



**UNIFACS UNIVERSIDADE SALVADOR  
PROGRAMA DE POS GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL E  
URBANO  
MESTRADO EM ANÁLISE REGIONAL**

**PRISCILA OLIVEIRA SOARES**

**A EXPANSÃO URBANA DA CIDADE DO SALVADOR: TRANSFORMAÇÕES EM  
UMA METRÓPOLE DA POBREZA**

Salvador  
2016

**PRISCILA OLIVEIRA SOARES**

**A EXPANSÃO URBANA DA CIDADE DO SALVADOR: TRANSFORMAÇÕES EM  
UMA METRÓPOLE DA POBREZA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano (PPDRU), Mestrado em Desenvolvimento Regional e Urbano da UNIFACS Universidade Salvador, Laureate International Universities, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Noelio Dantaslé Spinola

Salvador  
2016

## FICHA CATALOGRÁFICA

(Elaborada pelo Sistema de Bibliotecas da UNIFACS Universidade Salvador, Laureate International Universities).

Soares, Priscila Oliveira

A expansão urbana da cidade do Salvador: transformações em uma metrópole da pobreza. / Priscila Oliveira Soares. – Salvador: UNIFACS, 2016.

154 f. : il.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano (PPDRU), Mestrado em Desenvolvimento Regional e Urbano da UNIFACS Universidade Salvador, Laureate International Universities, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre.

Orientador: Profº Drº Noelio Dantaslé Spinola.

1. Economia Urbana. 2. Desenvolvimento Urbano. 3. Geografia Urbana. 4. Desenvolvimento Local – Salvador (BA). I. Spinola, Noelio Dantaslé, orient. II. Título.

CDD: 338.47

PRISCILA OLIVEIRA SOARES

A EXPANSÃO URBANA DA CIDADE DO SALVADOR: TRANSFORMAÇÕES EM  
UMA METRÓPOLE DA POBREZA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano (PPDRU), Mestrado em Desenvolvimento Regional e Urbano da UNIFACS Universidade Salvador, Laureate International Universities, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre, à seguinte banca examinadora:

Noélio Dantaslé Spinola – Orientador \_\_\_\_\_  
Doutor em Análise Geográfica Regional pela Universitat de Barcelona, Espanha  
UNIFACS Universidade Salvador, Laureate International Universities

Carolina de Andrade Spinola \_\_\_\_\_  
Doutora em Geografia pela Universitat de Barcelona, UB, Espanha  
UNIFACS Universidade Salvador, Laureate International Universities

Gilton Alves Aragão \_\_\_\_\_  
Doutor em Desenvolvimento Regional e Urbano pela UNIFACS Universidade Salvador  
Universidade Estadual de Feira de Santana -UEFS

Salvador de de 2016.

*Não, não pares. É graça divina começar bem.  
Graça maior persistir na caminhada certa.  
E manter o ritmo...  
Mas a graça das graças é não desistir.  
Podendo ou não podendo, caindo, embora, aos  
pedaços, chegar até o fim.*

*D. Helder Câmara*

*In Memoriam de meu pai, Álvaro. É dedicado  
à minha mãe Elsa e a todos aqueles que estiveram  
pacientemente ao meu lado nessa empreitada, que me  
exigiu tempo e atenção.*

## **AGRADECIMENTOS**

*Em primeiro lugar a Deus por estar sempre presente em cada etapa de minha vida e ter possibilitado a graça de mais essa vitória.*

*A minha mãe que, mesmo no aperto de algumas situações, esteve do meu lado e aguardou o final de mais essa etapa de minha jornada.*

*Ao Professor Noelio pelo apoio irrestrito em decisivas contribuições.*

*Ao amigo Joclandson pelo apoio incondicional, pela força e estímulo durante todo o desenvolvimento e conclusão desse trabalho. Um parceiro que se mostrou um companheiro sem igual.*

*A todos que de alguma forma contribuíram direta ou indiretamente para a finalização deste trabalho.*

## RESUMO

Esta dissertação esclarece quais fatores influenciaram a expansão urbana da Cidade do Salvador ao longo do século XX, e verifica se é verdadeira a hipótese que afirma terem as transformações urbanas que dado forma a cidade neste longo espaço de tempo e a consequência da perda do seu protagonismo nacional e regional em termos econômicos, notadamente no intercâmbio comercial, caracterizado um cenário de predomínio na expansão da ocupação do espaço urbano pela população de baixa renda. O instrumental teórico fundamentado na geografia, história, economia urbana e na teoria do desenvolvimento local, e através de uma ampla pesquisa em fontes primárias e secundárias o trabalho conclui que se mantidos os condicionantes atuais, a Capital baiana perderá cada vez mais o seu protagonismo político e econômico no país, assumindo um papel de metrópole da pobreza.

**Palavras-chave:** Cidade do Salvador. Economia Urbana. Desenvolvimento Urbano. Geografia Urbana. Desenvolvimento Local.



## **ABSTRACT**

This paper explain which factors influenced the urban sprawl of the Salvador City throughout XX century, and check if is true the hypothesis that affirms the urbans transformations that have marked the city this long time and consequence of the loss of its national and regional role in economic terms especially in trade featuring a predominance of the scenario in the expansion of the occupation of the urban space by the low-income population. The theoretical tools used is based on geography, history, urban economics and theory of local development and through extensive research in primary and secondary sources the dissertation concludes if are maintained current conditions, at Salvador will increasingly lose its political and economic leading role in the country, in the role of poverty metropolis.

**Keywords:** Salvador City. Urban Economy. Urban Development. Urban Geography; Local Development

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Curvas de aluguel proposto e a renda da terra .....	33
Figura 2 - Renda fundiária (de situação) em relação ao mercado .....	34
Figura 3 – Demonstração da função <i>Bid Rent</i> (Aluguel do solo) e do Uso do Solo .....	35
Figura 4 – Limiar da procura e Alcance do bem .....	37
Figura 5 – Modelo da Teoria dos Lugares Centrais de Christaller.....	38
Figura 6 – Regiões de Influência de Salvador .....	39
Figura 7 – Ilustração da ocupação de Salvador (século XVII) - Baía de Todos os Santos .....	44
Figura 8 – Expansão das edificações no território da Cidade de Salvador (1549-2002).....	51
Figura 9 - A Cidade de Salvador, seus centros e as avenidas de vale - 2008.....	57
Figura 10 - Mapas de ocupação e expansão do tecido urbano de Salvador – 1960, 1970, 1990, 2006. ....	59
Figura 11 – Evolução dinâmica de Salvador e tendências de crescimento do uso do solo .....	60
Figura 12 – Gráfico da evolução da população de Salvador (1940-2000) .....	65
Figura 13 – Vetores de Expansão Urbana da Cidade do Salvador.....	67
Figura 14 - Mapa de divisão e utilização do solo na Zona Urbana da Cidade do Salvador (1948) .....	69
Figura 15 - Esquema radioconcêntrico da Cidade do Salvador.....	70

## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1- Evolução da população de Salvador (1940-2000).....	65
Tabela 2 - Mão de obra ocupada por setor de atividade (Salvador – 2013).....	76

## **LISTA DE QUADROS**

Quadro 1 – Cronologia das ideias do Urbanismo.....	23
--	----

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

APSE	Áreas de Proteção Sócio Ecológica
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BNH	Banco Nacional de Habitação
CAB	Centro Administrativo da Bahia
<i>CBD</i>	<i>Central Business District</i> (Centro Comercial da Cidade)
CD	Centro de Distribuição
CIA	Centro Industrial de Aratu
CPUCS	Comissão do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador
COPEC	Complexo Petroquímico de Camaçari
CORECON	Conselho Regional de Economia
EPUCS	Escritório do Plano Urbanístico para a Cidade do Salvador
EFN	Estrada de Ferro de Nazaré
EUST	Estudo de Uso do Solo e Transportes
FIPE	Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas
GERURB	Grupo de Estudos da Economia Regional e Urbano
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
NBR	Normas Brasileiras
OCEPLAN	Órgão Central de Planejamento
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
PLANDURB	Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
PL	Projeto de Lei
PMS	Prefeitura Municipal de Salvador
PIB	Produto Interno Bruto
PPDRU	Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano
RMS	Região Metropolitana de Salvador
REGIC	Região de Influência das Cidades
SECTI	Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação do Estado da Bahia
SEPLAN	Secretaria de Planejamento
SPC	Setor Portuário Comercial

ST	Setor de Transição
SR	Setor Residencial
SI	Setor Industrial
SFH	Sistema Financeiro de Habitação
SEI	Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia
SURCAP	Superintendência de Urbanização da Capital
ZEIS	Zonas Especiais de Interesse Social

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>15</b>
<b>1 A CIDADE SOBRE DIVERSOS OLHARES .....</b>	<b>22</b>
1.1 UMA LEITURA DOS MODELOS E ESCOLAS DO URBANISMO .....	22
<b>1.1.1 O Préurbanismo.....</b>	<b>24</b>
<b>1.1.2 O Urbanismo .....</b>	<b>27</b>
1.2 MILTON SANTOS E A GEOGRAFIA URBANA NO BRASIL.....	29
1.3 UMA LEITURA DA ECONOMIA URBANA .....	30
<b>2 A CIDADE DO SALVADOR .....</b>	<b>43</b>
2.1 A CIDADE NA HISTÓRIA.....	43
2.2 A DINÂMICA TEMPORAL DA CENTRALIDADE DE SALVADOR .....	48
2.3 A METAMORFOSE URBANA .....	61
<b>2.3.1 Planejamento urbano da Cidade do Salvador .....</b>	<b>61</b>
<b>2.3.2 A dinâmica econômica da transformação .....</b>	<b>77</b>
<b>2.3.3 As migrações: a expansão do circuito inferior .....</b>	<b>78</b>
<b>3 O PROBLEMA NA VISÃO DOS ESPECIALISTAS.....</b>	<b>80</b>
3.1 INTERPRETAÇÃO E RESPOSTAS DAS ENTREVISTAS.....	81
<b>4 CONCLUSÃO.....</b>	<b>99</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>105</b>
<b>APÊNDICE A - ROTEIRO DAS ENTREVISTAS .....</b>	<b>111</b>
<b>APÊNDICE B – Entrevista I .....</b>	<b>112</b>
<b>APÊNDICE C – Entrevista II .....</b>	<b>118</b>
<b>APÊNDICE D – Entrevista III.....</b>	<b>128</b>
<b>APÊNDICE E – Entrevista IV .....</b>	<b>133</b>
<b>APÊNDICE F – Entrevista V .....</b>	<b>141</b>
<b>ANEXO A - PERFIL VISUAL DAS MUDANÇAS DA CIDADE DO SALVADOR AO LONGO DO SÉCULO XX .....</b>	<b>150</b>

## INTRODUÇÃO

Essa dissertação analisa o processo de expansão urbana da Cidade do Salvador ao longo do século XX, fato que se pode constatar especialmente após a década de 1970. Esse processo teve suas raízes na formação da cidade, a qual decorreu de diversas peculiaridades de natureza histórica, econômica, social e cultural refletidas na sua estruturação e no modo de vida social e econômico.

A Cidade do Salvador do século XXI resulta de processos sociais herdados do colonialismo, escravismo e patrimonialismo acumulados em períodos anteriores. Dentre estes processos pretéritos indaga-se *quais os fatores que influenciaram a expansão urbana da Cidade do Salvador ao longo do século XX?* A partir dessa questão criou-se o problema inspirado na literatura, principalmente nas obras de autores que se dedicaram ou se dedicam ao estudo desta Cidade. Entre os fatores observados na expansão urbana da Cidade do Salvador podemos citar a ocupação desordenada do solo pela intensa migração na década de 1970, a aglomeração urbana, o processo de industrialização concentrada e tardia desfavorecido também pela escassez de mão de obra qualificada na região, a ocupação de novos territórios e outros.

Duas categorias são utilizadas no título deste trabalho e que se referem a *expansão* e a *transformação* merecem algumas considerações. A expansão, segundo define o Dicionário Aurélio (FERREIRA, 1999), corresponde ao ato de expandir. Ou seja, crescer. A cidade se expande, logo ocupa novos espaços em seu território o que constitui, em termos práticos, um registro quantitativo sem juízo de valor. Já a transformação, no mesmo dicionário (FERREIRA, 1999), constitui um *ato ou efeito de transformar (-se); metamorfose. Regra linguística que muda uma estrutura em outra. Modificação do estado de um sistema*. Então, isto implica exatamente no processo que se assiste em uma cidade como Salvador. Ela cresce e se transforma em uma metrópole da pobreza, em que uma população pobre provocou o inchaço do tecido urbano e o despreparo em infraestrutura trouxe à realidade situações de ocupações desordenadas do solo, autoconstruções ignoradas pelos órgãos públicos, e uma colocação do capital imobiliário na posição de ordenador das construções formais, se demonstrara nas páginas seguintes deste estudo.

A Cidade do Salvador cresceu e transformou-se, a partir da segunda metade do século XX época em que muitas das suas atividades econômicas, outrora pujantes, perderam seu dinamismo ou desapareceram. Este fenômeno está na essência do problema da pesquisa que requer uma investigação e análise do quadro de urbanização atualmente observado na Cidade.



A linha de pesquisa insere-se na temática do desenvolvimento urbano através da leitura da realidade local em que as informações sociais, econômicas, e políticas possibilitaram o conhecimento da transformação do espaço usando como pressuposto teórico a urbanização, o uso do território em momentos diferentes da história e suas marcas na paisagem.

Como dizia Santos (2002, p. 21) “a paisagem é toda ela passado, porque o presente que escapa de nossas mãos, já é passado também”. Então, a cidade nos traz, através de sua materialidade, para a compreensão do espaço, essa presença dos tempos que se foram e que permanecem através das formas e objetos que são também representativos de técnicas.

Para estabelecer uma melhor compreensão da *expansão urbana da Cidade do Salvador*, esta dissertação traz uma visão do seu desenvolvimento urbano adequada ao instrumental das teorias regional e urbana preexistentes, apoiada na linha de pesquisa do Grupo de Estudos da Economia Regional e Urbana (GERURB)<sup>1</sup>.

A procura por um estudo que descrevesse as fases da formação histórica e econômica de Salvador, das suas transformações urbanas e as consequências socioeconômicas das imbricações entre a dinâmica do espaço e o rápido, assim como inesperado, crescimento demográfico ao longo do século XX dão sentido à dissertação.

Conforme dados reunidos pela Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI) (BAHIA, 2006), a Bahia é um estado predominantemente agropastoril, isto porque, apesar de a indústria ter suplantado a agricultura em peso monetário, sua concentração ocorre em poucos setores em sua maior parte químico e petroquímico. Indústrias como o Centro Industrial de Aratu (CIA), Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC) se estabeleceram fora dos limites do município de Salvador, (dentro da Região Metropolitana de Salvador (RMS)) sendo esta capital transformada em uma base de serviços e também em uma cidade dormitório.

As reformas promovidas na cidade conjuntamente pelo poder público e pelo capital privado transformaram a paisagem da Cidade do Salvador, a partir da década de 70. Vasconcelos (2002) afirma que:

Com a fundação do BNH e do sistema financeiro de habitação, em 1964, o governo federal começou a efetuar importantes investimentos diretos na cidade, em duas áreas chaves: habitação e infra-estruturação urbana.

---

<sup>1</sup> Grupo de pesquisa coordenado pelo Prof. Dr. Noelio Dantaslé Spinola, pertencente ao Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano – PPDRU do qual participei de pesquisas, reuniões e discussões que contribuíram para o trabalho nesses dois anos.

O governo do estado, no período, teve um papel importante na estruturação da cidade, investindo recursos oriundos sobretudo das novas indústrias implantadas. (VASCONCELOS, 2002, p. 312).

O padrão urbanístico presente que definia dentro da sociedade as relações de habitação, trabalho e lazer permitiu o surgimento de inovações urbanas adaptadas ao estilo das avenidas de vale. É desta época também a expansão capitalista da região Sudeste que trouxe o desmonte do sistema de transporte e comércio do Recôncavo Baiano redirecionando as atividades de abastecimento da cidade (SPINOLA, 2009).

A Cidade do Salvador deixou de ser monocêntrica assumindo um policentrismo frágil. Segundo Spinola, Costa e Santiago (2015):

Ao considerar o tipo de ocupação que ocorreu em sua periferia, onde a dominante foi a população de baixa renda e precário nível instrucional, o que se assistiu foi a disseminação de “centros de subsistência” dotados de bens centrais de alcance limitado e *threshold* reduzido sem maior poder de polarização (SPINOLA; COSTA; SANTIAGO, 2015, p. 18).

A hipótese se faz necessária, entre outras razões, quando tentamos resumir e generalizar os resultados de nossas investigações; interpretar generalizações anteriores e justificar, fundamentando a nossa opinião em termos metodológicos conforme Bunge (1976). Neste caso, a hipótese deste trabalho consiste na suposição de que *as transformações urbanas de Salvador sejam consequência da perda do seu protagonismo nacional e regional em termos econômicos, notadamente no intercâmbio comercial*, caracterizando um cenário de predomínio na expansão da ocupação do espaço urbano pela população de baixa renda.

A descrição da metodologia de pesquisa utilizada em um estudo, em uma pesquisa ou projeto científico deve ser tratada com cuidado, assim como foi feito durante a própria pesquisa. Para a definição do tema foi preciso afinar mais e aprofundar o estudo, a dissertação baseou-se, para isso, no processo de expansão urbana dos limites geográficos da Cidade do Salvador, a partir da década de 1970 até os dias atuais, predefinido por alguns marcos diferenciais, o crescimento populacional foi um deles. Para comprovar a hipótese proposta, usou-se entre os diversos métodos de abordagem o método histórico que para Marconi e Lakatos (2003):

Partindo do princípio de que as atuais formas de vida social, as instituições e os costumes têm origem no passado, é importante pesquisar suas raízes, para compreender sua natureza e função. Assim, o método histórico consiste em investigar acontecimentos, processos e instituições do passado para verificar a sua influência na sociedade de hoje, pois as instituições alcançaram sua forma atual através de alterações de suas partes componentes, ao longo do tempo, influenciadas pelo contexto cultural particular de cada época. (MARCONI; LAKATOS, 2003, p. 106-107).

A metodologia da pesquisa adotada foi do tipo qualitativa e exploratória, trabalhando-se o universo de significados, motivos, valores e atitudes, o que equivale a um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis e não dispensa o auxílio dos instrumentos exploratórios dentre eles a análise documental, o levantamento bibliográfico, as entrevistas<sup>2</sup>, e a análise de conteúdo das entrevistas que se processaram de forma aleatória com amostras de um grupo determinado da pesquisa.

O uso da entrevista como instrumento de pesquisa a princípio pode parecer algo simplificado, no entanto, deve-se considerar a interação antes e durante a entrevista entre os participantes (entrevistador e entrevistado), a necessidade de isenção e imparcialidade quanto ao conteúdo no momento da transcrição da entrevista. “Trata-se, pois, de uma conversação efetuada face a face, de maneira metódica; proporciona ao entrevistado, verbalmente, a informação necessária.” (MARCONI; LAKATOS, 2003, p. 196).

A entrevista do tipo semiestruturada compõe-se de perguntas abertas, um roteiro de entrevista previamente estabelecido pelo qual se deve nortear às questões feitas sem impedir que haja flexibilidade na sequência das perguntas ou a realização de perguntas complementares ao fenômeno. A opção de registro adotada foi pelo uso da gravação digital, disponíveis a verificação em caso de necessidade, a partir do qual foi realizada a transcrição integral das entrevistas.<sup>3</sup>

Os entrevistados foram a Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Ana Licks Almeida Silva (Professora PPDRU) formada em arquitetura e urbanismo, e os economistas Prof. Dr. Fernando Cardoso Pedrão (professor PPDRU), Prof. Me. Gustavo Casseb Pessoti (Presidente do Conselho Regional de Economia (CORECON-BA)), Prof. Dr. Laumar Neves de Souza (coordenador do PPDRU) e o Prof. Dr. Paulo Henrique de Almeida (SEPLAN). A escolha dos entrevistados incluiu a questão de serem estudiosos ou especialistas nas áreas de conhecimento de Economia Urbana, Economia Regional, Economia Baiana e Urbanismo o que permitiu uma visão mais ampla nas respostas aos questionamentos e o fato destes poderem responder as perguntas em tempo hábil para pesquisa.

Os resultados foram apresentados, assim como as análises de dados das informações obtidas a partir das entrevistas realizadas descrita em agrupamentos, em que se tentou associar as respostas dos entrevistados às teorias e conceitos defendidos na dissertação, permitindo visualizar a conexão entre a realidade e a teoria. Uma outra possibilidade foi o uso da

---

<sup>2</sup> Ver apêndices.

<sup>3</sup> Disponibilizada nos apêndices no final da dissertação.

comparação das respostas dos entrevistados sobre cada assunto associado à pesquisa e a conclusão assim do que os dados demonstram.

Os conceitos relacionados à temática do trabalho referem-se aos espaços intraurbano, agentes sociais produtores de espaço urbano ou agentes socioespaciais e economia espacial, todos georreferenciados na Cidade do Salvador. Para as reflexões a respeito do espaço intraurbano foram utilizados alguns autores, a exemplo de Villaça (1998, p. 17), que explora a estrutura intraurbana como “Articulação entre várias áreas funcionais de uma cidade” e acrescenta que “o deslocamento de matéria e de ser humano tem um poder estruturador bem maior do que o deslocamento de energia e das informações.” (VILLAÇA, 1998, p. 20). Uma compreensão decisiva para o processo de apropriação e ocupação do espaço urbano é a forma como se articula com os elementos estruturantes do espaço – os centros dinâmicos da cidade, serviços e áreas industriais.

Corrêa (1993) entende a cidade como um espaço caracterizado por usos e processos diferenciados. Os processos sociais culminam na organização espacial urbana, que ele usou em seus trabalhos para interpretar as cidades. Outro importante pensador do espaço urbano, o geógrafo Milton Santos (1997) propôs uma percepção do espaço a partir dos sistemas de engenharias (formas e fixos) e da circulação (fluxo), tecendo uma rede de relações lógica fundamental para uma leitura do espaço intraurbano.

A partir dos conceitos e das obras referenciadas foi possível fazer uma leitura do espaço e dos processos, distinguindo os fenômenos que transformaram a Cidade do Salvador em um espaço privilegiado em relação a outros espaços do Estado da Bahia, o que permitiu a expansão urbana da Cidade do Salvador da região do Centro Tradicional em direção a Orla Atlântica e a Região do Miolo. Do mesmo modo, procurou-se entender o que pode ter faltado à articulação social ou ao Poder Público para que se mantivesse o fenômeno em relação a inserção econômica, tornando aquela que foi a primeira capital do Brasil uma referência dentro do Estado da Bahia, agregando índices positivos e expandindo sua cadeia de produção para a extensão da região Nordeste e do Brasil.

A linha de pensamento da geografia crítica tem como um dos seus expoentes o geógrafo baiano Milton Santos, em uma proposta de rompimento com a ideia de neutralidade científica para fazer da geografia uma ciência apta a elaborar críticas à sociedade capitalista pelo estudo do espaço e das formas de apropriação da natureza (DINIZ FILHO, 2009). Nesse sentido, Santos defende a diminuição das disparidades socioeconômicas e regionais em suas obras.

Para Santos (1979), o espaço dos países subdesenvolvidos é multipolarizado, submetido e pressionado por inúmeras influências oriundas de diferentes procedências. Esse espaço marcado pelas enormes diferenças de renda na sociedade responde por uma tendência à hierarquização das atividades e, na escala do lugar, pela coexistência de atividades de natureza oposta: as modernas e as tradicionais. O sistema econômico local deve adaptar-se ao mesmo tempo aos imperativos de uma modernização poderosa e às realidades sociais, tradicionais e atávicas.

Ainda de acordo com Santos (1979), o estudo da história dos países subdesenvolvidos permite revelar uma especificidade da sua evolução em relação às particularidades dos países desenvolvidos. Tal especificidade é aparente na organização da economia, da sociedade e do espaço e, por conseguinte, na urbanização que se apresenta como um elemento em uma variedade de processos combinados. Nas palavras de Santos (1979):

Em cada momento histórico os modos de fazer são diferentes, o trabalho humano vai tornando-se cada vez mais complexo exigindo mudanças correspondentes às inovações [...] a paisagem não é dada para todo o sempre, é objeto de mudança [...] deve ser pensada paralelamente às condições políticas, econômicas e também culturais. Desvendar essa dinâmica social é fundamental, as paisagens nos restituem todo um cabedal histórico de técnicas cuja era revela; mas ela não mostra todos os dados, que nem sempre são visíveis. (SANTOS, 1997, p. 67-69).

Este estudo compreende além da introdução, três capítulos correspondentes ao desenvolvimento da pesquisa. O primeiro capítulo intitulado *A cidade sobre diversos olhares*, dará um tratamento às diversas teorias da cidade que abordam o problema urbano sobre múltiplos aspectos, tomando como base a obra *O urbanismo: utopias e realidades. Uma Antologia* de Françoise Choay (1979). Ao estudar as diversas correntes do urbanismo desvendamos uma vertente correlacionada aos princípios da economia regional. O segundo capítulo, *A Cidade do Salvador*, desnuda uma revisão histórica da organização e evolução urbana da Cidade do Salvador através da leitura do processo de urbanização e das atividades econômicas que se dinamizaram diante das transformações urbanas e dessa forma também as motivaram especificamente ao longo do século XX. Assim como algumas apreciações a respeito do planejamento urbano da cidade e a dinâmica da sua transformação, reunindo as principais informações derivadas da análise dos resultados da pesquisa que poderá comprovar, ou não, a hipótese proposta para o trabalho de pesquisa. O último capítulo *O Problema na Visão dos Especialistas* traz conjuntamente a interpretação da autora do trabalho sobre a opinião dos entrevistados e um comparativo com as respostas dos entrevistados às questões

formuladas, no entanto, ressalta-se que as transcrições completas das entrevistas estão descritas nos apêndices ao final da dissertação. Na **Conclusão** tem-se a descrição dos resultados do processo de expansão urbana que chegou Salvador, e os fatores que irromperam na espacialização da pobreza dentro da cidade. Por último tem-se o registro das **Referências** do material utilizado na construção desta dissertação.

## 1 A CIDADE SOBRE DIVERSOS OLHARES

Neste capítulo tratar-se-á do problema urbano sobre diversos aspectos entre eles o Urbanismo apoiado na obra de Choay (1979), a geografia urbana apoiada em estudos de Santos (1959, 1979 e 1997) e a vertente da economia urbana apoiada em seus principais representantes. Os pontos abordados neste capítulo servem de apoio ao referencial teórico utilizado na dissertação.

### 1.1 UMA LEITURA DOS MODELOS E ESCOLAS DO URBANISMO<sup>4</sup>

Uma teoria das cidades nos remete ao estudo do urbanismo. Este termo criado por G. Bardet em 1910, aponta através dele tanto os trabalhos do gênio civil quanto os planos de cidade ou as formas urbanas características de cada época (CHOAY, 1979).

Nesta dissertação utilizou-se como um referencial a obra *O urbanismo: utopias e realidades. Uma Antologia* de Françoise Choay (1979). No livro a autora busca a essência das questões urbanas fincadas na proposta de planejamento urbano, em uma tentativa de interpretação do urbanismo conforme a época. A releitura das ideias do urbanismo propõe o próprio urbanismo como uma hipótese ao planejamento da cidade. Para tanto, percorreu-se os trabalhos desenvolvidos por pensadores ao longo do século XIX. Estes pensadores “preocuparam-se com o problema da cidade aliás, sem dissociá-lo nunca de um questionamento sobre estrutura e o significado da relação social”. (CHOAY, 1979, p. 3).

A partir do século XVIII, a Revolução Industrial<sup>5</sup> promoveu expressivas transformações nas cidades, em decorrência do êxodo do campo para as cidades necessitadas de grande volume de mão de obra para a indústria que surgia e alterava as bases do sistema de produção. São comuns os relatos na história dos graves problemas urbanos decorrentes deste êxodo: bairros populosos, formação de cortiços, áreas insalubres, falta de higiene, aglomerações, proliferação de doenças, e muitos outros decorrentes da péssima qualidade de vida dos habitantes.

Em sua obra, Choay (1979) traça a linha do tempo das ideias urbanísticas desde os primeiros idealizadores e até a contemporaneidade da elaboração da obra. O quadro 1 fornece uma visão da periodicidade das ideias do urbanismo diferenciando-as por categorias:

<sup>4</sup> Choay (1979, p. 7) adota esta nomenclatura argumentando que ela é a mais adequada para “sublinhar simultaneamente o valor exemplar das construções propostas e seu caráter reprodutível”.

<sup>5</sup> Hobsbawm (*A era das revoluções 1789/1848*. SP: Paz & Terra, 2015) considera que a revolução industrial principiou na Grã-Bretanha na década de 1780 e não foi totalmente percebida até a década de 1830 ou de 1840.

Quadro 1 – Cronologia das ideias do Urbanismo

Pré urbanismo - Século XIX		Urbanismo - Século XX	
Ideias mais gerais e utópicas		Ideias mais teóricas e práticas	
Progressista		Nova versão Progressista	
Representante	Características	Representante	Características
Robert Owen com New Lanark; New Harmony	Críticos da sociedade industrial; tem o indivíduo humano humano como tipo. Usam o espaço aberto, intercalado	Tony Garnier com Cidade Industrial	A ideia chave para os novos progressistas é a de modernidade, interessados em unir a estética e a
Charles Fourier com Falanstério	por vazios e verdes em que o espaço urbano é desenhado segundo a análise das funções humanas:	George Benoit-Lévy	técnica em uma nova tipologia urbana. Escrevem a
Vitor Considerant	<i>habitat</i> , trabalho e cultura.	Walter Gropius	Carta de Atenas, onde eles se inspiram, define as
Etiene Cabet	Recusa da herança artística do passado e submissão	Le Corbusier com Cidade Radiosa	necessidades humanas universais como quatro: habitar, trabalhar, locomover-se e cultivar corpo e
Pierre-Joseph Proudhon	submissão a geometria "natural" o que levaria a criação	Stanislav G. Strumilin	espírito. Preconizam a higiene, os espaços verdes e
Benjamin Ward Richardson com <i>Hygeia</i>	de modelos urbanos rígidos na geometria espacial e normas de convivência, como o alojamento-padrão.		a insolação seriam preocupações dos projetos
Jean Baptiste Godin com Familiestério	Localização fragmentada, atomizada e sistemas limitadores e repressivos.		que ainda trazem traços da versão antiga, assim
Julio Verne			como a reunião da eficácia e da beleza nas formas
Hebert-George Wells			simples e geométricas.
Culturalista		Nova versão Culturalista	
Representante	Características	Representante	Características
August W. N. Pugin	O agrupamento humano é o ponto principal, no entanto	Camilo Sitte	O conjunto da sociedade deve prevalecer sobre o
John Ruskin	por suas particularidades cada membro da comunidade	Ebenezer Howard com <i>Garden City</i>	indivíduo, o cultural sobre o material. Aproximação
William Morris	torna-se insubstituível. Críticas as realizações da	Raymond Unwin	com a natureza e valorização do passado. As
	civilização industrial e preconizam a assimetria e		construções têm suas particularidades exaltadas.
	irregularidade, sem o uso de protótipos, cada construção		
	é diferente da outra.		
Sem Modelo		Naturalista	
Representante	Características	Representante	Características
Friedrich Engels	A cidade representa o "lugar da história". A solução ao	Frank L. Wright com <i>Broadacre City</i>	Utópico em sua essência, Wright propôs nesse
Karl Marx	problema urbano apresenta o pragmatismo, as certezas		modelo a eliminação da cidade e uma arquitetura
P. Kropotkin	e exatidões do modelo são recusadas em benefício de		subordinada a natureza. As funções urbanas estão
N. Bukharin e G. Preobrajensky	um futuro indeterminado. Uma nova leitura da cidade na		dispersas e isoladas como unidades reduzidas.
	esfera política com base na revolução socialista.		

Fonte: Elaboração própria da autora desta dissertação, com base na obra *O urbanismo: utopias e realidades. Uma Antologia* de Françoise Choay (1979).

Nas subseções seguintes será abordado o urbanismo que, segundo Choay (1979), se divide em préurbanismo e urbanismo, esta divisão apresenta modelos que possuem



nomenclatura semelhante podendo levar a uma confusão entre si, mas seu detalhamento está feito no quadro identificado logo acima.

### 1.1.1 O Préurbanismo

O préurbanismo surge no século XIX em sua primeira fase, a partir do questionamento do modelo da cidade industrial. Com a segregação dos bairros industriais que foram separados dos bairros residenciais e a evolução dos meios de comunicação e de transporte, continuava-se a assistir a uma degradação social que aumentava com o passar do tempo.

Os intelectuais humanistas sensibilizados com o quadro social passam a questionar através da imprensa e de outros meios a deterioração física e moral em que viviam os proletários, pressionando o Parlamento Inglês, o que contribuiu para a criação da legislação do trabalho e da habitação.<sup>6</sup>

As obras e autores citados e criticados no livro de Choay são em sua maioria de uma outra realidade, contemporâneos de uma outra sociedade. A exemplo de Owen e Fourier, acompanham seu trabalho de críticas a sociedade industrial e a forma urbana em que aparecem as questões sociais apoiadas de forma material, econômica e filosófica do final do século XVIII e começo do século XIX. O que foi possível extrair por Choay (1979), a respeito do sentido real do urbanismo não foram fórmulas ou formulações, “mas uma tentativa de interpretação” do urbanismo (CHOAY, 1979).

Em 1845, Friedrich Engels publica a obra *A Situação da Classe Trabalhadora na Inglaterra*, há um destaque das críticas ao caos urbano do período. Escrito entre 1842 e 1844, período de sua estadia na cidade de Manchester (Inglaterra), cidade que era então o núcleo da Revolução Industrial, o livro foi resultado das pesquisas de campo do autor. Um documento que detalha as condições de penúria vivida por trabalhadores nas áreas industriais inglesas, através do registro de mortalidade por doenças entre os trabalhadores que eram mais altos nas cidades industriais do que no campo. Considerado o pioneiro na sociologia urbana, Engels foi um dos principais analistas da urbanização e apoiou Karl Marx vinte anos depois na construção da obra *O Capital*, segundo Choay (1979).

Para Choay (1979) outros críticos da época foram Fourier, Proudhon e Ruskin. Autores que censuravam a falta de higiene das cidades, a ausência dos jardins nos bairros

---

<sup>6</sup> A revolução industrial inglesa provocou graves problemas sociais dando margem a várias revoltas da classe trabalhadora e ao surgimento de movimentos como o *ludismo*, o *cartismo* e as *Trade Unions*. A propósito ver Hobsbawm “Da revolução industrial inglesa ao imperialismo”, Forense (2011).

públicos, a segregação, a fealdade e a monotonia das construções, a longa distância entre o local de habitação e o de emprego na cidade. Em Salvador ainda se vive em pleno século XXI uma realidade semelhante à das cidades do século XIX, com áreas ainda pouco nutrida de infraestrutura e condições salutaras de vida; bairros pobres que aglomeram pessoas em situação de risco e penúria, conforme se pôde identificar ao longo da pesquisa.

Observa-se que a exceção de Engels e Marx, os pensadores aqui referidos apesar da ligação entre a revolução industrial e o problema por eles apontados não se mantiveram consistentes em suas análises. Não foi percebido que a extinção de uma ordem que daria lugar a outra ordem. Nesta fase do préurbanismo Marx e Engels “criticaram as grandes cidades industriais contemporâneas sem recorrer ao mito da desordem, nem propor sua contrapartida, o modelo da cidade futura” afirma Choay (1979, p. 14). Toda a desordem ocorrida no passado não foi considerada por eles como desordem, mas como a expressão do tempo, que agora precisaria ser ultrapassada. Para eles não haveria como pensar em planejamento sem que antes fosse tomado o poder. As certezas e exatidões de um modelo para beneficiar o futuro são repudiadas, seus contornos só aparecerão progressivamente na medida em que se desenvolver a ação coletiva (CHOAY, 1979).

Acerca dos modelos do préurbanismo, Choay (1979) aponta os modelos progressistas e culturalistas como sucessores ao período dominado por filósofos e demais pensadores do século XIX. O surgimento de correntes de pensamento diverso no préurbanismo foi provocado por transformações na cidade industrial.

De um conjunto de filosofias políticas e sociais (Owen, Fourier, Considerant, Proudhon, Ruskin, Morris) ou de verdadeiras utopias (Cabet, Richardson, Morris) vemos assim distinguir-se com um maior ou menor luxo de detalhes, dois tipos de projeções espaciais de imagens da cidade futura, que chamaremos daqui por diante de modelos [...] Esses modelos do “pré-urbanismo” não são estruturas abstratas, mas, pelo contrário, imagens monolíticas, indissociáveis da soma dos seus detalhes. (CHOAY, 1979, p. 7).

O modelo progressista corresponde a última década do século XIX e a primeira década do século XX. Há uma tentativa de adaptação ao ambiente, aos desejos e necessidades dos homens criando uma construção apropriada para sua natureza. Um modelo autoritário e dominado pelos arquitetos.

A crítica direcionada ao indivíduo "alienado", propõe um homem consumado, um homem tipo, independente do lugar ou tempo em questão. Incorporado em seu ideário de muito verde, ar, luz e água, amplamente socializados. O princípio do progresso social é o

*visuismo* onde a análise racional progressista permitiria a determinação de uma ordem suscetível de aplicação a qualquer grupo humano, em qualquer tempo, em qualquer lugar.

Nas palavras de Choay (1979, p. 23) “esta lógica se traduz em uma disposição simples, que atraia a visão e a satisfaça. [...] as cidades se ordenam segundo o visuismo (garantias concedidas a paixão sensitiva da vista), onde veremos surgir o princípio de toda ordem social”.

Em certos casos, a ordem peculiar da cidade progressista se expressa com uma precisão de detalhes e com uma rigidez que eliminam a possibilidade de variações ou de adaptações a partir de um modelo, eliminando a história urbana precedente do lugar a intervir.

A este respeito Henry Lefebvre expõe, em sua obra *Introducción a la modernidade* (1971), a defesa de uma organização do espaço novo em que permaneça as ligações entre o interior e o exterior pela multiplicidade de imagens permitida com o surgimento da eletricidade. Resumidamente para este modelo tem-se que:

[...] a importância atribuída à impressão visual indica bem o papel da estética na concepção da cidade progressista. É preciso, no entanto, sublinhar a austeridade dessa estética onde lógica e beleza coincidem. A cidade progressista recusa qualquer herança artística do passado, para submeter-se às leis de uma geometria natural. Arranjos novos, simples e racionais substituem as disposições e ornamentos tradicionais. (CHOAY, 1979, p. 9).

Exemplo prático deste modelo foi a realização da Reforma Urbana de Paris em seu “urbanismo demolidor” realizada entre 1852/1870 por George-Eugène Haussmann mais conhecido por Barão Haussmann serviu de modelo para diversos projetos pelo mundo, inclusive no Brasil como a Reforma Pereira Passos realizada no Rio de Janeiro em 1903 e as reformas implantadas pelo Governador José Joaquim Seabra em Salvador, 1912/1924, comentada pela historiadora Maria Helena Ochi Flexor (1997) em um simpósio no Equador:

Nesse período, as idéias haussmannianas e as de progresso que tinham no catecismo positivista seu espelho atingiram a Bahia e seu Governador J. J. Seabra, que alargou ruas e derrubou monumentos. Tentava o governante mudar a imagem da cidade. Todo o discurso era ideológico e visava, além de convencer a população sobre a necessidade de mudança de imagens reais, também transformar as imagens ficcionistas e científicas, principalmente aquelas que foram alvo das teses da Faculdade de Medicina que tinha como foco o higienismo. (FLEXOR, 1997).

O modelo culturalista foi extraído das obras de Ruskin e Williams Morris, reencontrado posteriormente nas ideias da “Cidades Jardim” de Ebenezer Howard em uma nova versão culturalista (CHOAY, 1979). Nesse modelo o foco agora não é mais o indivíduo,

e sim o agrupamento humano da cidade. O indivíduo não é uma unidade intermutável por causa de suas particularidades e originalidade própria, ou seja, a individualidade ou a particularidade de cada indivíduo assume sua importância dentro do conjunto.

As necessidades materiais são menos privilegiadas do que as necessidades espirituais e existe um menor rigor dentro das modalidades urbanas. Remete a nostalgia da arquitetura antiga, medieval por não enxergar o homem-tipo, mas um ser com diferentes necessidades sem a intenção de fazer da cidade uma área de progresso para industrialização, e sim direcionada para a cultura.

