração⁵ que se encontram na interseção das lutas urbanas, do ensino, da pesquisa, da extensão e das assessorias populares, e que têm no interconhecimento e na redistribuição epistêmica algumas de suas apostas ético-políticas para o enfrentamento da complexidade inerente aos processos e relacionalidades aqui enfocados.

5 Dentre essas múltiplas iniciativas, destacamos a realização, no início de 2020, da **Escola de Verão Monotrilho em Disputa: articulando comunicação comunitária e avaliação de políticas urbanas** (ACERVO DA LAJE *et al.*, 2020), bem como algumas atividades posteriores ao período mais crítico da pandemia do coronavírus, como o encontro realizado em maio de 2022, onde moradoras/es, pesquisadoras/es, estudantes, coletividades vinculadas/os ao Subúrbio Ferroviário reuniram-se para reativar colaborações diante do conflito que segue.

Mais do que meramente documentar, ou escrutinar analiticamente tais transformações e seus sentidos, pensamos esta escrita também como incidência intepistêmica nos processos em curso, em diálogo com outros movimentos territorializados que, confrontando, negociando, tomando partido, escapando ou resignificando, pautam publicamente o conflito a partir de algumas questões de interesse das/os moradoras/es, visibilizando dimensões da vida e da cotidianidade, para além dos encaixes e normatividades estabelecidos pelas teorias e políticas urbanas no país.

Reivindicando a negritude: a cidade que excede o valor

Situado há vinte quilômetros do chamado centro histórico de Salvador e tendo se consolidado na literatura acadêmica como “lugar de moradia de trabalhadores assalariados e informais” (SANTOS *et al*, 2012, p. 23), o Subúrbio Ferroviário poderia remeter aos já clássicos estudos sobre periferias que, a partir da acelerada e desigual urbanização encarnada na cidade de São Paulo, moldaram os estudos urbanos no país. De fato, esse território tem sido pensado como “uma das áreas mais carentes e problemáticas da cidade, concentrando uma população bastante pobre e sendo marcada pela precariedade habitacional, pelas deficiências de infraestrutura, equipamentos e serviços e, mais recentemente, por altos índices de violência”, (CARVALHO; PEREIRA, 2014, p. 114) configurando-se, nessa perspectiva, como uma “periferia distante e desequipada” (CARVALHO; PEREIRA, 2014, p. 121) caracterizada pela “ilegalidade e irregularidade da propriedade da terra” (CARVALHO; PEREIRA, 2014, p. 149).

Tal abordagem evidencia a capilaridade e permanência de uma tradição, oriunda do pensamento social e que se consolida como a matriz mais difundida dos estudos urbanos no país, que enfatiza os vínculos entre urbanização e desenvolvimento capitalista, sintetizada na perspectiva da “economia política da urbanização” (SINGER, 1973). Em tal matriz materialista histórica, a articulação trabalho/moradia é o mote para pensar “a cidade brasileira” e seu crescimento desigual, na chave da espoliação (KOWARICK, 1979). Nessas abordagens, o trabalho é referido, em sua concepção moderna, à força criadora de valor e ao tempo social de produção das coisas, a partir de lógicas capitalistas. A moradia aparece como um dos seus produtos ou como disfunção – a informalidade –, além de meio de consumo/condição de reprodução do trabalho (a serviço do capital).

A despeito de terem se estruturado como crítica às “teorias do desenvolvimento”, cuja aposta na integração pelo trabalho então já dava sinais de inviabilidade, tais formulações teóricas e políticas acerca da cidade e sua produção seguiram, em grande medida, alicerçadas na ideia de um “mundo do trabalho” e da superação do dito “trabalho informal”, e, por conseguinte, da “cidade informal” – tomados como característica central de um capitalismo periférico e dependente – como condição de realização de uma certa ideia de democracia. Em alguma medida, tais abordagens ecoariam, ainda que criticamente, aqueles ideais de “construção da

modernidade e da modernização no Brasil [que] teriam permitido figurar um horizonte de integração a ser atingido pela ideia de desenvolvimento e desenvolvimentismo”, e que, (re) tomados em sentido democratizante, reeditariam a cidade como “lugar e espaço de uma utopia e um projeto claramente modernos, que finalmente conformariam uma ordem e uma sociabilidade públicas” (RIZEK, 2003, p. 82-83).

Esse horizonte, inegavelmente democrático, teria na transmutação das apostas teóricas nas “classes populares” até a “entrada em cena” dos “movimentos sociais urbanos”, as bases de interpretação da pobreza como experiência e condicionante de uma sociabilidade política, e da “luta de classes” como enunciação privilegiada do conflito urbano. Desde então, a questão da desigualdade urbana no país tem sido interpretada majoritariamente como um problema de diferenciação, hierarquização e disputa entre classes sociais.

Dois aspectos cruciais chamam a atenção nessa produção: o fato de que, elaboradas principalmente a partir da cidade de São Paulo (mas também do Rio de Janeiro), propagaram-se como formulações acerca da “cidade brasileira”, em transparência ao plural de cidade no país; e de, perpetuadas, seguirem alimentando uma sempre renovada predominância que se reveza entre um *mainstream* influenciado pelos preceitos da economia urbana e o campo crítico de matriz marxista, que fez das dimensões de trabalho, classe e valor vetores quase unívocos de interpretação de certo campo dos estudos urbanos no país. Tais aspectos têm sido apontados, mais recentemente, como sendo responsáveis por invisibilizar ou subsumir dimensões e questões atravessadas por racialidade, generidade e outras normatividades, homogeneizando e centralizando as possibilidades interpretativas acerca das cidades no país.

Nessas abordagens, o espaço e a cidade são tomados como universais, e a reflexão sobre seus processos vincula-se à figuração de um “mundo do trabalho” que se constitui, no país, como espécie de “ficção” moderna ancorada na branquidade (PATERNIANI, 2019), que abstrai os negros espoliados pela abolição da escravidão, conformando a “ideia de um proletariado abstrato” (MOURA, 1983). Esses imaginários e subjetivações têm efeitos prático-sensíveis, na medida em que convergem com a política de branqueamento que “importou” a classe trabalhadora europeia, deslocando a negridade, da coisificação do sistema escravocrata, para fora da humanidade cidadã inscrita pela ordem industrial metropolitana e sua esfera de formalidade restritiva (NASCIMENTO, 2016).

Assim, mesmo no campo crítico, a heterogeneidade do social foi, geralmente, achatada e contida em ordenamentos dicotômicos da diferença, emanados desde posições de poder (científico) não marcadas (HARAWAY, 1995). A base do corpo social urbano, então pensada na chave da pobreza e articulada ora à ideia de “classe trabalhadora”, ora de “mundo popular”, foi lida em transparência a um corpo, um modo de vida e uma episteme universais, brancos. Trabalho e moradia foram, assim, atados às cadeias de equivalências nas quais o valor se faz intrínseco a um tempo linear desimplicado do *continuum* (NASCIMENTO, 2018) colonial e racial na matriz contemporânea do capital global (SILVA, 2019). Os estudos urbanos têm reforçado, nesse

sentido, a cumplicidade entre ciência e modernização, cooperando com a promulgação de uma cidade racializada, por meio de reiteradas desposseções que, ao mesmo tempo, são também processos interditivos da heterogeneidade epistêmica e de modos de enunciação.