Conforme Choay (1979), a cidade do modelo culturalista opõe-se ao modelo progressista por seu clima urbano. No plano político resulta em fórmulas democráticas e no econômico encarna o antiindustrialismo.

Apesar dos dois modelos, progressistas e culturalistas do préurbanismo, trazerem propostas bem opostas, eles não foram em seu todo muito rígidos seus próprios pensadores questionaram as técnicas de uso. Porém, os modelos serviram de inspiração para as propostas do século XX dos modelos do urbanismo que fizeram analogia do caso: modelos de modelos.

### 1.1.2 O Urbanismo

No século XX, o Urbanismo abandonando os conceitos generalistas teve sob a forma da teoria e da prática as características herdadas de especialistas, como arquitetos.

Os primeiros urbanistas têm um poder reduzido sobre o real: ora tem de enfrentar condições econômicas desfavoráveis ou se chocam com todo o poder de estruturas econômicas e administrativas herdadas do século XIX. Desde então sua tarefa polêmica e criadora se afirma num movimento utópico [...] se bem que não se possa falar de uma continuidade ideológica conscientemente assumida entre o préurbanismo e o urbanismo, este último também atribui em seu método um papel ao imaginário. (CHOAY, 1979, p. 18).

Dos modelos do Urbanismo temos: a nova versão progressista cujo principal representante é Charles Edouard Jeanneret mais conhecido por Le Corbusier e a Cidade Radiosa; a nova versão culturalista onde se destaca Ebenezer Howard, idealizador das *Garden City*<sup>7</sup>; o urbanismo naturalista de Frank Lloyd Wright conhecido pela montagem de uma cidade ideal, a *Broadacre City*<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> Modelo de cidade construída em volta de um jardim central e cercada por áreas verdes.

<sup>8</sup> Enraizada na paisagem natural, modelo de estrutura urbana, baseia-se na arquitetura orgânica em uma relação entre a terra, o indivíduo e o edifício.

A nova versão progressista utiliza-se da ruptura com a concepção histórica para a construção do pensamento direcionado a modernidade. A liberdade da razão e sua eficácia estética são características do urbanismo progressista, onde a fragmentação do espaço conforme sua função e atividade produtiva. Uma vez realizada a classificação e análise, cada trecho da cidade corresponderia a uma função.

Le Corbusier idealizou a cidade radiosa em que fundou os “apartamentos-tipos, de funções classificadas num espaço mínimo, intransferível” (CHOAY, 1979, p. 25). Em proveito de formas simples e despojadas, o individualismo e particularidades são retiradas do centro de atenção; se propõe a construção antecipada a qualquer comportamento social.

Diante da nova versão culturalista a cidade industrial surge como novo objeto de estudo. Nele inovações foram introduzidas como os projetos seguindo a indicação do sol na busca por conforto térmico, luz e outros aspectos. “Cada cidade ocupa o espaço de modo particular e ‘diferenciado’; é a consequência do papel que os culturalistas atribuem a individualidade” (CHOAY, 1979, p. 27).

O modelo do *urbanismo naturalista* foi desenvolvido nos Estados Unidos por Frank Lloyd Wright que, segundo Choay (1979), foi o primeiro arquiteto americano que rompeu com a moda europeia e criou um modelo genuinamente local, afirmando que o homem só iria encontrar o seu valor como um todo se vivesse em contato direto com a natureza. Wright propôs liberdade no espaço moderno, casas individuais com no mínimo quatro acres do terreno direcionados para a agricultura.

Através destes modelos dedicados ao estudo da cidade observamos na atualidade um grande hiato entre a teoria e a prática. Os planos urbanísticos das cidades, quando elaborados dificilmente conseguem se adequar de uma maneira perfeita ao homem contemporâneo e a sua realidade. O modelo proporciona uma maior relação interpessoal, ao mesmo tempo em que as restrições e o controle da expansão urbana não coadunam com as necessidades do desenvolvimento econômico. Segundo Spinola (2009), a maioria dos planos são realizados de forma autoritária não se consultando a população em suas pretensões e/ou necessidades.

O processo de urbanização teve o seu aumento significativo em países desenvolvidos com a evolução do capital através da indústria. Em países da América Latina, como o Brasil, e mais especificamente no contexto do estudo, a Cidade do Salvador, registrou-se uma introdução tardia da indústria, a partir do século XX, quando marcadamente identifica-se a migração campo-cidade. Milton Santos trouxe a geografia urbana adaptada a realidade de países em desenvolvimento, chegando a pensar a cidade como um espaço dividido em dois circuitos.

## 1.2 MILTON SANTOS E A GEOGRAFIA URBANA NO BRASIL

As observações do geógrafo baiano Milton Santos não poderiam ficar de fora desse trabalho como representante da escola da Geografia Urbana latino americana. Milton Santos interpretou a cidade como o efeito complexo do espaço e do tempo. Ele elaborou diversos estudos sobre as principais cidades do Brasil, dando uma contribuição de grande valia a capital que iniciou a história do país, a Cidade do Salvador.

Santos estudou com afinco as questões urbanas e regionais, e reiterava o fato de que a geografia para ser útil, obriga-se a ser analítica e discursiva ao mesmo tempo, tecendo a geografia crítica. Em *O Espaço Divido: os dois circuitos da economia urbana*, Santos (1979) formula uma ideia a respeito do espaço geográfico urbano e do subdesenvolvimento. Nessa obra, Santos através da Teoria dos Dois Circuitos da Economia Urbana divide o processo de organização do espaço em uma estrutura urbana em que existiriam dois circuitos de circulação do capital. Spinola defende que:

Aqui, assiste-se exemplarmente a divisão do espaço urbano a que se refere Santos (1979) convivendo em Salvador duas cidades distintas. Uma no “circuito superior” originada da indústria moderna, voltada para relações externas à cidade e mesmo à região, tendo por cenário o país e o exterior e outra, num “circuito inferior”, formado de atividades de pequena dimensão que mobilizam a população pobre da cidade e se enraíza na região. (SPINOLA, 2003, p. 160).

Esses circuitos favoreceriam a estruturação do espaço de forma segregada, pela forma como se colocou o circuito inferior diante do superior. O circuito superior vinculado às camadas de alta renda, e o circuito inferior vinculado às camadas mais pobres da sociedade. Santos usou essa teoria para apontar a questão da centralidade como uma formação desigual do espaço, onde o circuito superior corresponde a área central da cidade de domínio das classes mais altas, em que há maior investimento em capital e tecnologia. O circuito inferior precário torna-se dependente do circuito superior e convivem compartilhando os espaços desiguais, os mercados populares buscam se beneficiar das centralidades sem se apropriar dela no todo (SANTOS, 1979).

O circuito superior originou-se diretamente da modernização tecnológica e seus elementos mais representativos hoje são os monopólios. O essencial de suas relações ocorre fora da cidade e da região que os abrigam e tem por cenário o país ou o exterior. O circuito inferior, formado de atividades de pequena dimensão e interessando principalmente às populações pobres, é, ao contrário, bem enraizado e mantém relações privilegiadas com sua região.

Cada circuito constitui, em si mesmo, um sistema, ou antes, um subsistema do sistema urbano. Contudo, só o circuito moderno foi objeto de pesquisas sistemáticas. A análise econômica e, em sua esteira, a análise geográfica, durante muito tempo confundiram o setor moderno da economia urbana com a cidade inteira. (SANTOS, 1979, p. 16).

Após exílio político fora do país durante o regime militar, Milton Santos retorna ao Brasil e inicia suas pesquisas sobre a metrópole paulistana e depois estende a pesquisa sobre o território brasileiro. No livro *Urbanização Brasileira* (2005) o autor estuda o fenômeno da urbanização e a evolução do território brasileiro mais recentemente, seu significado em uma sociedade e a representação do espaço dual-seletivo explicado pela teoria dos dois circuitos da economia urbana.

A distinção do trabalho de Santos estava na tentativa de orientar a compreensão dos países subdesenvolvidos conforme sua história, no caso do Brasil do processo de colonização e o estágio em que se encontravam. O autor criticava os geógrafos da época que absorviam as teorias elaboradas no formato de países desenvolvidos e assim usavam simplesmente como comparação em seus estudos sem nenhum filtro diante do processo de urbanização local de outras realidades.

Em sua tese de doutorado em Geografia Humana, Santos elaborou um estudo que abrangeu o dinamismo das mudanças do período (final da década de 1950) e o desenvolvimento da Cidade do Salvador. Esse trabalho transforma-se posteriormente em um outro livro intitulado *O Centro da Cidade Do Salvador* (publicado em 1959). Na obra o autor refere-se à articulação entre as forças transformadoras do entorno da cidade e as funções urbanas, em uma fusão da história, da resistência e do fenômeno urbano.

Assim como Milton Santos aprofundou os estudos da geografia urbana relacionando a urbanização dos países em desenvolvimento e os circuitos inferiores e superiores da economia como efeito da distribuição espacial e da renda, outros autores tentaram relacionar a economia urbana e a geografia econômica em estudos que envolveram a localização geográfica das atividades econômicas com o desenvolvimento da economia urbana, e através do item ***Uma leitura da economia urbana*** dar-se-á destaque a alguns destes.

### 1.3 UMA LEITURA DA ECONOMIA URBANA

A localização geográfica da atividade econômica foi pouco considerada pelos estudos da economia tradicional ou economia clássica, porém as pesquisas em torno da geografia econômica ganharam destaque a partir dos anos 1990 (FUJITA; KRUGMAN; VENABLES,

2002). Na elaboração desta dissertação e dentro de um propósito, bastante recomendável para o estudo da cidade explica-se a revisão dos ensinamentos de alguns destacados teóricos da geografia econômica e da economia urbana.

O desenvolvimento da teoria é anterior ao século XIX, no entanto Lajugie et al. (1985 apud RAMOS, 2001) afirmam que a integração do espaço à análise econômica permaneceu fora do âmbito da ciência econômica até metade do século XX.

Richard Cantillon (1680-1734) considerado um grande economista, e um precursor dos estudos da geografia econômica, é autor da obra *Essai sur la nature du commerce en général*<sup>9</sup> “uma obra única, ao dedicar os seis capítulos iniciais ao tema da localização de pessoas e das atividades agrícolas, bem como à constituição do espaço urbano.” (COUTINHO, 2005, p. 99). Desse modo, houve uma análise das relações interregionais, em uma representação sistematizada das políticas de descentralização.

Cantillon estudou as diversas áreas de povoamento (aldeias, burgos, cidades e capitais) através da distribuição da população e das diferentes atividades, situação, dimensão e zona de atração correspondente. Cantillon define os custos de transporte/deslocamentos como fator determinante para a formação das aglomerações, a economia necessária dos custos de transportes transforma as aldeias em burgos ou lugares de mercado, com a aproximação das aglomerações dos mercados. A área de influência destes mercados dependerá da densidade populacional circundante e da distância entre os centros de povoamentos (SPINOLA, 2013).

Em sua obra Cantillon destaca a concentração de riqueza, abordando que caso o monarca venha a dividir a terra igualmente entre a população essa seria dividida entre poucas pessoas. Assim a concentração de grandes proprietários de terra com grande poder financeiro explica o início da formação das cidades, assim como a relação entre estas e os mercados. Comparativamente ao caso da Cidade do Salvador em que o Poder Público em um processo de alienação das terras definiu através da promulgação da Lei nº 2.181 de 1968<sup>10</sup> a aquisição de terras em quantidade por pequeno número de pessoas promovendo a concentração de terras em mãos de especuladores que são hoje representados pelas grandes imobiliárias.

As contribuições de Cantillon foram inúmeras. As mais relevantes tratam da organização social e seus encadeamentos; a hierarquização social relacionada à posse de terras; a divisão ou classificação social em grupos de trabalhadores, proprietários fundiários e

---

<sup>9</sup> O livro “Ensaio sobre a natureza do comércio em geral” foi escrito em 1725, teve sua publicação após a morte do autor em 1755 (RAMOS; MENDES, 2001).

<sup>10</sup> Também conhecida como Lei da Reforma Urbana, o município de Salvador alienou terras sobre sua propriedade o que depois do Decreto Municipal facilitou que o Município alienasse a partir de então a posse de terceiros sob regime de aforamento, arrendamento ou sem vínculo contratual.



arrendatários capitalistas; a abstração sobre o tempo de deslocamento de suas residências para o trabalho como elemento essencial para a escolha do local da residência. A dimensão das aldeias que varia conforme as necessidades das terras cultivadas; o posicionamento do mercado, dos serviços e outros fatores que atraíam das aldeias para os burgos e logicamente o custo de transporte, são outras contribuições deixadas pelo autor.

Segundo os estudos realizados por Cantillon, antes mesmo de Walter Christaller (1933), a organização espacial assenta-se em aglomerados populacionais com funções de centros verdadeiramente hierarquizáveis onde os custos de transporte são considerados como variáveis estratégicas por ele. Para Cantillon uma maior ordem hierárquica tenderá a um menor número de centros isso acontece pelo aumento de suas dimensões, e assim as áreas de influência dos centros de ordem mais elevada englobarão as áreas de influência dos centros menores.

Outro importante autor para a geografia regional foi Johann Heinrich von Thünen (1783-1850), com o estudo da teoria da localização, famoso pela obra “*Der Isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*”<sup>11</sup> (1826). Von Thünen pode ser considerado o fundador da análise econômica espacial graças a teoria da formação e estruturação do espaço agrícola que constituiu um poderoso paradigma da modelização espacial, inspiradora de inúmeros estudos sobre a localização das atividades no espaço urbano desenvolvidos a partir dos anos 1960 (ALBERGARIA, 2005, p. 61-72).

Von Thünen construiu sua análise espacial a partir de um modelo que denominou de *Teoria do Estado Isolado* apoiada nos pressupostos:

- I. Existe uma cidade isolada no meio de uma planície.
- II. Planície: espaço homogêneo de igual fertilidade.
- III. Os custos de transporte são uniformes e proporcionais ao peso e à distância.
- IV. O campo fornece os produtos alimentares à cidade e recebe desta os produtos manufaturados.
- V. Cada produto agrícola tem um só preço de venda na cidade.
- VI. O mercado permite a livre entrada de agricultores, o lucro econômico é nulo.
- VII. Cultiva-se o solo que proporciona a renda fundiária mais elevada.

Tais pressupostos fez com que von Thünen baseasse sua análise através da renda fundiária definida pelo rendimento da exploração da terra subtraído os juros dos valores agregados ao solo como construções, cercas e outros. Em uma proposta semelhante a lei dos

---

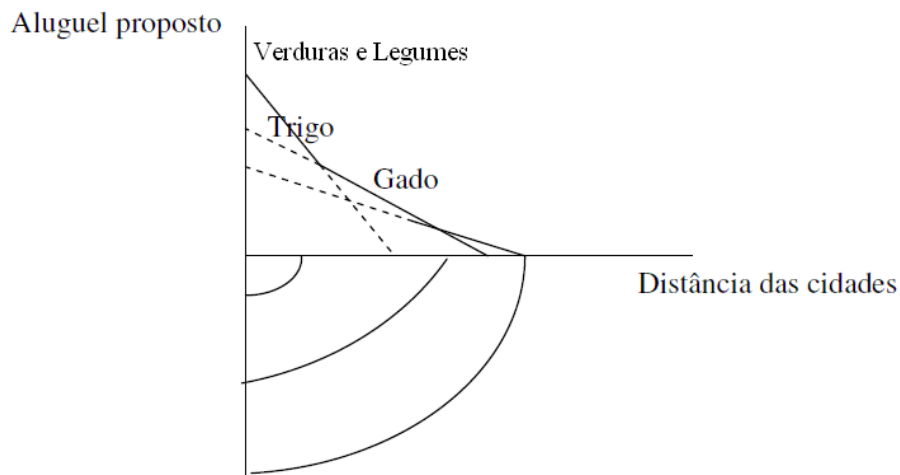
<sup>11</sup> “O Estado Isolado em Relação à Economia Regional e Nacional” ou, mais conhecido por “O Estado Isolado”.

Rendimentos Decrescente<sup>12</sup> de David Ricardo, von Thünen propôs que a distância dos locais de produção seja um elemento relacionado com a renda e usou os produtos agrícolas em seu modelo. Para Fujita, Krugman e Venables (2002), o avanço de von Thünen em sua teoria de localização em relação as demais é o surgimento do fator espaço como determinante entre as opções de localização das atividades econômicas. De modo simplificado o modelo pode ser formalizado através da equação:

$$r = (pm - p) - bd \quad (1)$$

Em que a renda da terra depende da localização da área de produção e do mercado consumidor, onde **r** é a renda por unidade produzida, **p** é o preço de produção, **pm** é o preço de mercado, **b** a tarifa por unidade de produto e distância, e **d** é a distância do estabelecimento agrícola até o mercado local.

Figura 1 – Curvas de aluguel proposto e a renda da terra

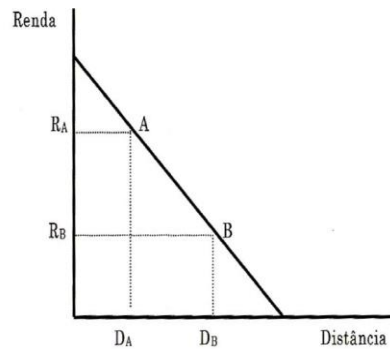


Fonte: Fujita, Krugman e Venables (2002).

Os produtores mais próximos do ponto central teriam uma renda (de situação) maior decorrente da minimização dos custos com fator transportes uma vez que se tenha uma tarifa unitária uniforme em todas as direções. Tanto maior a proximidade do local de produção e de suas terras agricultáveis estiver o mercado, tanto maior será a renda. Conforme se distancia do mercado consumidor menor a renda, alcançando o valor máximo no ponto mais próximo do consumidor, no mercado. No ponto em que há a interceptação do eixo da distância do mercado, a renda é nula, sendo este ponto o limite espacial para cultivo do produto, expressão resumida pela figura a seguir:

<sup>12</sup> Essa lei apresenta o comportamento de variação da produção proporcional a variação de um fator produtivo apenas, permanecendo os outros fatores produtivos constantes (PINHO; VASCONCELOS, 2002).

Figura 2 - Renda fundiária (de situação) em relação ao mercado



Fonte: Spinola (2014).

William Alonso em sua obra *Location and Land Use* (1964) pretendeu criar um vínculo entre a teoria da localização e a economia urbana. Segundo Spinola (2013), Alonso buscava a síntese neoclássica da teoria da localização e as rendas urbanas baseado em critérios gerais de escolha individual, uma representação do espaço urbano a partir das decisões individuais em um contexto de racionalidade econômica.

Alonso através do ponto central dos anéis concêntricos utilizados no modelo de von Thünen deu origem a ideia inicial de *Central Business District – CBD*, ou seja, lugares compostos por um ou mais indivíduos que buscariam maximizar a utilidade dos bens e serviços, entre eles a localização urbana, obtendo diversos graus de satisfação de suas necessidades em função da troca dos ditos bens e serviços.

A contribuição principal de Alonso consistiu na consideração do espaço consumido como critério de localização básico associado à acessibilidade, ou seja, a disposição do espaço na aproximação clássica. Neste modelo, a função de utilidade dos localizadores residenciais é representada pela equação:

$$U = U(c, t, s) \quad (2)$$

Onde **c** representa todos os outros bens e serviços, **t** os custos de transporte e **s** o preço do solo, como no modelo clássico de *trade off*<sup>13</sup>, porém onde o preço do solo é também função da quantidade de espaço consumido. Simplificadamente, cada localização urbana limita-se aos gastos do solo, transportes e demais bens por renda, representa-se pela fórmula 3, em que **v** é preço dos demais bens, **t** é o custo de transporte e **p** o preço do solo.

$$y \geq v \cdot c + p \cdot s + t \cdot r y \quad (3)$$

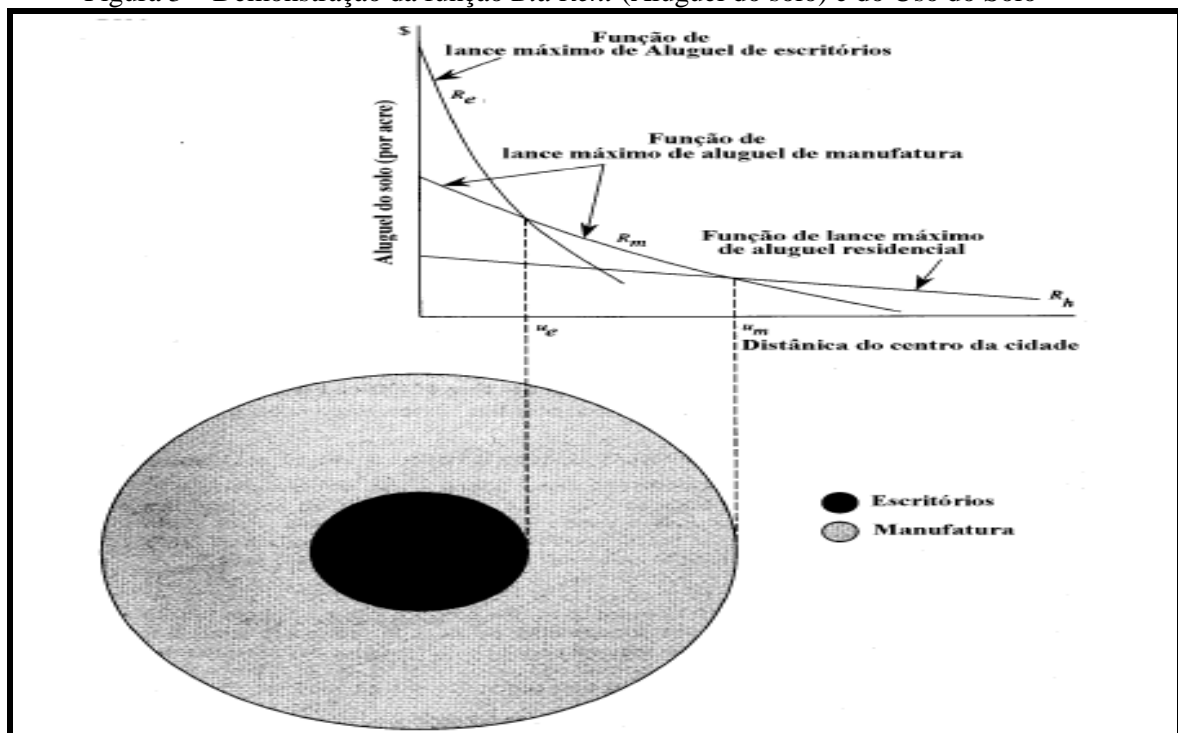
<sup>13</sup> Um dos princípios da economia clássica em que a tomada de decisão é feita pela escolha de um objeto (bem ou serviço) em detrimento de outro (MANKIWI, 2005).

A decisão do consumidor racional significa a escolha em função do seu nível de renda (e) entre consumo de outros bens, o custo de transporte, o preço ou quantidade do solo. O consumidor deve decidir entre distintas combinações dos bens que maximize a utilidade, ou seja, entre as inúmeras combinações possíveis existe um conjunto que lhe dará a máxima utilidade. Este conjunto de decisões ótimas é o que a literatura chama de curvas de indiferença, que no caso dos preços do solo se denominará *bid rents* (SPINOLA, 2014).

Para cada tipo de produto associa-se uma área/centro limitada de mercado devido a existência de outros centros, segundo Fujita, Krugman, Venables (2002). Ou seja, a interação entre os custos de transportes e a maximização dos lucros das firmas propicia a existência de áreas limites que são vizinhas a outras áreas de demanda que conjuntamente estabelecem uma forma de hierarquia obedecendo à relação entre oferta e demanda de bens e serviços.

Na Figura 3 visualiza-se que quanto mais distante do centro maior o custo de transportes e menor a disposição a pagar ao mesmo tempo em que será melhor consumir lotes maiores conforme a inclinação da curva. Como na figura abaixo:

Figura 3 – Demonstração da função *Bid Rent* (Aluguel do solo) e do Uso do Solo



Fonte: O'Sullivan (2003 apud SPINOLA, 2013).

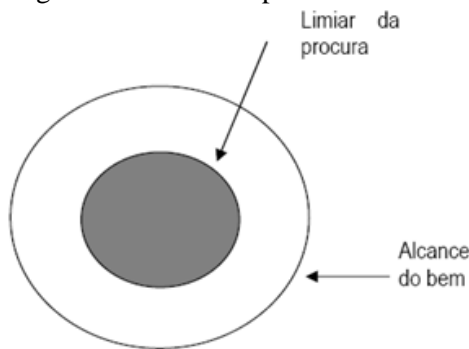
A *Teoria dos Lugares Centrais* (1933) é formulada por Walter Christaller a partir de seus conhecimentos em geografia espacial. Essa teoria tenta explicar como o número, o tamanho e a distribuição dos assentamentos humanos variam em relação ao sistema urbano. Christaller definiu que os assentamentos funcionavam como lugares centrais prestadores de

serviços às áreas vizinhas no intercâmbio mercadológico. Para deduzir a teoria do lugar central utilizou-se das seguintes hipóteses simplificadoras:

- I. Um espaço isotrópico (todo plano), superfície homogênea e sem limites (espaço abstrato);
- II. Uma população distribuída uniformemente;
- III. Todos os assentamentos são equidistantes e existem em um padrão de grade triangular;
- IV. Recursos distribuídos uniformemente;
- V. Mecanismo de decaimento da distância;
- VI. Concorrência perfeita e todos os vendedores são agentes econômicos maximizando seus lucros;
- VII. Consumidores são do mesmo nível de renda e de comportamento de compras similar;
- VIII. Todos os consumidores têm um poder de compra semelhante e a procura é por bens e serviços (Índice de *Theil* = 0, índice estatístico da distribuição de renda que varia de 0 a 1, quando zero equivale a perfeita distribuição da renda);
- IX. Os consumidores visitam os lugares centrais mais próximos objetivando minimizar a distância a ser percorrida;
- X. Nenhum fornecedor de bens ou serviços é capaz de ganhar lucro em excesso (cada fornecedor tem um monopólio sobre um interior);
- XI. As áreas comerciais desses lugares centrais que fornecem um determinado bem ou serviço devem ser do mesmo tamanho;
- XII. Existe apenas um tipo de transporte e este será igualmente fácil em todas as direções;
- XIII. Custo de transporte é proporcional à distância percorrida.

A teoria conta então com dois conceitos básicos: limiar e alcance. O **Limiar** da procura (*threshold*) é o mercado mínimo necessário para realizar a venda de um determinado bem ou serviço. E o **Alcance** do bem (*range*) é a distância máxima que o consumidor está disposto a viajar para a aquisição de bens – em algum momento o custo ou inconveniente do deslocamento superam a necessidade do bem, tornando sua oferta impraticável.

Figura 4 – Limiar da procura e Alcance do bem



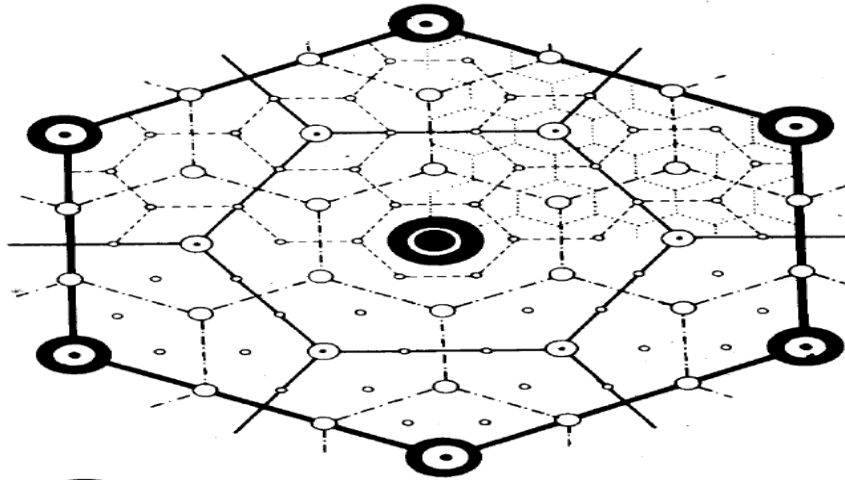
Fonte: Polese (2009 apud SPINOLA, 2013).

Alguns lugares terão um limiar mais alto e alcances mais amplos que outros a depender do produto, renda e distância. Existe a necessidade de um mercado maior para que haja sustentação de uma atividade de bens duráveis do que os bens não duráveis, assim como aquele que demanda tal atividade está disposto a percorrer um maior percurso ir mais longe para satisfazer sua necessidade de consumo. Nas hierarquias funcionais podem ser feitas generalizações sobre o espaçamento, tamanho e função dos assentamentos. Assim:

- a) quanto maior em tamanho são os assentamentos tanto maior a quantidade de pequenas aldeias, e menor número de grandes cidades nas proximidades.
- b) quando um assentamento aumenta de tamanho o número de ordem mais elevada de serviços também irá aumentar, ou seja, um maior grau de especialização ocorre nos serviços.
- c) quanto maior for a ordem dos bens e serviços (mais durável, valioso e variável), e maior a gama desses bens e serviços tanto maior será a distância que as pessoas estão dispostas a viajar para adquiri-los.

Christaller então deduz, a partir destas generalizações, que na busca pela eficácia da distribuição do espaço a forma mais eficaz para servir as áreas sem sobreposição, ocorre quando os assentamentos caminham para a formação de estruturas triangulares/hexagonais.

Figura 5 – Modelo da Teoria dos Lugares Centrais de Christaller



Fonte: Spinola (2014).

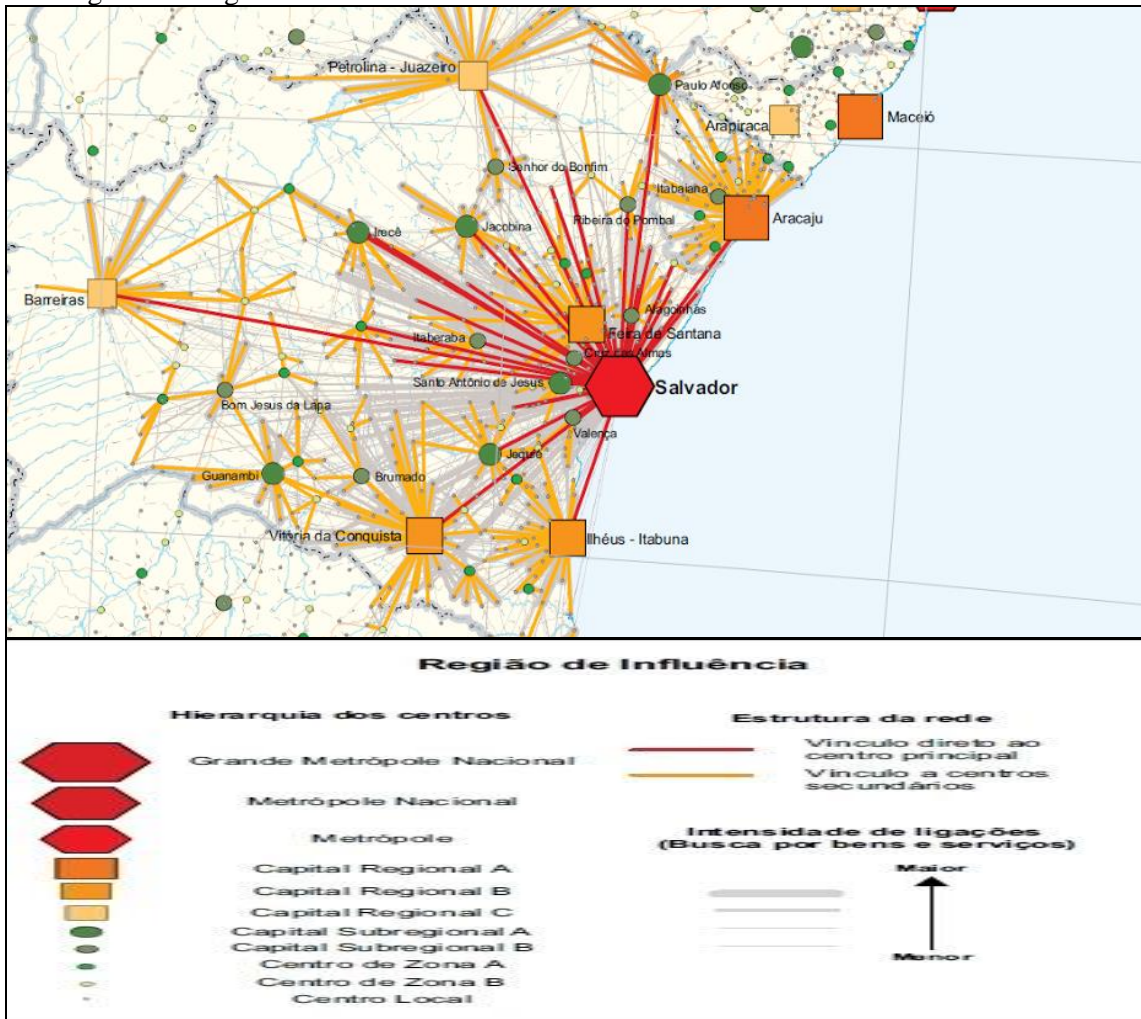
O resultado do comportamento do consumidor em relação ao alcance do bem e o limiar da procura é que em função deles podem surgir um sistema de centros de variados tamanhos. Para cada centro, as ordens hierárquicas é que definirão os tipos de mercadorias oferecidas pelo centro.

As atividades de baixa ordem localizam-se na base da pirâmide hierárquica, por exemplos mercearias, padarias, correios, salões de beleza etc., correspondentes a centros pequenos. E na outra extremidade da pirâmide, as atividades de ordem superior estão os centros que vendem produtos de alta ordem como produtos de grife, grandes galerias comerciais e shoppings, clínicas especializadas, eletrônicos, teatros e outros.

A teoria do lugar central deve considerar o poder de compra e a densidade local como fatores essenciais no planejamento de definição do mercado consumidor e da localização do espaço central como itens que afetem o espaçamento de centros e arranjos hierárquicos. Fatores locacionais como clima, topografia, história do desenvolvimento, tecnologia além da situação econômica dos consumidores naquela localidade também influenciam a teoria dos lugares centrais.

Na Figura 6 destaca-se a área de influência da metrópole de Salvador onde as cidades, pertencentes aos Estados da Bahia e de Sergipe: Aracaju, Feira de Santana, Ilhéus, Itabuna, Jequié, Jacobina, Paulo Afonso, Santo Antônio de Jesus, Vitória da Conquista, Barreiras, Brumado, Senhor do Bonfim, Bom Jesus da Lapa, Alagoinhas, Petrolina, Juazeiro, Irecê, Guanambi, Itaberaba, Ribeira do Pombal, Valença e Eunápolis possuem uma relação de influência com o mercado da Cidade do Salvador.

Figura 6 – Regiões de Influência de Salvador



Fonte: Adaptado do site IBGE (2007).

Segundo Spinola, Costa e Santiago (2015), no Brasil a aplicação da teoria dos lugares centrais de Christaller pelos órgãos federais ocorreu em 1978, quando foi usada como referência para a obra “Divisão do País em Regiões Funcionais Urbanas” posteriormente publicado com dados já atualizados em Regiões de Influências das Cidades (REGIC) (IBGE, 1987). A publicação atualizada da REGIC elaborada em 2007 descreve em 12 centros urbanos a formação da Rede Urbana Brasileira, onde esses centros principais possuem características de grande porte e se relacionam entre eles somada a extensa área de influência direta (IBGE, 2008). Salvador corresponde a um desses doze centros urbanos, em que a população de toda a área de influência mais a população da Cidade do Salvador corresponde a cerca de 8,8% do país e a 4,9% do Produto Interno Bruto (PIB) Nacional (IBGE, 2008).

“Este novo estudo tomou como base conceitual a teoria das localidades centrais, centros urbanos cuja centralidade decorre do papel de distribuição de bens e serviços para a população” (CHRISTALLER, 1966 apud IBGE, 2008, p. 129). No entanto, esse não pode ser considerado o primeiro trabalho de aplicação da teoria de Christaller em território brasileiro.



Em 1958, Santos já publicava *Zonas de influência comercial no Estado da Bahia*, considerado o primeiro estudo com base nas ideias de Christaller no Brasil. Nele Santos recomenda uma “divisão mais funcional e menos estática” do que a utilizada, a classificação por meio das zonas fisiográficas.

As localizações diferenciadas na teoria dos lugares centrais são geridas pela frequência que são procurados, então os bens e serviços são ofertados a uma população próxima de centros acessíveis com o mercado mínimo e de alcance espacial reduzido. Porém, se os bens e serviços são de uso mais esporádico devem possuir um mercado mínimo e alcance espacial maiores, estes mercados costumam localizar-se em um menor número de centros urbanos de hierarquia mais alta.

Da geografia espacial “*christaliana*” decorreu uma teoria das cidades cujo os conceitos de hierarquia urbana, de lugar central, de distância (*range*) de um bem, de limiar (*threshold*) e tantos outros vem sendo utilizados por diversos autores. Para Christaller se a oferta de bens e serviços fosse realizada em lugares centrais, a importância dos bens e serviços por eles ofertados definiria a posição desses lugares centrais. Sendo esses lugares centrais de ordem superior se teria a capacidade de disponibilizar não somente os bens e serviços correspondentes a sua hierarquia, mas todos aqueles que também seriam oferecidos por centros de ordem inferior.

Com toda a sua contribuição Christaller foi criticado e ao mesmo tempo complementado pelas observações do economista August Lösch (1906-1945) no livro *The Economics of Location* (1939). Diferente de Christaller que começou os estudos dos lugares centrais a partir da mais alta ordem, Lösch inicia o sistema pela ordem inferior e distribui este em um padrão triangular-hexagonal regular. Ao considerar uma menor escala de atividade econômica Lösch derivou diversos sistemas inclusive os três sistemas de Christaller.

Outra diferença é que Lösch em seus estudos concebeu os locais especializados e imaginou como acontece o desenvolvimento de alguns lugares centrais em áreas mais ricas. Porém, a crítica de August Lösch também se estendia *A teoria locacional* de Alfred Weber<sup>14</sup> que buscava o ponto que oferecesse o menor custo e na opinião de Lösch a procura deveria concentrar a localização que gerasse o maior lucro.

Segundo Geiger (1967 apud SPINOLA; COSTA; SANTIAGO, 2015), os autores François Perroux e Jacques R. Boudeville em seus trabalhos sobre a Teoria dos Polos e seus

---

<sup>14</sup> Não confundir Alfred Weber economista, com o sociólogo Max Weber seu irmão e mais conhecido. Alfred Weber viveu na Alemanha Nazista durante a Segunda Guerra Mundial, mas foi uma figura de destaque na oposição intelectual ao nazismo.

efeitos que serviram de base ao trabalho do IBGE (1967) resultou no “*Esboço preliminar de divisão do Brasil em espaços homogêneo e espaços polarizados*”, no qual a questão da centralidade regional instrumentalizou o planejamento.

A interpretação que o urbanista brasileiro Lúcio Costa tem sobre a cidade ele registra em seu livro autobiográfico *Registro de uma vivência* (1995 apud SPINOLA, 2014, p. 21) como “a expressão palpável da necessidade humana de contato, comunicação, organização e troca, - numa circunstância físico-social e num contexto histórico”. Não se define cidade em um contexto isoladamente, os registros de uma cidade vão desde os sistemas sociais e econômicos ao contexto histórico.

As cidades envolvem mercados que integram pessoas e grupos em um processo de venda e/ou compra, relação de troca que se estende além dos bens e serviços e chega ao relacionamento social, pessoal e urbano diária e cotidianamente. O processo de urbanização pelo qual passou a Cidade do Salvador, ao longo de sua formação e que permanece até os dias atuais, oscilou entre períodos de estagnação e de notável crescimento. As diferentes funções exercidas no decurso de sua história estão explícitas nos fluxos que se processaram no seu espaço.

Uma das características básicas de uma cidade reside na existência e importância do seu centro. Os centros “tornam as cidades distintas e legíveis. Como preconizado pela Escola de Chicago, a saber, por E. Burgess e R. Park, o centro urbano é em princípio, o lugar com o maior significado simbólico, o solo mais escasso e de melhor acessibilidade” (PARK apud HASSENPHLUG, 2007, p. 1).

Segundo Gottdiener (1985), a centralidade constitui a base econômica em torno da qual se organizam as atividades urbanas. O custo elevado da terra ou mesmo os elevados custos de transportes que tendem a empurrar uma concentração de atividades para longe de determinadas áreas, a organização dessas atividades urbanas no centro pode dar origem a nova base econômica central, como ocorreu no caso de Salvador e a origem do Centro Camaragibe (Iguatemi).

Nesta medida, a concentração dos serviços comerciais e de apoio às atividades produtivas tendem a conformar áreas de maior dinamismo com processos demográficos intensos, de formação de renda e de geração de emprego induzidos a ampliação pelas regiões centrais de maior porte, intensificando as trocas intra e extras regionais. A partir desses pontos privilegiados de características estritamente urbanas se encontram maiores oportunidades de ocupação e de aquisição de renda monetária.

A história da Cidade do Salvador em sua economia, contexto político e geográfico tem relevância na formação urbana que assumiu a Cidade. Uma Cidade dividida em classes sociais e distribuída irregularmente em seu território em que a ocupação do solo resultou em uma Cidade fragmentada, influenciada também pela distribuição dos novos centros.

## 2 A CIDADE DO SALVADOR

Ao realizar o estudo da expansão urbana da primeira capital do Brasil, não poderíamos deixar de mencionar um pouco da sua história de formação, uma cidade que é fundada com um motivo previamente definido pela colonização portuguesa, Salvador segue até quase final do século XVIII como a capital do país. A trajetória de expansão da Cidade envolve acontecimentos como a abolição da escravatura, a atração de pessoas para uma cidade que ainda em formação não possuía estrutura para abrigar uma demanda que só crescia.

### 2.1 A CIDADE NA HISTÓRIA

Conforme Fernandes e Regina (2005) desde a fundação da Cidade do Salvador, a ocupação restringia-se às áreas mais elevadas localizadas na falha geológica da área de Salvador. Um sítio de geografia ainda desconhecida, e ocupação dificultada se estende desde o descobrimento até final do século XVI, ocupando os contornos da cidade em um sistema de defesa. O segundo período mais extenso, vai do século XVI até a década de 30 do século XX, sem um plano sincronizado à expansão urbana da Cidade do Salvador que perpassasse entre a cidade as condições da economia e da sociedade, e se estendesse sobre as principais estruturas da cidade. O terceiro período se caracteriza pelo começo dos projetos ou planos urbanísticos como resultado da I Semana de Urbanismo em 1935, o Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador (EPUCS) que veio em seguida e todos os demais. Infelizmente a elaboração dos estudos urbanísticos não garantiu a praxe aliada ao processo de expansão (SANTOS; FREITAS; SOUZA, 2010).

A acomodação de cada cidade à geografia e/ou dinâmica socioespacial é um resultado histórico dos movimentos da economia e da sociedade a longo prazo, materializado tanto nas estruturas do espaço construído quanto nas formas sociais de apropriação (CASTRO apud PRETECEILLE, 2003).

Localizada na ponta da península do em torno da Baía de Todos os Santos a cidade aparece em um acidente geográfico conhecido como escarpa. A Cidade do Salvador fundada oficialmente em 1549 por Tomé de Souza teria importante papel não somente como ponto estratégico de defesa militar do território e de ocupação das terras do Brasil, mas também para as questões administrativas, de gestão do território e de escoamento da produção regional e das relações de comércio iniciais.

Ao colocar Salvador como predestinada ao papel de metrópole, Santos (1956, p. 190) confirma, a escolha da Cidade do Salvador para a primeira capital do país. Assim a representação da sede do governo colonial de Portugal situava-se em São Salvador da Baía de Todos os Santos, pela formação topográfica da cidade em uma falha geológica em formato de uma escarpa, o que proporcionava um desnível de aproximadamente 60 metros o que permitia uma ampla visão da entrada da referida Baía. E também as boas condições do sítio para implantação de um porto que atendesse as necessidades daquele período também foram fatores relevantes à escolha do local.

As particularidades do sítio em que se localiza a cidade influenciaram fortemente a estruturação urbana da Cidade do Salvador. A falésia logo à entrada do relevo da Baía de Todos os Santos, os vales estreitos, as inúmeras regiões de cumeadas e pequenos tabuleiros contribuíram para a escolha da localização do sítio, como estratégia para defesa do território e começo de ocupação. As primeiras construções foram feitas de pau a pique apropriando-se preferencialmente da área plana da escarpa e expandiu-se em seguida pela faixa estreita da costa do mar. A Figura 7 é uma representação da vista principal da cidade a partir da Baía de Todos os Santos, mostrando a falha do terreno e o início da ocupação territorial.

Figura 7 – Ilustração da ocupação de Salvador (século XVII) - Baía de Todos os Santos



Fonte: Ilustração<sup>15</sup> publicada em 1671.

Construíram-se aos pouco duas cidades: a Cidade Alta e a Cidade Baixa, de grande utilidade para o sistema defensivo contra invasores no período colonial. O texto de Thales de Azevedo resume exatamente essa relação entre a formação da cidade em dois níveis da geografia e da sociedade:

<sup>15</sup>Disponível no site: <<http://www.cidade-salvador.com/seculo17/montanus/urbs-salvador.htm>>.

**No primeiro século o núcleo nobre da cidade era em torno da Praça Central;** pouco depois se foi constituindo, em volta desse centro uma cintura de solares com boas chácaras da gente de mais distinção e destaque, **ao mesmo tempo que a gentinha e os marinheiros adensavam-se na praia.** Em torno das fontes, situadas no sopé das numerosas ladeiras, surgiam as hortas, as ruas habitadas por sapateiros, pelos ourives, pelos alfaiates; os pescadores faziam as suas casas no salgado, perto da ermida da Nossa Senhora da Conceição. **Em meados dos seiscentos a área central da cidade era apenas a sede da administração civil e eclesiástica, o bairro comercial e a moradia dos soldados que enchiam metade das casas da Ajuda.** A gente fina estendia-se em direção São Bento, à Vitória, ao Desterro, à Saúde e a Santo Antonio Além Do Carmo. (AZEVEDO, 1955, p. 229) (**grifo nosso**).

A forma de apropriação e exclusão do espaço que configurou espacialmente a cidade vem se constituindo desde sua origem. Os indivíduos destinados aos ofícios: serviços e comércio situavam-se na região baixa da escarpa, área conhecida até hoje como Cidade Baixa ou Bairro do Comércio. A parte nobre da cidade, localizava-se na da Cidade Alta restrita a moradia das pessoas de posses, aos terrenos da Igreja e a parte central em que estava localizada a gestão, e a partir daí se expandira a forma de construção e segregação da Cidade do Salvador desde o início.

Não era o preconceito de raça ou de cor que separava a população em bairros diferentes, antes as distinções de classe que distanciavam os senhores, os ricos, os nobres dos escravos, dos plebeus, dos que comerciavam, dos que exerciam ofícios mecânicos. Houve, naturalmente, conflitos entre os tipos étnicos que aqui se reuniam, mas, ao que parece, esses conflitos traduzem sobretudo antagonismo econômicos. (AZEVEDO, 1955, p. 232).

Thales de Azevedo (1955) sintetiza a situação de destaque na formação urbana, colocando que não havia como negar a existência do preconceito étnico, mas as distinções socioeconômicas proporcionaram maiores impactos sobre a expansão urbana da cidade.

A capital baiana perde a condição de capital do Brasil em 1763 para São Sebastião do Rio de Janeiro, e juntamente com a importância do título para a época inicia-se aos poucos um declínio da representatividade da Cidade do Salvador para a economia da federação, a importância dentro do cenário político, econômico e até da relação com o comércio exterior.

O porto da Cidade do Salvador fazia às vezes de intermediário, uma vez que a maior parte do comércio do país e do estado da Bahia passava por este porto e depois seguiam para o exterior. Porém, a ausência de um produto de exportação compatível com aqueles produzidos na nova capital e das regiões próximas como o café e a extração mineral, em especial o ouro, não permitiu que se mantivesse o desempenho do período anterior a transferência da capital. A atividade de mineração foi usada como pretexto para a

transferência da capital para outro ponto do país, o que iria possibilitar maior vigilância do governo colonial sobre as costas e fronteiras do Sul e evitar a fraude de impostos. Salvador assume cada vez mais um papel secundário econômica e administrativamente.

A abolição da escravatura também trouxe impactos significativos para a estruturação da Cidade do Salvador, as residências que dependiam de trabalho escravo aos poucos foram se transformando em escolas, asilos, cortiços ou prédios públicos. A divisão progressiva da cidade em setores, permitiu a visualização de uma sociedade segregacionista refletida na formação dos bairros da cidade mais claramente a partir do século XIX, quando os bairros burgueses que possuíam predominância de ricos e brancos, situavam-se na parte superior da cidade. Os bairros populares com a população em sua maioria composta por escravos libertos, porém analfabetos e pobres, localizavam-se na Cidade Baixa. O “Miolo de Salvador” e a Orla Atlântica foram as últimas áreas de aglomerações urbanas surgidas no século posterior.

Em 1845 teve início a oficialização do transporte coletivo de carga e de passageiros, por intermédio das diligências puxadas por animais, geralmente gôndolas. O serviço regular somente se inicia em 1851 com linhas que vão da Cidade Alta a Barra e das Pedreiras<sup>16</sup> ao Bonfim (STIEL, 1884 apud SETPS, 2015). Em 1864, uma proposta oficializa o transporte de carga e de passageiros entre os dois níveis topográficos da cidade. Data dos anos de 1869 e 1871 a instalação das primeiras linhas férreas na cidade, implantadas inicialmente na Cidade Baixa região portuária de atividade comercial e na Cidade Alta beneficiando a maioria das residências e dos prédios administrativos, ocupando as principais ruas do centro urbano.

Uma novidade para o sistema de deslocamento de passageiros e cargas foi a inauguração do maior elevador do mundo para aquela época o Elevador Lacerda, antes denominado como o Elevador Hidráulico da Conceição, o qual utilizou de material importado por Antonio Francisco de Lacerda seu criador que resolve investir na montagem do elevador, que funciona nos primeiros anos através de um sistema hidráulico, passa a unir a Cidade Alta com a Cidade Baixa. Com a entrada do sistema de eletrificação na estrutura da Cidade do Salvador possibilitou-se o avanço das gôndolas para os bondes elétricos, a partir de então é perceptível o sentido da expansão urbana da cidade relacionados a expansão das linhas de transportes que iniciam a circulação regular de gôndolas em duas linhas que ligavam os bairros da Cidade Alta a Barra e a ligação entre os bairros das Pedreiras ao Bonfim a partir de 1851.

---

<sup>16</sup> Antes do asfaltamento das ruas da Cidade do Salvador, o calçamento era todo em paralelepípedos, ou seja, blocos retangulares extraídos das antigas pedreiras. A Pedreira a que Stiel se refere no texto provavelmente deve ser a Pedreira Santa Luzia localizada no Lobato e que hoje poucas pessoas sabem de sua existência.

A formação da cidade em um desnível topográfico impactaria na mobilidade urbana, nas construções do sistema viário, e de edificações. Encontrar uma solução a questão do deslocamento das pessoas, assim como das mercadorias, permitiu a integração das “duas cidades” mais facilmente. “A proposta foi oficializada em 18 de março de 1864, através da lei de nº 941, que aprovou a concessão dos serviços de carga e passageiros entre os dois níveis topográficos da cidade.” (SANTOS; FREITAS; SOUZA, 2010, p. 5).

Elevadores e guindastes foram a solução escolhida, a partir do século XIX, meios mecânicos são usados para o transporte, a princípio apenas de mercadoria e depois integrado ao sistema de transporte de passageiros da cidade.

Há dois elevadores verticais, o Lacerda e o Taboão, e dois em plano inclinado, o Gonçalves e o Pilar. Substituem os ascensores e guindastes construídos pelas ordens religiosas para estabelecer ligação com os portos pertencentes aos conventos e aquele “elevador engenhoso”, construído pelos jesuítas e observado pelo viajante francês Pirard em 1610 (Almeida Prado, 1950: 179). A denominação de Guindastes dos Piadores, dada à rua em que fica a sua parte inferior, é bem significativa. (SANTOS, 2008, p. 121-122).

Desde a sua formação a Cidade do Salvador tem a realidade adaptada a questão de fatores de riscos associada a escarpa que lhe propiciou assentamento e ocupação. A escarpa geológica teve grande representatividade para a cidade tanto como ponto de defesa, defesa quase que natural, quanto como se deu a ocupação do território desde o início. Falha que distingue a cidade em sua morfologia convertida em duas cidades a Cidade Alta e a Cidade Baixa. O Centro de Salvador, como bairro primordial, resume e fomenta uma diversidade de características originárias desde a fundação da Cidade, constituída em dois planos a Cidade Baixa e a Cidade Alta dispõe-se na extensão da falha geológica e limitada por vales e rios, como um circuito inferior e superior respectivamente.

Milton Santos usou o centro da Cidade do Salvador para descrever a história, argumentando que o fato de até o início do século XX Salvador ter se concentrado naquela região, como uma cidade monocêntrica. De suas reflexões Santos (2008) arremata um processo de periodização na constituição dos bairros centrais, articulado a períodos sucessivos.

A análise da elaboração da atual fisionomia dos bairros centrais da cidade - sua evolução através de quatro séculos - e o estudo das funções urbanas que abriga - seu dinamismo atual - revelam uma certa interdependência entre o aspecto e as funções, entre paisagem e conteúdo, atividades capazes de se criarem um quadro, atividades que aproveitam de um quadro preexistente e o adaptam às suas necessidades, e atividades que direta ou indiretamente destroem ou acabam de destruir um quadro preexistente são; todas elas, bem



significativas dessa verdadeira relação de causa e efeito entre forma e função, aspectos estruturais. (SANTOS, 2008, p. 153).

De monocêntrica a policêntrica Salvador passou por um período de intensas transformações sociais, econômicas e políticas. Estruturada no início exclusivamente no Centro Tradicional onde localizavam-se o comércio e em que se definiu os bairros em sua proximidade, somente no século XX percebe-se um direcionamento do crescimento da Cidade do Salvador para a região da Orla Atlântica e área do “Miolo” quando surgem os Centros de Camaragibe e Administrativo.

## 2.2 A DINÂMICA TEMPORAL DA CENTRALIDADE DE SALVADOR

Uma cidade de importante história no contexto brasileiro, Salvador constitui uma das mais antigas colonizações urbanas da América Latina. A Cidade do Salvador hoje com quase 3 milhões de habitantes<sup>17</sup>, segue a lógica capitalista de reprodução do espaço através do parcelamento territorial com segregações em áreas com melhor infraestrutura e benefícios coletivo, em que os pobres são abandonados (SOUZA, 2000 apud SOARES, 2009).

A trajetória da expansão urbana da Cidade do Salvador, desde o início dividida entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa, e o processo de urbanização caracterizam a junção dos diversos processos demográficos, social, econômico, territorial e de planejamento urbano, este último nem sempre seguido ou aplicado. "As cidades geograficamente favorecidas, como Salvador, de expressivo caráter morfológico, comunicam, através da sua paisagem, um encanto particular, que confirma uma capacidade de produzir imagens por si" (MELLO, 2005, p. 39).

Para Sampaio (1999), Salvador antecipa o novo da cidade moderna em um plano de urbanismo que correspondia ao global, o que se tentou concretizar através da I Semana do Urbanismo realizada na cidade em 1935. Tais conclusões, porém apenas teriam aplicabilidade, posteriormente, com a criação do escritório de planejamento, o EPUCS em 1943.

O crescimento da cidade é marcado por fatores como a ocupação de morros, a consolidação da metrópole foi favorecida pela evolução dos transportes que auxiliou ainda mais em uma rápida expansão para o vetor Norte. A partir da década de 1950 até os dias atuais houve um acréscimo de novos fatores que irão influir na expansão metropolitana. Assim:

[...] o isolamento geográfico e a rarefação espacial, caracterizada por grandes vazios no território, configuram um dos elementos determinantes do nosso

---

<sup>17</sup> A população estimada, segundo o IBGE, para 2015 era de 2.921.087 habitantes.

atraso. O processo de ocupação foi marcado por uma acentuada dispersão dos núcleos urbanos, em parte considerável das regiões, o que provocou um baixo grau de integração que as cidades exercem sobre as demais. (SPINOLA, 2009, p. 442).

Com as construções nas áreas de cumeadas direcionadas a uma população rica e a região dos vales destinado à população mais pobre, Salvador se expandiu mantendo a tendência de segregação das classes representada na fragmentação do espaço. Nessas baixadas os mais pobres constituíam um estilo de vida distinto pois ali moravam, ali cultivavam a lavoura de roças, cultuavam os orixás e de lá podiam facilmente seguir para casa dos patrões, localizada na parte alta dispensando o uso de transporte que eram de difícil acesso e dispendiosos.

A formação de novos bairros em Salvador começa a surgir realmente a partir da metade do século XIX, no hoje conhecido bairro do Comércio expandindo-se em sentido de Itapagipe e Ribeira ao Norte e a para Barra no Sul da península. Toda a expansão urbana nesse período foi favorecida pelos meios de transportes estruturados no sistema rodoviário.

Na primeira metade do século XX é notável um adormecimento do ponto de vista demográfico da Cidade do Salvador, o que não a impediu de ser objeto de uma grande reforma urbana comandada pelo então governador José Joaquim Seabra (ou J. J. Seabra como é conhecido). Quanto às suas realizações dizia Seabra em 1914:

Novas construções - a Avenida Sete de Setembro, o Instituto de Hygiene, a Imprensa Oficial, o primeiro quartel da villa Policial do Estado, a parte central e segunda ala do palacio da residencia do Governador da Bahia, a Garage do antigo Passeio Público, a entrada do departamento do quartel de Cavallaria, o Museu-Escola, o Pavilhão de Ondina, o pavilhão Kroepelin, o pavilhão de Tuberculose, estes dois a casa de residencia do diretor, no hospício S. João de Deus, as fachadas do Rosario, da Capella e do Convento das mercês, o palacio do Congresso, este, ainda, em alicerces. Adaptações - O palacio do Governo, à praça Rio Branco, os muros e a instalação das gradarias da rua da Victoria, o novo Hospital de Mont'Serrat, as quatro enfermarias novas do Asylo S. João de Deus, deste Hospício. Reparações - na Penitenciaria do Estado, no Quartel dos Afflictos, na Directoria das Rendas, no Instituto Nina Rodrigues e no Desinfectorio Central, além de pequenos concertos [...] (SEABRA, 1914, p. 72-73 apud FLEXOR, 1997).

Nesse processo ocorre a construção de uma nova cidade, na verdade uma reconstrução que ocorre após o bombardeio da Cidade de Salvador<sup>18</sup> em 1912. No ano seguinte, o governador J. J. Seabra inaugura as obras do Porto de Salvador uma construção que abarcaria

---

<sup>18</sup> Em consequência de uma disputa política do cenário da República, Salvador viu-se em meio ao bombardeio da cidade que se deu pelos próprios fortes da cidade e que atingiu construções importantes como o Palácio do Rio Branco e a Biblioteca Pública que se localizava no paço municipal (VASCONCELOS, 2002).

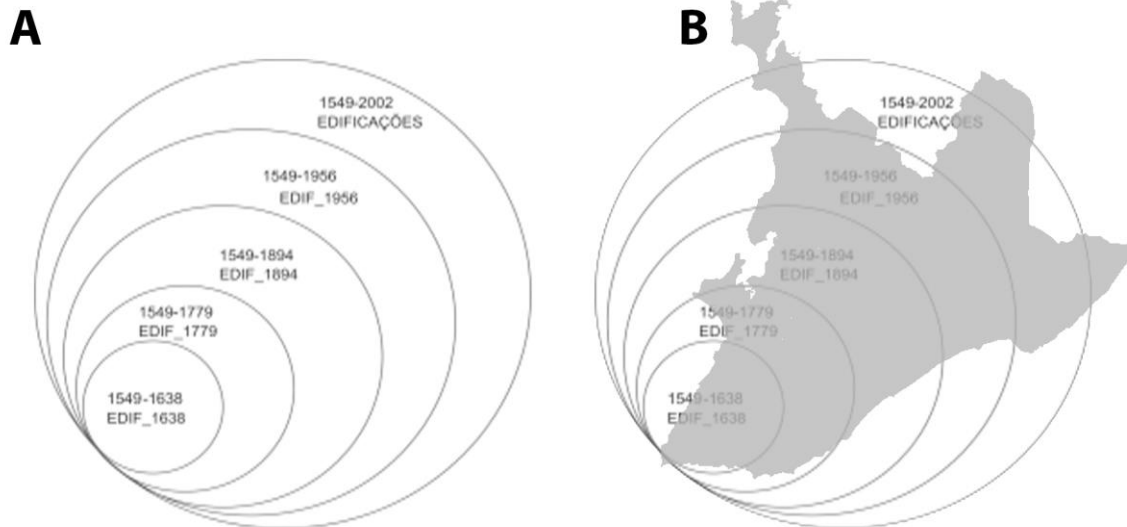
750m de cais e seis armazéns. Por coincidir o governo de J. J. Seabra com o início da primeira guerra mundial houve uma redução das linhas de crédito disponíveis o que dificultou a liberação de recursos e o prosseguimento das obras iniciadas.

A topografia da orla da Cidade do Salvador na área da Cidade Baixa foi profundamente modificada pelo processo de implantação do porto, em especial o trecho entre a área da Alfândega e a praia de Água de Meninos. Na região foi realizado o aterramento de antigos trapiches para construção dos atracadouros, portos e cais. As mudanças trouxeram transformações para o comércio informal que ali estava instalado naquela região informalmente. Aos comerciantes que ali se localizavam restou deslocar-se para o Norte sentido Feira dos Sete (depois chamada feira de Água de Meninos) e para o Sul em direção à rampa do Mercado do Ouro.

A teoria dos Lugares Centrais de Christaller ([1933] 1966) pode facilitar a compreensão do sistema criado em torno da Baía de Todos os Santos. Até metade do século XX, considerando que a localização dos núcleos urbanos relaciona a rede intermodal de transportes ao fluxo de mercadorias distribuídas entre os centros, interna e externamente partindo para os centros primários de distribuição e de lá para os mercados consumidores. Ao longo desse sistema viário concentrou-se as atividades comerciais e produtivas, resultando do dinamismo propiciado pelas aglomerações urbanas através de uma maior densidade demográfica, geração de emprego e renda, a melhoria do sistema viário que conecta às cidades de menor porte intensificando a troca entre estes centros.

Na perspectiva de uma cidade em formação, essa troca e intensificação dos efeitos são sentidos pelos bairros, a Figura 8 traz um comparativo do modelo utilizado por Rocha (2007) para esboçar o desenho das novas construções ao longo dos anos e uma adaptação do modelo ao mapa dos limites territoriais da Cidade do Salvador, a partir do círculo EDIF\_1638 que considera a formação das edificações iniciais do município desde 1549 considerando esse ponto como a localização do Centro Antigo de Salvador percebe-se uma maior expansão nos anos subsequentes sempre maior em direção a Orla Atlântica e Região hoje chamada de Miolo.

Figura 8 – Expansão das edificações no território da Cidade de Salvador (1549-2002)



Fonte: Elaboração própria da autora desta dissertação.

Nota: Adaptado de Rocha (2007).

A expansão e ocupação de Salvador não ocorreu de modo uniforme e regular em todo o território, mas identifica-se que as regiões com maior dinamicidade quanto aos índices estão desde a origem da cidade próxima de áreas de concentração das atividades comerciais e/ou atividades produtivas, em especial aquelas que se localizam ao longo do sistema viário direcionando a ampliação das vias que fazem a ligação entre essas áreas. Isto pôde ser visto durante o processo de expansão do Cais do Porto na região da Cidade Baixa de Salvador.

A aceleração da urbanização acontece em diversos setores da economia expandindo as condições para obtenção dos grandes e pequenos negócios. A articulação entre as bases econômicas da região com outras adjacentes e até mesmo as mais distantes torna-se uma variável dependente de sua interação entre o sistema viário e a demografia.

Os lugares centrais podem coincidir com os pontos de convergência do sistema de transporte viário e tornarem-se passagens obrigatórias para cargas/descargas e para organização da cidade. A articulação da Cidade do Salvador ao porto junto as vias fluviais e aos roteiros litorâneos através da Estrada de Ferro de Nazaré - EFN<sup>19</sup> foi considerado o lugar central desde o período colonial no processo histórico de integração entre os espaços regionais e o Estado da Bahia. Até o momento de expansão territorial e a criação de novos pontos de integração regional e urbana, com as zonas centrais da cidade, e as novas interligações entre portos, entre cidades, etc. regiões de influência da cidade que se pode verificar na Figura 6.

<sup>19</sup> Fundada em 1869, o primeiro trecho foi inaugurado em 1875 ligando a cidade de Nazaré das Farinhas a Onha e depois ampliando o projeto até a Baía de Todos os Santos em Salvador.

O percurso da EFN chegou a atravessar 37 cidades do interior do estado da Bahia, dessas regiões presentes dentro da área de influência da Cidade do Salvador é que surgia o abastecimento da capital de produtos hortifrutigranjeiros e de construção expostos na Rampa do Mercado Modelo e na Feira de Água de Meninos.

O surgimento de algumas indústrias na região da Cidade Baixa da Cidade do Salvador como as fábricas São Braz no Bairro de Plataforma, e a Paraguassú no Bairro da Ribeira, a fábrica de pregos do *Westphalen Bach* no Bairro do Bonfim, e a fábrica de cerveja A Nortista no Bairro de Roma, todas extintas entre o início e a metade do século XX.

As fábricas implantadas na Península de Itapagipe de fins do século XIX a meados do XX somam 112 unidades. Com caráter moderno, já no século XIX, são instaladas indústrias que se somam às arcaicas ou as substituem. Foram encontrados vestígios de que estavam em atividade na Península de Itapagipe, no recorte temporal demarcado, indústrias têxteis, de fumo (charutos e cigarros), de ceras (sabão e velas), calçados, algodões medicinais, fábrica de cal, fósforos, fábricas de caixas de papelão, pregos, móveis, vidros, ladrilhos, beneficiamento de fumo, cacau e de borrachas, produtos alimentícios (pão, café, chocolates e bombons, bebidas, conservas e doces), além dos moinhos, serrarias, curtumes, das fundições e dos estaleiros. (CARDOSO, 2011, p. 4).

Essas indústrias estimularam o desenvolvimento da Cidade do Salvador dentro do movimento de ampliação e modernização das indústrias, assim como o CIA e o COPEC. No entanto, ambas as indústrias se localizam fora dos limites da Cidade do Salvador.

O processo relativamente recente de industrialização de Salvador, com a segregação e a concentração de parques industriais modernos na periferia metropolitana, veio inverter um dos papéis tradicionais do centro metropolitano, tornando-o também dormitório, além de centro de serviços. (VASCONCELOS, 1989, p. 105).

A entrada da economia do Sudeste na Cidade do Salvador pode ser atribuída ao processo de desarticulação do sistema da Baía de Todos os Santos após a metade do século XX, alterando profundamente a estrutura urbana da cidade. O fechamento de fábricas, como a Empório Industrial do Norte em 1973, e outras de menor estrutura, e as demissões em massa ampliaram de forma expressiva o número de trabalhadores sem qualificações colocados a disposição do novo mercado, desempregados que em consequência das necessidades e condições estruturais engrossaram as estatísticas da quantidade de mão de obra que ingressariam no mercado informal.

Poucas indústrias novas foram estabelecidas após 1920, porque novas fábricas de produtos em substituição aos importados foram implantadas no Sudeste e no Sul, regiões mais prósperas. A cidade permaneceu como um entreposto comercial para a região, mas poucas atividades econômicas novas se desenvolveram até a decolagem movida pela Petrobrás nos finais dos anos 40. (HEROLD, 2004 apud SPINOLA, 2009).

A pouca competitividade de indústrias da Bahia e o ultrapassado sistema de transporte, restringiu as condições de concorrência entre as indústrias da Cidade do Salvador e as cidades da região Sudeste do país, em especial após a implantação das rodovias federais que permitiram o ingresso dos produtos daquelas regiões mais facilmente em todo o Estado.

Entre 1960 e 1970, a Cidade do Salvador implanta em seus limites o Centro Industrial de Aratu e o Complexo Petroquímico de Camaçari, nas cidades de Aratu e de Camaçari, respectivamente, essas indústrias poderiam estimular o crescimento da capital pelo efeito cumulativo na cadeia produtiva, mas que devido a localização em cidades emancipadas do território de Salvador e também pela ausência de mão de obra qualificada suficiente para atender a demanda da indústria ampliaram os efeitos negativos resultantes dessa decisão para a cidade. Restou a função de cidade dormitório provedora de serviços.

Um conjunto de obras de infraestrutura física, urbana e social progrediu com a chegada do CIA e COPEC, construção de habitações e a montagem da indústria motivou o mercado baiano regional, em especial pela contribuição das transferências de recursos federais através do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), e do Sistema Financeiro de Habitação (SFH). Todo esse processo gerou empregos, muitos também criados pela migração de empresas da região Sudeste para a Bahia, por conta dos incentivos gerados com as transferências vultuosas para os projetos baianos integrados com os projetos do Governo Federal. A maioria dessas empresas, do tipo *footlose*<sup>20</sup>, encerraram suas atividades ou retornaram às localidades de origem com o fim do período de beneficiamento.

A migração de mão de obra qualificada da região Sudeste e Sul para Bahia, segundo IPEA/IBGE, aumentou muito com a construção do CIA, do COPEC e da Caraíba Metais. A maior parte da mão de obra qualificada recrutada para os projetos de pequeno, médio e grande portes para indústria, em especial a petroquímica, era representada por imigrantes do Sul e Sudeste. Uma população de nível educacional elevado e representativo poder de compras no mercado pelo que se supõe estes se tornaram aos poucos de grande influência para a Cidade do Salvador ao formarem uma classe média alta situada no circuito superior da cidade, responsável por significativa movimentação do mercado.

---

<sup>20</sup> Companhias que não possuem maiores ligações com determinados países ou cidades, e buscam se instalar onde encontram as melhores condições, beneficiando-se das vantagens oferecidas para atraí-las.

Na capital, e não há porque ser diferente nas grandes cidades do Estado que reproduzem o modelo, assiste-se, exemplarmente, à divisão do espaço urbano (SANTOS, M. 1979), convivendo em duas cidades distintas.

Uma no “circuito superior”, criada pelo capitalismo monopolista e voltada para as relações externas e mesmo à região, tendo por cenário o país e o exterior; e outra num “circuito inferior”, formada por excluídos e dominada por atividades de pequena expressão que mobilizam a população pobre da cidade e se enraíza na região. Isto resulta na inexistência de um mercado interno que ofereça escala e sustentabilidade a um parque industrial produtor de bens finais. (SPINOLA, 2009, p. 511-512).

A partir da década de 1960, Salvador assiste ao encerramento de uma grande parte da história do sistema de transportes local muito importante para a história de urbanização, a decadência dos saveiros e demais embarcações pertencentes a Companhia de Navegação da Bahia. “A cidade da Bahia, cantada nas páginas de Jorge Amado e de tantos outros poetas começou a perder seu encanto e a sua magia. Os saveiros começaram a desaparecer posto que sendo românticos não eram rentáveis” (SPINOLA; SPINOLA; RANGEL, 2013, p. 11).

O início do processo de articulação do crescimento urbano e a dinamização dos meios de transportes ocorre, a partir de 1960, em conjunto com a abertura das grandes vias de transportes rodoviários. Fluxos veiculares foram ampliados com a criação de nova linha de transportes urbanos e a necessidade de estacionamentos gerou mudanças em torno do Vale do Camaragibe como centro. O Centro Camaragibe (Iguatemi) se estende entre os eixos rodoviários da BR-324 e Avenida Luís Viana Filho (Paralela) e segue pelos bairros da Pituba, STIEP/ Costa Azul, as alterações no eixo de atividades econômicas (SEDHAM; COPI; 2009), o comércio que antes era centralizado no Centro Tradicional, agora são centralizadas nesse novo centro onde a concentração de serviços financeiros, empresariais, pessoais e de apoio às atividades econômicas promoveram maior desenvolvimento e crescimento do núcleo iniciado na década de 1970.

Essa nova urbanização definida pelo rodoviarismo ao extremo também empurrou para a periferia a população pobre e intensificou a segregação social. Bairros populares constituídos de grotões de terras baratas são construídos com terrenos disponibilizados pelo BNH, exemplo deles são os bairros de Cajazeiras, Castelo Branco, Pernambués e Cabula.

A marca desta fase é a periferação dos conjuntos, num movimento crescente, que não só amplia a oferta de solo à especulação imobiliária pelos vazios deixados no rastro da pulverização da malha urbana, como nivela as paisagens construídas pela padronização e monotonia gerada na produção em larga escala, sem qualidade, numa prática repetitiva em termos de tipologias massificadas, sem identidade própria. Daí o termo conjunto

habitacional reverenciar a própria segregação sócio-espacial das massas. (SAMPAIO, 1999, p. 114).

Bairros como a Pituba, o Caminho das árvores/Itaigara e o Iguatemi (local onde surge um novo centro para a Cidade) são ocupados de forma verticalizada em sua maior parte, em especial a partir de 1980. O novo estilo de edifícios transforma a paisagem da cidade, a Orla Atlântica antes ocupada por poucas construções ou somente ocupada por grandes fazendas, é aos poucos tomada por uma nova classe média e alta, que buscam no conforto de sua moradia a praticidade de ser atendida em sua demanda mais facilmente.

A partir da década de 1970 tem-se em desenvolvimento o Centro Camaragibe, o *Shopping Iguatemi*<sup>21</sup> construído e conseqüentemente temos o abandono do Centro Tradicional e a região do Comércio. Os grandes *shoppings* tornaram o comércio de rua inviável, da mesma forma como ocorreu com as feiras e/ou mercados de bairros em relação aos supermercados. A introdução desses tipos de comércio revolucionou as atividades da Cidade do Salvador, conforme os entrevistados que afirmam, os *shopping centers* influenciaram a relação de comércio tanto no varejo quanto no atacado da Cidade do Salvador.

Os hipermercados e supermercados influenciaram a decadência de Feiras como a Feira do São Joaquim e a Feira da Sete Portas hoje ainda sobreviventes, mas com grandes possibilidades de extinção devido ao seu contínuo processo de degradação. No entanto, há aqueles que acreditam na contribuição dos *shoppings* para o comércio pois o *shopping* atua como aliado, atraindo clientela para sua proximidade e a facilidade de encontrar tudo em lugares próximos atraem ainda mais público.

As centralidades de Salvador pertencem a diversas áreas de concentração de atividade de comércio e de serviços, que fazendo parte da lógica econômica, política e social alterou o processo de reprodução do espaço metropolitano. O policentrismo identificado na Cidade do Salvador fica patente com a construção do Centro Administrativo da Bahia (CAB) ainda nos anos 70 nas proximidades da Av. Luís Viana Filho, o que ocasionou a transferência das principais atividades administrativas do Centro Antigo de Salvador para a região. Para Vasconcelos:

O Centro Administrativo foi inaugurado em 1972, numa extensa área de 700 hectares (Kertész, 1974), e teve como concepção urbanística a espacialização funcional, com a construções de prédios de arquitetura modernista (alguns utilizando elementos pré-fabricados), isolados, envoltos por grandes áreas verdes, visando a concentração das atividades administrativas do Estado,

---

<sup>21</sup> Inaugurado em 1975, o shopping utilizou por 40 anos a marca Iguatemi (pertencente ao Grupo Jereissati) e desde janeiro de 2015 passou a se chamar *Shopping* da Bahia. Quando durante a dissertação tratar do *Shopping* Iguatemi estarei me referindo ao atual *Shopping* da Bahia.



como uma réplica reduzida de Brasília embora a parte habitacional, prevista no entorno, fosse mais limitada. (VASCONCELOS, 2002, p. 392).

A região de Salvador conhecida como Cidade Baixa, corresponde ao que Alonso (1964) chamou de *Central Business District*<sup>22</sup>. O centro de negócios da Cidade do Salvador hoje está fragmentado em diversas partes entre a região do antigo Comércio – onde resistem algumas instituições financeiras e o comércio de exportação – e as novas empresas, notadamente de serviços, polarizadas pelos grandes shoppings e a região do CAB. A opinião de Pessoti (2015) é que a ausência de CD (Centros de Distribuição) dentro dos limites territoriais de Salvador contribuiu para o enfraquecimento do comércio, especificamente o atacadista, somados a oligopolização do mercado por grandes grupos.

A exclusão da área do Centro Tradicional do esquema de locação de uso residencial, desvaloriza, esvazia e relega a área ao abandono. O antigo centro mercantil e portuário é oprimido pelo mercado imobiliário perdendo seu dinamismo diante da indução da necessidade de grandes vias de escoamento dos veículos motorizados. Os núcleos de concentração imobiliária vertical – com o máximo aproveitamento do m<sup>2</sup> de terreno localizados principalmente nos bairros da Graça, Vitória e Pituba/Itaigara, são representados em um exemplo típico do modelo Thünen/Alonso em que a localização da atividade será definida quanto menor o deslocamento necessário para a realização do lucro.

Nessas localidades são lançados empreendimentos que servem como ponto de atração aos demais. O Iguatemi, região do Vale do Camaragibe, compõe parte do Centro Camaragibe inicialmente pensado como forma de integrar áreas do Centro Tradicional, Miolo e Orla Atlântica através das Avenidas de Vale nesse caso a avenida Antônio Carlos Magalhães ou avenida ACM e Avenida Tancredo Neves, onde logo surgem a nova Estação Rodoviária, os prédios comerciais e os bancos como o BNDES.

O mapa da Figura 9 tem a representação dos três centros pelos quais seguiu o vetor de expansão urbana iniciada no Centro Tradicional, segue a ocupação da área interna entre as duas orlas, surgindo primeiro o Centro Camaragibe e depois o Centro Administrativo em uma área do vetor Norte de expansão, região do “Miolo”. No entanto, não mais com base em apenas um centro como região de influência, mas com diversos centros transformando a cidade em uma cidade polinucleada.

---

<sup>22</sup> Área de comércio central ou centro comercial da cidade.

Figura 9 - A Cidade de Salvador, seus centros e as avenidas de vale - 2008



Fonte: Pinheiro (2008).

Salvador fixou sua expansão urbana originada em um eixo monocêntrico em torno do Comércio, Mercado Modelo, Praça Conde dos Arcos e o sopé da Montanha e depois seguiu por um policentrismo estruturado em mais dois centros o Centro Camaragibe e o Centro Administrativo da Bahia. Na região do Centro Tradicional encontravam-se as casas atacadistas, os trapiches, as empresas marítimas, de seguros e lógico as principais instituições bancárias em meados do século XX. Essa área identificada como CBD vem se expandindo há muito tempo, assim como a extensão urbana da Cidade do Salvador.

A degradação e o esgotamento das funções urbanas a que se prestava o Centro Tradicional antes local de intermediação das relações socioeconômicas por muito tempo, hoje Centro Histórico de Salvador, favoreceram o surgimento de nova centralidade para Salvador. Assim como uma diversidade de transformações sociais, administrativas, econômicas e morfológicas ocorreram a partir da década de 70 do século XX, a exemplo da migração do centro econômico tradicional que situados nos bairros do Comércio, a área perde a função polarizadora com a instalação de outros equipamentos urbanos em outras partes da cidade, como o *Shopping Iguatemi* em 1975 na área do vale do Camaragibe (Avenida Tancredo Neves).