A despeito disso, queremos aqui destacar a emergência da questão racial em trabalhos mais recentes no âmbito dos estudos urbanos no Brasil. Nessas abordagens renovadas, vêm sendo recuperadas e atualizadas tanto a contribuição de pensadoras/es e militantes negras/os brasileiras/os como Abdias Nascimento, Lélia Gonzalez ou Beatriz Nascimento, como alguns trabalhos produzidos desde meados do século XX acerca da articulação entre classe e raça como dispositivos de exploração, como os de Carlos Hasenbalg ou Clovis Moura; ou da segregação racial e da historicidade negra na formação das favelas e periferias, como os de Donald Pierson, Raquel Rolnik ou Andreilino Campos; para citar alguns.

Evidenciando ordenamentos socioespaciais racializados e a coexistência de diversos sistemas classificatórios no tecido social, e centrando atenção nas combinações e superposições de hierarquias, alguns desses estudos têm destacado que o ambiente construído é sempre moldado de forma racializada e, a um só tempo, molda percepções de raça (SANTOS, 2012; VELAME, 2019). Em diálogo com a ideia de que “raça é a maneira como a classe é vivida” (DAVIS, 2011, n.p), têm se desdobrado investigações sobre os modos como a classe é vivida por meio de desigualdades raciais inscritas no espaço urbano (CAMPOS, 2012; OLIVEIRA, 2015).

Apesar dessa maior importância, os estudos urbanos brasileiros, mas também as ciências sociais e as disputas políticas em escala global, ainda têm concebido raça ou como um efeito ideológico distorcendo o real, ou subsumida à primazia de classe e das relações econômicas (GILROY, 2002), ou reduzida a princípio classificatório. E, segundo Silva (2019), mesmo em algumas das abordagens ditas decoloniais, a classificação e as hierarquias raciais são tomadas como exterioridade econômica e/ou ética. A partir dessas posições críticas, atesta-se ora o pressuposto de uma anterioridade do mecanismo colonial ao capital global, ora a estruturação racial como sendo imposta a partir (e na sequência) do advento do capital (e aprofundada pela regulação estatal). A temporalidade linear não é, portanto, confrontada, enevoando as profundas implicações da tríade colonial, racial e capital (SILVA, 2019).

Há também alguns estudos que, sem abrir mão de certos aportes importantes que moldaram os estudos urbanos no país – como o papel determinante do Estado nos processos de expansão do capitalismo e, portanto, nas lógicas de espoliação em que se ancora –, têm explicitado dimensões de uma governamentalidade espacial racializada (ALVES, 2014; PATERNIANI, 2019), a qual se ancoraria também na desposseção, lida não mais apenas na chave da espoliação de classe, mas em sua articulação com a perspectiva da necropolítica (MBEMBE, 2018), enfatizando, em diálogo com Foucault (2008), a violência seletiva e territorializada como técnica de governo central ao estado racial.

Reiterando e indo além da ideia de uma “territorialização da pobreza”, algumas dessas abordagens chamam atenção para a articulação entre a criminalização de determinados corpos,

práticas e modos de habitar, e os deslocamentos forçados como mecanismos de “destruição contínua de um sentido negro de lugar nas Américas” (MCKITTRICK, 2011, p. 951). A ideia de “banimento racial”, tal como proposta por Roy (2019), reitera que o quadro conceitual mais amplamente utilizado para pensar a violência das transformações urbanas (a exemplo de “gentrificação” ou “expulsão”) seria insuficiente para dar conta de um aspecto fundamental desses processos: o entrecruzamento entre o papel do Estado e a centralidade da raça, ou, em outras palavras, “a violência instituída pelo Estado contra corpos e comunidades racializados” (ROY, 2019, p. 227). Como elucida Silva (2019), é, aliás, a dependência do capital a essa capacidade do Estado de mobilizar violência total e taxação extrema que faz continuar a acumulação “primitiva” no capital global. A forma jurídica colonial não só persiste como viabiliza o capital global através da racialidade, manifesta ao transsubstanciar a defasagem econômica herdada pelos descendentes dos escravizados – a “acumulação negativa” (SILVA, 2019, p. 171) – em “déficit natural, o qual consiste na justificação principal para a violência racial perpetrada ou autorizada pelo estado” (SILVA, 2019, p. 180).

E aqui nos alinhamos a algumas abordagens que, referidas a uma tradição radical negra, recusam tanto a “familiar naturalização analítica” que articula negritude, violência e morte e enfatiza exclusivamente dimensões de opressão e abjeção (MCKITTRICK, 2011, p. 955), quanto o movimento inverso de pautar apenas positividade, agência, resistência ou excepcionalidade. Buscando ir além da reificação dos marcos coloniais e da produção de conhecimento a eles atrelados, que situam os corpos e os territórios negros fora da modernidade – e, de alguma forma, fora da humanidade –, fazem ver, em contraponto, uma “modernidade fugitiva” na qual outras formas de organização social e espacial, para além da branquidade do Estado, poderiam ser imaginadas (KRUG, 2018; NASCIMENTO, 2018).

São perspectivas críticas àqueles ideais de integração, que centram atenção a formas de escape às construções normativas da diferença – tornadas desigualdades – e aos repertórios de práticas e políticas de recusa aos processos induzidos – social, política ou epistemologicamente – de precarização, ilegalização, criminalização ou patologização de corpos e territórios negros. Harney e Moten (2013) consideram que essas “fugitividades” constituem mesmo uma “ontologia da negritude”, que urgem ser percebidas e mobilizadas nos estudos e políticas urbanas.

Nesse sentido, tomamos as transformações urbanas como lócus privilegiado para reflexão sobre as disputas racializadas constitutivas do social/territorial. O acompanhamento da transformação em pleno ato, relativa à implantação do monotrilha no Subúrbio Ferroviário de Salvador, permite conectar as questões esboçadas nesta seção a um campo de debates mais recente em torno das infraestruturas (ANAND; GUPTA; APPEL, 2018) e da centralidade que adquirem, contemporaneamente, como dispositivos em que colonialidade, racialidade e modernidade se articulam a modalidades contemporâneas de extração de valor financeiro, reencenando – material e discursivamente – desenvolvimento e progresso, como modos de gerir diferencialmente populações e territórios racializados.

Na seção a seguir, buscamos elaborar uma abordagem heurística e situada da infraestrutura comonexo conflitivo-generativo em que simultaneamente se confrontam e se articulam (neo)desenvolvimentismo, expropriação colonial, banimento racial, fugitividades e reposicionamentos da negridade. Derivaria daí um entre – relacional e disruptivo – que acaba por conformar territorialidades e mundos de vida (im)possíveis (MOMBAÇA, 2020) na qual se vislumbram – e se reivindicam – experiências divergentes de habitar. A dimensão da atravessabilidade, tal como elaborada por Silva (2019), é crucial nesse sentido, enquanto capacidade da negridade de atravessar e criar brechas, desafiando as fixações e limites do espaço-tempo formal e linear do mundo ordenado, ao ativar uma transespaçotemporalidade fractal referida a um domínio (in)comum (BLASER; DE LA CADENA, 2017).

A produção de infraestruturas no Subúrbio Ferroviário de Salvador: acumulação negativa e reposicionamentos da negridade

A narrativa mestra – marcadamente acadêmica – sobre o Subúrbio Ferroviário toma como espécie de marco inaugural a implantação da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, na década de 1860, quando se inicia uma ocupação mais marcadamente urbana. Da conexão estabelecida pela linha férrea, decorreria sua ocupação inicial como lugar de veraneio das elites, a instalação da primeira fábrica de tecidos, e a posterior consolidação do que foi considerado por essa narrativa como seu caráter “funcional”, a saber: lugar de moradia dos pobres urbanos. A combinação de loteamentos (regulares ou não) e “invasões” é também elemento destacado na maior parte dessas abordagens, que via de regra acentuam aspectos como exclusão e segregação social, ausência do Estado e precariedade na produção do espaço – majoritariamente associada à autoconstrução como forma desigual de acesso à moradia (GORDILHO-SOUZA, 2004).