A Figura 10 evidencia através da representação em mapas o contínuo processo de ocupação e expansão do tecido urbano de Salvador ao longo das décadas de 1960, 1970, 1990 e 2006. Considerando as regiões mais escuras como as áreas ocupadas é notável a concentração urbana no trecho da cidade ao redor do Centro Tradicional e a presença de algumas manchas urbana na orla em 1960. Mas, é somente na década de 1970 período que

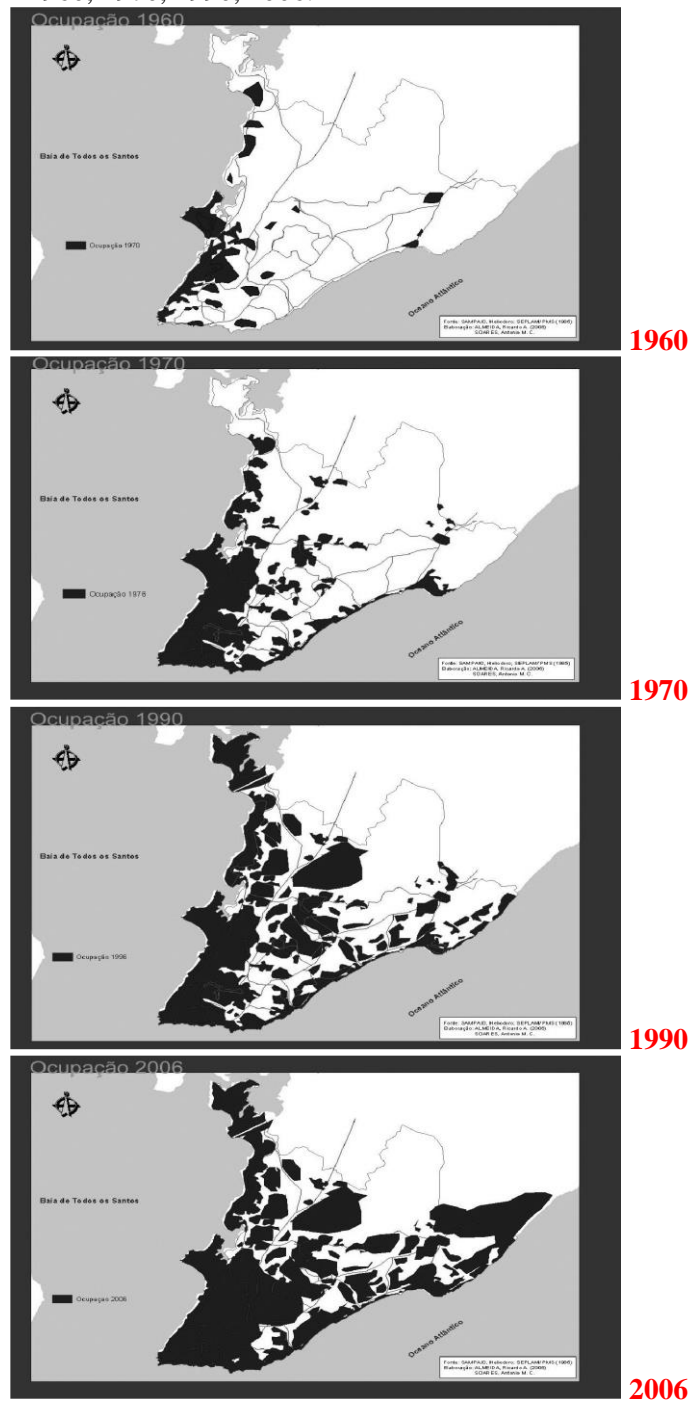
coincide com a inauguração das avenidas de vale que se percebe a expansão no sentido orla bem maior, mas também no sentido do “Miolo”. Já no mapa de 1990 a área correspondente a ponta da península, além de todo o trecho da orla da Baía de Todos os Santos está quase completamente ocupada e a mancha urbana se estende no sentido do Vetor Norte de expansão.

No mapa do ano 2006, percebe-se a definição da expansão e da mancha urbana no sentido da Orla Atlântica mais consolidada, especificamente com a ocupação do Litoral Norte, bem como a expansão acentuada da mancha de ocupação na região dos novos centros (o Camaragibe e o CAB). Ou seja, esse mapa da consolidação da mancha urbana na Orla Baía de Todos os Santos e na Orla Atlântica, em direção ao vetor de expansão norte da cidade, estimulados pelos acontecimentos que ao mesmo tempo segregaram o Centro Tradicional do Centro Econômico surgido no Vale do Camaragibe e do Centro Administrativo na Avenida Luís Viana Filho. “não existe dúvida a nova urbanização que se verifica desde a década de 1980 por conta da criação das grandes avenidas [...] modificaram o processo de urbanização desde então você tem uma cidade que tem um processo de construção de torres, porém onde o fator dominante da urbanização é a favelização” (Informação verbal)<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> Entrevista concedida por PEDRÃO, Fernando C. Entrevista II. [out. 2015]. Entrevistador: Priscila O. Soares. Salvador, 2015. 1 arquivo .mp3 (42 min.). A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice B desta dissertação.

Figura 10 - Mapas de ocupação e expansão do tecido urbano de Salvador – 1960, 1970, 1990, 2006.



Fonte: Adaptação de Soares e Almeida (2009).

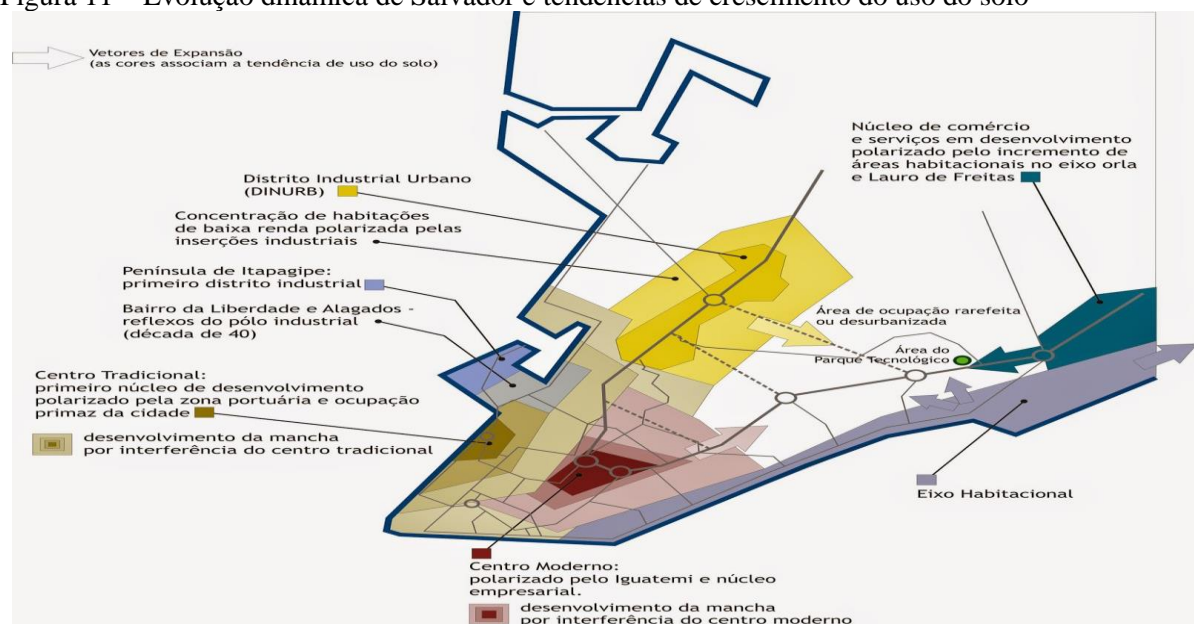
As reformas urbanas a que foi submetida a Cidade do Salvador foram muitas realizadas durante as administrações de Antônio Carlos Magalhães como prefeito e como governador. Reformas como a abertura das avenidas de vale (Mário Leal Ferreira ou Bonocô, Ogunjá, Anita Garibaldi), a estruturação das avenidas Luís Viana Filho (Paralela), Tancredo

Neves, Juracy Magalhães Jr., Dorival Caymmi, e a requalificação da avenida Octávio Mangabeira, trecho que corresponde a Orla Atlântica da Cidade do Salvador.

A Administração Municipal do período de 2012 a 2016 tem promovido mudanças e melhorias na Cidade, no entanto tais reformas tem privilegiado o aspecto estético da cidade visando o Turismo da capital. É expressiva a importância do setor de Turismo para Salvador economicamente, mas não se pode criar uma política de apoio ao setor direcionada ao embelezamento sem pensar na forma como o restante da economia será articulada, a exemplo tem-se o setor de serviços de hotelaria, restaurantes, entretenimento, deslocamento dentro da cidade, transporte de qualidade e vias de circulação adequadas. Além disso, o turismo não pode ser incentivado apenas pela exposição da Orla Atlântica, Salvador é uma cidade extensa geográfica e historicamente, rica na diversidade de bairros, população, cultura e costumes que se transformaram em novas cidades dentro da Cidade do Salvador.

A Cidade do Salvador seguiu dois vetores de expansão: um na direção do Litoral Norte uma conurbação com o município de Lauro de Freitas e outro no sentido litoral de Camaçari e Mata de São João, o que justifica a associação do discurso da centralidade a ideia de urbanização da Cidade do Salvador pela formação de um triângulo escaleno com vértices abertos condizente a teoria dos lugares centrais. As tendências de ocupação e crescimento do uso do solo da Cidade do Salvador podem ser observadas simultaneamente pela representação da figura 11.

Figura 11 – Evolução dinâmica de Salvador e tendências de crescimento do uso do solo



Fonte: Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação do Estado da Bahia – SECTI. Relatório dos Físicos para o Parque Tecnológico de Salvador (2005).

Margeando a Baía de Todos os Santos até a Suburbana na direção Noroeste temos o vetor Subúrbio definindo o circuito inferior e no sentido Nordeste seguindo a linha do litoral Atlântico e a Estrada do Coco (pertencente BA-099) o vetor de expansão Orla Atlântica delinea o circuito superior. No centro, entre esses dois vetores espraia-se em uma topografia irregular o vetor Norte de expansão do “Miolo”, agregando desde a classe média a classe pobre mesclando ambos os circuitos nas localidades em que é marcante a convivência de padrões distintos de sobrevivência.

As centralidades de Salvador tiveram impactos sobre a metamorfose urbana dentro do processo de ocupação e expansão da cidade. Inicialmente abreviada ao trecho da Cidade Alta e Cidade Baixa, Salvador deslocou seu crescimento para o interior de sua península apoiado em investimentos planejados pelo poder público em associação aos interesses dos grandes grupos imobiliários como ocorreu com a região de Camaragibe e do Centro Administrativo.

## 2.3 A METAMORFOSE URBANA

O planejamento urbano pode apontar formas de integrar a expansão urbana de uma cidade ao seu crescimento demográfico em uma metamorfose urbana que reflita a dinâmica da transformação tanto econômica quanto socialmente. Os planos de Salvador abordaram os problemas da sociedade conforme a realidade daquele momento, porém o abandono ou a não finalização das ações de planos como EPUCS, PLANDURB influenciou na forma como hoje se apresenta as transformações urbanas da Cidade do Salvador de modo desregular e desordenado.

### 2.3.1 Planejamento urbano da Cidade do Salvador

Planejar o perímetro urbano é um exercício contínuo de interpretação histórica, uma combinação da interface sociopolítica em meio a realidade. Os problemas que caracterizam, por exemplo, a segmentação social dentro do aparato urbano construído entre o processo de favelização e os conjuntos de grande capital ocorre simultaneamente a especulação habitacional na capital do Estado da Bahia, local em que a composição social pela renda não é condizente, “Configura-se uma urbanização socialmente segmentada, que progride consolidando mecanismos de exclusão.” (PEDRÃO, 2014, p. 3).

Como uma prática de governo sustentada sobre análises objetivas das condições sociais de produção e de consumo nas cidades, com suas consequências em ocupação e uso de

espaço e em modos de influir sobre a qualidade de vida da população urbana. O planejamento terá necessariamente que internalizar uma interpretação da urbanização.

As cidades não são desconexas e não devem ser pesquisadas e compreendidas dessa forma. As diversas funções desempenhadas entre as cidades são complementares dentro do sistema urbano, e este sistema deu origem ao método de análise urbana, desse modo as cidades são desvendadas através de redes de cidades, ou das regiões ou as duas coisas.

O distanciamento promovido pelas mudanças urbanas tornou a cidade um espaço de segregação cada vez maior, elevando não somente os custos para as pessoas que tem dificuldade de acessar e não podem pagar pelos serviços urbanos, mas também ao proporcionar um custo adicional para o Estado. A cidade dividida, segmentada, fragmentada diversos são os termos aplicados para designar que a cidade reflete um padrão de urbanização que enfatiza a desigualdade social na segmentação de mercados e moradias.

Ao mesmo tempo, em alguns espaços ainda que não se aplique a segmentação ou padronização urbana, o uso diversificado é quase impraticável. Tornar os espaços construídos ou aqueles que ainda se planejam construir espaços flexíveis permitirá a cidade ter uma melhor adaptação aos novos equipamentos tecnológicos. Pensar a urbanização no longo prazo é o equivalente a evitar desperdícios. Desperdício de tempo, de trabalho, de espaço, de matéria prima e dos arranjos produtivos para contornar situações que poderiam ter sido evitadas com planejamento urbano historicamente constituído a partir da realidade social da cidade.

A desigualdade urbana representa uma questão a ser tratada pela sociedade assim como a transformação social da cidade, não apenas do lado físico ou paisagístico, mas da expansão histórica e social correspondentes aos modos de viver, que refletem as condições de vida em cada cidade. “ Os atuais modelos demandam não somente uma atualização global, como uma aplicação regional e nacional que considere as especificidades de cada contexto” (REIS, 2008, p. 23). Uma forma de abordar essa questão é a utilização da economia criativa<sup>24</sup>.

A contextualização em que se estabeleceu a implantação dos planos urbanos para Salvador será brevemente abordada nas próximas seções assim como a descrição dos planos a partir de 1940 o EPUCS, CPUCS, EUST, PLANDURB, e mais recentemente o PDDU.

O planejamento urbano da Cidade do Salvador enraíza-se e estende-se desde a fundação da primeira capital do Brasil pensada e erguida em alicerces de uma cidade-

---

<sup>24</sup> Origina-se do termo indústrias criativas, inspirado no projeto *Creative Nation* realizado na Austrália (1994) defende o trabalho criativo, sua contribuição para o país e o papel das tecnologias juntamente a política cultural. (REIS, 2008).

fortaleza, para defesa do território das invasões estrangeiras que se adaptou ao relevo do desenho da falha geológica naturalmente constituída.

Com funções de sede do Governo, entreposto comercial, ponto inicial do projeto de apropriação das novas terras e a ocupação do solo do país se acumularam. A Cidade do Salvador não se desenvolveu de forma espontânea, mas também não houve um crescimento ou expansão urbano e territorial de maneira planejada.

Com a maior parte de sua população composta por ex escravos, Salvador inicia o século XX com inúmeras mudanças administrativa e econômicas que divergiram do cenário do período de sua fundação e favoreceram o distanciamento do Município em seu contexto do centro de decisões.

O planejamento e a constituição da cidade se rompe com o tempo, e a expansão da cidade e suas malhas urbanas. As obras públicas realizadas no início do século XX alteraram a fisionomia da cidade, a exemplo daquelas realizadas no governo de José Joaquim Seabra. Ao governador Octavio Mangabeira é atribuída a expressão “enigma baiano”, que desenha o quadro desanimador do Estado da Bahia herança ainda do século XIX com as transformações do Estado.

[...]se há terra que haja sido vítima, através de gerações, das chamadas “lutas sociais”, que levaram, provavelmente, uma grande figura do Império a dizer que a Bahia era “ingovernável” enquanto já na República, observou um dos seus homens de Estado que os baianos eram “unanimente divergentes”. (MANGABEIRA apud SPINOLA, 2009, p. 163).

A ausência de infraestrutura urbana era outro empecilho ou atraso da Bahia refletidos sobre a Cidade do Salvador. Questões como o abastecimento energético e hidráulico, o sistema de transporte ineficiente com estradas de escoamento ou abastecimento precárias onerava ainda mais o custo de vida na Bahia, e em especial no município de Salvador. Problemas que a população enfrentava há décadas, porém poucas foram as atitudes tomadas para solucionar tais questões.

Uma cidade com serviços deficientes, para não dizer lastimáveis, de iluminação, de abastecimento de água, e em geral de saúde pública, e igualmente de assistência; uma cidade mal tratada, na limpeza, no calçamento das ruas, na manutenção dos jardins, e onde o acesso a pontos pitorescos se apresente, não raro, difícil, quando não mesmo impossível, ou pelo menos incômodo; desprovida de hotéis, restaurantes, cafés ou bares, cinema, teatro – não basta que tenha bela a natureza [...] (MANGABEIRA apud SPINOLA, 2009, p. 164).

O primeiro plano urbanístico da Cidade do Salvador, a ser realizado pelo EPUCS tem suas balizes nas mais diversas teorias. A realização em Salvador da I Semana de Urbanismo



em 1935 trouxe ideias para o modelo de uma cidade ideal global, baseada na cidade-jardim descrita por Ebenezer Howard (CHOAY, 1979) e que influenciou o EPUCS na década seguinte.

As discussões, palestras e conferências realizadas durante a Semana de Urbanismo traziam à tona o desenvolvimento da Cidade do Salvador e também temas que abarcavam questões sociais a exemplo da Segurança Pública e do Saneamento Básico. Questões relativas as áreas do comércio da Cidade Alta e da Cidade Baixa e a área do porto, assim como a definição da “nova ocupação dos espaços virgens da cidade, orientando a sua expansão em direção ao litoral Norte” (SPINOLA, 2009, p. 166). Assim tem-se o início da expansão e ocupação para a área do Miolo.

Durante a Semana de Urbanismo são propostas a criação das Avenidas de Vale ou Via Expressas conhecidas por *Parkways* (Avenidas Parque), e também a elaboração da Planta Cadastral do Município entre outras sugestões.

Havia a necessidade de elaboração de um Plano Diretor para a Cidade do Salvador objetivando realizar uma análise da problemática urbana e dessa forma delinear diretrizes gerais para o desenvolvimento da Cidade do Salvador, impondo as discussões de questões anteriormente postas a largo durante o processo de urbanização e crescimento da cidade. As precárias condições de moradias, a ausência de saneamento e de iluminação pública em muitos locais, as vias de acesso precárias; o processo de periferização, sem atenção das questões sociais, históricas e culturais; um conjunto de fatores que dificultaram as ações sobre a dinâmica da cidade-real.

Definir o que significa um Plano Diretor não é tarefa simples, mas resultado de um processo político, dinâmico e participativo. O plano diretor, tem a obrigatoriedade de ser aprovado pela Câmara Municipal para as cidades com mais de vinte mil habitantes, uma vez que se constitui no instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana (Lei Federal nº 10257, 2001, Art. 182, § 1º). Alvo de diversas definições e conceitos, com inúmeras alterações realizadas ao longo do tempo, o plano diretor aparece como um conjunto de propostas de agentes público e privado, para o futuro desenvolvimento socioeconômico e para a ocupação do solo urbano e redes de infraestrutura. Elementos fundamentais da estrutura urbana, baseadas na análise da realidade física, social, política, econômica e administrativa da cidade (VILLAÇA, 1999).

No último censo demográfico, o IBGE constatou que a Cidade do Salvador apresenta uma população de 2.675.656 habitantes, sendo que, em 1970 a pesquisa apontava 1.007.195 habitantes, já em 1940, os números eram de 290.091 habitantes.

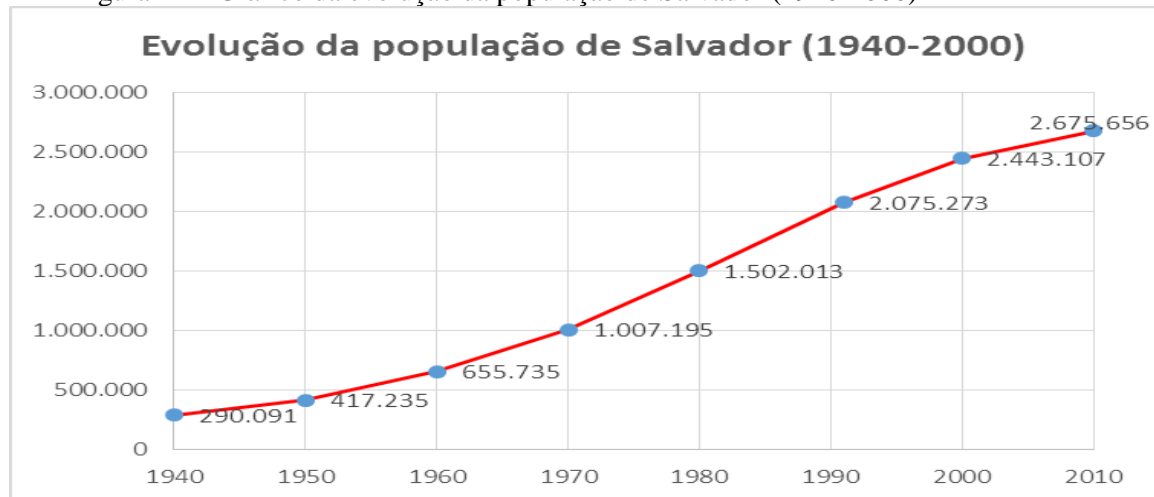
Tabela 1 - Evolução da população de Salvador (1940-2000)

Ano	População	% Relativo	% Cumulativo	Por ano
1940	290.091	0	100,00	0
1950	417.235	43,83	143,83	12714
1960	655.735	57,16	226,04	23850
1970	1.007.195	53,60	347,20	35146
1980	1.502.013	49,13	517,77	49482
1991	2.075.273	38,17	715,39	57326
2000	2.443.107	17,72	842,19	36783
2010	2.675.656	9,52	922,35	23255

Fonte: IBGE - Censo Demográfico/Contagem População. Elaborado em 26/10/2014, sujeito a alteração. Adaptado do site oficial da Prefeitura Municipal de Salvador - PMS<sup>25</sup>.

Na década de 1960 o aumento populacional chegou a alcançar 57,16% em relação a população estimada na década anterior. Desde então o aumento populacional verificado a cada década tem sido cada vez menor em relação ao período anterior. Chegando a registrar um aumento inferior a 10% do crescimento da década de 2010 em relação a de 2000. Entre 1940 e 1960 foi contabilizado um crescimento acentuado da população urbana da Cidade do Salvador, o que dá ênfase ao início do processo de expansão física da Cidade resultado também das migrações do interior do Estado e da região do Recôncavo Baiano.

Figura 12 – Gráfico da evolução da população de Salvador (1940-2000)



Fonte: IBGE - Censo Demográfico/Contagem População. Elaborado em 26/10/2014. Adaptado do site da Prefeitura Municipal de Salvador - PMS.

Apesar de na década de 1970 a população já alcançar a faixa superior a 1 milhão de habitantes, seu crescimento em relação a década anterior já se apresenta em um ritmo menor, 53,60%, ou seja, um aumento anual de cerca de 35.146 habitantes.

<sup>25</sup> Disponível em <http://www.sim.salvador.ba.gov.br/indicadores/index.php>.

Em 1991 a população de Salvador atingiu 2.075.000 de habitantes, com um aumento de 573.000 habitantes sobre 1980, correspondendo a um acréscimo de 52.000 por ano. Calculamos a população concentrada nos subdistritos do Norte, dos subúrbios e do “miolo”, que passou para 59% do total do município. (VASCONCELOS, 2002, p. 354-355).

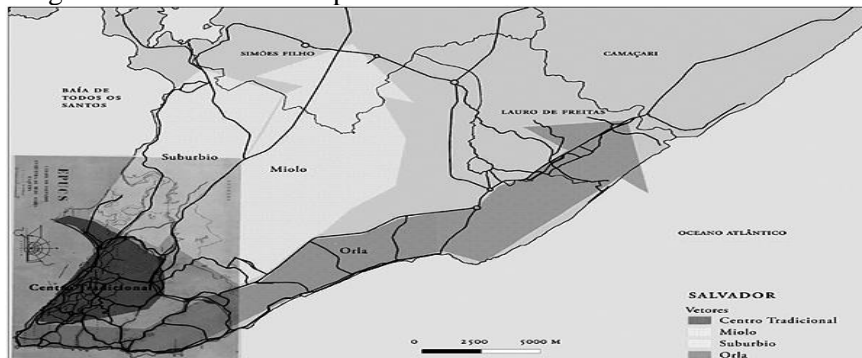
A ocupação espacial urbana de Salvador e de sua Região Metropolitana ocorre muito rapidamente, os planos implementados pelo governo para orientar esse processo se estendem até o final dos anos 1980. Carvalho, Almeida e Azevedo (2001) descrevem sinteticamente os vetores de expansão da Cidade do Salvador:

O primeiro constitui a “área nobre” da cidade, local de moradia, serviços e lazer, onde se concentram a riqueza, os investimentos públicos, os equipamentos urbanos e os interesses da produção imobiliária. O segundo, localizado no centro geográfico do município, começou a ser ocupado com a implantação de conjuntos residenciais para a “classe média baixa” na fase áurea do Sistema Financeiro de Habitação, tendo a sua expansão continuada por loteamentos populares e invasões, com uma disponibilidade de equipamentos e serviços bastante restrita. Finalmente, o subúrbio ferroviário [...]. Transformou-se na área mais carente e problemática da cidade, concentrando uma população extremamente pobre e sendo marcada pela precariedade habitacional, pelas deficiências de infra-estrutura e serviços básicos e, mais recentemente, por altos índices de violência. (CARVALHO; ALMEIDA; AZEVEDO, 2001, p. 86-87).

O vetor Centro considerada a área nobre, o Miolo teve a sua expansão incentivada pela ocupação de conjuntos residenciais financiados pelo governo e o Subúrbio região de concentração de uma população mais carente não só de renda, mas também de recursos mínimos de infraestrutura que deve ser oferecida por uma cidade que preze pelos seus cidadãos.

A Figura 13 utiliza uma adaptação da imagem cidade radioconcêntrica planejada pelo EPUCS para demonstrar que a área a que atendia o plano era ainda anterior a formação e ocupação do Miolo, a Orla Atlântica como um todo e do Subúrbio Ferroviário. Representa o sentido em que se dividiu Salvador entre a Orla margeando toda a Orla Atlântica, o Miolo geograficamente no Centro do município e o vetor do Subúrbio Ferroviário que se realizou a ocupação por meio de invasões e loteamentos populares, porém corresponde a área mais carente em habitação, e serviços básicos. Todos os vetores de expansão partiram do Centro Tradicional, conforme a figura abaixo:

Figura 13 – Vetores de Expansão Urbana da Cidade do Salvador



Fonte: Carvalho e Pereira (2013).

Como resolver uma questão urbana, sem um estudo efetivo que interprete a cidade real a qual está diretamente vinculada? O planejamento e as implementações de ações dos Planos Urbanos da Cidade do Salvador pelo EPUCS e o PLANDURB foram realizadas em Salvador em sua maioria a curto prazo, dentro de uma outra realidade ou contexto para a cidade, sem uma visão dos efeitos dessas ações a longo prazo. Para que se atinja a configuração espacial de Salvador dos planos urbanos é preciso aproximar pesquisas, planos e ações conjuntamente no aspecto político, econômico e social aos aspectos culturais da cidade. A seguir será realizada uma releitura dos principais planos propostos para a Cidade do Salvador comparativamente com a realidade do contexto quando possível.

### **O EPUCS – Escritório de Planejamento Urbano da Cidade do Salvador**

O EPUCS surge como uma proposta de se criar estudos que possibilitassem a urbanização moderna da Cidade. Apesar de sua origem planejada, desde o período colonial aos Planos diretores, a Cidade do Salvador possui um assentamento ou uma forma de apropriação e ocupação do solo em que os padrões e projetos urbanísticos não vigoram, uma das razões pode ser encontrada na sua formação morfológica uma cidade com muitas regiões de cumeadas e vales, e nos fatores históricos como a migração intensa do interior para uma Salvador em um período ainda sem infraestrutura para abrigá-los.

A organização socioespacial do território apresenta em sua estrutura uma segregação histórica que caracterizou o espaço da Cidade do Salvador. Locais desprovidos de infraestrutura e equipamentos urbanos, que contrastam e coexistem com regiões em que há a subutilização do solo em áreas amparadas pela ação de infraestrutura urbana.

O EPUCS inicia seu funcionamento em 1943 com o objetivo de prover soluções para a expansão urbana e desordenada da Cidade do Salvador. Idealizado por uma equipe formada pelos mais diversos profissionais entre eles: engenheiros, arquitetos, historiadores, sociólogos,

antropólogos, advogados e médicos. Sob a coordenação principal do engenheiro e geógrafo Mário Leal Ferreira e do arquiteto Diógenes de Almeida Rebouças. Um plano pensado para mudar a fisionomia da cidade que desde os anos 1940 enfrentava problemas de deficiência de iluminação pública, saneamento precário, ruas estreitas, insuficiência de transporte coletivo entre outros problemas.

O primeiro escritório a constituir-se para planejar o desenvolvimento de uma cidade brasileira. Com influência das correntes do urbanismo progressista de Le Corbusier e de Patrick Guedes. A proposta de trabalho exposta por Mário Leal Ferreira era elaborar um plano que pretendesse “corrigir os defeitos de uma cidade ou lhe projetar o desenvolvimento deve ser, antes de tudo, motivo de perscrutação do passado visando identificar através da investigação histórica e científica, os fatores que influíram na sua evolução” (FMLF, 2014).

Com o início dos trabalhos as discussões e análises relativizaram os aspectos físicos do uso e ocupação do solo e os aspectos socioeconômicos da população. Os quatro primeiros anos dedicados a estabelecer as diretrizes de zoneamento da cidade com prioridades a habitação e serviços públicos. A definição das normas para o centro cívico, os centros de abastecimento e as vias de comunicação, ou seja, a produção do Sistema Viário da Cidade do Salvador que integraria a circulação de automóveis e pessoas.

O primeiro Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador só foi lançado em 1948, através do Decreto Lei Municipal nº 701/48, o texto trazia estímulo às transformações representativas para o tecido urbano da cidade, os estudos elaborados pelo EPUCS serviriam para implantar uma rede moderna de circulação, mas não apenas o sistema de Avenidas de Vale.

Este decreto-lei dividia a cidade em 12 setores: um Central, um Portuário e Comercial, um Industrial, sete setores Residenciais e dois de Transição. Embora tenha subdividido o território em zonas de uso, o Decreto-Lei nº 701/48 não estabelecia ainda as respectivas restrições de ocupação. (ANDRADE JUNIOR, 2013, p. 32).

O EPUCS trabalhou dados estatísticos, informações do uso e ocupação do solo e a mobilidade urbana. Planejados a longo prazo, os projetos somente tomam visibilidade para a sociedade com as ações implementadas a partir da década de 1950. Apesar disso, uma descontinuidade dos planejamentos urbano da Cidade do Salvador foi verificada entre as décadas de 1950 e 1970, no entanto as intervenções na estrutura espacial seguiram e obtiveram grande representatividade.

O plano do EPUCS abordou o zoneamento da cidade considerando as diversidades que designou às funções primária ou orgânica das zonas dividindo-a em área do setor de serviços

públicos e recreação, área residencial, comercial e industrial. A área do bairro do comércio foi declarada como Setor Portuário e Comercial-SPC, onde o Decreto nº 1.335 de 1º de julho de 1954 regula o gabarito de altura das novas edificações que deveriam ter galerias públicas. O Setor comercial correspondia a Avenida Sete de Setembro e a Rua da Ajuda, Rua Chile e Rua Carlos Gomes com padrões similares ao SPC. Dois setores de transição o Setor de Transição-1 localizado entre o Setor Comercial e o Setor Residencial SR-1 corresponde ao Campo Grande, Vitória e imediações, e o Setor de Transição ST-2 fazia a ligação entre os setores residencial SR-4, o Portuário Comercial, e na região de Itapagipe ligava os SR-2 e o setor Industrial SI.

Figura 14 - Mapa de divisão e utilização do solo na Zona Urbana da Cidade do Salvador (1948)



Fonte: Guimarães (1955).

Os demais setores em 1948 fazem parte de regiões ainda pouco ocupada pela população no período de elaboração do documento (Figura 12) e sendo eles os setores residenciais SR-3 em fronteira com o setor industrial faz parte do considerado limite da zona urbana da cidade, SR-4, SR-5, SR-6 e SR-7 os dois últimos já localizados na Orla Atlântica.

A Cidade Baixa correspondia a zona comercial, do comércio grossista ou atacadista, a Cidade Alta localizava-se na zona comercial direcionada ao comércio varejista, da mesma forma que as sedes administrativas e os serviços públicos se localizavam no Centro Cívico da Cidade, o Centro Tradicional, e por último a zona industrial concentrada na Península de Itapagipe.

O EPUCS realizou investigações sobre uma série de temas: condições do meio físico, compreendendo geologia, topografia, meteorologia e climatologia; arquitetura e estética urbana; higiene e saneamento da



habitação e das zonas urbanas; redes de infraestrutura urbana; abastecimento alimentar, inclusive relacionando-o com a produção agrícola e industrial na zona urbana e nos subúrbios; educação e cultura, incluindo religião, esportes e artes recreativas, diversões, cultura social, artística e literária; e, por fim, finanças, economia urbana e legislação urbanística. (SALVADOR, 1976, p. 39).

As informações aferidas pelas pesquisas do EPUCS serviram de apoio para a elaboração do plano em que se definiu as vias de comunicação, localização de áreas públicas e distinguiu-se as zonas (SALVADOR, 1976). Somados os conhecimentos da morfologia e da história de ocupação o EPUCS opta pelo “sistema radioconcêntrico de ocupação, com vias radiais ligando os bairros aos centro e vias concêntricas fazendo a ligação bairro-bairro” (ANDRADE JR., 2013, p. 29).

Figura 15 - Esquema radioconcêntrico da Cidade do Salvador



Fonte: Álbum de Fotografias dos Trabalhos do EPUC. Acervo: Fundação Mário Leal Ferreira.

Dentre as principais vias de circulação construídas a partir das propostas do EPUCS, temos as avenidas de vale que se tornaram símbolos e base do sistema viário de circulação e articulação da Cidade do Salvador. Vasconcelos afirma que:

O governo municipal realizou, com o apoio do Estado, a implantação de um sistema de vias rápidas, as avenidas de vale, inspiradas no EPUCS, sendo a primeira datada de 1949, mas a implantação de um sistema articulado só foi realizado na década de 1970, com a disponibilidade de recursos, e com a decisão de modernizar a cidade. A passagem do Prefeito Antônio Carlos Magalhães a Governador do Estado, facilitou a continuidade dos trabalhos. Foram implantadas as seguintes avenidas: Vale do Bonocô (1970), Contorno (1970), Suburbana (1971), Vale do Canela (1974), a segunda pista da Vasco da Gama (1974), a Magalhães Neto (1974), Paralela (1974), Vale dos Barris

(1975), Antônio Carlos Magalhães (1975), Garibaldi (1977), Juracy Magalhães (1978) e Vale do Ogunjá (1978). (VASCONCELOS, 2002, p. 346).

Outras avenidas foram construídas como a avenida Afrânio Peixoto, conhecida também como Avenida Suburbana<sup>26</sup>, e inaugurada em 1971 de grande relevância no papel de integração entre o subcentros da Calçada e o Subúrbio Ferroviário da cidade (SANTOS, 2003 apud VASCONCELOS, 2002).

A construção dessas avenidas provocou uma mudança significativa na mancha urbana de Salvador, se comparada com anos precedentes, contribuindo para a expansão do tecido urbano. Com elas pôde-se redimensionar o fluxo de veículos e pedestres e atenuar parte dos problemas de circulação na cidade, na época pela articulação entre cumeadas e vales; todavia, sem solucioná-los.

Considerada uma solução necessária ao equacionamento do problema da circulação em Salvador, a implantação das “avenidas dos fundos de vales” também trouxe problemas sociais uma vez que expulsou uma parcela da população pobre que vivia nas áreas de baixadas para áreas mais remotas atendendo aos interesses das classes mais abastadas facilitando o deslocamento até o centro. A duração do Escritório de Planejamento foi breve, pois a mudança de direção transformou o que era um Escritório em uma Comissão do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador.

#### **CPUCS - Comissão do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador**

Em 1948 criou-se o CPUCS, uma comissão criada para substituir o escritório do EPUCS com o objetivo de concluir as pesquisas e começar a execução das propostas do escritório agora somente sob a direção do arquiteto Diógenes Rebouças, uma vez que o engenheiro Mario L. Ferreira já havia falecido.

Uma série de obras iniciaram em 1949, entre elas a construção da avenida Vasco da Gama que ligam o Dique do Tororó ao Rio Vermelho, a Avenida Contorno ligando a Cidade Baixa a Cidade Alta, o viaduto Marta Rocha, o Estádio da Fonte Nova. Todas essas obras propostas pelo EPUCS com múltiplos objetivos, porém implantadas ou finalizadas pelo CPUCS não mais mantendo a vertente ou o objetivo original completamente. Dez anos após à sua criação encerram-se as atividades do CPUCS, mas o seu acervo também composto por trabalhos realizados pelo EPUCS foi todo transferido para Seção de Planejamento do Município.

---

<sup>26</sup> A avenida Suburbana uma das maiores avenidas da Cidade do Salvador tem em extensão cerca de 14 km que atravessam diversos bairros como: Periperi, Plataforma, Lobato, Baixa do Fiscal, Itacaranha, Praia Grande, Coutos, Fazenda Coutos, Feira do Curtume e por fim chega ao bairro de Paripe. (WIKIPEDIA, 2016).



Em 1966, a Lei nº 1.855 definiu o Código de Urbanismo e Obras do Município de Salvador o qual conserva alguns princípios de planejamento ainda definidos pelo EPUCS, entretanto cria adaptações ao zoneamento e os sistemas viários definidos por conta do processo de expansão urbana. Um dos artigos desta lei terá como resultado o esvaziamento e a degradação e abandono do Centro Tradicional.

Outros dois órgãos são criados, anos mais tarde, visando cumprir a execução das obras propostas no início pelo EPUCS. O primeiro foi a Superintendência de Urbanização da Capital – SURCAP criada para dar cumprimento ao sistema viário proposto, posteriormente na década de 1970 surge o Órgão Central de Planejamento (OCEPLAN) com a intenção de iniciar novamente o planejamento para a Cidade do Salvador considerando a nova cidade com suas novas condições e características três décadas após a elaboração dos planos do EPUCS. A essa época a cidade já possuía uma população cerca de cinco vezes superior a estimada em 1940, que era de 290.091 e passou a mais de um milhão de pessoas, o uso da tecnologia iniciou sua integração a planta da cidade que já havia sido elaborada entre outras características desse planejamento interdisciplinar que surgia.

O novo escritório do plano de urbanismo, sob a coordenação de Diógenes Rebouças é responsável também pela contribuição da arquitetura moderna presente na capital da Bahia. Aos poucos a sua atribuição como instância definidora de parâmetros de atuação vai passando a definidora direta de traçados, de parcelamentos e dos projetos que mudariam a fisionomia da cidade do Salvador.

Os estudos subsequentes traziam heranças de pesquisas anteriores, mas poucas novidades na aplicação ao processo. O EUST foi um estudo mais direcionado a definir uma nova localização, um novo centro para cidade. Sua duração foi curta, porém adequada para o momento de aceleração da metropolização.

### **EUST – Estudo do Uso do Solo e Transportes**

O Estudo do Solo e Transportes (EUST) foi elaborado entre 1975-1976 uma proposta de organização espacial que direcionou a localização da população e das atividades à uma nova área central de caráter regional localizada ao norte de Salvador. O Estudo do Uso do Solo e Transportes da Região Metropolitana de Salvador ocorre “em um momento em que os processos de urbanização e de metropolização se aceleravam no Brasil.” (PEREIRA, 2014, p. 148). Ao EUST segue-se o PLANDURB entre 1975-1978, criado com a finalidade de detalhar, diagnosticar aspectos e propor alternativas concretas ao espaço urbano da Cidade do Salvador em uma perspectiva ambiental e sistêmica (FERNANDES, 2003).

### **PLANDURB – Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador**

O PLANDURB criado ainda na década de 1970 deu prosseguimento a estudos realizados pelo EUST no nível intraurbano. Com ideias baseadas nas teses de Kevin Lynch<sup>27</sup> quanto as questões da imagem da cidade e da qualidade ambiental, o plano elaborou um modelo físico e territorial da Cidade do Salvador que passou a balizar as práticas administrativa, a exemplo da proposta de transporte público de massa, articulador dos movimentos entre os núcleos de atividade e emprego, e os vetores de expansão da área denominada como “Miolo” da cidade alimentada pelas avenidas de vale, Avenida Luís Viana Filho e a BR-324. Segundo Sampaio:

A estrutura urbana proposta não implica em uma cidade-ideal pronta, mas diretrizes, e contempla: a) vetores de expansão; b) os grandes espaços verdes/abertos; c) o sistema de transportes e vias; d) a nucleação das atividades (centros e subcentros, indústrias); e) a imagem e o desenho da cidade; f) a infra-estrutura em rede, e g) a divisão do território em sub-unidades espaciais para fins de planejamento específico e gestão urbana descentralizada. (SAMPAIO, 1999, p. 257).

A nova centralidade direcionou a expansão urbana de Salvador no sentido norte, impactou para o esvaziamento gradual do Centro Tradicional, situado na parte antiga da cidade, e a substituição das funções alocadas antes nessa região (CARVALHO; PEREIRA, 2008). A construção de conjuntos habitacionais, estenderam progressivamente as fronteiras de uso e ocupação da Cidade do Salvador.

A influência conceitual do EUST e do Plandurb foi muito importante, pois se verifica que numerosos estudos posteriores foram desenvolvidos tendo esses planos como referência. Estudos tais como o de Alternativas Tecnológicas para o Transporte de Massa de Salvador (GEIPOT/EBTU/CONDER/PMS) de 1980, o Projeto Bondes Modernos de Salvador (EBTU/PMS) de 1988, o estudo de Estratégias para os Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Salvador – Programa de Descentralização do Trem Metropolitano de Salvador (CBTU) de 1997, entre muitos outros, representam esforços de articulação interinstitucional a favor do planejamento integrado na metrópole. (PEREIRA, 2014, p. 148).