Assim, definido e enquadrado no âmbito do “padrão periférico de crescimento urbano” (CARVALHO; PINHO, 1996), como “território de pobreza” (SOARES, 2009); “cidade precária” (CARVALHO; PEREIRA, 2008); “aglomerado de bairros” (DIAS, 2017); “urbanização de sufoco e sufocante” (ESPINHEIRA, 2003); o Subúrbio torna-se nacional (e mesmo internacionalmente) conhecido na transição dos anos 1970/1980 através do crescimento, apesar das tentativas iniciais de erradicação e, posteriormente, de urbanização, de Alagados, então difundida como uma das maiores favelas do Brasil – e mesmo da América Latina.

Ainda que uma certa ideia de periferia – assim como a nomeação exógena Subúrbio Ferroviário – seja mobilizada por moradoras/es em sentido afirmativo, outros modos de pensar e narrar as territorialidades e temporalidades imbricadas no Subúrbio têm sido invocados por elas/es, em contraponto às abordagens pela falta, exclusão ou violência. Em uma visada histórica ampliada, recobram outras camadas transtemporais e transespaciais, mais ou menos visíveis, que conformam suas complexas ecologias contemporâneas e que escapam daquela abordagem funcionalista da periferia, ainda recorrente. De território originariamente ocupado

por aldeamentos indígenas tupinambás à ocupação colonial por fazendas de dendê e engenhos de açúcar ou pelos marcos da presença holandesa; da fugitividade materializada nos quilombos que ali coexistiram com e para além das políticas de morte e subjugação às heranças acumuladas em comunidades pesqueiras, vestígios materiais, culturais e simbólicos dessas muitas camadas sobrepostas são mobilizados por moradores/es para refutar uma narrativa de “origem” associada estritamente à modernização/industrialização.

O subúrbio ferroviário de Salvador, que tem seiscentas mil pessoas e é uma área histórica, mas caracterizada pela pobreza, violência. Tanto que eles não conseguem conceituar como lugar que tem educação, tem arte, tem cultura. E, no entanto, é um lugar que tem tudo isso, mas que foi abafado desde o século XVI. É uma contradição das contradições: um lugar que tem artefatos do século XVI e que é preenchido de pobreza, que não permite que ninguém nem sonhe que exista isso, que exista história, que exista...

Essa é a luta da memória e do esquecimento: de uma hora para a outra a memória foi suplantada. Coisas que são fundamentais para conhecer e ter uma dimensão de pertença ao lugar foram destruídas: sambaquis, igrejas antigas... (José Eduardo, morador de São João do Cabrito, fundador e pesquisador do Acervo da Laje, em Leite e Mahfoud, 2018).

Mais de um século após a implantação da ferrovia, uma outra intervenção infraestrutural reconfiguraria significativamente o território: no início da década de 1970 seria inaugurada a Avenida Afrânio Peixoto (mais conhecida como Avenida Suburbana). A construção dessa avenida conecta o Subúrbio com uma série de políticas desenvolvimentistas iniciadas nos anos 1940/1950 e intensificadas nos anos de 1960/1970 no país e no estado (culminando na delimitação da Região Metropolitana de Salvador e seu Plano de Desenvolvimento Integrado), momento a partir do qual a Avenida Suburbana passaria, supostamente, a integrar os territórios do Subúrbio à nova ordem industrial metropolitana e ao horizonte de desenvolvimento, modernização e industrialização que se anunciava nas políticas de indução à metropolização de então, conformando novas formas de concentração de poder econômico, associadas a novas camadas de extração de valor das vidas negras.

Para além de receber a migração em busca de trabalho na região metropolitana, o Subúrbio se tornaria ainda um dos principais destinos dos deslocamentos forçados de moradora/es majoritariamente negras expulsas de outras áreas da cidade, notadamente do centro histórico, mas também de outras regiões tidas como “periféricas”. Tais expulsões estiveram associadas a vários projetos de modernização que incidiram sobre Salvador ao longo de todo século XX.

A própria construção da Avenida Suburbana foi responsável pela remoção de inúmeras moradias, bem como pelo aterro de diversas nascentes e fontes de água, estendendo e adensando o Subúrbio. Sua construção ocorreu quase simultaneamente à também emblemática intervenção de substituição das moradias em palafitas sobre a Baía de Todos os Santos em Alagados.

Tais intervenções, somando-se à produção de alguns conjuntos habitacionais e loteamentos, buscavam afirmar a presença intervencionista do Estado numa suposta tentativa de contenção do rápido processo de “urbanização popular” (SERPA, 2007).

Essa atuação estatal não apenas não conseguiu controlar ou disciplinar tal processo, como suas intervenções o potencializaram, de modo que a autoconstrução de moradias e infraestruturas coletivas se tornaria a tônica da produção desse território, em articulação com dinâmicas pré-existentes como a pesca e a mariscagem, as práticas religiosas de matriz africana, ou o cultivo e vendagem de alimentos, para citar algumas. Atualmente o Subúrbio compreende uma contiguidade de cerca de 22 bairros, majoritariamente construídos pelas/os próprias/os moradoras/es, ao longo de todo o século XX e ainda hoje, totalizando aproximadamente 600.000 habitantes (FGM, s.d). Trata-se, portanto, de um espaço urbano extremamente complexo e heterogêneo, a despeito da sua reiterada homogeneização tanto por alguns discursos acadêmicos quanto pelo senso comum, mas, sobretudo, pelas políticas urbanas ali incidentes.

Passados cinquenta anos da implantação da Avenida Suburbana, em fevereiro de 2021 o trem do Subúrbio foi desativado, dando lugar às obras do monotrilho, que se assentam no argumento de configurar “uma realidade toda nova de transporte” – amplificando as conexões com a região metropolitana, bem como com as redes de metrô de Salvador – e “restaurar toda a região” (BAHIA, 2017). A referida participação da BYD na PPP do monotrilho, no contrato formalizado em 2019, atualiza a histórica presença de multinacionais em parceria com as elites locais na produção de infraestruturas⁶, além de indicar um crescimento da influência da economia de mercado chinesa na América Latina, nos informando sobre contornos da modernidade global incidente em Salvador, a partir de relações internacionais multidirecionais, que descentram os tradicionais polos euro-americanos (DIRLIK, 2003). O arranjo político, institucional e financeiro que se constrói em torno dessa intervenção conecta Salvador – e seu Subúrbio Ferroviário – a toda uma economia inter e transnacional, que parece ter na infraestrutura uma moeda atual de investimento em grande parte do Sul global (ANAND; GUPTA; APPEL, 2018). A atenção à produção estatal-corporativa envolvida na implantação do monotrilho e suas formas de expropriação evidencia alguns nexos entre racialidade, colonialidade e circuitos globais de financeirização (CHAKRAVARTTY; SILVA, 2012; ROY; ROLNIK, 2020).