O PLANDURB ainda está relacionado nas propostas de Planos Urbanos que surgem depois dele a exemplo das diretrizes das Áreas de Proteção Sócio Ecológica (APSE)

---

<sup>27</sup> Autor da obra “A imagem da cidade” publicado em 1960. Esse livro é uma coletânea de anos de pesquisas e análises do autor sobre a fisionomia da cidade e a possibilidade de modificá-la.

incorporadas ao contexto das Zona Especiais de Interesse Social (ZEIS), que flexibilizam a possibilidade de uso/ocupação do solo quando em terrenos já ocupados ou vazios, no PDDU

O PDDU então é o plano que se segue ao PLANDURB, porém não só pelo novo contexto histórico<sup>28</sup> em que se inseriu as ideias do PDDU em que tanto o Estado quanto o Município têm autonomia para implementar o planejamento adequado a realidade, porém o estímulo a participação pública deve ocorrer. Salvador apresenta pouca participação nas discussões sobre as ações a serem implementadas.

### **PDDU – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador**

Outros planos tiveram relevância para a contribuição da expansão da mancha urbana, assim como para sua transformação. Suas proposições, entretanto, podem ser classificadas como derivações dos planos anteriores, a propósito de continuidade dos estudos já implementados.

A ascensão e o ordenamento das funções urbanas como circulação, trabalho, habitação e outras são atribuições do Município usadas em sua gestão munido de ferramentas como os Planos Diretores. A ausência de debates públicos em torno da ocupação do território e do planejamento do crescimento da cidade agravou a realidade, de expansão desordenada e sem infraestrutura a que se submete a Cidade do Salvador.

As diversas leis urbanas propostas a partir de 2000 em ações de planejamento vão sempre na direção de ampliar a mercantilização, retirando restrições à ocupação do solo e ao desenvolvimento urbano, tais como restrições de uso, gabarito, zoneamentos, proteção ambiental, patrimônio histórico-cultural. O PDDU 2004, o PDDU 2008, a modificação da LOUOS 2011, TRANSCON e o PDDU da Copa são exemplos desse processo em Salvador. (PEREIRA, 2014, p. 148).

Segundo a NBR 12267, o plano diretor é o “instrumento básico de um processo de planejamento municipal para a implantação da política de desenvolvimento urbano, norteando a ação dos agentes públicos e privados.” (ABNT, 1991, p. 2).

Fernando Alcoforado (2016) em uma avaliação sobre o Projeto de Lei-PL do PDDU da Cidade do Salvador critica a ocorrência de diversas falhas na elaboração do plano, que

---

<sup>28</sup> O PLANDURB é articulado em um período de política repressiva ainda dentro do contexto da ditadura militar em que o planejamento além de estar concentrado no poder Executivo não dispunha da possibilidade de participação popular.

baseado no Plano Salvador 500<sup>29</sup> não avalia a possibilidades de cenários estratégicos prospectivo para 2049, ignora as consequências da crise mundial do capitalismo e estrutural do país; e não pondera as interligações econômicas de Salvador com os mercados mundial, nacional além também da sua área de influência.

Os indicadores econômicos da Cidade do Salvador estão bem abaixo dos indicadores das metrópoles do Sul e Sudeste do país e mesmo em relação ao Nordeste perde em alguns indicadores. Segundo dados da FIPE, Salvador representa o menor PIB *per capita* e a menor taxa de crescimento anual do PIB entre capitais do país considerando o período de 1999 e 2002. O PIB *per capita* de Salvador inferior a R\$ 22 mil e houve um crescimento anual do PIB menor que 3,6%, ou seja, Salvador encontra-se atrás de capitais como Palmas, Recife e Vitória.

Salvador é a capital de maior taxa de desemprego e menor renda. A taxa de desemprego de Salvador entre os anos de 2001 e 2013 caiu de 16,1% para 13,2%, segundo dados da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE, 2015), mas a crise econômica que atinge o Brasil atualmente pode provocar a elevação desse percentual nos próximos anos. Da mesma forma deve ocorrer com a taxa de informalidade que apresentou um declínio na primeira década do século XXI, mas pode voltar a subir com a atual situação do país.

O PIB de Salvador é formado em mais de 1/3 pelo setor de serviços com 78,94%, a agropecuária tem uma representatividade muito pequena com 0,06%, e a indústria representa cerca de 20,99%. Ou seja, pode-se dizer que Salvador possui uma economia de serviços, em que a maior parte originário do setor de turismo, setor imobiliário. Na Tabela 2 identifica-se que a maioria da mão de obra empregada em Salvador está no setor de comércio e de serviços juntos estes setores correspondem a aproximadamente 70%, segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD, 2013).

---

<sup>29</sup> Lançado em 2013 pelo Prefeito Antônio Carlos Magalhães Neto (2012-2016), o objetivo era estabelecer o perfil da cidade que a população de Salvador desejaria ter até 2049, quando completa 500 anos de sua fundação. Ou seja, planejar a cidade para o futuro.

Tabela 2 - Mão de obra ocupada por setor de atividade (Salvador – 2013)

Setor de Atividade	Trabalhadores (mil)	%
Agrícola	10	0.7%
Indústria de transformação	93	6.5%
Construção	147	10.2%
Outras atividades industriais	9	0.6%
Comércio e reparação	269	18.7%
Alojamento e alimentação	102	7.1%
Transporte, armazenagem e comunicação	101	7.0%
Administração pública	93	6.5%
Educação, saúde e serviços sociais	183	12.7%
Serviços domésticos	128	8.9%
Outros serviços coletivos, sociais e pessoais	89	6.2%
Outras atividades	215	15.0%
Total	1,439	100.0%

Fonte: PNAD IBGE (2013).

Salvador exporta para o mercado internacional pouquíssimo e no cenário nacional e estadual ainda tem uma incipiente contribuição nas exportações, mas para modificar esse quadro econômico seria preciso além da identificação de quais são os bens e serviços mais demandados por cada mercado, também identificar quais desses bens e serviços podem ser ofertados pela produção de Salvador em atendimento a demanda.

Nesse caso também poderia se analisar os bens e serviços importados pelo Estado da Bahia e buscar solução aos gastos pela substituição das importações em Salvador. “Seria importante identificar de que forma Salvador poderia contribuir para elevar a receita das exportações da Bahia para outros estados e reduzir gastos com importações de outros estados” (ALCOFORADO, 2016) o aumento da produção interna de bens e serviços elevaria a receita de exportações e reduziria os gastos com a substituição de importações por produção interna. O intercâmbio com as áreas dinâmicas do Estado da Bahia e da Cidade do Salvador deveria seguir pela produção de bens e serviços de forma que atendesse a demanda de todos os municípios localizados nestas áreas dinâmicas. Para isso seria necessário definir a demanda de bens e serviços e ampliar a produção.

Os aspectos citados por Alcoforado (2016) não foram tratados pelo PL do PDDU, ainda mais se considerado a situação da cidade que sofre com apenas um Aeroporto Internacional que atende a todo a demanda do Estado da Bahia, Alagoas e Sergipe em péssimas condições, assim como um Porto desaparelhado para o embarque/desembarque de cargas e passageiros. Todo o plano diretor foi elaborado em cima do aspecto urbanístico da cidade, e não considerou as variáveis referentes a economia urbana que influenciam a cidade em seu desenvolvimento, crescimento e interação ou integração ao cenário nacional e internacionalmente.

### 2.3.2 A dinâmica econômica da transformação

O processo de expansão urbana pelo qual passou a Cidade do Salvador nas últimas décadas é consequência de uma série de fatores que vão desde os investimentos aplicados, sejam públicos ou privados até a forma como se deu o uso e ocupação do solo, a distribuição de renda que impactaram nas estruturas socioeconômicas locais. Juntamente a esse processo de urbanização pode-se observar as questões de mobilidade urbana e do sistema viário, a segurança pública e o crescimento desordenado, a ausência de planejamento urbano e a pouca infraestrutura.

O surgimento das teorias da geografia econômica demonstrara que a diminuição dos custos de transportes, as facilidades promovidas pelo avanço tecnológico, as aglomerações e as concentrações econômicas são fatores que permanecem fortes diante do posicionamento das indústrias, ou em relação a sua mudança.

As indústrias da região de Camaçari, Simões Filho, Aratu são indústrias localizadas em regiões que se desenvolveram e exerceram um poder de atração sobre as demais, no entanto Salvador diante dessa relação assumiu a função de núcleo residencial e prestador de serviços. A expansão urbana da Cidade do Salvador incide em períodos próximos a instalação de algumas dessas indústrias juntamente a alienação de terrenos de propriedades municipal favorecendo o mercado imobiliário.

A indústria em Salvador não se desenvolveu e os reflexos da atividade industrial na cidade hoje são consequência da concentração do Polo Petroquímico, e a expansão da considerada indústria da construção civil. O comércio que havia como destaque na cidade, o comércio de exportação onde o Porto de Salvador atuou por muito tempo como principal porto de saída das mercadorias, ou seja, um predomínio da função de entreposto comercial. Função que aos poucos foi se perdendo e junto se perdeu o dinamismo da cidade.

O que não torna a Cidade do Salvador uma economia estagnada pois resta ainda o setor de serviços, ainda que pouco explorado. Aparentemente um setor de terceira ordem, mas que é atualmente o que sustenta a economia de Salvador em mais de 75% sendo composto especialmente pelo turismo, hotelaria, serviços públicos e privados na área de saúde e educação principalmente. A ausência de integração entre as atividades e setores da economia da cidade dificultam a alavancagem do circuito, não há centros especializados em tecnologia e informação em Salvador, por exemplo.

No entanto, mesmo com a economia não mais pujante como em 1970, e com condições de vida e sobrevivência para migrantes do interior do Estado da Bahia,

principalmente, a Cidade do Salvador ainda recebe um número representativo de pessoas que aqui chegam com a esperança de melhores condições de vida. O impacto maior é sobre o circuito inferior que cresce, mas não pode absorver tal demanda.

### **2.3.3 As migrações: a expansão do circuito inferior**

A decisão das pessoas de migrarem para localidades em busca de maiores oportunidades de emprego, por melhor qualidade de vida irá refletir na cidade em seu desenvolvimento, crescimento e expansão através de obras públicas e de implantação de sedes de empresas, de novas articulações dentro do sistema urbano.

Em 1996 [...] Calculamos que os subdistritos do Norte, dos subúrbios e do “miolo”, ou seja, as áreas mais pobres da cidade, passaram a concentrar 60% do total de Salvador. A Cidade Baixa teve seu acesso melhorado nesse período, por outro lado, vários órgãos estaduais foram transferidos para o centro administrativo, nos anos 70, causando impacto negativo na área. (VASCONCELOS, 2002, p. 356).

Em 1947, inicia-se a primeira invasão de terrenos, chamada de “Corta Braço” no bairro de Pero Vaz. A formação dos bairros mais populares da Cidade do Salvador ocorreu entre 1940 e 1950, como por exemplo a dos Alagados e a do Nordeste de Amaralina. Até metade do século XX a cidade ainda carecia de uma infraestrutura condizente com suas reformas e crescimento, carente de habitação que atendesse as necessidades primárias.

Verificou-se a necessidade de dinamização das funções que exerce na cadeia produtiva do estado e demais cidades, para isso deve ser feito o estudo dos bens e serviços que podem atender a demanda estadual e intermunicipal que estabelece o processo de influência. A organização do espaço urbano é importante na determinação do limite e extensão do raio de atuação da cidade. Salvador ainda não elaborou um plano que traga informações sobre o espaço de modo integrado a outras localidades, como a RMS, influenciadas pela centralidade exercida pela capital.

Com uma economia baseada no setor de serviço a Cidade do Salvador possui os menores indicadores econômicos entre as metrópoles regionais e as regiões metropolitanas do Sul e Sudeste, pesquisas apontam a capital com a maior taxa de desemprego e menor renda. E ainda assim Salvador se constituiu representativamente como a cidade que acumula quase 1/4 do PIB do estado da Bahia (FIPE, 2015). Bela em sua paisagem natural e rica em uma herança

histórica do passado, Salvador não aproveitou os pontos positivos de sua formação para incrementar a indústria do Turismo, ou o setor do Turismo.

A implantação do sistema de transporte rodoviário contribuiu para a expansão, mas ao mesmo tempo favoreceu a segregação social refletida na formação dos bairros da Cidade do Salvador. Bairros populares surgem em terrenos formados por terra baratas com o financiamento de crédito disponibilizado pelo BNH alguns destes são Cajazeiras, considerado o maior bairro da cidade, e Castelo Branco por exemplo. Salvador em sua expansão urbana refletiu a representação da segregação de classe, a fragmentação do espaço por renda em que focos de pobreza e exclusão concentravam-se em áreas que foram convenientes ao interesse do capital imobiliário.

Apesar do crescimento demográfico tender a estagnação nos próximos anos o fluxo migratório para cidades grandes como Salvador permanece por diversas razões. A busca por oportunidades, melhores condições de vida, crescimento pessoal e profissional. Assim como o aumento da mobilidade urbana permitiu uma maior movimentação pendular diária das pessoas que residem em regiões/cidades próximas a Salvador tendem a sair para trabalhar em Salvador pela manhã e retornar no final do dia a sua residência em outro município. A “tendência normal é que se a população que migra não vem com qualificação, não vem para trazer novidades para participar de alguma atividade infelizmente você aumenta o bolsão de pobreza” (informação verbal)<sup>30</sup>. Apesar de forte a expressão metrópole da pobreza reflete um problema estrutural sério para a Cidade do Salvador.

A ocupação urbana de Salvador foi influenciada diretamente pelo capital imobiliário que agindo especulativamente criou buracos no processo característico da periferização da cidade, “Então o movimento do capital imobiliário especulativo vai expulsando os moradores para Periferia” (Informação verbal)<sup>31</sup>. As opiniões de estudiosos sobre os fatores que impactaram ou retardaram o processo de expansão urbana são muitas em um exercício interpretativo o que se fez foi uma leitura das entrevistas apresentando a opinião de cada entrevistado no capítulo seguinte desta dissertação.

---

<sup>30</sup> Entrevista concedida por PESSOTI, Gustavo Casseb. Entrevista V. [dez. 2015]. Entrevistador: Priscila O. Soares. Salvador, 2015. 2 arquivos .mp3 (29 min.). A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice F desta dissertação.

<sup>31</sup> Entrevista concedida por PEDRÃO, Fernando C. Entrevista II. [out. 2015]. Entrevistador: Priscila O. Soares. Salvador, 2015. 1 arquivo .mp3 (42 min.). A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice F desta dissertação.



### 3 O PROBLEMA NA VISÃO DOS ESPECIALISTAS

Buscando confrontar as observações desta pesquisa com a opinião de estudiosos da questão urbana, notadamente em Salvador, foram consultados cinco especialistas (de um conjunto de dez previamente selecionados)<sup>32</sup> que se dignaram a responder às questões formuladas. Foram eles os professores *Fernando C. Pedrão* doutor em Economia especialista na área, com diversos estudos publicados sobre a cidade do Salvador, a economia urbana e regional; *Paulo H. Almeida* doutor em Economia, especialista em economia de serviços; *Gustavo C. Pessoti* mestre em Desenvolvimento Regional e Urbano; *Ana Almeida* com formação em Arquitetura e Urbanismo, doutora em Saúde Pública e *Laumar N. de Souza*, doutor em Economia e especialista em trabalho e emprego. Foram apresentadas as seguintes questões.

- a) Salvador foi um importante entreposto comercial nos séculos XVIII e XIX atuando por intermédio do seu porto e das suas conexões marítimas de curta e longa distância. Esta função parece que desapareceu? Quais seriam os reflexos deste fato para a cidade e para o seu futuro? Você considera que Salvador encontra-se em um processo de decadência?
- b) Em sua opinião, o que ocorre atualmente com o comércio de Salvador? Houve um enfraquecimento dos últimos anos no comércio de Salvador? O que provocou o enfraquecimento do comércio atacadista de Salvador?
- c) O IBGE no seu estudo Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas (Regiões de Influência das Cidades) vem apontando para a redução do papel de Salvador que perde espaços para outros centros. Esta é uma tendência crescente, Salvador tende a perder seu protagonismo nacional no plano econômico? Alguma chance de reversão?
- d) Qual a representação do *e-commerce* para Salvador? O *e-commerce* tem contribuído para o enfraquecimento do comércio varejista em Salvador? Pode-se considerar que o *e-commerce* elimina a necessidade de mão de obra?
- e) Os *shopping centers* e sua proliferação na cidade contribuíram ou prejudicaram o comércio varejista? Qual a relação *shopping center* e comércio hoje em dia?
- f) Qual a sua opinião sobre o Planejamento Urbano da Cidade do Salvador? Existe relação entre o planejamento urbano e a expansão urbana da cidade?
- g) Em relação a política de incentivo do comércio varejista, quais políticas que são essenciais para Salvador em termos de serviços e em geral?
- h) Poderia resumir o atual panorama da Cidade do Salvador?

---

<sup>32</sup> Foram escolhidos: Paulo Ormino Davi de Azevedo; Manoel Garcia Lorenzo; Ináia Castro; Gilberto Corso; **Fernando C. Pedrão; Ana Almeida; Gustavo C. Pessoti; Laumar Neves; Paulo H. Almeida.** Apenas os destacados em negrito puderam atender em tempo hábil aos pedidos de entrevista.

### 3.1 INTERPRETAÇÃO E RESPOSTAS DAS ENTREVISTAS

A seguir apresenta-se pela ordem as questões formuladas, uma interpretação das respostas do grupo e a resposta específica<sup>33</sup> de cada entrevistado.

**Pergunta 1:** Salvador foi um importante entreposto comercial nos séculos XVIII e XIX atuando por intermédio do seu porto e das suas conexões marítimas de curta e longa distância. Esta função parece que desapareceu? Quais seriam os reflexos deste fato para a cidade e para o seu futuro? Você considera que Salvador encontra-se em um processo de decadência?

**Interpretação das respostas:** A opinião que se observa na maioria dos entrevistados é que o Porto de Salvador foi de extrema importância para a atividade comercial da Cidade do Salvador no século passado, e permanece atualmente como importante equipamento para a economia. A questão de integrar o porto ao sistema rodoviário na metade do século passado criou uma desconfiança sobre a manutenção da eficiência e importância para a economia de Salvador. Mas o crescimento do setor de serviços, não só os serviços turísticos, trouxe reflexos favoráveis ao Porto e à Cidade do Salvador ainda que seja necessário um projeto de modernização, ampliação e adequação portuária aos novos parâmetros da economia.

Quanto aos fatores que contribuíram para a decadência de Salvador, os entrevistados se dividiram. Há os que consideram a decadência causada pelo não desenvolvimento de um produto que promovesse a acumulação de capital, um produto competitivo e há inclusive os que negam esta hipótese.

No entanto, a partir do conhecimento da história de formação da Cidade do Salvador sabe-se que a exploração portuguesa extraiu o máximo de riquezas da colônia, e em um período que a necessidade de troca de mercadorias se fazia com grande importância proporcionava ao Porto de Salvador um elevado destaque dentro da economia, assim como para a própria Cidade. Logo, a redução das transações realizadas através do Porto provocou não só a decadência da Cidade, mas também a necessidade de mudanças na perspectiva econômica diante do novo contexto econômico e social que surgiu.

#### **Respostas dos especialistas:**

O Presidente do CORECON-BA Gustavo C. Pessoti não acredita e afirma que: *Evidentemente que essa função não desapareceu, quando a gente estuda a economia baiana no século XVIII, século XIX a gente percebe que toda a atividade de intermediação que*

---

<sup>33</sup> As respostas dos entrevistados estão representadas na íntegra ao final da dissertação como Apêndices para melhor leitura das respostas.

*aconteciam na Bahia, diferente do que se pensa o açúcar já havia entrado em declínio e por tabela você entra em declínio também nas intermediações de troca realizadas no Porto. [...] A forma como aconteciam essas trocas era uma forma extremamente desigual para a Bahia e para Salvador em particular. Na verdade, todas as transações que eram realizadas, elas eram vantajosas a seus parceiros comerciais e você não tinha nenhuma grande vantagem ou nenhuma realização de uma atividade de endogeneização em função disso [...] só utilizava o porto pois você não tinha a internalização de atividades que pudessem comercializar assim diz-se que o porto funcionou efetivamente como alavanca da economia. [...] não havia a endogeneização do porto integrada com a indústria, integrada com a agricultura, integrada com os serviços. Era literalmente um serviço de entreposto comercial. [...] continua não desaparecendo. [...] É que agora a atividade é integrada um agronegócio que sai para o porto, a indústria que exporta carro, celulose para o porto. Você tem os serviços relacionados ao porto desde turismo a atracagem de navios que estão mais conectadas com a atividade da Bahia. Antes, o porto era a principal atividade como eles não endogeneizavam o desenvolvimento é como se não desse sentido lógico a vida econômica, agora ele dá um sentido lógico um sentido de conexão econômica com o que se produz na Bahia.*

O professor Laumar N. de Souza afirma que essa função de entreposto comercial perdeu peso e acredita que: *Boa parte do comércio que Salvador realizava tinha uma conexão muito grande com as cidades do Recôncavo da Bahia, então o próprio enfraquecimento de algumas cidades do Recôncavo, o próprio enfraquecimento de idas e vindas de mercadorias no interior da própria Bahia. Ao lado disso, se teve também o enfraquecimento natural como consequência dessa perda do dinamismo comercial certas formas de transportes das mercadorias enfraqueceram muito. [...] Salvador perdeu essa condição de ser entreposto comercial. O enfraquecimento dessa atividade comercial em Salvador é evidente que traz reflexos [...] se olhar da perspectiva comercial, o comércio de Salvador não está decadente. Mas ele vem se reconfigurando, ele vem se redefinindo ao longo dos últimos tempos [...] A dinâmica hoje é mais frágil, mas novas oportunidades foram abertas em Salvador do ponto de vista do comércio e por extensão também dos serviços. Salvador hoje é uma cidade onde há um peso muito forte dos serviços, das atividades de serviços e isso tem uma ligação muito íntima com a questão do comércio.*

O professor Paulo H. Almeida responde à questão, no nosso entendimento, mais como uma autoridade governamental do estado. Ele diz que: *os reflexos dessa herança é o fato de que o Porto de Salvador continua aí vai muito bem obrigado. Continua sendo uma atividade fundamental para a economia da cidade e a principal atividade econômica do centro*

*histórico. [...] Primeiro não é só o porto é toda a cadeia de agregação de valor que existe em torno do porto, é um cluster. Um cluster de empresas que você tem ali, operadora, empresa de transporte, de serviços marítimos, seguradoras etc. Esse cluster é uma das principais atividades econômicas, talvez seja até mesmo a principal de Salvador, mas com certeza é a principal do Centro Antigo de Salvador.*

O professor Fernando C. Pedrão, em seu estilo iconoclasta e irreverente responde à questão de forma crítica. Ele diz que: *Salvador foi fundada como cidade líder de uma região produtora de mercadoria internacional que era o açúcar, em função da qual se criou um sistema constituído de açúcar, fumo, água ardente, negros, como um circuito integrado e caça de baleia. [...] A função comercial de Salvador deu-se ao fato que ela foi porto internacional integrado no império do sistema português. [...] com poder mundializado, em função de um circuito de mercadorias [...] é impossível separar uma função comercial da função produtiva, é preciso entender que a palavra comércio significa uma atividade integrada na esfera internacional como parte de circuitos de mercadorias. Portanto, deve-se diferenciar esse comércio internacional no qual a Bahia foi líder do comércio local. [...] Então essa transição da primeira produção artesanal de açúcar no circuito colonial e para a produção de açúcar depois da proibição do tráfico. Resultou na Bahia transformando-se na sucessão no primeiro centro industrial do Brasil desde 1870. [...] A produção do fumo de Cruz das Almas, São Felix etc. não tinha porto então saía por Salvador então teve uma função internacional também por causa da produção de fumo e da produção dispersa do grande interior porque a Bahia no porto de Salvador foi a saída de produtos da extração animal e vegetal. Importou muito couro cru para Europa e fibras então é uma ilusão pensar que a exportação foi só de açúcar e fumo, houve 50 e tantas espécies de fibras como a Juta, e o couro cru.*

Por fim a professora Ana Almeida, respondendo a questão afirmou: *que os reflexos já foram sentidos isso que ocorreu no século XIX, de lá para cá já mudou muito a própria vocação da cidade. Ela passou por um período de marasmo, sem muita expectativa e aí vem o processo de industrialização, [...] nesse momento o porto, mas quando se tem o Porto de Ilhéus se tem uma queda significativa aqui e ela vai perdendo essa característica, perdendo essa função, e com a coisa do petróleo, do desenvolvimento. Ela perde de fato essa característica, essa vocação e tenta se adequar ao novo modelo econômico que é implementado que é realmente o capitalismo industrial.*

**Pergunta 2:** Quais são, no seu entendimento, os fatores que contribuíram/contribuem para a decadência de Salvador?

**Interpretação das respostas:** Os entrevistados se dividem nessa pergunta. Uns consideram que a decadência foi causada pelo não desenvolvimento de um produto que promovesse a acumulação de capital, um produto competitivo. Outros negam simplesmente a decadência e afirmam que houve foi uma mudança do panorama econômico e político da Cidade dentro do cenário nacional.

Salvador foi a metrópole de Portugal no Brasil e tinha representatividade por sua participação no âmbito da economia através da extração e do comércio de açúcar, mas principalmente pela função de entreposto comercial devido a sua localização estratégica em relação ao território brasileiro, África e Portugal. Uma vez que, ciclo do açúcar tornou-se pouco atrativo, e faltava-lhe um produto ou atividade vantajosos comparativamente a economia, a metrópole migrou para o Rio de Janeiro e junto seu destaque político, seguida do momento da abolição de escravos que livres tornaram-se maioria na cidade, mas sem terem qualquer direito assegurado além da “liberdade” engrossaram a camada da população excluída. Então, a decadência houve basta que se opte por interpretar a história de modo isento.

**Respostas dos especialistas:**

Para professor Gustavo C. Pessoti: *a Bahia não tinha como evoluir porque você não tinha na produção produtos de exportação que tivessem vantagens comparativas competitivas como você tinha em outros estados. [...] Não houve uma acumulação capitalista na esfera produtiva da Cidade do Salvador que fosse condizente com o aparecimento de indústrias, que fosse condizente de um grande negócio, de um grande comércio. [...] ela digamos assim desde muito cedo apresentava problemas estruturais sérios uma falta de identidade-país, identidade-produtiva, uma falta de dinâmica própria que durante muito tempo ficou atrelado a ideia do porto. [...] Então digamos que se tinha portos espalhados Porto de Aratu, Porto da Baía de Todos os Santos, mas eles não tinham uma capacidade, uma capilaridade de internalizar desenvolvimento porque a Bahia é um estado pobre, um estado condenado então a meu ver o determinismo histórico condenou a Cidade do Salvador. Não tínhamos como pensar em uma cidade desenvolvida porque você não tinha nenhuma atividade no entorno de Salvador que pudesse transbordar, como dizem as teorias locacionais, fazer o transbordamento de efeitos positivos na cidade.*

O professor Laumar N. de Souza acredita que: *o comércio de Salvador vem se reconfigurando no sentido em que você observa certas áreas que já estavam em processo de decadência e hoje essa decadência se manifesta ainda mais aguda e outras partes da cidade tem uma expansão do comércio muito forte e um fato importante que eu acho que é preciso destacar é que mesmo estados que viveram certos momentos de enfraquecimento como foi por exemplo o caso do comércio que se desenvolvia ali na Avenida Sete por conta de certas iniciativas também do poder público no sentido de disciplinar e de organizar aquele comércio ali, acho que voltou a ter uma dinâmica interessante naquela região, [...] isso está certamente trazendo uma requalificação daquele espaço, uma requalificação urbana e uma requalificação das próprias relações comerciais que se desenvolve ali.*

O Professor Paulo H. Almeida: *Não acho que Salvador esteja em decadência, essa aí é a história do Enigma Baiano, isso é bobagem. Salvador não está em decadência, uma cidade com muito dinamismo é claro que como o Brasil como um todo está em crise também, mas isso não tem nada a ver decadência.*

Para o professor Fernando C. Pedrão: *Primeiro a decadência da região produtora do recôncavo se refletiu sobre Salvador que é líder da região do recôncavo. Essa estagnação é do Estado geral mas podemos dizer que na Bahia a crise 1930 começou em 1918 porque o fumo o que se exportava era para Alemanha com a Guerra de 1914 fechou o mercado da Europa para a Bahia. Tanto cacau como o fumo não tinha para onde vender. Isso se refletiu aqui e houve uma decadência em consequência [...].*

Segundo a professora Ana Almeida: *um dos grandes problemas que existe em Salvador é a distribuição de renda. [...] Salvador é uma cidade iminentemente pobre, de concentração de renda ao extremo. Então você tem de um lado uma classe alta, uma classe média alta que é muito pequena, mas que detêm grande parte da renda per capita. Da renda per capita não, da renda mesmo e você tem do outro lado 70% da população que vive de uma forma ainda bastante precária. Basta olhar a cidade e vê a forma como ela está constituída, construída. As construções que tem na cidade e o que é que impera nessa cidade que você vai ver não são os edifícios são as autoconstruções.*

**Pergunta 3:** O IBGE no seu estudo Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas (Regiões de Influência das Cidades) vem apontando para a redução do papel de Salvador que perde espaços para outros centros. Esta é uma tendência crescente, Salvador tende a perder seu protagonismo nacional no plano econômico? Alguma chance de reversão?

**Interpretação das Respostas:** A maioria dos entrevistados acredita que Salvador está perdendo seu protagonismo, dinamismo como cidade em relação a outros estados, mas localmente ainda é significativa. Mas fatores como a implantação de grandes unidades de infraestrutura, em uma região hoje fora dos limites da cidade, mas pertencente a mancha urbana, assim como o crescimento acelerado da população e a modificação do processo de urbanização implicam em que na realidade não se esteja perdendo a posição e sim reconfigurando a cidade. O destaque da Cidade do Salvador foi deixado para trás junto com o processo de crescimento urbano inserido em uma realidade desestruturada ainda, a Cidade cresceu e inchou, contribui para a instalação do processo de favelização nas regiões de periferias. Em um momento de incentivo do poder público a implantação da indústria optou-se pelo posicionamento periférico das estruturas físicas das indústrias do CIA e COPEC, porém hoje os resultados são da ausência de indústrias no território de Salvador, e a dependência da necessidade de prestação de serviços.

Chances de reversão podem existir, mas o processo pode ser longo e penoso. Se a economia de serviços é o ponto de destaque da economia da Cidade do Salvador, é através dela que se promoverá mudanças, mas não apenas estruturada nos serviços públicos.

**Respostas dos especialistas:**

Gustavo C. Pessoti: *Primeiro Salvador não tem protagonismo nacional. Então vamos pensar assim, é de agora que Salvador não possui protagonismo? Não. Salvador se analisar o PIB municipal há quanto tempo Salvador está atrás de Guarulhos, Osasco? Salvador quase está próximo de Poços de Caldas no Sul de MG. Você tem cidades que são menores que Salvador, mas onde a atividade econômica é muito bem distribuída, muito mais bem definida. [...]. Salvador não tem protagonismo. Nunca teve em relação com outras cidades parecidas e sequer com aquelas de atividades econômicas parecidas. Então a tendência é que ela continue perdendo ou no mínimo que continue estagnada na posição que se encontra hoje. Chance de reversão no curto prazo não. O que é a grande característica de Salvador são os serviços, o que estamos vivendo no Brasil atualmente, uma tendência a estagnação dos serviços sobretudo em função da crise econômica. [...] Se você pensar o setor de serviços em Salvador, você vai falar da Prefeitura, você vai falar do Governo do Estado, você vai falar de alguma coisa de telefonia, são serviços que dependem muito da conjuntura, a conjuntura não vai bem a tendência é que esses serviços não vão bem. [...]. Esses serviços realizados por pequenas empresas tem uma grande vantagem de ser grande geradora de emprego, mas uma grande desvantagem é que elas são quase invisíveis na formação do PIB. Então, como ela*

*não aparece na formação do PIB por mais que se esteja gerando negócios, fazendo empregos, fazendo acontecer do ponto de vista econômico não se enxerga isso porque no desenho econômico do PIB o peso maior está no setor de transporte, no setor de alojamento e alimentação, na administração pública e isso não há nenhum indicativo de mudança no curto prazo [...].*

*Fernando C. Pedrão: Salvador não está perdendo posição coisa nenhuma o que acontece no Brasil hoje a cidade de Salvador tornou-se uma grande Salvador [...] porque ela envolve áreas que foram separadas como municípios: Lauro de Freitas, Simões Filho que deveriam ser acabada, mas estão aí. E porque, diria eu, o crescimento econômico municiado na década de 1970 se traduziu em empreendimentos fora de Salvador o Polo Petroquímico principalmente então o que seria a dinâmica de Salvador, virou a dinâmica de Camaçari. Agora a cidade como tal cresceu de modo desmedido, Salvador passou dos 500.000 habitantes, mais ou menos, por volta de 1950 para mais de 3 milhões hoje [...] desde a década de 1980 por conta da criação das grandes avenidas irradiadas que é a Luís Viana e a Tancredo Neves e que modificaram o processo de urbanização desde então você tem uma cidade que tem um processo de construção de torres, porém onde o fator dominante da urbanização é a favelização [...] até cerca década de 1980 e início de 1990 a favelização era uma construção que se realizava num único plano, hoje se transformou no processo de 03 andares. As favelas consolidadas geralmente estão com as construções em 03 andares e com maior confinamento da população.*

*Ana Almeida: E quando foi que Salvador teve algum protagonismo nacional? Acho que economicamente sim, que ela teve uma importância, agora ser protagonista de fato? Eu não entendo dessa forma não. Ela teve uma certa importância talvez no Nordeste até. Agora nacionalmente sempre se soube que a coisa ficou no eixo Rio-São Paulo. Salvador vem a reboque disso aí, mas eu não diria em termos de protagonismo.*

**Pergunta 4:** Considerando a qualidade econômica do fluxo migratório para a economia de Salvador, pode-se estimar que a cidade tende a continuar uma metrópole da pobreza?

**Interpretação das respostas:** Apesar do crescimento demográfico tender a estagnação nos próximos anos o fluxo migratório para cidades grande como Salvador permanece por diversas razões, entre eles estão a busca por oportunidades de emprego, melhoria de vida, estudos, a fuga de condições precária de vida. Da mesma forma, que o aumento da mobilidade urbana permite uma maior movimentação pendular diária, as pessoas



que residem em regiões ou cidades próximas a Salvador tendem a sair para trabalhar pela manhã e voltar no final do dia para as cidades de origem, geralmente municípios próximos como é o caso de Lauro de Freitas. No entanto, apesar de forte a expressão metrópole da pobreza reflete um problema sério para a cidade que se refere ao aumento da quantidade de pessoas carentes de recursos para sobrevivência, uma vez que a maioria dos indivíduos que fazem essa migração ao longo dos anos ou o trânsito diário entre cidades possui pouca qualificação ou nenhuma, aumentando o número de pessoas que procuram oportunidades em serviços simples que não exijam formação.

O excedente populacional traz questões de ordem social que precisam ser pensadas no planejamento urbano como o déficit habitacional, a necessidade de maior infraestrutura, o aumento da criminalidade incidente principalmente sobre bairros periféricos. A ausência de políticas públicas que incentivem a permanência do indivíduo no interior do Estado agrava ainda mais essas questões.

#### **Respostas dos especialistas:**

Gustavo C. Pessoti: *Forte a expressão metrópole da pobreza, mas infelizmente porque que a migração não diminui para Salvador? Ou se ela diminui, ou se ela é menor, mas não para, não cessa? [...] O fluxo migratório para Salvador continua vindo, você continua tendo uma cidade que continua inchando com uma favelização, com uma ocupação urbana extremamente desastrosa. A tendência normal é que se a população que migra não vem com qualificação, não vem para trazer novidades para participar de alguma atividade infelizmente você aumenta o bolsão de pobreza [...] Então o problema é que se tem excesso de contingente de pessoas que não vai arrumar emprego e que vão aumentar as questões sociais para a cidade. Eu realmente acho forte essa expressão metrópole da pobreza, mas ela reflete um problema estrutural sério para cidade.*

Paulo H. Almeida: *Não tenho condições de avaliar a qualidade econômica desse fluxo. O que eu posso dizer cada vez pesa menos no crescimento de Salvador a imigração. Principal fator de crescimento demográfico de Salvador já a bastante tempo o crescimento vegetativo da população primeira coisa. [...] O Brasil todo está caminhando para a implosão demográfica e Salvador também. O nosso problema não é mais a explosão e sim a implosão demográfica.*

Fernando C. Pedrão: *Melhorou a acessibilidade por ônibus do Estado da Bahia e como 70% dos municípios do estado estão em condições de desemprego crônico e pobreza, as pessoas tomam o ônibus e vem para Salvador. As pessoas que chegam a Salvador não são*

*somente que a classe média do interior e mesmo a classe média superior do interior tornou-se a principal demandante de apartamentos de classe média em Salvador. Há uma demanda de gente com dinheiro ou com muito dinheiro. [...] Então o novo fenômeno para ser considerado é a mobilidade, tem gente que vem trabalhar de manhã cedo e volta de tarde para casa. São Félix esse recôncavo todo tem ônibus de hora em hora e vem todos os dias. [...] a mobilidade modificou as condições. Essa mobilidade permitiu que outras cidades emergissem principalmente Vitória da Conquista, Itabuna e Feira de Santana. Ilhéus ficou para trás. E há um outro fator a ser considerado em tudo isso que eu estou incluindo no meu trabalho, a revolução educativa. A revolução educativa significava o quê a 15 anos atrás você para fazer um curso médio tinha que vir para Salvador, hoje o melhor colégio médio da Bahia fica em Feira de Santana, [...] então as pessoas estão podendo estudar no interior isso significa uma movimentação de estudantes e de professores. Essa revolução educativa afeta o mercado local das cidades pequenas.*

*Ana Almeida: É pode ser. A gente tem um problema também que é um problema regional? O que você tem ou quais são as políticas públicas que fazem com que as pessoas possam permanecer nas suas áreas de origem? Você tem regiões com problemas de seca que é secular atravessou séculos, mas não há nenhuma política ou não há nenhum investimento público no sentido de fato resolver essa questão, de trabalhar em cima do desenvolvimento daquela região. Então evidentemente as pessoas se veem “sem eira e nem beira”, tendem a vir para onde? Para cidades maiores, para cidades gigantes que é o local que ela acha que as possibilidades e as chances dela podem ser maiores.*

**Pergunta 5:** Qual a representação do *e-commerce* para Salvador? O *e-commerce* tem contribuído para o enfraquecimento do comércio varejista em Salvador? Pode-se considerar que o *e-commerce* elimina a necessidade de mão de obra?

**Interpretação das respostas:** Houve uma divisão entre as opiniões dos entrevistados que não concordam argumentando que o *e-commerce* é uma ferramenta que depende da inclusão digital e no momento o alto nível de concentração de renda não permitiu isso, e os que concordam com a influência do *e-commerce* sobre a forma de comércio e principalmente atrelada aos *shopping centers*. Pode ser que em alguns anos a situação mude, mas no momento o impacto ainda é pouco. O comércio atacadista enfraqueceu pela ausência de integração entre o CD, o porto e o interior do estado e também pela reconfiguração do comércio que passa a dividir espaço com o comércio varejista. Salvador exporta muito pouco. Os exportadores na Bahia são as grandes empresas de Camaçari, Barreiras. Então não há

enfraquecimento pois quase não há exportação, o que se destaca aí é a função de entreposto comercial para empresas.

Existe o efeito sobre o comércio, mas a elevada concentração de renda de Salvador não permite que o impacto seja tão evidente posto que o comércio tanto no varejo quanto no atacado em Salvador se movimenta seguramente com uma parte da população que ainda desconhece ou tem dificuldade de acessar ferramentas do tipo *e-commerce*.

Apesar da evolução da tecnologia, inúmeras pessoas têm dificuldades de realizar operações na internet por receio, inexperiência e até por desconhecer as ferramentas básicas lembrando que o Brasil ainda possui um elevado índice de analfabetos funcionais, ou seja, pessoas que apresentam dificuldade de compreender textos e de expressar ideias de forma clara estando entre essas pessoas desde aqueles que frequentaram com pouca escolaridade até aqueles que alcançaram formação universitária.

Hoje ainda não é uma ameaça, mas posteriormente pode até haver, pois pouco muda nas formas de comércio.

#### **Respostas dos especialistas:**

Gustavo C. Pessoti: *Eu não diria isso. Eu duvido que isso tenha enfraquecido porque ainda hoje o e-commerce é acessado por um número reduzido de pessoas. [...] Há uma concentração de renda muito grande na Bahia incompatível com o desenvolvimento do e-commerce. [...] Então pensar que esse e-commerce veio a substituir o comércio formal, eu não acredito, por conta da caracterização econômica do nosso estado não acredito que ele enfraqueça o varejo. O que enfraquece o varejo é a falta de dinheiro mesmo.*

Laumar N. de Souza: *O e-commerce tem contribuído para o enfraquecimento do comércio varejista sim, mas isso não é um movimento que afeta só Salvador e acho isso também uma pseudodiscussão. Por exemplo, as grandes empresas são redes varejistas que tem lojas físicas, mas que também tem esse viés do e-commerce do ponto de vista das empresas, talvez seja até mais cômodo para elas ter o e-commerce. [...] As Americanas quando tem uma loja física, ela tem um conjunto de atribuições de impostos tem que contratar mais mão de obra para executar, para atender que talvez no comércio virtual essa demanda por mão de obra seja menor ela precisa de uma logística que ela consiga para despachar os produtos que talvez requisite e seja menos custosa para a empresa do que ter uma loja física. Eu acho que o e-commerce não elimina a necessidade de mão de obra, mas diminui. [...] A eliminação da mão de obra eu acho que não ocorre, seja no comércio varejista físico ou e-commerce essa necessidade é sempre presente.*

Paulo H. Almeida: *O e-commerce tem destruído vários setores de varejo, mas isso é um fenômeno brasileiro.*

Ana Almeida: *Eu não diria que enfraquece ou que chegou ao ponto ainda de enfraquecer. Porque essa ainda não é uma prática usual. A maioria das pessoas ainda tem receio, não sabem muito bem como fazer isso. [...] Quem compra em Salvador, ou quem comprava, eram as classes mais populares você vê que as grandes empresas perduram por aqui são os magazines mais populares: Insinuantas, Casas Bahia. No momento o e-commerce não é uma ameaça, ainda não. Pode ser até que venha ser depois se o comércio não souber o que fazer ou como reagir. Porque existem diferenças entre a compra na internet e a compra pessoalmente.*

**Pergunta 6:** Os *shopping centers* e sua proliferação na cidade contribuíram ou prejudicaram o comércio varejista? Qual a relação *shopping center* e comércio hoje em dia?

**Interpretação das respostas:** A maioria dos entrevistados concorda que houve influência sobre o comércio, contribuindo para criação de um circuito que atrai novos negócios atendendo a expectativa de uma demanda reprimida que havia na cidade. A pulverização e o deslocamento da atividade do comércio aconteceram por causa da proliferação de *shoppings* e *outlets*. De fato, a instalação de *Shopping Centers* em Salvador provocou uma alteração no fluxo de crescimento da cidade, assim como na forma de ocupação e expansão da cidade.

Antes uma cidade mononucleada, com uma ocupação territorial concentrada na região do Centro Antigo, hoje tornou-se uma cidade polinucleada com pelo menos três centralidades que caracterizaram a expansão urbana. O comércio tradicional de rua presente principalmente no Centro Antigo foi prejudicado pelo surgimento dos *shopping centers*, mas esse não foi o único motivo da degradação dessa região a migração das residências e do comércio do Centro Antigo para locais em que a relação de proximidade com suas atividades fossem elas de lazer, trabalho, ou qualquer outra como forma de maximizar seus interesses.

#### **Respostas dos especialistas:**

Gustavo C. Pessoti: *Acho que contribuíram. Não interessa onde ele esteja, interessa que ele esteja pulverizado. Você tem shopping na região do shopping Iguatemi, tem shopping na Paralela, tem shopping na região do Aeroporto, tem shopping na Cidade Baixa. Eles são importantes porque eles trazem junto com a ideia do shopping a ideia de infraestrutura de apoio, de segurança, de entretenimento, então eles são superimportantes na proliferação de*

*negócios [...] O comércio se beneficia da presença de shopping, o shopping não é para o comércio um concorrente, é um aliado poderoso.*

*Laumar N. de Souza: Eu acho que a expansão dos shoppings em Salvador contribuiu para aumentar o peso do comércio varejista, isso é evidente pelas próprias oportunidades de emprego que foram geradas. Por exemplo Salvador tinha uma demanda reprimida muito forte nesse sentido. Até bem pouco tempo só se tinha em Salvador, até cerca de dez anos atrás, só se tinha o Shopping Iguatemi como grande centro ou grande referência em termos de shopping. Nos últimos dez anos, se passou a ter uma gama de empreendimentos dessa natureza em Salvador e o que é mais interessante alguns desses empreendimentos pelo menos no plano da aparência imediata parecem estar muito bem. [...] na região do Iguatemi o Shopping Iguatemi, muito próximo a ele você tem o Shopping Bela Vista, praticamente do lado também do Shopping Iguatemi tem o Shopping Salvador, [...] os outros shopping centers de menor expressão que foram sendo criados nos próprios bairros.*

*Paulo H. Almeida: Sim, mas isso também é um fenômeno internacional. O consumidor quer encontrar tudo no mesmo local o chamado one stop store e aí você evoluiu do Magazine e grandes hipermercados para os shoppings. A saída para isso seria o comércio de rua especializado com estacionamento.*

*Ana Almeida: Não. Eu acho que é outro tipo de comércio, [...] você acaba mesmo indo ao shopping pela questão da comodidade.*

**Pergunta 7:** Em relação a política de incentivo do comércio varejista, quais políticas que são essenciais para Salvador em termos de serviços e em geral?

**Interpretação das respostas:** Salvador precisa que se invista no desenvolvimento do setor de serviços, realizando investimento na atração de empresas que consolidem a economia de serviços na Cidade do Salvador e não apenas usufruam dos benefícios temporários como políticas de incentivos fiscais concedidos para atração destas, não apenas as empresas *footlose*, mas para que a cidade se torne atrativa é preciso que exista mão de obra qualificada que possa suprir a demanda por trabalhadores das empresas. Salvador tem um grande potencial de serviços educacionais se estruturando dentro da capital, assim como o setor de turismo de eventos e negócios direcionado a um público específico, mas que pode agregar valor na cadeia produtiva de Salvador.

### **Respostas dos especialistas:**

Paulo H. Almeida: *Nós precisamos de uma política de formação de mão de obra também focada em serviços, [...] É preciso ter incentivos fiscais a setores. A Bahia ficou muito atrasada, por exemplo, na atração dos Centros de Distribuição – CD, porque nos governos passados você tinha uma miopia com relação a isso e a Bahia chegou muito atrasada, nesse sentido político. [...] o estado não consegue atrair o serviço se ele não consegue atrair a planta industrial e como a planta industrial em geral ela não é atraída sem que a sede da empresa, os serviços de administração, de logística sejam atraídos você acaba com um desenvolvimento oco. [...] Salvador precisa ter uma política de atração de sedes de empresas porque para o desenvolvimento da metrópole é importante ter sede de empresas. [...] Se Salvador não pode ter as sedes de uma empresa multinacional, e porque essas ficam para RJ ou SP e mesmo as empresas baianas quando crescem como Braskem, empresas de publicidade e propagandas quando crescem acabam deslocando suas sedes para o RJ e SP. É importante que Salvador atraia as sedes regionais, os escritórios regionais tanto de empresas públicas quanto de empresas privadas. Essas sedes elas empregam mão de obra muito qualificada, que ganham bons salários criam demanda para novos serviços na cidade. Salvador precisa investir no Turismo de eventos e negócios, ter uma estrutura decente de convenções, pois estamos aí com Centro de Convenções parado, não dá?! Precisa atrair convenções, congressos, feiras. [...] Uma cidade sem mobilidade urbana não pode produzir serviços com eficiência. Tem que ter mobilidade intraurbana e tem que ter mobilidade interurbana garantida e isso fundamentalmente é o desenvolvimento do aeroporto ou dos aeroportos que é o transporte de passageiros fundamental hoje. [...] Salvador tem vocação para ser um grande centro de ensino superior, é preciso que isso seja assumido pela política de Estado, Salvador tem tudo para ser um centro de serviços de saúde também.*

Fernando C. Pedrão: *Tem serviços a empresa, e tem serviços a pessoas ou família. Serviços para empresas subiu de nível tecnológico. Hoje todo mundo quer saber da informática, no entanto o serviço para as famílias diminuiu porque ninguém classe média hoje quer pagar empregada. [...] A maioria da cidade vive na neurose do desemprego e tem rendas insuficientes. [...] Outra coisa a classe média baiana prioriza consumo então se endivida para consumir. [...] Então é uma cidade realmente contraditória, onde as condições de vida se deterioraram.*

**Pergunta 8:** Qual a sua opinião sobre o Planejamento Urbano da Cidade do Salvador? Existe relação entre o planejamento urbano e a expansão urbana da cidade?

**Interpretação das respostas:** O desenho da cidade hoje e seu formato teve grande influência dos planos urbanos em 1940 o EPUCS com as avenidas de vale, foram heranças à Cidade do Salvador, estruturaram a cidade sem controle direto do poder público. A cidade cresceu, se expandiu. Sem um diagnóstico adequado ficou difícil fazer um planejamento urbano bom, ainda mais para uma cidade daqui a 30, a 40 anos. Em 1980, tem-se o reflexo da tendência de novas ocupações. Uma observação clara feita entre os entrevistados foi que Salvador não possui mais espaço disponível para realização de indústrias para alguns isso é bom, porém é preciso que se tenha uma alternativa a essa situação que se busque transformar Salvador em uma cidade de comércio e serviços de qualidade, especializado.

Porém, não há sentido em investir no setor de serviços de alta tecnologia, serviços especializados de qualidade sem que haja a devida capacitação da mão de obra. Instalar boas empresas e precisar atrair, na verdade deslocar mão de obra de outras regiões é insistir no erro. É notório o elevado número de universidades e faculdades que surgiram em Salvador e em todo Estado, mas a questão que fica é se, os cursos criados atendem a essa necessidade de forma satisfatória?

**Respostas dos especialistas:**

Laumar N. de Souza: *Esse planejamento urbano de Salvador tem sido feito de forma muito deficiente. [...] Salvador passou por um processo como toda grande cidade a maioria das capitais brasileiras passaram por um processo de expansão urbana terrível. De ocupação dos espaços que não respeitou nenhum tipo de política urbana as pessoas foram ocupando. Salvador foi se tornando uma cidade que reunia um público muito grande de pessoas, vindas do próprio interior do estado. As pessoas vinham para cá e elas precisavam morar e elas passaram a ocupar então áreas periféricas na cidade onde não se tem muitas vezes a menor infraestrutura para acolher essas pessoas e o mais curioso disso tudo é que por exemplo mesmo quando se tem uma participação direta do Estado fazendo com que haja a ocupação de certos espaços dentro da cidade. Essa ocupação é feita muitas vezes de uma forma precária e para provar isso eu estou me referindo a algo que ganhou destaque ao longo dos últimos anos relevante em Salvador que foram os investimentos que foram realizados em Salvador no âmbito do projeto Minha casa Minha Vida. [...] A execução, a construção desses empreendimentos não se faz acompanhar de uma política urbana, não se cria equipamentos urbanos para dar suporte a esses condomínios a esses conjuntos habitacionais que são criados. Então se coloca as pessoas lá, mas não se tem uma rede de transporte adequada, não tem uma rede de educação que possa atender as pessoas que vão*

*morar ali. Nem muito menos uma rede de saúde que possam satisfazer as necessidades dessas pessoas que estão lá. Salvador nesse particular está padecendo de uma fragilidade nesse sentido.*

*Fernando C. Pedrão: O planejamento claramente fracassou a primeira tentativa do planejamento da EUST, Mário Leal Ferreira esse pessoal da década de 1940 é uma lembrança do passado. [...] que envelheceu mas deitou as bases das Avenidas de Vale. Depois disso houve uma tentativa de PPDU nos anos 1980 e tentou refletir as novas tendências de ocupação e que foi quando se registrou o processo do Vale do Camurugibe. Esse foi praticamente abandonado o Governo do Estado da Bahia foi o grande culpado porque criou o CAB fora da cidade, deslocou o centro de gravidade da cidade e gerou a desvalorização do Centro que virou Centro Histórico, mas é centro. Desde então o PPDU tem sido pura e simplesmente um processo de colestação de invasões durante a capital. [...] O PDDU é um desastre. O último desse prefeito João (ex-prefeito João Henrique esteve à frente da Prefeitura de Salvador por dois mandatos consecutivos entre 2004 e 2012) é desastre. E agora existe um projeto de privatizar a cidade com o atual prefeito.*

*Ana Almeida: Sem dúvida teve sim, isso a gente não pode contestar. Agora qual foi essa influência e se ela foi determinante? Acho que determinante de certa forma sim. Por exemplo as avenidas de vale de alguma forma, elas estruturaram a cidade não tem muito o que questionar em relação a isso. Agora lembre que a cidade cresceu à revelia do próprio poder público, do próprio PLANDURB, seja lá o que for. Estou falando do poder público aí, inclusive do planejamento. [...] E assim o que você tem é uma fragmentação que foi implementada, implantada algumas coisas do EPUCS aos poucos, então as avenidas de vale são uma delas. Essas avenidas de vale ligam determinadas áreas, você começa a ter uma ocupação em torno daquelas avenidas, você começa a ter uma ocupação até nas próprias cumeadas e parte da ocupação é legal, mas boa parte dela é ilegal. [...] Porque o planejamento urbano daqui sempre foi muito fragmentado houve planos, mas nunca se elaborou, e nunca houve uma continuidade nesse planejamento urbano. Isso é um problema seríssimo! E por outro lado, você tem uma cidade que passa por todas as questões econômicas anteriores, a migração que vai inchando, inchando, inchando e a atração de pessoas, especialmente a população pobre. E as pessoas vão se instalando nos lugares que acham que podem e que é possível elas se instalarem, pois elas querem ter direito ao que os tem, então essa cidade vai crescendo à revelia do poder público e aí a gente tem hoje esse tecido urbano que é um tecido rasgado, fragmentado, um tecido completamente esgarçado,*



*lamentavelmente esgarçado e que cabe a gente agora onde que é possível costurar e onde que é possível remendar.*

**9) Pergunta:** Poderia resumir o atual panorama da Cidade do Salvador?

**Interpretação das respostas:** As opiniões são semelhantes e diversificadas o panorama atual de Salvador apresentam problemas de mobilidade urbana dentro da própria cidade e entre municípios como os da RMS, Salvador ainda permanece com sua base nas estruturas de 30 anos atrás, norteada nas avenidas de vale que já não atendem a demanda por transporte de qualidade. Corredores expressos, rede metroviária tudo ainda muito inicial, essenciais a eficiência dos serviços, sem espaço para mobilidade urbana e também para realização de indústrias, além disso é alarmante o nível de desemprego, e o aumento da população carente. A questão não é apenas da crise econômica, mas se a renda reduz o consumo também reduz se tornando um ciclo. O modelo de privatização da cidade a fez dependente do planejamento em conjunto com municípios da RMS, mas que disputam politicamente entre si e pouco progredem na contribuição do planejamento urbano.

A expectativa que se tem da Cidade do Salvador é preocupante pois se tem uma população formada em sua maior parte por pessoas pobres em situação precárias de condições de vida. A outra parte da população que consegue hoje fazer parte da economia mantendo-se empregado, é despreparada e está vulnerável em casos de crise econômica, ou cortes de despesas, se encontrará desempregada e desamparada financeiramente. E este é um quadro vívido hoje pela atual conjuntura do país. Mas a Cidade do Salvador pode superar esta situação mais facilmente, se investimentos forem realizados no setor que mais movimenta a capital da Bahia, o setor de serviços. O setor de serviços é um setor que emprega, movimenta a economia e gera recursos que quando bem aproveitados podem ampliar a cadeia produtiva e estender os efeitos desde as classes altas até classes mais pobres.

**Respostas dos especialistas:**

Gustavo C. Pessoti: *É aquilo que eu falei, está muito atrelada a atividade econômica, então assim Salvador concentra uma população pobre, tem problemas sérios de mobilidade urbana, tem áreas bastante degradadas. Salvador é muito grande e a arrecadação da cidade é insuficiente para que as intendências estaduais e municipais tenham capacidade de dar conta de todo os problemas estruturais da cidade. Ainda tem problemas de analfabetismo, ainda tem questões estruturais muito sérias em Salvador que dificultam a dinamização de negócios. Por outro lado, Salvador é uma terra de oportunidades, então se você observar*

*proliferaram o número de universidades nos últimos anos, a questão do turismo ainda continua sendo uma grande atratividade da cidade. [...] Então assim, o grande problema é que Salvador continua atrelada nos mesmos vetores de 30 anos atrás. [...] não há na conjuntura econômica de Salvador a perspectiva de curto prazo de mudança de tendência de atividade econômica. [...] Não há nenhum vetor de transformações econômica nos últimos anos que tenha sido capaz de fazer com que Salvador alcance novos horizontes, mas ela não tem crescido do ponto de vista de negócio, de turismo, de serviços hospitalares, de serviços educacionais esses, sim continuam crescendo.*

*Laumar N. de Souza: Salvador espelha de forma muito categórica algumas vicissitudes que a gente constata no plano da sociedade brasileira, então nesse sentido continua sendo um palco muito privilegiado para se observar por exemplo a questão da desigualdade, a desigualdade social que é algo que está presente no plano da sociedade brasileira de uma forma geral e de forma especial no plano da sociedade soteropolitana.*

*Fernando C. Pedrão: O panorama atual pelo menos preocupante porque aumenta as taxas de desemprego, não vou falar em informalidade que é uma bobagem, aumenta as condições de desemprego, aumenta a população carente. [...] Fracassou o modelo tradicional de administração municipal existente uma tentativa de modelo de privatização da cidade existe uma pressão sobre Salvador que faz só possa ser planejado em conjunto com a Região Metropolitana de Salvador, mas as disputas políticas tornam entre os prefeitos tornam improvável.*

*Ana Almeida: Salvador não tem muito mais para onde expandir, em termos de área, é uma área que está bastante ocupada. O mercado imobiliário desenha a cidade pois são forças que acredito precisavam ser mais bem controladas de alguma forma, mas ele desenha a cidade e eu acho que não vai parar não.*

As entrevistas contribuíram para a elaboração do trabalho e para a conclusão a que se chegou após o estudo sobre a expansão urbana e transformação da Cidade do Salvador. Cinco entrevistados, quatro com a mesma formação superior, mas formas de enxergar e interpretar a Cidade do Salvador de formas distintas permitiram uma síntese dos questionamentos colocados diante de cada, sob a perspectiva da autora da pesquisa. A análise urbana tornou-se um desafio contínuo, mutante e crescente, de acordo com a sociedade estudada e a diversidade de interesses abordados. As cidades não podem mais ser compreendidas, com diferentes nuances conforme a interpretação daquele que a avalia. E como última parte deste trabalho apresenta-se a Conclusão em que será exposta brevemente uma releitura do trabalho

e uma apresentação da análise da autora sobre o problema da expansão urbana da Cidade do Salvador colocado na introdução da dissertação.

## 4 CONCLUSÃO

A expansão urbana da Cidade do Salvador ocorreu de modo desordenado, rápido e conflitante, se adaptando a fatores associados à geomorfologia inicialmente e, posteriormente aos impactos do processo histórico causados pela urbanização e ocupação da cidade que influíram sobre o assentamento e formação da cidade. Composta por uma população que antes abrigava-se em uma área pequena da península em torno da Baía de Todos os Santos, região correspondente ao centro tradicional no final do século XX, a Cidade do Salvador assume o papel de exportadora de produtos primários logo no início de sua formação, os principais produtos eram açúcar, cana de açúcar, madeira tendo como principal suporte para o crescimento o comércio. Essa função comercial se estendeu até o século XX, quando a implantação de indústrias deveria favorecer a integração entre Salvador e outras regiões.

As indústrias de maior representatividade para o estado são instaladas fora dos limites do território de Salvador e as pequenas manufaturas/fábricas (em Salvador haviam fábricas principalmente de alimentos e de tecidos) pertencentes ao território localizadas a maioria na região do Comércio e Subúrbio Ferroviário foram aos poucos perdendo espaço para a concorrência das indústrias do Sul e Sudestes, estimulados pelo surgimento dos *shopping centers*. Ocorre então um enfraquecimento do comércio, o atacadista em específico, pela ausência de integração entre o Centro de Distribuição, o porto e o interior do estado. E também pela reconfiguração do comércio que passa a dividir espaço com o comércio varejista.

Simultaneamente a esse processo Salvador cresce e expande a sua ocupação urbana da região em torno da Baía de Todos os Santos, com o avanço dos sistemas de transportes, o aumento da densidade populacional, principalmente a partir da metade do século XX, verifica-se em um espraiamento da mancha urbana pelo território do município o que estende seus limites de ocupação territorial. O planejamento da cidade torna-se necessário para o atendimento satisfatório da realidade urbana que se insere, cada fase precisa ser referenciada historicamente e não só em projeções, as mudanças do espaço urbano social e morfológico. As políticas urbanas se consagraram como instrumentos de reorganização dos espaços das cidades, porém são consolidadoras das tendências de concentração fundiária e do capital imobiliário.

O aumento populacional e da ocupação do território indicam que não ocorreu um planejamento urbano adequado durante todo o processo ou que a forma assumida pela

expansão da Cidade do Salvador tenha sido homogênea. A ocupação urbana da Cidade do Salvador revelou contrastes de riqueza e pobreza em um mesmo espaço.

Salvador foi pensada desde o princípio para ser a Metrópole de Portugal no Brasil. A forma de ocupação, uma colônia de exploração; a população que formaria a sociedade formada inicialmente por colonos, escravos, exilados, clérigos e nativos; o local de ocupação em torno da formação natural do relevo permitiu o posicionamento da cidade de modo protegido às incursões estrangeiras. Dividida em duas cidades: a Cidade Alta e a Cidade Baixa até o século XIX definiram o contorno da cidade e da economia local baseada no modo de exploração escravagista a Cidade do Salvador também assume a função de escoamento da produção do interior do Estado através do Porto da Cidade. Passado o período inicial o que foi feito de planejamento para a Cidade de Salvador não se sabe. Foram quatro séculos da ausência de planejamento.

Os impactos dessa ausência são refletidos inicialmente com a perda do protagonismo nacional explicado pela sua posição principal de entreposto comercial, que se perdeu a partir do momento da transferência da Metrópole colonial para o Rio de Janeiro. Essa função de entreposto comercial foi facilitadora do seu crescimento e inibidora do desenvolvimento socioeconômico. Facilitadora do crescimento por permitir a concentração de outras funções agregadas ao comércio, mas também inibidora por não estimular economicamente o surgimento de alternativas ao comércio como atividade principal, a exemplo da indústria.

Salvador perdeu seu dinamismo como cidade em relação a cidade de outros estados, mas localmente ela ainda é significativa. Na primeira metade do século XX, a cidade já havia crescido em população mais que o dobro, mas seu território ainda não havia sido incorporado entre as habitações ao menos da metade. É na década de 1970 que se inicia realmente uma mudança de perspectiva da cidade já expandida, com a inauguração das avenidas de vale idealizadas pelo EPUCS foram uma forma de integrar o sistema viário, a ocupação e o crescimento urbano.

Na década de 1970, devido à localização das indústrias em cidades emancipadas do território de Salvador e também pela ausência de mão de obra qualificada suficiente para atender a demanda da indústria ampliou os efeitos resultantes desse posicionamento da atividade. A Cidade do Salvador precisou acolher os “novos baianos” e se adequar a função de provedora de bens e serviços, fato que lhe delegou a posição de cidade dos serviços dentro da economia baiana. Porém, esse posicionamento na economia não decorre apenas da localização industrial e de ser uma cidade de serviços característica, o que ocorre é que Salvador desde o princípio de sua formação dirigiu-se a comerciar e escoar a produção da sua

área de influência. Assim exerce o papel intermediador, importante entreposto comercial como citado nas entrevistas, mas que em atendimento aos interesses do capital deixa de ocupar seu papel de metrópole, apresentando-se pouco dinâmica em relação as cidades da sua área de influência.

As novas formas de realização do comércio impactaram a estrutura econômica redirecionando a área central da cidade, para lugares que concentrassem o maior número de serviços o que cada vez mais ocorreu nas proximidades de *Shopping Center*, o Iguatemi foi na uma representação disso. Na mesma região instalou-se a nova Estação Rodoviária, e se implantaram diversos outros empreendimentos comerciais. O que fez com que o Centro Tradicional apesar de ainda possuir o Porto, ainda que mal aparelhado responsável pelo embarque/desembarque de passageiros do setor de turismo e de mercadorias, perdesse o destaque, principalmente pela ausência de ações do poder público que motivasse a manutenção do local, ou incentivasse a permanência dos estabelecimentos que aos poucos abandonaram tal região.

A Cidade do Salvador reuniu focos de pobreza e exclusão, assim como de contravenção, violência e formas espúrias de poder, onde o predomínio do contraste entre as segregações de classes refletidas nos modos de expansão urbana aliara-se aos interesses entre o poder político e os interesses do grande capital estilizados em uma parte da cidade concentrada e hoje verticalizada. O isolamento da expansão dos grupos de baixa renda, excluídos em geral, uma vez que são empurrados para periferia ou regiões distantes da cidade estruturada e mais favorecidas pelos serviços públicos e de infraestrutura urbana, é característico da periferização das cidades.

Salvador expande seu território de ocupação no sentido norte (ao longo da Orla Atlântica) e na região do miolo. Como na representação de modelos da geografia econômica Salvador desenha sua ocupação sem abandonar a sua centralidade. Na verdade, a cidade que inicialmente era uma cidade de característica monocêntrica ao ter sua zona comercial e industrial centralizados no bairro do Comércio e Porto de Salvador e a zona residencial na região do Centro, torna-se policêntrica. O Centro Camaragibe desenvolveu-se através do desenvolvimento das avenidas de vale que o interligou com o vetor Norte e o Centro Tradicional, criando uma estrutura na qual o local se tornou mais atrativo para novos empreendimentos, novos serviços e comércio assim como para a área residenciais.

Verificou-se que para a maioria dos entrevistados o Porto de Salvador foi de extrema importância para a atividade de entreposto comercial da cidade no passado, porém permanece atualmente como articulador para a economia. A questão de integrar o porto ao sistema

rodoviário na metade do século passado criou uma desconfiança sobre a manutenção da eficiência e importância do mesmo para a economia de Salvador. Entretanto, o crescimento do setor de serviços, não somente o turístico, trouxe reflexos favoráveis do porto à cidade ainda que seja necessário um projeto de modernização, ampliação e adequação portuária aos novos parâmetros da economia.

Os investimentos realizados pelo poder público foram significativos para o crescimento da Cidade do Salvador através de infraestrutura industrial, maiores até mesmo que os investimentos urbanos. Entretanto, a rápida expansão populacional e espacial de Salvador acontece a partir desse período resultado das novas migrações e das difíceis condições de vida da população que se fixava na capital tem-se um cenário de pobreza extrema que se expande diante da ausência de preparo da Cidade do Salvador.

Segundo Vasconcelos (2002), Salvador passou de cidade mononuclear para polinuclear por uma série de razões desde o crescimento da cidade a diversidade e complexidade causados pelo impacto dos investimentos industriais; pelas novas formas de comércio e de serviços; o aumento do interesse do capital imobiliário pelos terrenos que se valorizavam com a implantação de infraestrutura urbana local e sem suas proximidades; pelas novas construções civil e o processo de verticalização da cidade; pela criação de um sistema viário moderno assim como os problemas para localização de estacionamentos nas áreas centrais ou os problemas de circulação impactantes na mobilidade da cidade.

Neste caso, a hipótese proposta na introdução de que as transformações urbanas da Cidade do Salvador são consequência da perda do seu protagonismo nacional e regional em termos econômicos, notadamente no intercâmbio comercial, pode ser confirmada pelas informações captadas ao longo dos registros da dissertação. No entanto, esses fatores devem considerar também a história da sociedade e a relação estabelecidas entre as classes sociais em um processo que a expansão e ocupação do tecido urbano de Salvador foi impulsionado por boa parte da população pobre, segmentada e fragmentada por toda a morfologia da cidade e a forma de adaptação desenvolvidos, por exemplo, pelo sistema viário.

O planejamento de uma cidade deve ser feito através da interpretação das conexões entre as funções desempenhadas entre as cidades dentro e fora da área de influência desta de forma complementar ao sistema urbano, mas os planos urbanísticos das cidades, quando elaborados, dificilmente conseguem se adequar de uma maneira perfeita a cidade contemporânea e sua realidade. Salvador constituiu-se de um núcleo urbano formado por uma extensa trajetória com já quase cinco séculos de existência em que o crescimento da Cidade

fora influenciado pelas exigências da sua economia comercial, que ditou ao longo dos séculos a formação do seu sítio urbano.

A modificação do perfil urbano, em especial, a partir do século XX acompanhou a necessidade de acolhimento das novas condições políticas, econômicas e sociais. O intenso e precário processo de urbanização foi significativo para a desestruturação dos espaços rurais e para a acelerada ampliação da população urbana.

A Cidade do Salvador hoje ocupa quase todo o seu território entre áreas de enseadas, cumeadas, ladeiras, barrancos e encostas com uma ocupação formal que se mescla a informal e promove uma diversidade de quadro social e econômico. Investir em grandes indústrias dentro da Cidade é notória a impossibilidade, o comércio vem enfrentando um momento de crise econômica assim como todo o contexto brasileiro, porém a economia ainda se movimenta e sustenta-se apoiada nos serviços. O setor de serviços que hoje é o alicerce da estrutura econômica a que Salvador se agregou.

O setor de serviços turísticos é o mais destacado nas ações políticas, pelos investimentos privados e pela publicidade internacional promove Salvador como uma imagem “Cidade da Bahia” trabalhada sobre conceitos que não concentram energia na diversidade de inovações técnicas, artísticas e tecnológicas, caminhos para o surgimento de uma economia criativa forte. Se Salvador for capaz de executar o papel de cidade criativa poderá encontrar, se adequar e resolver os problemas internamente. Alguns projetos têm se desenvolvido em parceria de instituições como o SEBRAE e o poder público como o Projeto *Territórios Criativos Salvador além do que se vê* que envolve os bairros do Rio Vermelho, Ribeira e Bonfim, Curuzu, Candeal, Comércio e Santo Antônio Além do Carmo com o objetivo de integrar segmentos criativos a competitividade entre os pequenos negócios locais identificando as possibilidades de criação economias criativas na Cidade do Salvador.

Reis (2008) enfatiza a necessidade de transportar o conceito de economia criativa adequada a realidade local desenvolvida. No entanto, para isso é preciso que a população tenha consciência de que setores como o turismo, a educação, ou a economia cultural podem referenciar o desenvolvimento e beneficiar a possibilidade de progresso da Cidade, pois:

Assim como mudanças de paradigmas trazem oportunidades, a perda dessas oportunidades gera um custo. Custo social, custo cultural, custo econômico. Cabe a nós decidir se queremos criar as condições para transformar a diversidade e os talentos criativos dos países em desenvolvimento em um ativo econômico ou se preferirmos perpetuar no amanhã as disparidades históricas com as quais convivemos hoje. (REIS, 2008, p. 48).



Salvador é o exemplo dessa força aglomerativa sobre a população. Mas o fato de não possuir nenhum bem ou serviços de produção da localidade não cumpre um requisito de básico do conceito da hierarquia funcional de Christaller (1933), adaptados aqui a interpretação da formação urbana e econômica da cidade, em que o crescimento da população proporciona o aumento da demanda de serviços e a necessidade de oferta de serviços especializados deveria ocorrer, entretanto se a Cidade do Salvador não tem ou não investe no desenvolvimento dos bens e serviços que lhe são característicos.

A Cidade de São Salvador da Baía de Todos os Santos como foi registrada em 1549, por Thomé de Souza, se expandiu, ocupou quase todo seu território e se transformou em uma metrópole da pobreza. Formada por uma por uma população pobre, hoje em condições menos degradantes pela existência de programas sociais assistencialistas, que não deixam de ser a causa da permanência do ciclo da pobreza. Os programas sociais hoje são assistenciais constitui sempre uma carga e não agrega valor econômico ou social à cidade, mas não prepara a população pobre para se libertar desta necessidade e progredir existencialmente.

Salvador atraiu cada vez mais pobreza ao longo dos anos, com o aumento populacional e consequente déficit habitacional, a elevação do número de autoconstruções que trouxe a ampliação da quantidade e tamanho das favelas, que por sua vez levou a um processo de larga periferação da cidade, enfim a Cidade do Salvador existente hoje, não é a das histórias de Jorge Amado ou Dorival Caymmi, mas também não é a imagem da Bahia como divulgado em muitos sites de turismo. Salvador transformou-se na realidade em uma metrópole de baixa renda, uma metrópole da pobreza.

## REFERÊNCIAS

- ALBERGARIA, H. **O modelo de Von Thünen**. Compêndio de Economia Regional. 2. ed. Coimbra: APDR, 2005. p. 61-72.
- ALCOFORADO, F. **Aspectos econômicos do PL do PDDU de Salvador**. 37. ed. 1ª Oficina: Projeto de Lei do PDDU de Salvador. Salvador: [s.n.], 2016.
- ALMEIDA, A. **Ana Licks Almeida Silva**: entrevista [out. 2015]. Entrevistador: Priscila O. Soares. Salvador, 2015. 1 arquivo .mp3 (25 min.).
- ALMEIDA, P. H. **Paulo Henrique Almeida**: entrevista [nov. 2015]. Entrevistador: Priscila O. Soares. Salvador, 2015. 1 arquivo .mp3 (33 min.).
- ANDRADE JUNIOR, N. V. de. Diógenes Rebouças e o EPUCS: Planejamento urbano e arquitetura na Bahia, 1947-1950. **Urbana - Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos da Cidade**, v. 5, n. 6, p. 25-51, mar. 2013. Disponível em: <[http://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/urbana\\_old/article/view/1149/pdf](http://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/urbana_old/article/view/1149/pdf)>. Acesso em: 12 dez. 2015.
- AZEVEDO, Thales de. **Povoamento da Cidade do Salvador**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1955.
- BAHIA. Centro de Estudos de Arquitetura da. **Coleção de fotografias antigas**. Faculdade de Arquitetura da UFBA. Salvador – BA, [2016].
- \_\_\_\_\_; Fundação Cultural do Estado da. **Rio Vermelho**: Projeto História dos Bairros de Salvador, p. 55-57, 1988.
- BUNGE, Mario. **Filosofía de la Física**. Barcelona: Ariel, 1976.
- CARVALHO, I. M. M. de; ALMEIDA, P. H. de; AZEVEDO, J. S. G. de. Dinâmica metropolitana e estrutura social em Salvador. **Tempo Social Rev. Sociol.** São Paulo: USP, v.13, n.2, p. 89-114, nov. 2001. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ts/v13n2/v13n2a05.pdf>>. Acesso em: 2 nov. 2015.
- \_\_\_\_\_, PEREIRA, G. C. **As “cidades” de Salvador**. In: COMO anda Salvador e sua Região Metropolitana. 2 ed. atual. e ampl. 2. ed. Salvador: EDUFBA, 2008. v. 1 p. 85-86. Disponível em: <<http://www.books.scielo.org/id/36d/pdf/carvalho-9788523209094-04.pdf>>. Acesso em: 28 out. 2014.
- \_\_\_\_\_, PEREIRA, G. C. A cidade como negócio. **EURE**, v. 39, n. 118, p. 5-26, set. 2013. Disponível em: <<http://www.repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/15454>>. Acesso em: 30 maio 2015.
- CARDOSO, Ceila Rosana Carneiro. As fábricas na península. Itapagipe como sítio industrial da Salvador Moderna. **Arquitextos**, São Paulo, ano 11, n. 132, maio 2011. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.132/3894>>. Acesso em: 28 fev. 16.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades.** Uma Antologia. São Paulo: Perspectiva, 1979.

CORRÊA, R. L. A. **O espaço Urbano.** São Paulo: Ática, 1993.

COSTA, L.C. **Registro de uma vivência.** São Paulo: Empresa das Artes, 1995.

COUTINHO, Mauricio C. Espaço e economia no Sistema de Cantillon. **Nova Economia**, Belo Horizonte, n.15, v.1, abr. 2005, p. 97-116.

DINIZ FILHO, Luis L. **Fundamentos epistemológicos de Geografia.** [S.l.]: Ibplex, 2009. v. 1, p. 272.

FERNANDES, A. M. ; VIVEIROS, L. **O PDDU e o Estatuto da Cidade:** Análise do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador 2004 – Lei nº 6.586/2004. Salvador: SEPLAM, 2005. Disponível em: <<http://www.seplam.pms.gov.br/>>. Acesso em: 21 jan. 2015.

FERNANDES, Rosali Braga; REGINA, Maria Emília Rodrigues. O acelerado crescimento dos bairros populares na cidade de Salvador-Bahia e alguns dos seus principais impactos ambientais: o caso do Cabula, geograficamente estratégico para a cidade. **Geosul**, Florianópolis, v. 20, n. 39, p. 119-131, jan. 2005. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/13311>>. Acesso em: 22 jan. 2016.

FERREIRA, Aurélio B. de H. **Dicionário Eletrônico Aurélio Século XXI.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Lexikon Informática, 1999. Versão 3.0. 1 CD-ROM.

FIPE - FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS. **Estudos Econômicos Caracterização Atual.** Audiência pública. [S.l.], 2015. N.46.

FLEXOR, Maria H. O. J. J. Seabra e a reforma urbana de Salvador (Bahia-Brasil). In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE AMERICANISTAS, 49., 1997, Quito. **Anais eletrônicos...** Quito: ICA, 1997. Disponível em: <<http://www.equiponaya.com.ar/congresos/contenido/49CAI/Flexor.htm>>. Acesso em: 28 out. 2015.

FMLF - FUNDAÇÃO MÁRIO LEAL FERREIRA. **Mário Leal Ferreira – Biografia.** 2014. Disponível em: <[http://www.fmlf.Salvador.ba.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=8&catid=2&Itemid=101](http://www.fmlf.Salvador.ba.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=8&catid=2&Itemid=101)>. Acesso em: 17 nov. 2015.

FUJITA, M.; KRUGMAN, P.; VENABLES, A. J. **Economia espacial: urbanização, prosperidade econômica e desenvolvimento humano no mundo.** São Paulo: Futura, 2002.

GEIGER, Pedro Pinchas. Esboço preliminar da divisão do Brasil nas chamadas "regiões homogêneas". **Revista Brasileira de Geografia**, v. 29, n. 2, p. 59-64, 1967.

GOTTDIENER, M. A produção social do espaço. São Paulo: Edusp, 1993.

GUIMARÃES, Admar. A Carta de Atenas (urbanismo dos C.I.A.M.). [S.l.]: [s.n.], [1955].

HASSENPFUG, Dieter. Sobre centralidade urbana. **Arquitextos**, São Paulo, ano 8, n. 085.00, Vitruvius, jun. 2007. Disponível em:

<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.085/235>>. Acesso em: 2 nov. 2015.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Esboço preliminar de divisão do Brasil em espaços homogêneo e espaços polarizados**. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1967.

\_\_\_\_\_. **Divisão do país em Regiões Funcionais urbanas**. Rio de Janeiro: IBGE, 1972.

\_\_\_\_\_. **Regiões de Influência das Cidades - REGIC**. Rio de Janeiro: IBGE, 1987.

\_\_\_\_\_. **Regiões de Influência das Cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

LEFEBVRE, Henry. **Introducción a la modernidade**. [S.l.]: [s.n.], 1971.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MENDONÇA, Gismália M. **Manual de normalização para apresentação de trabalhos acadêmicos**. Salvador: Editora UNIFACS, 2013.

MELLO, Márcia M. Couto. Salvador Multiimagética: a imagem do bairro do Comércio construída através dos cartões-postais (1890-1950). In: ENCUESTRO INTERNACIONAL - CIUDAD, IMAGEN Y MEMORIA, 4., 2005, Santiago de Cuba. **Anais...** Santiago de Cuba: Universidad de Oriente Facultad de Construcciones, 2005.

OCEPLAN-PLANDURB-PMS. **EPUCS: uma experiência de planejamento urbano**. Salvador, 1976. (Série Estudos Informativos, 1).

PEDRÃO, Fernando C. **Fundamentos de economia urbana**. 1999. Disponível em: <[http://fernandopedrao.com.br/sites/default/files/books/fundamentos\\_da\\_economia\\_urbana.pdf](http://fernandopedrao.com.br/sites/default/files/books/fundamentos_da_economia_urbana.pdf)> Acesso em: 6 jul. 2015.