Requentando o argumento de impulsionar o desenvolvimento da região, essa intervenção infraestrutural projeta reconfigurações do território já evidenciadas pela presença de novos interesses imobiliários e empresariais no Subúrbio, ainda mais potencializados por intervenções urbanas realizadas nos últimos anos pelos governos municipal e estadual. Essas iniciativas dão indícios da potencial valorização imobiliária e turística na orla da Baía de Todos os Santos, a partir da implantação do monotrilho e da amplificação da conexão do Subúrbio com o centro

⁶ Embora nos séculos XIX e XX essa produção infraestrutural internacionalizada respondesse mais diretamente à demanda de aceleração da circulação do capital e/ou por meios de consumo coletivo necessários a sua (re)produção, esses sentidos agora estão sendo reconfigurados pela matriz contemporânea do capital financeiro, ao esvaziar as dimensões produtivas e fábricas, delas prescindindo.

da cidade, cujos interesses em jogo se cruzam em outras intervenções projetadas em articulação com capitais chineses (como a ponte que irá conectar Salvador e Ilha de Itaparica, para citar um exemplo emblemático).

Essas dinâmicas em curso no território vêm tornando as/os moradoras/es ainda mais suscetíveis aos efeitos de processos que orbitam entre lógicas de privatização e comoditização que vulnerabilizam o território e ameaçam, uma vez mais, a permanência de seus habitantes, configurando-se como estratégias renovadas de “branqueamento” socioespacial. A produção de mais essa grande obra de infraestrutura no Subúrbio, se, por um lado, reedita lógicas desenvolvimentistas, pode também ser lida como dispositivo de governamentalidade racializada que rearticula a expropriação moderno-colonial às modalidades contemporâneas de extração de valor financeiro, intensificando a “acumulação negativa” (SILVA, 2019).

Eles tiraram o pessoal de lá e jogaram pra cá, como o pessoal mais velho sabe... achando que lá era bom, o melhor lugar pra eles e que a gente não poderia estar lá junto deles... mas o Subúrbio cresceu. Agora que estamos aqui enraizados querem nos tirar de novo. (Pedro, morador de Periperi).

O monotrilho reincide na ameaça de remoção ou relocação de várias centenas de famílias assentadas há muitas décadas no território, promovendo novas rupturas das tessituras materiais e sociais sedimentadas no tempo. Muitas delas têm, na moradia autoconstruída, seu maior bem, herança de lutas familiares e coletivas que se misturam à própria produção da paisagem local, conformando um sentido negro de lugar, nos termos de Mckittrick (2011). A fala de Pedro reforça a percepção de uma contínua produção de despossessão, precarização e pauperização por intervenções infraestruturais como a do monotrilho, recorrente sobre sujeitos racializados que têm, na relação com o território, condição vital de seus modos de existir, como também aponta Gilson, em complemento a sua fala que abre este artigo: “Eles não consideram o tempo, as relações. Acha que pagando o imóvel tá resolvendo a situação. E essa sociabilidade pra eles não tem valor.”

A intervenção prevê, até o momento, entre desapropriações e reassentamentos, um espectro de cerca de 640 remoções, que chegam até a Ilha de São João (no município de Simões Filho). Muitas/os moradora/es descobriram serem alvos das remoções ao se depararem com pichações na fachada de suas casas, feitas sem o seu consentimento por técnicos sociais a serviço do Consórcio, e em muitos casos sem terem recebido sequer uma notificação ou qualquer comunicação sobre a desapropriação ou o reassentamento. A falta de informações sobre o projeto, sobre a política de reassentamento e sobre as indenizações reforçam a situação de violência discriminatória e insegurança possessória, e seus impactos em dinâmicas laborais locais são pouco mensuráveis, como explicitado por Dandara: “A minha preocupação é a moradia... O meu sustento é aqui do bairro... Não me perguntaram nada! Tenho muitas dúvidas!”

Figura 01 - Violências sobrepostas (2019)



Fonte: Acervo do grupo de estudos Margear. Autoria de Marina Muniz (2019)

Para além do impacto direto para essas famílias cujas moradias serão removidas, a intervenção incide também sobre dinâmicas de vida de outras milhares de pessoas. Mais de 10 mil pessoas (CTB, 2021), incluindo moradoras/es, estudantes, pescadoras/es e marisqueiras/os, integrantes de terreiros de candomblé e religiões de matriz africana, trabalhadoras/es informais e rurais, catadoras/es de folhas medicinais e alimentos, catadoras/es de recicláveis e artistas, faziam uso do trem cotidianamente para ir ao trabalho, acessar escolas, comércio, serviços em centralidades como Calçada, São Joaquim e Paripe – antes da sua desativação em fevereiro deste ano (ACERVO DA LAJE *et al*, 2020). Mais do que números de usuárias/os ou deslocamentos, esse registro é índice de uma miríade de conexões e redes de relações que eram agenciadas pelos usos da infraestrutura ferroviária, indicando a sua vitalidade, no que pese seu processo de sucateamento, marcado por desinvestimentos, descontinuidades ou interrupção de políticas de manutenção e qualificação que evidenciam uma gestão diferencial em relação ao território.

A problemática em discussão não se deve exclusivamente à mudança do modal ferroviário para o monotrilho, perpassando políticas de financiamento e de (in)justiça tarifária. O aumento de 740% do valor da tarifa pública projetado para o monotrilho aponta para a redução da capacidade de deslocamentos vitais – mobilidades cotidianas intrabairros ou para outras centralidades da cidade, bem como práticas laborais e econômicas, as quais dependiam do trem e de sua tarifa módica –, já que apenas 9% desses usuários poderiam arcar com o novo valor da passagem do monotrilho. Aponta, ainda, para impactos na renda das/os antigas/os usuárias/os do trem, dos quais 93% integram famílias com renda domiciliar mensal de 0 até 2 salários mínimos, para quem a projeção da nova tarifa significa um aumento da despesa com transporte público variando de 4,2% para 35,4%, ao considerarmos o teto da faixa de zero até um salário mínimo, e de 2,1% para 17,7% no limite do nível de um até dois salários mínimos (MP-BA *et al*, 2020).

Mahin, moradora de Itacaranha, indica como a previsão de aumento da tarifa afeta modos de vida que tinham, no trem, a garantia de deslocamentos não simplesmente funcionais: “Eu uso o trem como mobilidade pela Suburbana. Vou à feira, visito o meu avô ... A gente paga um real pra ir e voltar da feira. Se pagarmos oito reais, fará muita falta. (...) Vai impactar o lazer dos moradores, o ‘baba’, a praia do fim de semana.” Gilson, um defensor da manutenção – modernizada – do trem, também nos ajuda a compreender essa relação das/os moradoras/es com o trem que, além de meramente econômica, é também afetiva e vital: “preservar o trem é valorizar a nossa cultura, memória e relações. A ferrovia é o coração da região. Coração que faz pulsar”.

Com ele pudemos apreender que, no horizonte de “espera” das/os moradoras/es, que configura uma temporalidade habitada da vida cotidiana sedimentada por repetidas e frustradas promessas de futuro e democracia (CAVALCANTI, 2021), o trem, propositadamente sucateado, tomava parte de um imaginário de “melhorias”, associado a uma certa ideia de modernização coletivamente compartilhada. A modernização imposta, materializada no monotrilho, ao incidir

sobre dimensões afetivas e memoriais da relação com o território, configuraria, nos termos de De La Cadena (2018, p. 98) – em diálogo com Jacques Rancière e Viveiros de Castro – um dissenso histórico sobre um equívoco, no qual se evidenciam os diferentes sentidos de modernização, progresso, desenvolvimento e, em última instância, de futuro. Da perspectiva das/os moradoras/es, a melhoria do trem geraria um acúmulo no processo coletivo de construção de espaços e vidas na chave da “luta”. Já o monotrilho, ao expropriá-los de memórias, afetos, práticas cotidianas, modos de vida, dinâmicas laborais, e da própria moradia, representaria o “atraso”, no sentido de um novo recomeço, da necessidade de retrabalho para estruturação da vida.

A fala sensível e acurada de José Eduardo indica que as múltiplas (super)explorações e precarizações do trabalho, desposseções e espoliações urbanas, territoriais e cognitivas abordadas neste artigo – situadas pela vigência do capital contemporâneo – confluem com a perpetuação da expropriação total do trabalho escravo (SILVA, 2019). A centralidade da coimplicação de diferentes regimes extrativos do valor tem sido, no entanto, enevoadada tanto pelas narrativas desenvolvimentistas como por boa parte dos seus críticos.

Essas pessoas poderosas chegam e querem intervir e definir nosso território pelo antes e depois de suas próprias ações, ignorando que aqui há antecedências, precedências e existências. É de muito antes... tudo, tudo aqui é de muito antes, a gente não é o começo nem o fim, a gente é a continuidade. (José Eduardo).

Fazendo ecoar o dissenso, moradoras/es têm se articulado a partir da reivindicação do Subúrbio Ferroviário como um território ancestral, moldado por esforços e investimentos coletivos acumulados no tempo e espaço, que se configuram como uma “infraestrutura social altamente organizada” (SIMONE, 2004, p. 407), sistematicamente desconsiderada e desmantelada pela política de infraestruturas ali reincidente. Dona Silvana, marisqueira e moradora do Bairro de Periperi, enuncia as posições diferenciadas dentro dos rumos do progresso modelados pela intervenção do monotrilho, revelando camadas de (re)construção de desigualdades e políticas de morte.

Quando chega o concreto e o asfalto, a primeira coisa que faz é tirar a gente, os “pequeno”, ambulante, camelô, pescador, marisqueira, porque dizem que somos poluição visual. Quando vem um megaprojeto “pro” nosso subúrbio, vem tentar limpar e dizer que por si só um trem elevado vai mudar a vida da nossa população empobrecida, que não tem o direito nem de trabalhar, nem de ter um barraco. Os ambulantes não “teve” nenhuma alternativa, é como se assassinasse a pessoa, não tem direito à sobrevivência. Como sempre, em todos os projetos dessa cidade, nós temos que ser mortos. Como a gente vai poder usar esse VLT do Subúrbio? É muito perverso e cruel. Eu não aceitei essa parada do trem! Por que a gente não é incluído no progresso? Nós não merecemos? Por que esse progresso só vem pra matar os nossos?

Mero, pescador do Porto da Sardinha, em São João do Cabrito, quando a desativação do trem era ainda apenas uma ameaça, destacava sua importância para a circulação e comercialização do pescado da região, viabilizando meios de vida para centenas de pescadoras/es e marisqueiras/os que trabalham nesse e em outros portos ao longo da Baía, e o impacto que a intervenção geraria para essas práticas e circuitos:

Vivemos da pesca, todos que moram perto da praia têm uma canoa, uma rede, um barco. Vão tirar a gente e colocar onde? Não é assim, só tirar, mas pra onde? Vamos levar o barco pro meio do mato? Vamos viver de que? Nós só sabemos pescar, pegar peixe, marisco, camarão, vamos viver de que? Eles têm que se adequar a gente, na nossa comunidade, não a gente a eles.

Muitas/os moradoras/es do Subúrbio também utilizavam o trem para comprar peixes e mariscos em portos como o da Sardinha, sendo muitas vezes a única garantia de refeição para algumas famílias, conforme destaca Mero: “O dia que não tem sardinha é pânico, porque muita família vai ficar sem comer. Como vai ficar sem o trem?”

Figura 02 - Cotidiano suburbano: luta e criação.



Fonte: Acervo do grupo de estudos Margear. Autoria de Atailon Matos (2020)

Moradia e trabalho figuram entrelaçados nessas narrativas de pescadores e marisqueiras, afetadas pela implantação do monotrilho. Piau, pescador do Porto da Sardinha, destaca ainda o grande tempo de permanência das famílias no território, no caso dele há 37 anos, evidenciando uma relação indissociável entre lugar de moradia e modos de vida que têm, na pesca e na mariscagem, o cruzamento entre valor econômico, subsistência, herança cultural transmitida geracionalmente, “distração”, horizonte de imaginação social (SILVA, 2001). De fato, como destaca o Movimento e Pescadoras e Pescadores (2012, p. 19) acerca do território pesqueiro: “O território envolve as áreas de pesca e coleta, as áreas de moradias, os locais de embarque e os trajetos com seus barcos, os locais sagrados e as áreas necessárias à reprodução física e cultural do grupo.”

As preocupações de Piau e Mero são ecoadas também por Ciata, moradora da área há 44 anos, e Dandara, marisqueiras que afirmam que “para os governantes somos invisíveis, não existimos”. Essa invisibilização estatal é paradoxal, já que os circuitos da pesca e da mariscagem são vigorosos e importantes, inclusive em termos econômicos, constituindo uma presença conformadora de Salvador e do seu Subúrbio Ferroviário (SILVA, 2013). A “cultura pesqueira”, não reduzida à atividade produtiva, mas compreendida como prática ancestral de sobrevivência, é “fruto do acúmulo de conhecimentos e tecnologias indígenas, africanas e também europeias sobre a pesca”, conformando “saberes ecológicos e tecnológicos” perpetuados sobretudo por negras e negros que transitaram e se fixaram em diferentes pontos da Baía de Todos os Santos (BANDEIRA; BRITO, 2011, p. 303), e que persistem, não sem conflitos, ao longo de toda orla de Salvador – ainda hoje um dos principais municípios pesqueiros do país (SILVA, 2013).

São muitas as incertezas e expectativas desse vasto grupo de pescadoras/es e marisqueiras/os suburbanas/os, não apenas sobre interrupções, obstáculos, restrição de horários ou cobranças de taxas às suas atividades, mas sobretudo acerca de uma possível remoção, seja de suas moradias, seja dos próprios portos em si, uma vez que já é bastante conhecida por eles a dissociação, operada recorrentemente por tais intervenções infraestruturais, entre moradia e essas vinculações ampliadas com o território, como as que as práticas e circuitos de pesca e mariscagem evocam:

A gente aqui do Porto fica se perguntando: vai melhorar? O que sai e o que fica? Pra onde vai? E onde ficam os barcos? Em um conjunto na Fazenda Grande 3? Vai tirar a gente do nosso habitat natural de ganho, e aí? Quais são as garantias para comerciantes e pescadores?

Os questionamentos de Mero, que enunciam outras relações entre território, moradia e trabalho pouco presentes nos estudos urbanos, e absolutamente desconsideradas pelas lógicas que presidem a produção de infraestruturas como o monotrilho, são confluentes com aqueles levantados também pelo “Povo de Santo” do Subúrbio Ferroviário. Leonel Monteiro, presidente da Associação Brasileira de Preservação da Cultura Afro-Ameríndia (AFA) denuncia, em matéria

do jornal Correio da Bahia: “as obras não estão levando em conta a presença de comunidades tradicionais e que precisam do meio ambiente preservado para continuar existindo” (SANTANA, 2020a).