\_\_\_\_\_. A questão urbana em Salvador e região metropolitana. **C&P**, Salvador, n.182, p. 50-63, jan./mar. 2014.

\_\_\_\_\_. **Fernando Cardoso Pedrão: entrevista** [out. 2015]. Entrevistador: Priscila O. Soares. Salvador, 2015. 1 arquivo .mp3 (42 min.).

PEREIRA, Gilberto C. Organização Social do território e formas de provisão de moradias. In: CARVALHO, Ináia M. M.; PEREIRA, Gilberto C. **Salvador: transformações na ordem urbana** [recurso eletrônico]: metrópoles: território, coesão social e governança democrática. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrópoles, 2014, p. 141-173. Disponível em:

<[Http://www.observatoriodasmetroles.net/images/abook\\_file/serie\\_ordemurbana\\_Salvador.pdf](http://www.observatoriodasmetroles.net/images/abook_file/serie_ordemurbana_Salvador.pdf)>. Acesso em: 19 fev. 2015.

PESSOTI, G. P. **Gustavo Casseb Pessoti**: entrevista [out. 2015]. Entrevistador: Priscila O. Soares. Salvador, 2015. 2 arquivos .mp3 (29 min.).

PINHEIRO, E. P. Dois centros, duas políticas, dois resultados. In: ACTAS DEL COLOQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA, 10., 2008, Barcelona. **Anais eletrônicos...** Universidad de Barcelona, 2008. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/-xcol/392.htm>>.

PINHO, Diva Benevides; VASCONCELLOS, Marco Antônio (Org.). **Manual de economia**: equipe dos professores da USP. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 2002.

PRETECEILLE, E. A evolução da segregação social e das desigualdades urbanas: o caso da metrópole parisiense nas últimas décadas. **Caderno CRH**, Salvador: EDUFBA, 2003. Disponível em: <<http://www.cadernocrh.ufba.br/viewarticle.php?id=142>>. Acesso em: 26 maio 2015.

RAMOS, Rui A. R.; MENDES, José F. G. **Introdução às teorias da localização**: orientações recentes na localização industrial. Minho: Universidade do Minho, 2001.

REIS, Ana Carla Fonseca. **Economia criativa**: uma visão dos países em desenvolvimento. São Paulo: Itaú Cultural, 2008.

REIS FILHO, N. G. **Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial**. São Paulo: Universidade de São Paulo, Imprensa Oficial do Estado, FAPESP, 2000.

ROCHA, H. F. M. **Visualização urbano digital**: Sistema de Informações Geográficas e Históricas para o Bairro do Comércio - Salvador. 168p. 2007. Dissertação (Mestrado em Arquitetura)- Faculdade de Arquitetura, UFBA. Salvador, 2007.

SALVADOR. Prefeitura Municipal. **Decreto Lei nº 701 de 09 de março de 1948. Dispões sobre a divisão e utilização da terra na zona urbana da cidade, regula o loteamento de terrenos e dá outras providências**. Salvador, 1948.

\_\_\_\_\_. **Decreto lei nº 1.335 de 1º de julho de 1954. Normas para gabaritos de altura da Cidade do Salvador**. Salvador, 1954.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 1.855, Código de Urbanismo e Obras do Município de Salvador**. Salvador, 1966.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 3.525, de 11 de setembro de 1985. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano**. Salvador, 1985. Acervo do Escritório de Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador: EPUCS, 1985. Disponível em: <<http://www.arquivohistorico.Salvador.ba.gov.br/epucs.html>> Acesso em: 17 nov. 2015.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto da cidade**. Salvador, 2001.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 7.400 de 20 de fevereiro de 2008 – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município do Salvador – PDDU 2007**. Disponível em: <[http://www.sucom.ba.gov.br/wp-content/uploads/2014/11/lei\\_7400\\_2008.pdf](http://www.sucom.ba.gov.br/wp-content/uploads/2014/11/lei_7400_2008.pdf)>. Acesso em: 17 nov. 2015.

SAMPAIO, A. H. L. **Formas urbanas: cidade real & cidade ideal** contribuição ao estudo urbanístico de Salvador. Salvador: Quarteto, 1999.

SANTOS, D. V. C.; FREITAS, I. M. D. P.; SOUZA, F. A. Evolução das Centralidades e os Impactos sobre a Mobilidade na Cidade de Salvador. In: PAN-AMERICAN CONFERENCE OF TRAFFIC AND TRANSPORTATION ENGINEERING AND LOGISTICS, 16., 2010, Lisboa. **Anais...** Lisboa: PANAM, 2010. Disponível em: <<http://www.redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/es/produccion/articulos-cientificos/2010-1/517-evolucao-das-centralidades-e-os-impactos-sobre-a-mobilidade-na-cidade-de-salvador/file>>. Acesso em: 13 dez. 2015.

SANTOS, M. A. O papel metropolitano da cidade do Salvador. **Revista Brasileira dos Municípios-RBM**, Ano IX , n. 35/36, p. 185-190, jul. / dez. 1956.

\_\_\_\_\_. **O espaço dividido: Os dois conceitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos.** Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979.

\_\_\_\_\_. **Metamorfoses do espaço habitado.** Fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. 5. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

\_\_\_\_\_. O tempo nas cidades. **Ciência e cultura**, v. 54, n. 2, p. 21-22, 2002.

\_\_\_\_\_. **A urbanização brasileira.** 5. ed. São Paulo: Edusp, 2005.

\_\_\_\_\_. **O centro da Cidade do Salvador: Estudo de Geografia Urbana.** 2. ed. São Paulo: Edusp; Edufba, 2008.

SEDHAM - SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO, HABITAÇÃO E MEIO AMBIENTE. COPI, COORDENADORIA CENTRAL DE PRODUÇÃO DE INDICADORES URBANO-AMBIENTAIS. **Cadernos da cidade: Uso e Ocupação do Solo em Salvador.** Salvador, ano I, n.1. jun. 2009.

SEI - SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS DO ESTADO DA BAHIA. **PIB da Bahia: 30 anos em análise.** Salvador: SEI, 2006.

SETPS - SECRETARIA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SALVADOR. **História do Transporte Urbano de Salvador.** Disponível em: <[http://www.setps.com.br/sistema\\_transporte/historia\\_transporte/historia.htm](http://www.setps.com.br/sistema_transporte/historia_transporte/historia.htm)>. Acesso em: 22 mar. 2015.

SOARES, A. M. C. “Territorialização” e pobreza em Salvador – BA. **Estudos Geográficos**, Rio Claro, v. 4, p. 17-30, 2006.

\_\_\_\_\_. Cidade Revelada: pobreza urbana em Salvador. **Geografias (UFMG)**, v. 5, p. 83-96, 2009.

SOUZA, L. N. **Laumar Neves de Souza:** entrevista [dez. 2015]. Entrevistador: Priscila O. Soares. Salvador, 2015. 1 arquivo .mp3 (46 min.).

SPINOLA, N. D. **Política de localização industrial e desenvolvimento regional: a experiência da Bahia.** Salvador: Universidade Salvador – UNIFACS, 2003.

\_\_\_\_\_. **A trilha perdida: caminhos e descaminhos do desenvolvimento baiano no século XX.** Salvador: UNIFACS, 2009.

\_\_\_\_\_. Localização empresarial: fator estratégico para o desenvolvimento de regiões. In: REFLEXÕES de Economistas Baianos 2013. 1. ed. Salvador: Corecon-Ba, 2013. p. 19-54.

\_\_\_\_\_. SPINOLA, T. A.; RANGEL, Natália C. Produções culturais marginais na Cidade do Salvador. **Revista de Desenvolvimento Econômico - RDE**, Ano XV, n. 27, p. 162-194, 2013.

\_\_\_\_\_. **Christaller.** Teoria dos lugares centrais. 45. Economia Regional. [S. l.]: [s.n.], 2014.

\_\_\_\_\_. COSTA, P. P. ; SANTIAGO, T. A cidade de Salvador e sua centralidade. In: SEI - Ba. (Org.). **A questão urbana.** Salvador: SEI, 2015.

SPOSITO, M. E. B. Reestruturação da cidade. In: MELO, J. G. (Org.). **Região, cidade e poder.** Presidente Prudente/SP: FCT/UNESP/GASPERR, 1996. p. 111-126.

VASCONCELOS, P. A. Região Metropolitana de Salvador: elementos de sua estrutura espacial. In: **RUA**, Salvador, 2, p. 103-124. 1989.

\_\_\_\_\_. **Salvador: transformações e permanências (1540-1999).** Ilhéus: Editus, 2002. v. 1, 455p.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil.** [S. l.]: Studio Nobel, 1998.

\_\_\_\_\_. Dilemas do Plano Diretor. In: O MUNICÍPIO no século XXI: cenários e perspectivas. São Paulo: Fundação Prefeito Faria Lima – CEPAM, 1999. p. 237-247.

\_\_\_\_\_. **Princípios para a redação de uma dissertação ou tese.** FAU-USP. 2004. Disponível em: <[http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/red\\_disserta.pdf](http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/red_disserta.pdf)> Acesso em: 31 dez. 2013.

## APÊNDICE A - ROTEIRO DAS ENTREVISTAS

1. Salvador foi um importante entreposto comercial nos séculos XVIII e XIX atuando por intermédio do seu porto e das suas conexões marítimas de curta e longa distância. Esta função parece que desapareceu? Quais seriam os reflexos deste fato para a cidade e para o seu futuro? Você considera que Salvador encontra-se em um processo de decadência?
2. Em sua opinião, o que ocorre atualmente com o comércio de Salvador? Houve um enfraquecimento dos últimos anos no comércio de Salvador? O que provocou o enfraquecimento do comércio atacadista de Salvador?
3. O IBGE no seu estudo Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas (Regiões de Influência das Cidades) vem apontando para a redução do papel de Salvador que perde espaços para outros centros. Esta é uma tendência crescente, Salvador tende a perder seu protagonismo nacional no plano econômico? Alguma chance de reversão?
4. Considerando a economia do fluxo migratório para a economia de Salvador, pode-se estimar que a cidade tende a continuar uma metrópole da pobreza?
5. Qual a representação do *e-commerce* para Salvador? O *e-commerce* tem contribuído para o enfraquecimento do comércio varejista em Salvador? Pode-se considerar que o *e-commerce* elimina a necessidade de mão de obra?
6. Os *shopping centers* e sua proliferação na cidade contribuíram ou prejudicaram o comércio varejista? Qual a relação *shopping center* e comércio hoje em dia?
7. Em relação a política de incentivo do comércio varejista, quais políticas que são essenciais para Salvador em termos de serviços e em geral?
8. Qual a sua opinião sobre o Planejamento Urbano da Cidade do Salvador? Existe relação entre o planejamento urbano e a expansão urbana da Cidade?
9. Poderia resumir o atual panorama da Cidade do Salvador?



## APÊNDICE B – ENTREVISTA I

**1. Segundo os historiadores, Salvador foi um importante entreposto comercial nos séculos XVIII e XIX atuando por intermédio do seu porto e das suas conexões marítimas de curta e longa distância. Esta função parece que desapareceu? Quais os reflexos deste fato sobre a cidade e o seu futuro?**

**Ana Almeida:** Os reflexos já foram sentidos isso que ocorreu no século XIX, de lá para cá já mudou muito a própria vocação da cidade. Ela passou por um período de marasmo, sem muita expectativa e aí vem o processo de industrialização que tira completamente o foco dessa questão. Principalmente o Porto de Ilhéus, temos os ciclos cana de açúcar, cacau. E aí quando se tem o Porto de Ilhéus sendo que Salvador era quem carrilava toda a produção que vinha de lá para cá tinha um papel fundamental nesse momento o porto, mas quando se tem o Porto de Ilhéus se tem uma queda significativa aqui e ela vai perdendo essa característica, perdendo essa função, e com a coisa do petróleo, do desenvolvimento. Ela perde de fato essa característica, essa vocação e tenta se adequar ao novo modelo econômico que é implementado que é realmente o capitalismo industrial.

**2. Quais são, no seu entendimento, os fatores que contribuíram/contribuem para a decadência de Salvador?**

**Ana Almeida:** Eu acho que um dos grandes problemas que existe em Salvador é a distribuição de renda. Salvador é uma cidade que as pessoas pensam que é uma cidade linda, maravilhosa e tal, mas Salvador é uma cidade iminentemente pobre, de concentração de renda ao extremo. Então você tem de um lado uma classe alta, uma classe média alta que é muito pequena, mas que detêm grande parte da renda per capita. Da renda per capita não, da renda mesmo e você tem do outro lado 70% da população que vive de uma forma ainda bastante precária. Basta olhar a cidade e vê a forma como ela está constituída, construída. As construções que tem na cidade e o que é que impera nessa cidade que você vai ver não são os edifícios são as autoconstruções.

**3. O IBGE no seu estudo Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas (Regiões de Influência das Cidades) vem apontando para a redução do papel de Salvador que perde espaços para outros centros. Esta é uma tendência crescente, Salvador tende a perder seu protagonismo nacional no plano econômico? Alguma chance de reversão?**

**Ana Almeida:** E quando foi que Salvador teve algum protagonismo nacional? Acho que economicamente sim, que ela teve uma importância, agora ser protagonista de fato? Eu não entendo dessa forma não. Ela teve uma certa importância talvez no Nordeste até. Agora nacionalmente sempre se soube que a coisa ficou no eixo Rio-São Paulo. Salvador vem a reboque disso aí, mas eu não diria em termos de protagonismo.

**A senhora acredita que o termo protagonismo é meio exagerado?**

**Ana Almeida:** Eu acho que é, porque eu acho que a coisa sempre fica assim. O que eu vejo em Salvador, e eu estou falando em termos da observação mesmo, não estou falando a partir de estudos de nada, mas a partir de observações minhas mesmo. É o seguinte, Salvador, inclusive é um estudo que eu estou querendo fazer, é a terra de informalidade. Tudo aqui passa pelo informal das relações de trabalho, relações pessoais às formas de produções, tudo aqui passa pela informalidade. E tem uma outra coisa eu acho que essa informalidade ainda está associada muito a uma hierarquia também por causa da permanência de uma hierarquia social onde se dá muito: valor a quem você é, o que você tem, onde você mora. E o outro que não é nada porque não tem ou não possui as mesmas coisas que você.

Então existe uma distância social aí que faz com que exista ainda essa percepção de exclusão, de um ser superior ao outro. “Eu sou melhor do que Fulano”. Assim acho que isso seja inerente e esteja enraizado culturalmente, está tão enraizado que a gente não percebe. É como o racismo está tão enraizado que a gente não percebe. As pessoas acham que não são racistas porque tem um amigo negro, ou porque comem com alguém negro a mesa, mas quando você diz você casaria com um negro: “Bom aí a história é outra. Mas acho que isso não é racismo”.

Salvador ainda é uma cidade extremamente, eu vou usar essa palavra mesmo, de mentalidade tacanha, provinciana. O empresário aqui ele não quer ganhar o justo, ele quer ficar rico nem que para isso ele tenha que explorar seja lá quem for. E ele acha que por fazer aquilo ele é melhor que o outro, ou é melhor do que os outros. Embora ele não queira oferecer um bom serviço. Acho que falta por exemplo profissionalismo nessa área, a área de serviços.

E eu não estou falando do profissionalismo por conta simplesmente do cara que é garçom, eu estou falando do próprio empresário. Veja bem, o cara que é garçom ou essas posições mais subalternas ele vai se profissionalizar, a partir do momento que existe ou há uma exigência de mercado em relação a isso. Mas para que essa exigência possa ser feita ele precisa ser tratado profissionalmente. Ele precisa ser tratado como um sujeito que é um sujeito profissional, qualificado. Cumpre a posição dele e não simplesmente como um subalterno. Na

maioria das vezes essas posições não são respeitadas pelo que elas são, não são consideradas profissões. Elas são consideradas apêndices. Então que acontece o empresário trata aquele sujeito como um menor, ou um subalterno, e por isso ele trata como se fosse um apêndice ou agregado da casa ou empregado doméstico. Então a uma relação meio formal e meio informal e aí ela não se estabelece para um lado e nem ela se estabelece para o outro, porque se formaliza por conta da assinatura da carteira de trabalho, mas as relações elas permanecem informais.

**4. Considerando a qualidade econômica dos fluxos migratórios para Salvador, pode-se estimar que a cidade tende a se constituir em uma metrópole da pobreza?**

**Ana Almeida:** É pode ser. A gente tem um problema também que é um problema regional? O que você tem ou quais são as políticas públicas que fazem com que as pessoas possam permanecer nas suas áreas de origem? Você tem regiões com problemas de seca que é secular atravessou séculos, mas não há nenhuma política ou não há nenhum investimento público no sentido de fato resolver essa questão, de trabalhar em cima do desenvolvimento daquela região. Então evidentemente as pessoas se veem sem eira e nem beira, tendem a vir para onde? Para cidades maiores, para cidades gigantes que é o local que ela acha que as possibilidades e as chances dela podem ser maiores.

**5. O que provocou o enfraquecimento do comércio atacadista de Salvador?**

**Ana Almeida:** O porto em vez de aumentar ele reduziu a função dele. Depois ele passa para Aratu, então como é que você vai exportar ou transportar os seus produtos sem existir estrutura ali. Porque você tem um Porto em Ilhéus, que foi basicamente para o cacau mesmo. Mas basicamente era o cacau que era o grande produto que era transportado pelo Porto aqui, o produto de exportação era o cacau. Quando tiraram isso daqui cai completamente. São coisas que parecem que se repetem aquela coisa pontual, aquela visão pontual sem visão de conjunto não tem uma visão intersetorial inclusive nos diversos níveis e esferas do governo. E nem entre horizontal as diferentes instituições de uma mesma esfera. Secretaria disso, secretaria daquilo cada um faz uma coisa, cada um vai para um lado diferente e no final das contas vira essa baderna.

## **6. O *e-commerce* tem contribuído para o enfraquecimento do varejo em Salvador?**

**Ana Almeida:** Eu gosto muito de comprar pela internet, mas eu não diria que enfraquece ou que chegou ao ponto ainda de enfraquecer. Porque eu acho que essa ainda não é uma prática usual. A maioria das pessoas ainda tem receio, não sabem muito bem como fazer isso. E não acho que seja problemático, pode ser que para Salvador isso até seja problemático depois. Quem compra em Salvador, ou quem comprava, eu acho eram as classes mais populares você vê que as grandes empresas perduram por aqui são os magazines mais populares: Insinantes, Casas Bahia. Acho que no momento o *e-commerce* não é uma ameaça, ainda não. Pode ser até que venha ser depois se o comércio não souber o que fazer ou como reagir. Porque existem diferenças entre a compra na internet e a compra pessoalmente.

### **Você partindo do e-commerce, você tira do caminho a mão de obra?**

**Ana Almeida:** Em termos porque, por exemplo, Amazon demanda uma mão de obra danada. Pois você tem que escolher, embalar, despachar a mercadoria, pegar a nota fiscal.

### **No caso a demanda de mercadoria e trabalho é do ponto de origem do produto.**

**Ana Almeida:** Mas parece que haverá alguma modificação em relação a isso agora.

## **7. Os *shopping centers* e sua proliferação na cidade contribuíram ou prejudicaram o comércio varejista?**

**Ana Almeida:** Não. Eu acho que é outro tipo de comércio, mas eu não suporto. Vou ao *shopping* mas não gosto, pois sou da época da Avenida Sete ainda para mim é um ambiente mais atrativo, mas a dificuldade ser muito longe de minha casa então você acaba mesmo indo ao shopping pela questão da comodidade. Mas eu acho o shopping center o que o Marcos Reis chama de não lugar, é uma coisa que pode estar em qualquer lugar do mundo e que não necessariamente você precisa estar na Bahia para ir aquele estabelecimento. Você pode estar em qualquer lugar, na China, no Alaska, porque ali dentro é outro mundo. Não tem identidade aquilo ali.

**8. Em relação ao planejamento urbano da cidade acredita que o planejamento urbano da cidade teve influência em como a cidade é desenhada hoje? Especialmente na forma como está?**

**Ana Almeida:** Sem dúvida teve sim, isso a gente não pode contestar. Agora qual foi essa influência e se ela foi determinante? Acho que determinante de certa forma sim. Por exemplo as avenidas de vale de alguma forma, elas estruturaram a cidade não tem muito o que questionar em relação a isso. Agora lembre que a cidade cresceu à revelia do próprio poder público, do próprio PLANDURB, seja lá o que for. Estou falando do poder público aí, inclusive do planejamento.

Primeiro que o EPUCS não chegou ao final, segundo é que o PLANDURB abocanhou um monte de coisa lá do EPUCS. E assim o que você tem é uma fragmentação que foi implementada, implantada algumas coisas do EPUCS aos poucos, então as avenidas de vale são uma delas. Essas avenidas de vale ligam determinadas áreas, você começa a ter uma ocupação em torno daquelas avenidas, você começa a ter uma ocupação até nas próprias cumeadas e parte da ocupação é legal, mas boa parte dela é ilegal. É o que Maricatto chama de cidade legal ou ilegal, o que se chama de cidade formal ou informal. Então assim, tem duas cidades em Salvador sim, que se formaram simultaneamente que é a cidade legal que é a cidade aparentemente planejada embora a gente não possa falar em planejamento urbano em Salvador de uma forma em *stricto sensu* falando de forma mais literal mesmo. Porque o planejamento urbano daqui sempre foi muito fragmentado houve planos, mas nunca se elaborou, e nunca houve uma continuidade nesse planejamento urbano. Isso é um problema seríssimo! E por outro lado, você tem uma cidade que passa por todas as questões econômicas anteriores, a migração que vai inchando, inchando, inchando e a atração de pessoas, especialmente a população pobre. E as pessoas vão se instalando nos lugares que acham que podem e que é possível elas se instalarem, pois elas querem ter direito ao que os tem, então essa cidade vai crescendo a revelia do poder público e aí a gente tem hoje esse tecido urbano que é um tecido rasgado, fragmentado, um tecido completamente esgarçado, lamentavelmente esgarçado e que cabe a gente agora onde que é possível costurar e onde que é possível remendar. Fazer remendos pelo menos relativamente bem feitos, aqui tem que ser artesanais às vezes mesmo para que a gente possa pelo mesmo ter um *patchwork* agradável.

**Você não acha que o problema de Salvador está exatamente nesta questão do “a remendo”?**

**Ana Almeida:** É, mais se vai fazer o quê? Se vai pegar o Engenho Velho de Brotas todo e vai jogar fora? Vai pegar Santa Cruz e vai fazer o quê? Vai pegar o Nordeste de Amaralina e vai fazer o quê? Vai pegar o Bairro da Paz e vai fazer o quê? Então assim dentro do que a gente tem, o que é possível ser feito? Como é possível melhorar isso? Como é possível fazer com que essas áreas tenham tratamentos que não sejam pelo menos tão diferenciados? Que sejam tratamentos mais compatíveis um com o outro. Em que a Barra apareça ou que o Bairro da Paz tenha um tratamento tão bom quanto o tratamento da Barra, não seria a mesma coisa não porque seriam áreas completamente diferentes em suas idiossincrasias e características. Mas tratamento, as pessoas merecem ser tratadas de forma igual, você merece o mesmo que eu mereço e o menino da esquina que mora na favela, porque não? As coisas só vão melhorar de fato quando a gente conseguir passar por cima dessas diferenças e acabar com essa grande “casa grande senzala” que é a cidade de Salvador. Porque enquanto a Orla Marítima está toda ocupada pela população branca classe alta, o subúrbio ferroviário ocupado basicamente, assim como também o Miolo, pelas pessoas mais pobres e de origem negra. É casa grande senzala, então enquanto a gente não acabar com isso, com essa visão dificilmente a gente vai sair do colonialismo para chegar ao Pós Modernismo.

### **9. A sua opinião, a respeito da expansão urbana na sua visão, daqui para frente?!**

**Ana Almeida:** Salvador não tem muito mais para onde expandir, em termos de área, é uma área que está bastante ocupada. O mercado imobiliário desenha a cidade pois são forças que acredito precisavam ser mais bem controladas de alguma forma, mas ele desenha a cidade e eu acho que não vai parar não. Acho até que começou a ter alguns processos de gentrificação que me parece que já acontece aqui na recuperação da Rua Chile o que é lamentável e eu acredito que a próxima área a ser atacada pelo mercado imobiliário vai ser o comércio, região do Bonfim, Penha, Humaitá que são áreas muito bonitas.

## APÊNDICE C – ENTREVISTA II

**1. Segundo os historiadores, Salvador foi um importante ENTREPOSTO COMERCIAL nos séculos XVIII e XIX atuando por intermédio do seu PORTO e das suas conexões marítimas de curta e longa distância. Esta função parece que desapareceu. Quais os reflexos deste fato sobre a cidade e o seu futuro?**

**Fernando Pedrão:** A realidade é um pouco diferente do que você está dizendo. Salvador foi fundada como cidade líder de uma região produtora de mercadoria internacional que era o açúcar em função da qual se criou um sistema constituído de açúcar, fumo, água ardente, negros, como um circuito integrado e caça de baleia. A caça de baleia foi muito importante até o século XIX.

A função comercial de Salvador deu-se ao fato que ela foi porto internacional integrado no império do sistema português. As informações sobre isso você vai encontrar em livros principais que são: ‘Salvador na carreira da Índia’ de Jose Amaral Lapa<sup>34</sup> que narra todos os navios que vinham na rota de Portugal para fazer uma guarda em Salvador e os livros do inglês Charles Boxer que é o ‘Império Marítimo Português’ e também ‘A época de ouro do Brasil’<sup>35</sup>.

Salvador foi um porto internacional com poder mundializado, em função de um circuito de mercadorias o que eles não relatam do mesmo modo, mas tem que entrar nisso foi o fato da Bahia ter sido uma grande exportadora de madeira de lei desde o século XVI até o século XVIII. A última carga de madeira de lei em 1752. Isso significou madeiras que tirou do meio do recôncavo e depois no Extremo-Sul. Jacarandá, Ipecacuanha, foi uma grande fonte de exportações. É impossível separar uma função comercial da função produtiva. Por isto a história da produção de açúcar é fundamental e o melhor livro sobre isso é Stuart Schwartz ‘Segredos Internos’ ele tem o levantamento de todos os engenhos, da produção que houve de açúcar até o século XIX.

Então é preciso entender que a palavra comércio significa uma atividade integrada na esfera internacional como parte de circuitos de mercadorias. Portanto deve-se diferenciar esse comércio internacional no qual a Bahia foi líder do comércio local. Quando se acabou o tráfico em 1850 os produtores aqui na Bahia foram os primeiros que mecanizaram a produção

---

<sup>34</sup> Citação correta: LAPA, José Roberto do Amaral Lapa. A Bahia e a Carreira da Índia. São Paulo: Hucitec, Unicamp. 2000.

<sup>35</sup> O livro é: A Idade de Ouro no Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial.

de açúcar criando os engenhos centrais e esses engenhos centrais levaram eles a vender os escravos do Sul reduzir a carga de escravidão na Bahia e aumentar a produção. Também há uma literatura importante nisso, onde destaco o trabalho de Tânia Araújo, porém também tem a tese do Marcos Guedes sobre a Companhia de Navegação Baiana que na verdade era inglesa.

Então essa transição da primeira produção artesanal de açúcar no circuito colonial e depois a produção de açúcar depois da proibição do tráfico. Resultou na Bahia transformando-se na sucessão no primeiro centro industrial do Brasil desde 1870. Tem um artigo meu publicado nos anais da história econômica, história das empresas uma revista que tem sobre a industrialização da Bahia. 'A primeira produção industrial da Bahia' algo assim, está no meu lattes.

É preciso compreender que a palavra comércio significa diferentes coisas. Comércio Internacional desde o tempo colonial até hoje e depois o Comércio local porque desde que acabou, mesmo quando acabou todo o comércio internacional ligado com o escravismo a Bahia teve um papel importante numa pesquisa que eu fiz e não publiquei no comércio do século XIX por causa do fumo e do cacau. O cacau saía lá pelo Sul não entrava em Salvador, porém o fumo saía por aqui. A produção do fumo de Cruz das Almas, São Felix etc. não tinha porto então saía por Salvador então teve uma funcional internacional também por causa da produção de fumo e da produção dispersa do grande interior porque a Bahia no porto de Salvador foi a saída de produtos da extração animal e vegetal. Importou muito couro cru para Europa e fibras então é uma ilusão pensar que a exportação foi só de açúcar e fumo. Houve 50 e tantas espécies de fibras como a Juta, e o couro cru. Tinha uma grande produção de couro, mas não tinha curtume então se exportava o couro para a Europa. Portanto esse trabalho nosso tinha o levantamento dos navios do século XIX levava esse material para Europa.

Então é preciso corrigir o significado de comércio. Na década de 1980 fizemos na UFBA uma pesquisa sobre comércio a partir de declarações e de entrevistas com os antigos comerciantes das exportadoras. As empresas Correia Ribeiro, Morger roleone e Wildberger. Houve várias empresas alemães, suíças etc. que operaram aqui até a metade do século XX ou controlando o cacau ou com uma atividade de exportação de fumo. Geralmente suíços e alemães.

## **2. Quais são, no seu entendimento, os fatores que contribuíram/contribuem para a decadência de Salvador?**

**Fernando Pedrão:** Primeiro a decadência da região produtora do recôncavo se refletiu sobre Salvador que é líder da região do recôncavo. Essa estagnação é do Estado geral



mas podemos dizer que na Bahia a crise 1930 começou em 1918 porque o fumo o que se exportava era para Alemanha com a Guerra de 1914 fechou o mercado da Europa para a Bahia. Tanto cacau como o fumo não tinha para onde vender. Isso se refletiu aqui e houve uma decadência em consequência.

E a outra coisa é o fato de que a indústria têxtil se instalou no fim do século XIX para o começo do século XX, essa também entrou em crise. Primeiro porque na Bahia não tinha algodão, para produzir tinha que trazer algodão do Rio Grande do Norte-MG e também parte porque o sistema, próprio trabalho com exportação foi se modernizando e usando menos material nessa indústria têxtil que fazia tecidos rústico. Vela para Saveiro, Saco para açúcar, Roupa para escravo essa indústria têxtil teria que ser estudada separada, mas foi importante aqui.

**3. O IBGE no seu estudo DIVISÃO DO BRASIL EM REGIOES FUNCIONAIS URBANAS (Regiões de Influência das Cidades) vem apontando para a REDUÇÃO do papel de Salvador que perde espaços para outros centros. Esta é uma tendência crescente, Salvador tende a perder seu protagonismo nacional no plano econômico? Alguma chance de reversão?**

**Fernando Pedrão:** Isso é uma afirmação ou uma pergunta? Está redigida como afirmação. Salvador não está perdendo posição coisa nenhuma o que acontece no Brasil hoje, a cidade de Salvador tornou-se uma grande Salvador que eu não admito a palavra metrópole porque ela envolve áreas que foram separadas como municípios Lauro de Freitas, Simões Filho que deveriam ser acabada, mas estão aí.

E porque, diria eu, o crescimento econômico iniciado na década de 1970 se traduziu em empreendimentos fora de Salvador o Polo Petroquímico principalmente então o que seria a dinâmica de Salvador, virou a dinâmica de Camaçari.

Agora a cidade como tal cresceu de modo desmedido, Salvador passou dos 500000 hab., mais ou menos, por volta de 1950 para mais de 3 milhões hoje. Eles continuam falando em 2 milhões e meio que é idiota essa cifra Salvador tem mais de 3 milhões com certeza. Basta levantar por bairro. E agora há um outro fenômeno que é que as grandes unidades de infraestrutura estão fora do território do município. Um aeroporto em Lauro de Freitas, o sistema do lixo vai para Simões Filho quer dizer as grandes unidades de infraestrutura deixam de estar formalmente dentro do território de Salvador, mas constituem a mancha urbana do grande Salvador.

É uma ilusão, portanto achar que Salvador perdeu posição. Há, não existe dúvida a nova urbanização que se verifica desde a década de 1980 por conta da criação das grandes avenidas irradiadas que é a Luís Viana e a Tancredo Neves e que modificaram o processo de urbanização desde então você tem uma cidade que tem um processo de construção de torres, porém onde o fator dominante da urbanização é a favelização.

Não conheço nenhum estudo da década de 1990 sobre isso. O último estudo que foi feito e conheço é uma tese de Angela Gordilho<sup>36</sup> que eu emprestei ..., a favelização passou não só por uma grande expansão como por uma mudança qualitativa. Até cerca década de 1980 e início de 1990 a favelização era uma construção que se realizava num único plano, hoje se transformou no processo de 03 andares. As favelas consolidadas geralmente estão com as construções em 03 andares e com maior confinamento da população.

Então todos esses fatores você hoje tenha dois processos de urbanização em Salvador possivelmente três as torres dos ricos, as torres da classe média e a urbanização da maioria pobre que são os da favelização.

#### **4. Qual a relação entre o planejamento urbano e a expansão urbana da cidade?**

**Fernando Pedrão:** O planejamento claramente fracassou a primeira tentativa do planejamento da EUST, Mário Leal Ferreira esse pessoal da década de 1940 é uma lembrança do passado. Foi um planejamento autoritário tipicamente facista que envelheceu mas deitou as bases das Avenidas de Vale. Depois disso houve uma tentativa de PPDU nos anos 1980 e tentou refletir as novas tendências de ocupação e que foi quando se registrou o processo do Vale do Camurugibe. Esse foi praticamente abandonado o Governo do Estado da Bahia foi o grande culpado porque criou o CAB fora da cidade, deslocou o centro de gravidade da cidade e gerou a desvalorização do Centro que virou Centro Histórico, mas é centro.

Desde então o PPDU tem sido pura e simplesmente um processo de COLETAÇÃO de invasões durante a capital. Então em 1992, quando Juca Ferreira era Secretário do Meio Ambiente fizemos um estudo Patamares e região quando já dissemos que a Paralela já estava saturada e era preciso proteger Patamares que era o último pulmão verde da cidade desde então grandes especulações foram realizadas, eu não vou dizer por quem que todo mundo sabe, e criou toda uma nova urbanização em torno da Paralela, LE PARC e ...

---

<sup>36</sup> Tese de doutorado apresentada à FAUUSP, em 1999 “Limites do Habitar; segregação e exclusão na configuração urbana contemporânea de Salvador e perspectivas no final do século XX” e publicada pela EDUFBA, em 2000.

Todos foram criados na realidade dentro da reserva ecológica da cidade. Salvador ficou sem alternativa de crescimento. No tempo do prefeito Imbassahy nosso instituto fez um estudo sobre a região da Baixa dos Sapateiros e a região de Porto Seco-Pirajá, onde ficou evidenciado que Salvador não tem mais opções de terreno para a industrialização que é a coisa mais trágica e que por outro lado várias invasões da cidade cooptadas politicamente e por grupos de contraventores.

Sabemos, temos informações, que são deputados estaduais e vereadores que comandam as invasões em lugares que não podiam ter ninguém e além disso há uma espécie de acordo não declarado com o tráfico que controla lugares estratégicos da mancha urbana de Salvador.

O PDDU é um desastre. O último desse prefeito João é desastre. E agora existe um projeto de privatizar a cidade com o atual prefeito.

##### **5. Considerando a qualidade econômica dos fluxos migratórios para Salvador, pode-se estimar que a cidade tende a se constituir em uma metrópole da pobreza?**

**Fernando Pedrão:** A pergunta não está bem formulada. O que são fluxos para Salvador? O que acontece é como melhorar o meio de transporte para Bahia? Esse é o ponto. Melhorou a acessibilidade por ônibus do Estado da Bahia e como 70% dos municípios do estado estão em condições de desemprego crônico e pobreza, as pessoas tomam o ônibus e vem para Salvador. As pessoas que chegam a Salvador não são somente que a classe média do interior e mesmo a classe média superior do interior tornou-se a principal demandante de apartamentos de classe média em Salvador. Há uma demanda de gente com dinheiro ou com muito dinheiro.

Há uma formação de capital no interior e o sujeito vem para Salvador com as caminhonetes Hilux etc. o fluxo de pobres é pessoal do recôncavo principalmente porque tem acesso. Então o novo fenômeno para ser considerado é a mobilidade, tem gente que vem trabalhar de manhã cedo e volta de tarde para casa. São Félix esse recôncavo todo. Tem ônibus de hora em hora e vem todos os dias. É só fazer uma contagem na rodoviária para ver o que acontece. Tem que ir a rodoviária para ter ideia do que significa o atual trânsito de pessoas na Bahia.

Hoje você pega ônibus diário para ir a Irecê, para qualquer lugar. Por isso tem aluno aqui que vem de Bom Jesus Da Lapa para assistir aula, vem de barreiras porque tem ônibus todos os dias então a mobilidade modificou as condições. Essa mobilidade permitiu que outras cidades emergissem principalmente Vitoria da Conquista, Itabuna e Feira de Santana.

Ilhéus ficou para trás. E há um outro fator a ser considerado em tudo isso que eu estou incluindo no meu trabalho, a revolução educativa.

A revolução educativa significa o quê a 15 anos atrás você para fazer um curso médio tinha que vir para Salvador, hoje o melhor colégio médio da Bahia fica em Feira de Santana, o segundo fica em Cruz das Almas, melhores que o Colégio Anchieta. Além disso, tem 23 Campi da UNEB no interior, 06 Campi da UFRb, 04 Campi da UESB e a UESC e fora as novas universidades então as pessoas estão podendo estudar no interior isso significa uma movimentação de estudantes e de professores.

Uma cidade como Cachoeira que não tinha nada, hoje em dia tem um fluxo de mais de 2000 alunos que vem de fora e centenas de professores. Então essa revolução educativa afeta o mercado local das cidades pequenas. A Bahia mudou, não é mais isso daí, é uma outra coisa. Se você quiser ver o que a Bahia é hoje em dia, pegue o ônibus e embarque Feira de Santana Santo Antonio de Jesus e pela BR-101 você verá os novos investimentos na estrada e entenderá que ali tem uma coisa chamada FAMAM<sup>37</sup> que é uma faculdade privada que tem mestrado em desenvolvimento regional. Então a Bahia é outra. Tem que rever isso aí com uma ideia, uma visão mais atual da Bahia. A revolução educativa é fundamental.

## **6. O que provocou o enfraquecimento do comércio atacadista de Salvador?**

**Fernando Pedrão:** Não tem enfraquecimento de comércio coisa nenhuma pelo contrário. No Estado 60% dos municípios as pessoas sobrevivem de pensões e aposentadorias, mas em Salvador e RMS há um volume maior de operações porque tanto tem maior presença de bolsa família como tem maior volume de negócios locais.

O lugar em Salvador onde você verá crescimento urbano mais claro se localiza na Av. Silveira Martins e Cabula. Vá para a Rua Barros Reis que você vai ver as pessoas comprando uma atividade maior nesse tipo de Periferia do que no Centro. Outro fenômeno típico dessa nova Salvador é o seguinte os bairros de classe média e superior passaram a ser discriminados e ninguém sai na rua de noite. Nos bairros pobres todo mundo está na rua de noite. É completamente diferente você dirigir a noite na Mata Escura, apesar dos tiros, do que pra Pituba que não tem ninguém na rua. Bairro de rico tem gente na rua, na praça dia de domingo e sábado de tarde de noite não tem ninguém na rua.

---

<sup>37</sup> Faculdade Maria Milza localizada no município de Governador Mangabeira-BA, BR-101 Km 215 desde 2004.

## **7. O setor de serviços cresceu no século XX representativamente para a economia. Nos últimos anos do século XXI qual a relevância do setor para Salvador?**

**Fernando Pedrão:** Em que é serviços? Você para seu trabalho vai começar a definir o que é serviço? Tem serviços a empresa e tem serviços a pessoas ou família. Você tem que dizer que serviço é esse que está falando.

Serviços para empresas subiu de nível tecnológico. Hoje todo mundo quer saber da informática, no entanto o serviço para as famílias diminuiu porque ninguém classe média hoje quer pagar empregada. Preferem lavar roupa que ter empregada.

A empregada rouba, come, custa dinheiro e ainda tem que pagar aposentadoria. Então você vai encontrar uma diminuição da força de trabalho dependente. Eu fiz um estudo sobre Salvador em 1993 fazendo estimativa dessas pessoas quantas vão ao mercado de trabalho e quantas não vão. O resultado é assustador. Eu posso te dar esse estudo depois.