O Subúrbio Ferroviário é considerado uma das regiões de Salvador com maior concentração de terreiros de candomblé e religiões de matriz africana, cujas existências ancestrais no/com o território sustentam modos de vida nos quais moradia e sacralidade se entrelaçam, tendo algumas de suas práticas ligadas diretamente aos sentidos que atribuem à linha férrea. Essa presença encontra-se também ameaçada pela intervenção, que se soma à insuficiência, fragilidade e aplicação diferencial dos instrumentos de proteção cultural e patrimonial na cidade. O babalorixá Márcio de Ayrá do Terreiro Ilê Axé Obá Logun Silé, situado no bairro do Lobato, relata que em novembro de 2019 encontrou o terreiro marcado com um número pintado na calçada e, assim, sem qualquer aviso prévio, descobriu que seria demolido devido às obras do monotrilho.

Como índices dos muitos mundos que constituem e habitam o Subúrbio, e de suas distintas formas de lidar com essas transformações e ameaças instauradas pela intervenção do monotrilho, diversas coletividades de moradora/es, marisqueiras/os, pescadoras/es e o “Povo de Santo” têm buscado se (re)articular política e afetivamente, pautando o conflito em ato. Suas mobilizações tornaram visíveis, na cena pública, mundos de vida e modos de enunciações divergentes sobre o território e suas temporalidades, que confrontam os sentidos de progresso e desenvolvimento, e os limites e separações modernas entre tempo e espaço que os sustentam. Reivindicando, frente à iminência de mais um “urbicídio”, um “sentido negro de lugar” no qual se almeja alcançar o passado, não apenas como memória, mas como possibilidade de vida futura (MCKITRICK, 2011), eles têm colocado no centro do debate uma relação visceral com o território (MBEMBE, 2019), que perpassa as questões da moradia e do trabalho, mas não se reduz a elas; que não escapa de enunciados de necessidade ou valor, mas os ultrapassam.

Seus esforços políticos e as narrativas que conformam distanciam-se das abordagens que as qualificam apenas como reações a situações de opressão, sendo aqui tomadas como elaborações partilhadas de conhecimentos e sensibilidades, ou, em sentido ampliado, de transmutação do entendimento em imaginação ativa (SILVA, 2019), recusando – e disputando – os futuros reincidentes que o monotrilho impõe como “novos”.

Temos acompanhado e tomado parte da construção desses espaços de colaboração que forçam a reabertura do debate público sobre as políticas de infraestruturas, pautando não apenas os processos de precarização, vulnerabilização, pauperização por elas induzidos, mas sobretudo a desarticulação de vigorosos mundos de vida e suas ecologias, e apostando no dissenso como potência de enunciação e ação frente ao discurso (neo)desenvolvimentista estatal. O recuo, por parte do governo e do consórcio, naquele caso do terreiro ameaçado de remoção (CORREIO, 2020b), reforça a importância dessas alianças diante das transformações em curso, ao abrirem brechas amplificadoras das questões de interesse das/os moradoras/es, criando rupturas e

fissuras, mesmo que intermitentes, ao circuito da expropriação e da violência racial reencenado na intervenção do monotrilho⁷.

Atravessando

A cidade de Salvador pode ser considerada emblemática dos diversos processos de expropriação colonial que acompanham a invenção do Brasil, em sua reiterada tensão entre modernidade e modernização. Tendo se configurado como um dos principais campos de experimentação, no país, de tecnologias de expropriação e despossessão racializadas, nela se evidenciam ainda, contemporaneamente, as históricas políticas de morte sob as quais se instauraram processos modernizadores que delinearão, colonialmente, o urbano no país.

Tais processos, que tiveram na subsunção dos povos originários e na escravização de africanos sua ancoragem inicial, foram marcados por múltiplas formas de violência racial. Mas, também por formas de luta, práticas de recusa e fugitividades que conformaram estratégias e táticas de recriação da vida – tanto na cidade quanto nos quilombos, e nos limiares territoriais de seus cruzamentos. A presença negra nas ruas das cidades coloniais, recobrada historicamente apenas recentemente no Brasil, conformou grande parte da cidade de Salvador, e se expressa, contemporaneamente, na amplitude de seus territórios negros e na multiplicidade de suas formas de vida.

A atenção às transformações urbanas em ato no Subúrbio Ferroviário, a partir da implantação de uma grande infraestrutura de mobilidade, nos permite apreender a atualização dessas relações historicamente estabelecidas entre tecnologias coloniais de expropriação e tecnologias ancestrais de perpetuação da vida em comum. A implantação do sistema ferroviário no século XIX, buscando ordenar os territórios do seu campo de influência para uma expansão da economia agroexportadora colonial; a modernização rodoviarista-industrial-metropolitana a partir das últimas décadas do século XX, por meio, dentre outros, de remoções para implantação de vias; e o atual processo de substituição do antigo Trem do Subúrbio Ferroviário pelo monotrilho – selando a desconexão e sucateamento da malha ferroviária, iniciados nos anos de 1980 – pontuam iniciativas urbanas realizadas ciclicamente pelas elites e porta-vozes oficiais

⁷ Consideramos importante sinalizar, às vésperas da publicação deste texto, que após mais de um ano do início da implantação do monotrilho, essa segue ainda mais eivada de contradições, tal como enumeraram diversas coletividades em recente encontro de retomada das articulações da Escola de Verão: progressivo aumento do número de remoções; paralisação das obras; denúncias de irregularidades no processo e seu impacto sobre a viabilização do financiamento pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento; múltiplas reivindicações por acesso ao transporte público por parte da população que usava o trem, para citar alguns dos elementos que seguem amplificando o conflito. Gilson enumera, por sua vez, uma série de iniciativas coletivas que seguem confrontando tais processos expropriatórios, tais como um projeto de formação comunitária com o apoio da Coordenadoria Ecumênica de Serviço (CESE), cujo título é “VLT só com participação popular”, envolvendo o projeto Verde Trem, Grupo Germen, pescadoras, marisqueiras, ex-usuários do trem e o Movimento Sem Teto da Bahia (MSTB), bem como a proposição e realização de audiências públicas, em articulação com o Ministério Público e a Frente Parlamentar Ambiental Mista.

de Salvador que, sob as ideologias e discursos do progresso, da modernização, da civilização e/ou do desenvolvimento, sempre ameaçam os modos de habitar da negridade.

As narrativas desenvolvimentistas assumem, portanto, histórica e contemporaneamente, uma função subalternizadora, ao abrir caminho para intervenções despossessórias como as do monotrilha: ao subjetivar o Subúrbio Ferroviário de Salvador como perpetuamente “não-desenvolvido”, o arsenal político-simbólico de tais narrativas já está implicado, a priori, com regimes extrativos e de violência antinegridade. Como ferramentas da racialidade, as políticas urbanas (neo)desenvolvimentistas operam acumulação negativa, transubstanciando a atribuição de defasagem econômica de pessoas racializadas em “déficit natural”, “defeito moral e intelectual inerente”, justificando a violência racial perpetrada ou autorizada pelo Estado. A (des)valorização aqui vincula um significante cultural/econômico a um pressuposto ético que lhe é (auto) determinante.

Some-se a isso a reiteração da diferença racial como “*datum* (matéria empírica ou natural)” que persiste mesmo nas formulações teórico-críticas da relação entre o racial e o capital, como nos instrui Denise Ferreira da Silva. Nessa chave, os processos de expulsão de moradora/es, de espoliação urbana e de exploração do trabalho são descritos como situações presentificadas, subsequentes e desvinculadas do colonial. Essas abordagens acerca de processos de valorização urbana acabam, assim, por reiterar a normalização da diferença racial pelas suas associações a uma concepção linear do tempo, subestimando a amplitude da extração cumulativa destituente da negridade – e os seus desdobramentos. É assim que as vidas negras, indígenas, seus territórios, recursos e criações são reiteradamente e cumulativamente usurpadas e (re)inscritas no plano do valor, potenciando índices extrativos de valor ao infinito.

Os impasses entre essas intervenções infraestruturais e os muitos mundos de vida que habitam o Subúrbio Ferroviário ativaram, historicamente, instâncias conflitivo-generativas constitutivas do território e das vidas que a ele se entrelaçam. Como buscamos enunciar neste artigo, as ameaças configuradas pela implantação do monotrilha reencenam a confluência de diferentes regimes de expropriação e extração do valor implicados na tríade colonial, racial e capital, mas também se conjugam a um momento crítico de reposicionamento e de redefinição de atravessabilidades pela negridade. Mesmo nesse estado de emergência e urgência, podemos ler o Subúrbio Ferroviário de Salvador referido às potências e infinidades da negridade que articulam, coproduzem, expandem e alteram o social/territorial, através de conexões que excedem transespaçotemporalmente os limites das posições subalternas demarcadas pela cidade moderna, em sua configuração mais recente nos marcos do capitalismo financeiro.

Não queremos, aqui, minimizar a escalada da violência racial e dos processos despossessórios, operados pelo Estado e por corporações na chave da “acumulação negativa”, e evidenciados pela generalização de um modo de produção de infraestruturas que sobrepõe a financeirização neoliberal à matriz colonial e racial. Mas, é justamente em meio aos antagonismos entre formas de fazer cidade que alianças entre distintas agências, coletividades e mundos que

configuram o Subúrbio, aí incluída a universidade, se tornam possíveis e potentes, quebrando, mesmo que localizadamente, o estado geral da indiferença.

Essas alianças têm ativado, a partir do conflito, movimentos de redistribuição epistemológica – e política – que tencionam reposicionar, também, o papel da universidade e suas formas de produção de conhecimento, rearticulando criticamente modos de pensar e enunciar cidades e territórios para reafirmar epistemes e práxis urbanísticas que se aproximem mais das formas de habitar, fazer e conhecer a cidade cotidianamente, do que uma questão exclusiva de profissionais e especialistas. Os engajamentos com a outridade nos desafiam a transformar e desierarquizar as nossas próprias relações, que, por serem parte da constituição do social/territorial, podem nos conduzir a outras formas coletivas de pensar, enunciar e fazer cidade.

Referências

- ACERVO da Laje *et al.* **Dossiê Coletivo Aí Trem Coisa**. Salvador, 2020.
- ALVES, Jaime Amparo. From necropolis to blackpolis: necropolitical governance and black spatial praxis in São Paulo, Brazil. **Antipode**, v. 46, n. 2, p. 323-339, 2014.
- ANAND, Nikhil; GUPTA, Akhil; APPEL, Hannah (org.). **The promise of infrastructure**. Durham: Duke University Press, 2018.
- BAHIA. Companhia de Transportes do Estado da Bahia. **VLT do Subúrbio de Salvador**. Salvador, 2017. Disponível em: < <https://www.youtube.com/watch?v=00PttC9acDQ> >. Acesso: 25 ago. 2021.
- BANDEIRA, Fábio Pedro S. F.; BRITO, Renan R. Caires de. Comunidades pesqueiras na Baía de Todos os Santos: aspectos históricos e etnoecológicos. *In*: CARDOSO, Carlos; TAVARES, Fátima; PEREIRA, Cláudio (org.). **Bahia de Todos os Santos: aspectos humanos**. Salvador: EDUFBA, 2011. p. 291-326.
- BLASER, Mario; DE LA CADENA, Marisol. The Uncommons: an introduction. **Anthropologica**, v. 59, n. 2, p.185-193, 2017.
- CAMPOS, Andreilino. As questões étnico-raciais no contexto da segregação socioespacial na produção do espaço urbano brasileiro: Algumas considerações teóricometodológicas. *In*: SANTOS, Roberto Emerson dos (org.). **Questões urbanas e racismo**. Petrópolis, RJ: DP et Alii; Brasília, DF: ABPN, 2012. p. 68-103.
- CARVALHO, Inaiá Maria Moreira; PEREIRA, Gilberto Corso (org.). **Como anda Salvador e sua Região Metropolitana**. Salvador: EDUFBA, 2008.
- CARVALHO, Inaiá Maria Moreira; PEREIRA, Gilberto Corso (org.). **Salvador: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014.
- CARVALHO, Inaiá Maria Moreira; PINHO, José Antônio Gomes. Duas lógicas em confronto: solo urbano e moradia em Salvador. *In*: RIBEIRO, Luiz Cezar de Queiroz; AZEVEDO, Sérgio de (org.). **A crise de moradia nas grandes cidades**. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1996. p. 189-204.
- CAVALCANTI, Mariana. Still construction and already ruin. *In*: LANCIONE, Michele; MCFARLANE, Colin. (ed.). **Global Urbanism: Knowledge, Power and the City**. London: Routledge, 2021. p. 267-275.
- CHAKRAVARTTY, Paula; SILVA, Denise Ferreira da. Accumulation, dispossession, and debt: The racial logic of global capitalism—an introduction. **American Quarterly**, v. 64, n. 3, p. 361-385, 2012.

- CTB (Companhia de Transportes do Estado da Bahia). Nova era do Sistema Ferroviário de Salvador começa neste sábado (14). **Notícias CTB**, Salvador, 11 jan. 2021. Disponível em: < www.ctb.ba.gov.br/2021/02/410/Nova-era-do-Sistema-Ferrovuario-de-Salvador-comeca-neste-sabado-14.html>. Acesso em: 25 ago. 2021.
- DAVIS, Angela. As Mulheres Negras na Construção de uma Nova Utopia. **Portal Géledes**, 12 jul. 2011. Disponível em: < arquivo.geledes.org.br/atlanticonegro/movimentos-lideres-pensadores/afroamericanos/10243-as-mulheres-negras-naconstrucao-de-uma-nova-utopia-angela-davis>. Acesso em: 25 ago. 2021.
- DE LA CADENA, Marisol. Natureza incomum: histórias do antrope-cego. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, São Paulo, n. 69, p. 95-117, abr. 2018.
- DIAS, Clímaco César Cerqueira. **Práticas socioespaciais e processos de resistência na grande cidade: relações de solidariedade nos bairros populares de Salvador**. 2017. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2017.
- DIRLIK, Arif. Global modernity? Modernity in an age of global capitalism. **European Journal of Social Theory**, v. 6, n. 3, p. 275-292, 2003.
- ESPINHEIRA, Gey. Imagem da cidade feia e desumana: Salvador vista no subúrbio ferroviário. *In*: ESTEVES JUNIOR, Milton; URIARTE, Urpi Montoya. (org.). **Panoramas urbanos: reflexões sobre a cidade**. Salvador: EDUFBA, 2003. p. 185-199.
- EVARISTO, Conceição. Entrevista. *In*: MARTINS, Humberto; CRUZ, Márcia Maria. Negro ou preto? Lideranças negras refletem sobre o uso dos termos ao longo da história. **Estado de Minas**, Belo Horizonte, 20 nov. 2020.
- FIGUEIREDO, Glória; ESTÉVEZ, Braiz; ROSA, Thaís Troncon. The Black City: Modernisation and fugitivities in Salvador, Bahia, Brazil. **Radical Housing Journal**, v. 2, p. 55-82, 2020.
- FOUCAULT, Michel. **Nascimento da biopolítica**. São Paulo: Martins Fontes, 2008.
- FGM - Fundação Gregório de Matos. Subúrbio. **Salvador Cultura Todo Dia**. Disponível em: < http://www.culturatododia.salvador.ba.gov.br/vivendo-area.php?cod_area=6>. Acesso em: 10 Jul. 2022.
- GILROY, Paul. **There Ain't No Black in the Union Jack: The cultural politics of race and nation**. London: Routledge, 2002.
- GORDILHO-SOUZA, Angela M. Da idealização do subúrbio à construção da periferia: estudo da expansão suburbana no século XX. Salvador-BA. *In*: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 8., 2004, Niterói. **Anais do VIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo.**: Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2004. n.p.
- HAESBAERT, Rogério. Da Desterritorialização à Multiterritorialidade. *In*: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 9., 2001, Rio de Janeiro. **Anais do IX Encontro Nacional da ANPUR**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2001. p. 1769-1777.
- HARAWAY, Donna. Saberes localizados: a questão da ciência para o feminismo e o privilégio da perspectiva parcial. **Cadernos Pagu**, Campinas, n. 5, p. 7-41, 1995.
- HARNEY, Stefano; MOTEN, Fred. **The undercommons: fugitive planning & Black studies**. New York: Minor Compositions, 2013.
- HARTMAN, Saidiya. **Scenes of Subjection: terror, slavery, and self-making in nineteenth-century America**. New York: Oxford University Press, 1997.
- KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 1979.
- KRUG, Jessica. **Fugitive Modernities: Kisama and the Politics of Freedom**. Durham: Duke University Press, 2018.
- LEITE, Roberta Vasconcelos; MAHFOUD, Miguel. Da arte invisível ao enraizamento: uma experiência de educação não formal no Subúrbio Ferroviário de Salvador. **Revista Brasileira de Educação**, Rio de Janeiro, v. 23, p. 1-24, 2018.
- MBEMBE, Achille. **Necropolítica**. São Paulo: n-1 edições, 2018.

- MBEMBE, Achille. **Poder Brutal, Resistência Visceral**. São Paulo: n -1 edições, 2019.
- MCKITTRICK, Katherine. On plantations, prisons, and a black sense of place. **Social & Cultural Geography**, v. 12, n. 8, p. 947-963, 2011.
- MP-BA *et al.* **Pesquisa de Opinião com o Usuário do Sistema Ferroviário de Salvador**. Salvador: Promotora de Habitação e Urbanismo, 2020.
- MOMBAÇA, Jota. A plantação cognitiva. **MASP Afterall - Arte e Descolonização**. São Paulo: MASP, 2020.
- MOURA, Clóvis. **Brasil: raízes do protesto negro**. São Paulo: Global Editora, 1983.
- MPP - Movimento dos Pescadores e Pescadoras Artesanais. **Cartilha Projeto de Lei de Iniciativa Popular Sobre Território Pesqueiro**. Salvador, 2012. Disponível em:
https://geografar.ufba.br/sites/geografar.ufba.br/files/cartilhaterritoriopesqueiro_projetoLei.pdf. Acesso em: 25 ago. 2021
- NASCIMENTO, Abdias. **O genocídio do negro brasileiro: processo de um racismo mascarado**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2016.
- NASCIMENTO, Maria Beatriz. Sistemas sociais alternativos organizados pelos negros: dos quilombos às favelas. *In: UNIÃO DOS COLETIVOS PAN-AFRICANISTAS (ed.). Beatriz Nascimento, quilombola e intelectual: possibilidades nos dias de destruição*. São Paulo: Editora Filhos da África, 2018. p. 211-225.
- OLIVEIRA, Joana D'Arc de. **Da senzala para onde? Negros e negras no pós-abolição em São Carlos-SP (1880-1910)**. 2015. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2015.
- PATERNIANNI, Stella. Z. **São Paulo cidade negra: branquidade e afrofuturismo a partir de lutas por moradia**. 2019. Tese (Doutorado em Antropologia Social) – Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Brasília, Brasília, 2019.
- RIZEK, Cibele Saliba. Os sentidos da cidade brasileira: figurações da ordem e de seus avessos. **Espaço & Debates**, São Paulo, v. 23, p. 79-91, jan./dez. 2003.
- ROY, Ananya. Racial banishment. *In: Keywords in radical geography: Antipode at 50*. USA: Antipode Editorial Collective, 2019. p. 227-230.
- ROY, Ananya; ROLNIK, Raquel. Metodologias de pesquisa-ação para promover a justiça habitacional. *In: MOREIRA, Fernanda A.; ROLNIK, Raquel; SANTORO, Paula Freire (org.). Cartografias da produção, transitoriedade e despossessão dos territórios populares*. Observatório de Remoções: São Paulo, 2020. p. 17-29.
- SANTANA, Fernanda. Governo desiste de demolir Terreiro no Lobato para obras do VLT. **Correio da Bahia (online)**, Salvador, 11 fev. 2020a. Disponível em: <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/governo-desiste-de-demolir-terreiro-no-lobato-para-obras-do-vlt/>>. Acesso em: 10 ago. 2020.
- SANTANA, Fernanda. Obras do VLT e da 29 de Março derrubam e ameaçam terreiros de Candomblé em Salvador. **Correio da Bahia (online)**, Salvador, 8 fev. 2020b. Disponível em:<<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/obras-do-vlt-e-da-29-de-marco-derrubam-e-ameacam-terreiros-de-candomble-em-salvador/>>. Acesso em: 10 ago. 2020.
- SANTOS, Elisabete *et al.* **Atlas sobre o Direito de Morar em Salvador**. Salvador: EDUFBA, 2012.
- SANTOS, Renato Emerson dos (org.). **Questões urbanas e racismo**. Petrópolis; Brasília: ABPN, 2012.
- SERPA, Angelo (org.). **Cidade popular: trama de relações socio-espaciais**. Salvador: EDUFBA, 2007.
- SILVA, Denise Ferreira da. **A dívida impagável**. São Paulo: Oficina de Imaginação Política, 2019.
- SILVA, Leidisangela Santos da. **A economia pesqueira artesanal no município de Salvador-BA**. 2013. Dissertação (Mestrado em Economia) – Faculdade de Economia, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2013.

SILVA, Luis Geraldo. **A faina, a festa e o rito**: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (séculos XVII ao XIX). Campinas: Papyrus, 2001.

SIMONE, AbdouMaliq. People as infrastructure: Intersecting fragments in Johannesburg. **Public culture**, v. 16, n. 3, p. 407-429, 2004.

SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1973.

SOARES, Antonio M. de C. Cidade revelada: pobreza urbana em Salvador-BA. **Revista Geografias**, n. 8, p. 83-96, 2009.

SOUZA, Marcelo Lopes. “Território” da divergência (e da confusão): em torno das imprecisas fronteiras de um conceito fundamental. In: SAQUET, Marcos A.; SPOSITO, Eliseu (org.). **Territórios e territorialidades**: teorias, processos e conflitos. São Paulo: Expressão Popular: UNESP, 2009. p. 57-72.

VELAME, Fabio M. **Arquiteturas da ancestralidade afro-brasileira**: O Omo Ilê Agboulá - um templo do culto aos Egum no Brasil. Salvador: EDUFBA, 2019.

Recebido em: 06/04/2022

Aceito em: 06/07/2022