Mas esse estudo dizia o seguinte hipótese-bairro, admitindo a hipótese de que você tem a família de 04 pessoas se temos uma população de 2 milhões de pessoas temos 500mil famílias, com 3 milhões temos 750mil famílias. Aí vamos ver quantas famílias vivem Grupo A de renda: tem patrimônio e muita renda, moram em apartamento de 400m<sup>2</sup> tem 03 carros etc. que morava em casa mas não quer ficar em Apartamento porque pode trancar a chave e viajar, porteiro põe pra fora as pessoas e mora em casa dá mais trabalho. Então há uma recuada das casas para os grandes apartamentos. Esses correspondem a 5% no máximo. Tem uma classe B+ que corresponde a uns 10% e mora em apartamento de ¾ tem 02 carros mais tudo mais comedido esses são os clientes dos novos edifícios nas melhores torres. Em torres piores é uma favela de rico mas os apartamentos de 4/4 é que vai se transformando.

Como foi que eu defini eles: pelo tipo de emprego. A classe A não tem emprego, tem renda, honorários. A classe B+ tem médico, engenheiro aí tem empregos garantidos pessoas que não vão ser demitidas e ganham bem. A classe B- ganha bem mais pode ser demitido.

Na época eu cheguei à conclusão de que as 500mil famílias no máximo 150mil famílias tinham renda superiores e garantias contra o desemprego. A maioria da cidade vive na neurose do desemprego e tem rendas insuficientes. Então é preciso pensar o seguinte rico tem psicanálise e pobre tem cachaça, você tem de algum modo se proteger.

É possível fazer o levantamento sem muito esforço de quem são aqueles do núcleo A e B+, é só usar algumas estratégias que você deve entender. Por exemplo a classe B média no Imbuí são muitos edifícios, mas não são tantos assim os estagiários chegam a portaria e perguntam quantos apartamentos tem por edifício. Geralmente são 04 apartamentos/andar x 15 andares são 60 apartamentos aí você rapidamente faz a conta de que aqueles apartamentos

quantas famílias moram ali. O imbuí são 60mil pessoas mais ou menos não passa disso. Cidade Jardim quantas pessoas moram ali 51 mil pessoas.

Aí você vai fazendo uma conta de lápis e vai eliminando os bairros onde esse grupo fica e vai marcando os bairros onde a maioria está ficando agora. Bela Vista, Vila Laura essa nova classe média, há uma nova classe média ascendente e endividada. Outra coisa a classe média baiana prioriza consumo então se endivida para consumir. Como comentou outro dia o Major compra um BMW e não tem dinheiro para colocar uma gasolina e não consegue pagar a prestação o que acontece? O carro tem que ser devolvido.

Há todo um jogo onde o pobre quer ser classe média e a classe média quer ser rica. Mas não pode, não tem espaço. Então é uma cidade realmente contraditória, onde as condições de vida se deterioraram. Agora o grande problema é que você para finalizar esse trabalho vai precisar usar de algum critério de subdivisão de Salvador. Esse é que é o problema?

A gente chama isso de desmille tem que trabalhar por categorias por que a cidade hoje em dia é uma colusão de bairros onde as pessoas, os movimentos das pessoas são limitados. Ninguém vai a Salvador todo só mesmo o homem da malária. Você ao seu bairro, a bairros parecido o circuito de movimentos estão bem definidos.

Você não tem nada a fazer em Busca Vida, são tantos postos de segurança que você mal consegue caminhar e eles estão ali para que as pessoas vão lá. Onde mora a família Odebrecht, você não vai lá porque não tem acesso. Tem um condomínio de um aluno meu que morava no Horto Florestal que só tem mansões e porteiro eletrônico para todo lado para saber quem entra lá. No entanto outro dia fui ver um apartamento em *Greenville* mas eu não moro lá de jeito nenhum pois são não sei quantas torres de 30 andares, não tem uma árvore, só porteiro para todo lado aquilo ali é uma favela de rico que não moraria nem louco.

Enquanto se está discutindo apartamento de 300mil essa outra turma discute apartamento de 3 milhões. Outro mundo, são mundos diferentes em território parecido sem acesso. Circulando apenas a PM e a turma da malária. Criou-se uma urbanização diferenciada. Você está precisando ler algumas coisas mais atualizadas sobre Salvador.

Da Prefeitura, não vem nada que preste. Você deveria sim fazer uma visita a arquitetura da UFBA e as novas teses que saíram de lá. Porque a Margareth Oliveira, minha amiga, se doutorou lá com uma tese sobre escassez de solo urbano. Publicaram dois volumes de artigos sobre Salvador recente em arquitetura, você precisa procurar lá. É onde tem trabalhos novos. Engenharia não resolve. É provável também em Ciências Sociais em São Lázaro.

## 8. O processo de periferização de Salvador o que o senhor teria a dizer?

**Fernando Pedrão:** O que seria o processo de periferização? Aumentar a periferia? Vista de cima é uma cidade imensa cheia de buraco no meio. Paris é uma cidade toda compactada no mesmo lugar, porém muito menor que Salvador. O que há é a especulação do valor da terra fez com que essa urbanização fosse multicelular, fosse se expandindo aproveitando terras paradas expulsou os pobres em algumas regiões, como Itapagipe onde criou toda aquela parte de Alagados que virou algo enorme tanto isso como o fato de que o grande capital começou a comprar terra barata e queria expulsar os moradores e fazer umas torres.

Dois exemplos mais chocantes são Vila Laura que era a antiga Rua Luis Anselmo Barbosa vai sair na Av. Barros Reis, era algo de pequena classe média, hoje tem torres em Vila Laura. Então o movimento do capital imobiliário especulativo vai expulsando o demais para Periferia.

O lixão de Canabrava continua, passa o cemitério, então o cemitério foi feito em cima do lixão continuou até chegar obviamente num terreno mais barato. O problema é que entre o Hospital São Rafael (...) tornou-se uma nova São Caetano que não existia alguns anos atrás. A quinze anos atrás fui fazer pesquisa com os Italianos, hoje em dia é uma cidade. Pensasse uma cidade constituída de componentes socialmente diferentes do nível de renda, o modo de se reproduzir é outro. O grupo A e B se reproduz mediante torres selecionadas, mas o modo de se reproduzir das classes populares só pode ser ampliando. Pois vem mais gente desde então para cá. O Trabalho sobre Política Habitacional para Salvador é de 1986 que eu ordenei.

A parte Oeste da cidade que era chamada de reserva ecológica passou a ser chamada de Miolo e hoje em dia é pura e simplesmente Cajazeiras. Então um lugar onde viviam até 1950 uns 50mil hoje mora um milhão de pessoas, estimativa segundo Sylvio Bandeira de Melo e que estou de acordo. Quando fala Cajazeiras são vários conjuntos e Fazenda Grande é tudo junto e enorme. E esse grande pedaço chega até a BR-324 e do outro lado está São Caetano. É como se tivesse uma faixa urbana que vai do Noroeste ao Sudoeste da cidade.

No subúrbio Ferroviário quantas pessoas você acha que tem. Você tem que entrevistar o Major Zé Luis que é meu aluno de Doutorado é comandante da PM na região central de Salvador e sabe para caramba pois ele comanda 1400 homens. Então a PM tem uma informação especial para você. Vem aqui um dia de aula sábado de manhã que ele é meu aluno. Ele vai te dar essa nova Salvador. Eu sei por cima. Mas eles trabalham com isso todo dia então essa grande faixa. Se você pegar estação da Lapa, o Estação Mussurunga. Do oeste

da Paralela até Afrânio Peixoto não é menos que 1 milhão e se eu somar Cajazeira com São Caetano você vai cair de costas. É por isso que o estudo formal do PDDU nem de longe chega perto do que está acontecendo na real. Mas o seu trabalho precisaria conversar com a PM e possivelmente a Federação de Lojistas são os que podem te dar informação recente.

### **9. Pode resumir o atual panorama da Cidade do Salvador?**

**Fernando Pedrão.:** O panorama atual pelo menos preocupante porque aumenta as taxas de desemprego, não vou falar em informalidade que é uma bobagem, aumenta as condições de desemprego, aumenta a população carente. Então a pressão social sobre os meios de produção, e os meio de comunicação aumenta. É bobagem você pensar que vai ter política de repressão a pobreza em Salvador pois não tem a menor condição. Não se trata disso trata-se elo contrário em minha opinião de identificar as condições reais da maioria da cidade. Fracassou o modelo de tradicional de administração municipal existe uma tentativa de modelo de privatização da cidade existe uma pressão sobre Salvador que faz com Salvador só possa ser planejado em conjunto com a região metropolitana de Salvador, mas as disputas políticas tornam entre os prefeitos tornam improvável.



## APÊNDICE D – ENTREVISTA III

**1. Segundo os historiadores, Salvador foi um importante entreposto comercial nos séculos XVIII e XIX atuando por intermédio do seu porto e das suas conexões marítimas de curta e longa distância. Esta função parece que desapareceu? Quais seriam os reflexos deste fato para a cidade e para o seu futuro? Você considera que Salvador encontra-se em um processo de decadência?**

**Paulo H. Almeida:** Os reflexos dessa herança é o fato de que o Porto de Salvador continua aí vai muito bem obrigado. Continua sendo uma atividade fundamental para a economia da cidade e a principal atividade econômica do centro histórico e me arrepio quando vejo gente propondo destruir o porto para fazer shopping center, para fazer qualquer bobagem dessa. Primeiro não é só o porto é toda a cadeia de agregação de valor que existe em torno do porto, é um cluster (Anotação posterior: uma concentração de empresas que se comunicam por possuírem características semelhantes e coabitarem no mesmo local. Elas colaboram entre si e, assim, tornam-se mais eficientes). Um cluster de empresas que você tem ali, operadora, empresa de transporte, de serviços marítimos, seguradoras etc. Esse cluster é uma das principais atividades econômicas, tal seja até mesmo a principal de Salvador, mas com certeza é a principal do Centro Antigo de Salvador. Extinguindo o porto de Salvador, você mata ou acaba de matar a região. Então isso é que veio desse período aí e isso tem que ser preservado porque o porto de Salvador tem tudo para continuar o século XXI e chegar ao século XXII como um importante porto para a economia da cidade. Mas isso não tem nada haver. O Brasil é uma economia super fechada, com um comércio exterior ridículo o que quer dizer que quanto mais ele crescer mais do que proporcionalmente a esse crescimento cresce a atividade de importação e exportação. Pois ele é uma economia muito fechada ainda. Isso significa dizer que a Bahia vai precisar de vários portos no futuro. Então uma coisa não tem nada a ver com a outra.

O porto de Salvador tem uma característica é um Porto Container, porto urbano, e no futuro você vai ter outros portos na Baía de Todos os Santos, como já tem e terão outros.

**2. Quais são, no seu entendimento, os fatores que contribuíram ou contribuem para a decadência de Salvador?**

**Paulo H. Almeida:** Não acho que Salvador esteja em decadência, essa aí é a história do Enigma Baiano, isso é bobagem. Salvador não está em decadência, uma cidade com muito

dinamismo é claro que como o Brasil como um todo está em crise também, mas isso não tem nada a ver decadência.

**3. O IBGE no seu estudo Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas (Regiões de Influência das Cidades) vem apontando para a redução do papel de Salvador que perde espaços para outros centros. Esta é uma tendência crescente, Salvador tende a perder seu protagonismo nacional no plano econômico? Alguma chance de reversão?**

**Paulo H. Almeida:** Cuidado com a ilusão de ótica o que acontece, pois acontecem duas coisas aí. A economia de serviços que é o que está acontecendo com o Brasil é uma economia que tende a ser mais concentrada do que a economia industrial. Com o desenvolvimento dos serviços no Brasil há uma reconcentração do crescimento em São Paulo e nos grandes centros do centro Sul não há como competir com SP. Desse ponto de vista Salvador realmente perde um pouco. Por exemplo se uma multinacional vai se instalar na América do Sul ela não pensa duas vezes em se instalar em São Paulo não adianta ela se instalar em Salvador pois Salvador não é centro. O centro da América do Sul é São Paulo em função do tamanho da atividade econômica de São Paulo, São Paulo tem uma atividade de turismo de negócio como eventos, congressos essas coisas que é infinitamente maior do que em qualquer cidade brasileira. Nem Rio de Janeiro e nem Belo Horizonte chegam perto. Então tem essa reconcentração em SP.

Além disso, o desenvolvimento da fronteira do capital no campo, a chamada “fronteira agrária”, levou ao aparecimento de um crescimento também tremendo em várias áreas do interior. Isso aconteceu no Paraná, Santa Catarina e acontece também em Salvador, ou melhor acontece também na Bahia. Hoje muito do crescimento da Bahia se dá no Oeste, no extremo Sul. Isso também diminui a posição relativa de Salvador que tendo sua RMS continua sendo o principal como o segundo polo industrial do N/NE do Brasil. Perdida, não sei se ainda perde talvez sim, para a Zona Franca de Manaus. Que aliás é a Zona Franca com todos os seus privilégios. E é o primeiro maior centro de serviços sofisticados, serviços superiores como antigamente a gente diz, do N/NE do país. Nem Recife chega aos pés.

**4. Considerando a qualidade econômica dos fluxos migratórios para Salvador, pode-se estimar que a cidade tende a se constituir em uma metrópole da pobreza?**

**Paulo H. Almeida:** Não tenho condições de avaliar a qualidade econômica desse fluxo. O que eu posso dizer cada vez pesa menos no crescimento de Salvador a imigração.

Principal fator de crescimento demográfico de Salvador já a bastante tempo o crescimento vegetativo da população primeira coisa. Segunda coisa esse crescimento tende a estagnação, nós vamos ter uma população quase 20, 30 anos. Salvador não deve passar dos 4 milhões de habitantes. O Brasil todo está caminhando para a implosão demográfica e Salvador também. O nosso problema não é mais a explosão e sim a implosão demográfica.

### **5. O *e-commerce* tem contribuído para o enfraquecimento do VAREJO em Salvador?**

**Paulo H. Almeida:** O *e-commerce* tem destruído vários setores de varejo, mas isso é um fenômeno brasileiro.

### **6. Os *shopping centers* e sua proliferação na cidade contribuíram ou prejudicaram o comércio varejista?**

**Paulo H. Almeida:** Sim, mas isso também é um fenômeno internacional. O consumidor quer encontrar tudo no mesmo local o chamado *one stop store*<sup>38</sup> e aí você evoluiu do Magazine e grandes hipermercados para os *shoppings*. A saída para isso seria o comércio de rua especializado com estacionamento.

*No parking, no business*<sup>39</sup> uma relação fundamental. Hoje a gente não está conseguindo garantir estacionamento e com segurança menos ainda, mas você repare que existem ruas até hoje que sobrevivem com o comércio de rua desde que sejam comércio de rua especializados. É um modelo tradicional. Se quero comprar um artigo de eletrônica barato, eu vou ali para os barris para o Salete. Se eu quero peça de automóvel eu vou para dois ou três lugares conhecidos na cidade Baixa de Quintas, Suburbana. Se eu quero luminária ou objeto de decoração eu vou para Alameda das Espatódeas. Então se houvesse uma política de incentivo a esse tipo de especialização do comércio varejista de rua com a garantia como foi também o comércio de peças náuticas em Conceição da Praia. O problema é que falta uma política clara a esse respeito que Estado e município não adotem dois sentidos de especialização.

---

<sup>38</sup> Lugares em que os consumidores possam comprar tudo em um só lugar, os hipermercados são exemplos destes.

<sup>39</sup> Uma expressão norte americana que se pode traduzir como “sem estacionamento não há negócios”.

**7. Para encerrar, o senhor falou da política de incentivo nesse ramo, quais políticas que são essenciais para Salvador em termos de serviços e em geral?**

**Paulo H. Almeida:** Nós precisamos de uma política de formação de mão de obra também focada em serviços, durante muito tempo se comporta a capacitação de mão de obra no sistema S quanto na capacitação profissional do Estado focado ainda muito na indústria, após a recessão dos EUA.

É preciso ter incentivos fiscais a setores. A Bahia ficou muito atrasada, por exemplo, na atração dos Centros de Distribuição – CD, porque nos governos passados você tinha uma miopia com relação a isso e a Bahia chegou muito atrasada, nesse sentido político. Hoje melhorou um pouco e conseguiu atrair alguns CD como O Boticário.

O importante é que as empresas hoje supostamente industrial ela localiza a indústria a fabricação da planta industrial em função da localização do centro industrial o estado não consegue atrair o serviço se ele não consegue atrair a planta industrial e como a planta industrial em geral ela não é atraída sem que a sede da empresa, os serviços de administração, de logística sejam atraídos você acaba com um desenvolvimento oco, frágil que é bem a cara de Camaçari. Não adianta você atrair planta industrial se o resto ficou no exterior, em SP, Salvador precisa ter uma política de atração de sedes de empresas.

**Como assim?**

**Paulo H. Almeida:** Por que para o desenvolvimento da metrópole é importante ter sede de empresas. Tem um artigo meu em parceria com ..., da coletânea SEP 70 sobre a importância de centros empresariais. Grandes cidades e grandes vilas são aquelas que tem muitas sedes de empresas.

Se Salvador não pode ter as sedes de uma empresa multinacional, e porque essas ficam para RJ ou SP e mesmo as empresas baianas quando crescem como Braskem, empresas de publicidade e propagandas quando crescem acabam deslocando suas sedes para o RJ e SP. É importante que Salvador atraia as sedes regionais, os escritórios regionais tanto de empresas públicas quanto de empresas privadas. Essas sedes elas empregam mão de obra muito qualificada, que ganham bons salários criam demanda para novos serviços na cidade.

Salvador precisa investir no Turismo de eventos e negócios, sair um pouco dessa coisa do Sol e praia que na verdade é sexo, sol e praia. Ter uma estrutura decente de convenções, pois estamos aí com Centro de Convenções parado, não dá?! Precisa atrair convenções, congressos, feiras. Precisa desenvolver sua logística, vamos precisar de um segundo aeroporto metropolitano, precisa definir a localização dele, precisamos desenvolver uma rede

metroviária que auxilie na logística. Quando falo de logística, não falo somente de carga, mas também a logística de passageiros, de pessoas. A mobilidade urbana. Uma cidade sem mobilidade urbana não pode produzir serviços com eficiência. Tem que ter mobilidade intraurbana: rede metroviária e tem que ter mobilidade interurbana garantida e isso fundamentalmente é o desenvolvimento do aeroporto ou dos aeroportos que é o transporte de passageiros fundamental hoje. Enfim tem várias frentes a encontrar e é preciso política para isto. Esse foco na política industrial não é mais cabível.

Salvador tem vocação para ser um grande centro de ensino superior, é preciso que isso seja assumido pela política de Estado, Salvador tem tudo para ser um centro de serviços de saúde também. Justiça seja feita alguma coisa tem avançado nessas duas direções. Por exemplo, hoje já se faz financiamento para a área de saúde coisa que não acontecia a pouco tempo atrás não era considerada atividade econômica, hoje é visto como atividade econômica e fundamental.

## APÊNDICE E – ENTREVISTA IV

**1. Segundo os historiadores, Salvador foi um importante entreposto comercial nos séculos XVIII e XIX atuando por intermédio do seu porto e das suas conexões marítimas de curta e longa distância. Esta função parece que desapareceu? Quais seriam os reflexos deste fato para a cidade e para o seu futuro? Você considera que Salvador encontra-se em um processo de decadência?**

**Laumar N. de Souza:** Eu acho que essa função de entreposto comercial perdeu peso, acho que há dois movimentos que contribuíram para isso. Boa parte do comércio que Salvador realizava tinha uma conexão muito grande com as cidades do recôncavo da Bahia, então o próprio enfraquecimento de algumas cidades do Recôncavo, o próprio enfraquecimento de idas e vindas de mercadorias no interior da própria Bahia. Ao lado disso, se teve também teve o enfraquecimento natural como consequência dessa perda do dinamismo comercial certas formas de transportes das mercadorias enfraqueceram muito. Então boa parte dessa produção que era comercializada e que era trazida para Salvador, que era feita no Recôncavo eram feitas através dos saveiros. Hoje, os saveiros praticamente inexistem.

Essa é uma parte da história, a outra parte da história eu acho o Poder Público não se comportou de modo adequado, não tomou as medidas necessárias no sentido de garantir por exemplo que o Porto de Salvador tivesse um certo destaque no cenário nacional isso naturalmente tem a ver com a própria importância da Bahia como um todo no âmbito nacional.

A Bahia tem uma participação no âmbito nacional diminuta, quando você olha a questão do PIB brasileiro. Salvo melhor juízo acho que a participação da Bahia ela nunca varia de 4%, sempre oscilando entre um pouquinho menos ou um pouquinho mais, mas sempre aí em torno de 4%. Então isso também é algo que se eu não tenho uma dinâmica interna que favoreça, por exemplo, o escoamento de uma produção aqui que é realizada aqui. Certamente eu não vou ter a necessidade de portos mais modernos. E hoje já se vê que em outros locais do país quando a gente compara o Porto de Salvador com o Porto de Santos que é o maior do país, acho que as diferenças em termos de competitividade são marcantes para dizer o mínimo. Salvador perdeu essa condição de ser entreposto comercial.

O enfraquecimento dessa atividade para comercial em Salvador é evidente que traz reflexos, mas pegando o ponto que eu tenha mais feição que eu tenha mais conhecimento. Se por um lado isso concorreu para enfraquecer a dinâmica econômica da cidade por outro lado

passou-se a ter outros vetores de crescimento dentro do próprio comércio outras oportunidades passaram a ser exploradas no comércio de Salvador, notadamente aquele comércio que é realizado nos shopping centers. Outras áreas de Salvador foram se enfraquecendo isso é uma coisa muito ruim para a própria cidade.

Por exemplo, quando a gente fala dessa questão de ser um entreposto comercial e se pega certos espaços de Salvador como as feiras populares muito fortes em Salvador. A Feira das Sete Portas era uma feira muito forte em Salvador e que hoje praticamente está em um processo acelerado de decadência, pode-se dizer com toda certeza que o que se vê hoje na Sete Portas é uma dinâmica incomparavelmente mais frágil do que aquela que se percebia algumas décadas atrás.

Por falar em feira, a gente também tem que destacar a Feira de São Joaquim e o sucateamento que foi promovido pelo Poder Público pelas próprias pessoas que participam ali do espaço, que trabalham naquele espaço. Mas a Feira de São Joaquim também perdeu importância dentro do contexto comercial de Salvador e assim para que a gente explique isso, que tem a ver com alguns movimentos que a cidade passou a ter, teve o crescimento dos shopping centers; a expansão comercial do setor que comercializa alimentos, há alguns anos atrás Salvador era muito mal servida do ponto de vista de uma rede de supermercados, em verdade só existis uma rede que era a rede Paes Mendonça e com passar do tempo outras redes foram chegando a Salvador. Então você tem um leque de opções muito maior do que o que se tinha no passado.

Se olhar da perspectiva comercial, eu acho que o comércio de Salvador não está decadente. Mas ele vem se reconfigurando, ele vem se redefinindo ao longo dos últimos tempos, é evidente que há certos espaços, certos locais em Salvador onde a atividade comercial era muito forte que quando comparado a realidade de hoje com a que prevalecia no passado a dinâmica é completamente outra. A dinâmica hoje é mais frágil, mas novas oportunidades foram abertas em Salvador do ponto de vista do comércio e por extensão também dos serviços.

Salvador hoje é uma cidade onde há um peso muito forte dos serviços, das atividades de serviços e isso tem uma ligação muito íntima com a questão do comércio. Eu acho que a gente não pode tratar essa questão de uma forma genérica. Certas partes de Salvador viveram essa decadência, estão vivendo com essa decadência. Eu falei das feiras livres e uma outra área em que isso é muito marcante é aquela área do comércio de rua, mas precisamente aquele comércio de rua que envolvia ali na Baixa dos Sapateiros. Acho que nesse contexto a Avenida Sete sofre menos, existem certos produtos que em alguma medida mesmo com todo o avanço

e toda a modernidade que se observa nos dias de hoje existem certas atividades comerciais e de serviços que não se encontra em outra parte da cidade que não seja ali na Avenida Sete, então vou lhe dizer uma coisa bem simples se você precisar amolar uma tesoura dificilmente você vai encontrar alguém que amole que não seja na Avenida Sete. Não se pode esquecer de comentar uma parte importante do comércio da cidade que é o próprio bairro do Comércio, assim como a Baixa dos Sapateiros padece também de um forte esquema de decadência, infelizmente.

A região do Comércio ali na Cidade Baixa vem ao longo do tempo mesmo se tendo algumas ações do poder público para tentar reverter essa situação ainda me parece que essas ações são tímidas de tentar reverter essa situação.

## **2. Quais são, no seu entendimento, os fatores que contribuíram ou contribuem para a decadência de Salvador?**

**Laumar N. de Souza:** Em certa medida eu já respondi a essa questão, pois eu acho que o comércio de Salvador vem se reconfigurando em que sentido você observa certas áreas que já estavam em processo de decadência e hoje essa decadência se manifesta ainda mais aguda e outras partes da cidade tem uma expansão do comércio muito forte e um fato importante que eu acho que é preciso destacar é que mesmo estados que viveram certos momentos de enfraquecimento como foi por exemplo o caso do comércio que se desenvolvia ali na Avenida Sete por conta de certas iniciativas também do poder público no sentido de disciplinar e de organizar aquele comércio ali, acho que voltou a ter uma dinâmica interessante naquela região, por exemplo, recentemente teve o projeto desenvolvido pela Prefeitura, que eu acho está em pleno curso, Programa Avenida Sete Território Empreendedor<sup>40</sup> e isso está certamente trazendo uma requalificação daquele espaço, uma requalificação urbana e uma requalificação das próprias relações comerciais que se desenvolve ali.

No que tange a essa questão do enfraquecimento do comércio atacadista de Salvador, eu acho que o que concorreu para que isso acontecesse foi exatamente o crescimento de certos negócios que se transfiguraram em verdade no caso de Salvador e também em outras partes do Brasil acredito. Por exemplo, tinha-se uma região em Salvador muito forte do ponto de vista do comércio atacadista que era a região da calçada. A região da calçada era muito forte

---

<sup>40</sup> O programa é o Programa Território Empreendedor – Centro o objetivo é a realização de diversas ações voltadas para requalificação econômica, social e de infraestrutura na região da Avenida Sete de Setembro, mais importante área de comércio de rua de Salvador, com término previsto para 2016 ano do centenário da Avenida.



em termos de comércio atacadista. A própria expansão do comércio varejista dessas lojas dessas grandes redes varejistas, elas em alguma medida introduziram a possibilidade de você ter também a compra em atacado aí eu destaco no caso de Salvador a presença de certos empreendimentos por exemplo a rede Makro quando se instalou aqui ela tanto comercializava produtos no varejo quanto também comercializava no atacado mais recentemente você teve ali a loja SAM'S CLUB que se instalou e também comercializa.

Em verdade, se você olha para o passado e vê onde se desenvolvia esse comércio atacadista de Salvador que fundamentalmente um Polo importante desse comércio era efetivamente a região da Calçada esse comércio se redefiniu porque alguns atacados dali daquela região inclusive passaram a ser redes varejistas, mas que não perderam a feição de vender também em atacado. Tem um exemplo muito claro para ilustrar isso para mim, tem uma rede de supermercados em Salvador chamada Mercantil Rodrigues que na verdade funcionava como um mercantil uma rede de atacado e hoje ocupa uma área importante na região da Calçada. Outro exemplo nesse sentido, ali também tem um outro comércio que se redefiniu que era um atacadista e hoje tem feições de um varejista o CentroSul que se vê em propagandas a todo momento na TV para que se possa ir lá e comprar no varejo e assim eu me lembro bem também eu já fiz compras nesse local comprando em atacado você tinha uma loja muito grande, uma atacadista muito grande lá naquela região da Calçada chamada Marcão Cereais era uma loja gigante desapareceu, perdeu espaço mas eram muito fortes mas com esse novo padrão de concorrência que se estabeleceu acabou perdendo espaço em verdade há um pseudoenfraquecimento do comércio atacadista em Salvador.

Porque assim cresce as oportunidades no varejo e essas oportunidades do varejo também acompanham a própria venda no atacado. Prova disso é que se passou a ter além do Makro, SAM's CLUB, se passou a ter outras redes. Por exemplo Atacadão as pessoas vão no Atacadão comprar no varejo mas há também a possibilidade que se compre no atacado hoje boa parte dos comerciantes menores de Salvador que faziam compras lá no comércio hoje compram nessas grandes redes como o Atacadão.

Talvez seja um erro falarmos que o setor atacadista se enfraqueceu e o varejista se expandiu. O próprio crescimento dessa feição varejista do comércio de Salvador se fez acompanhar de uma expansão da atividade atacadista aqui na nossa cidade.

### **3. Qual a influenciadas das exportações no setor de comércio e de se serviços para a cidade do Salvador?**

**Laumar N. de Souza:** Eu acho que o que você deveria na verdade perguntar aqui não seria sobre as exportações e sim sobre as importações se a gente observa dentro de Salvador. Se a gente observa Salvador em se tratando especificamente do ramo comercial, de que maneira as importações afeta a dinâmica do setor comercial de Salvador? E aí eu acho que traz uma dinâmica importante, mas talvez menor do que o potencial que a gente tenha realmente para ser explorado, eu vou me basear fundamentalmente por alguns segmentos.

Segmento de alimentação quem fazia muito bem isso até a algum tempo atrás era a Perini, que trazia para Salvador certos produtos importados que você não encontrava em outros espaços da cidade e atendia fundamentalmente a uma seleta nata de consumidores mais abastados da cidade do ponto de vista da renda. Eu acho também que outro segmento onde as importações também concorreram para dar uma nova dinâmica a Salvador foi o setor de automóveis, com as próprias transformações que aconteceram na economia brasileira de uma forma geral especialmente a partir dos anos 1990, com a queda das barreiras tarifárias a possibilidade de se ter produtos importados isso eu acho que contribuiu e vem contribuindo.

Hoje ao passar pela cidade eu vejo a presença de várias empresas que comercializam carros que são importados. Como exemplo existe a possibilidade de comprar carros da Mercedes Benz, da Chrysler, Jeep. Empresas que muito dificilmente estão produzindo internamente. Então tem contribuído de maneira importante para aumentar a dinâmica do comércio na Cidade do Salvador.

### **4. Qual a representação do *e-commerce* para Salvador? O *e-commerce* tem contribuído para o enfraquecimento do VAREJO em Salvador? Podemos considerar que o *e-commerce* elimine a necessidade de mão de obra?**

**Laumar N. de Souza:** Eu realmente não tenho ideia de quanto representa as atividades de *e-commerce* para o comércio de Salvador, não tenho um número que possa falar sobre isso.

O *e-commerce* tem contribuído para o enfraquecimento do comércio varejista sim, mas isso não é um movimento que afeta só Salvador e acho isso também uma pseudodiscussão. Por exemplo, as grandes empresas são redes varejistas que tem lojas físicas, mas que também tem esse viés do *e-commerce* do ponto de vista das empresas, talvez seja até mais cômodo para elas ter o *e-commerce*. Uma loja como as americanas que tem sua rede de lojas espalhadas pela cidade toda, nos shoppings inclusive as Lojas Americanas é tipo de loja

conhecido como loja âncora<sup>41</sup> que atrai muita gente e atrai outras lojas. As Americanas quando tem uma loja física, ela tem um conjunto de atribuições de impostos tem que contratar mais mão de obra para executar, para atender que talvez no comércio virtual essa demanda por mão de obra seja menor ela precisa de uma logística que ela consiga para despachar os produtos que talvez requisite e seja menos custosa para a empresa do que ter uma loja física.

Eu acho que o *e-commerce* não elimina a necessidade de mão de obra, mas diminua. Sempre que se introduz tecnologia, a tecnologia normalmente faz com que haja uma diminuição de mão de obra por excelência. Porque o Capitalismo vai tendo os avanços tecnológicos e vai diminuindo a necessidade de se ter trabalhadores mais trabalhadores envolvidos no processo de produção. A eliminação da mão de obra eu acho que não ocorre, seja no comércio varejista físico ou *e-commerce* essa necessidade é sempre presente.

##### **5. Os *shopping centers* e sua proliferação na cidade contribuíram ou prejudicaram o comércio varejista? Qual a relação *shopping center* e comércio hoje em dia?**

**Laumar N. de Souza:** Eu acho que a expansão dos shoppings em Salvador contribuiu para aumentar o peso do comércio varejista, isso é evidente pelas próprias oportunidades de emprego que foram geradas. Por exemplo Salvador tinha uma demanda reprimida muito forte nesse sentido.

Até bem pouco tempo só se tinha em Salvador, até cerca de dez anos atrás, só se tinha o Shopping Iguatemi como grande centro ou grande referência em termos de shopping. Nos últimos dez anos, se passou a ter uma gama de empreendimentos dessa natureza em Salvador e o que é mais interessante alguns desses empreendimentos pelo menos no plano da aparência imediata parecem estar muito bem.

Eu vou ao shopping em época de Natal. Vou ao Shopping Iguatemi está cheio, vou ao Shopping Salvador está cheio, e antes só existia o shopping Iguatemi, que hoje é Shopping da Bahia onde é que essas pessoas compravam não tinha mais espaço, ou melhor mais possível você ter somente o Shopping Iguatemi em Salvador. Se tem shopping que estão instalados na área da cidade que eles estão muito próximo entre si. Por exemplo, se tem na região do Iguatemi o Shopping Iguatemi (hoje Shopping da Bahia), muito próximo a ele você tem o Shopping Bela Vista, praticamente do lado também do Shopping Iguatemi tem o Shopping Salvador, na principal avenida de Salvador hoje em dia que não está tão distante assim tem o

---

<sup>41</sup> A loja do tipo âncora é uma loja localizada dentro dos *Shopping Centers* e que atrai um público maior para o *shopping* devido a ser conhecida nacional e internacionalmente.

Shopping Paralela, depois o Shopping Salvador Litoral Norte fora os outros shopping centers de menor expressão que foram sendo criados nos próprios bairros. Aí temos como exemplo toda atividade que se desenvolve na região como o Imbuí em que se tem presença de vários mini shopping centers naquela região cresceu muito, se expandiu muito e por consequência eu acho que contribuiu para o comércio hoje em dia.

**6. Qual a sua opinião sobre o planejamento urbano da Cidade do Salvador?  
Existe relação entre planejamento urbano e a expansão urbana da cidade?**

**Laumar N. de Souza:** Esse planejamento urbano de Salvador tem sido feito de forma muito deficiente. Eu por exemplo tive acesso a um documento que foi produzido recentemente pela prefeitura cujo título é mais ou menos assim: SALVADOR 500 ANOS, e eu dando uma olhada nesse documento vi que exatamente ele trata do que vai ser Salvador quando atingir 500 anos.

E é trazido umas diretrizes do ponto de vista da política e do planejamento urbano que vai se desenvolver, mas assim só se formula boas políticas quando se tem um bom diagnóstico sobre a realidade e olhando esse documento me parece que esse diagnóstico é muito fraco. Eu tenho certo temor de que não se consiga planejar o futuro de Salvador de forma adequada uma primeira razão para isso está exatamente falha do ponto de vista do diagnóstico, dos problemas e das formas que se tem para poder intervir.

Salvador passou por um processo como toda grande cidade a maioria das capitais brasileiras passaram por um processo de expansão urbana terrível. De ocupação dos espaços que não respeitou nenhum tipo de política urbana as pessoas foram ocupando. Salvador foi se tornando uma cidade que reunia um público muito grande de pessoas, vindas do próprio interior do estado. As pessoas vinham para cá e elas precisavam morar e elas passaram a ocupar então áreas periféricas na cidade onde não se tem muitas vezes a menor infraestrutura para acolher essas pessoas e o mais curioso disso tudo é que por exemplo mesmo quando se tem uma participação direta do Estado fazendo com que haja a ocupação de certos espaços dentro da cidade. Essa ocupação é feita muitas vezes de uma forma precária e para provar isso eu estou me referindo a algo que ganhou destaque ao longo dos últimos anos relevante em Salvador que foram os investimentos que foram realizados em Salvador no âmbito do projeto Minha casa Minha Vida. Houve a ocupação de certas áreas de Salvador onde a preocupação era única e exclusivamente criar certos espaços que iriam acomodar a população de Salvador, mas ao lado disso isso é uma fragilidade enorme. Isso vale tanto para Salvador, quanto para outras regiões do país. A execução, a construção desses empreendimentos não se faz

acompanhar de uma política urbana, não se cria equipamentos urbanos para dar suporte a esses condomínios a esses conjuntos habitacionais que são criados. Então se coloca as pessoas lá, mas não se tem uma rede de transporte adequada, não tem uma rede de educação que possa atender as pessoas que vão morar ali. Nem muito menos uma rede de saúde que possam satisfazer as necessidades dessas pessoas que estão lá. Salvador nesse particular está padecendo de uma fragilidade nesse sentido.

#### **7. Poderia resumir o atual panorama da Cidade do Salvador.**

**Laumar N. de Souza:** Você precisa dar um norte para o entrevistado para ela poder se enquadrar mesmo assim vou tentar responder. Salvador espelha de forma muito categórica algumas vicissitudes que a gente constata no plano da sociedade brasileira, então nesse sentido continua sendo um palco muito privilegiado para se observar por exemplo a questão da desigualdade a desigualdade social que é algo que está presente no plano da sociedade brasileira de uma forma geral e de forma especial no plano da sociedade soteropolitana.

## APÊNDICE F – ENTREVISTA V

**1. Salvador foi um importante entreposto comercial nos séculos XVIII e XIX atuando por intermédio do seu porto e das suas conexões marítimas de curta e longa distância. Esta função parece que desapareceu? Quais seriam os reflexos deste fato para a cidade e para o seu futuro? Você considera que Salvador encontra-se em um processo de decadência?**

**Gustavo C. Pessoti:** Evidentemente que essa função não desapareceu, quando a gente estuda a economia baiana no século XVIII, século XIX a gente percebe que toda a atividade de intermediação que acontecia na Bahia, diferente do que pensa o açúcar já havia entrado em declínio e entrando em declínio você entra, por tabela você entra em declínio também nas intermediações de troca realizadas no Porto.

Um dos fatos históricos mais corriqueiros era esse, o Porto de Salvador mesmo naquela época já era um porto pequeno que dificultava a chegada de grandes embarcações problema de calado, problema de fundura, problema de rochas e isso dificultava muito as transações das atividades comerciais, mas ainda assim era a principal atividade da região metropolitana, principal atividade da capital baiana. Ou seja, funcionava como entreposto comercial que de certa forma não necessariamente signifique uma coisa boa.

A forma como aconteciam essas trocas era uma forma extremamente desigual para a Bahia e para Salvador em particular. Na verdade, todas as transações que eram realizadas, elas eram vantajosas a seus parceiros comerciais e você não tinha nenhuma grande vantagem ou nenhuma realização, nenhuma endogeneização de uma atividade em função disso.

O porto não estava integrado na atividade interna, o porto estava integrado a uma atividade externa. A pessoa vinha fazia a relação comercial e só utilizava o porto pois você não tinha a internalização de atividades que pudessem assim dizer que o porto funcionasse efetivamente como de alavancagem da economia.

Então quando se fala hoje do século XXI o grande problema do Brasil é a deficiência de infraestrutura porque hoje você já tem uma atividade econômica toda integrada. Agricultura integrada com a indústria, indústria integrada com serviços, serviços integrados com o porto, aeroporto, rodovia. Nós ainda dependemos muito do transporte rodoviário, mas a grande complementação da atividade seria a criação do porto para escoar a produção brasileira naquela época a produção não era baiana.

A produção do açúcar era dominada por casa comerciais que expropriavam totalmente os lucros dos produtores e faziam, com que o negócio não fosse um negócio da Bahia, fosse

um negócio na Bahia. Diferente de ser um negócio na Bahia para ser um negócio da Bahia. Porque a atividade agrícola estava tão deprimida e tão exógena a Bahia, tão condicionada a investimentos estrangeiros que a única coisa que restava a Salvador era essa intermediação de trocas dada pelo porto.

O que eu estou querendo dizer é que não havia a endogeneização do porto integrada com a indústria, integrada com a agricultura, integrada com os serviços. Era literalmente um serviço de entreposto comercial. Esse serviço continua não desaparecendo.

Qual a diferença do agora? É que agora a atividade é integrada um agronegócio que sai para o porto, a indústria que exporta carro, celulose para o porto. Você tem os serviços relacionados ao porto desde turismo a atracagem de navios que estão mais conectadas com a atividade da Bahia. Lá, o porto era a principal atividade como eles não endogeneizavam o desenvolvimento é como se não desse sentido lógico a vida econômica, agora ele dá um sentido lógico um sentido de conexão econômica com o que se produz na Bahia e isso tem sentido lógico.

Você tem o agronegócio que precisa ser escoado, você tem a indústria que precisa ser escoada, você tem os serviços que precisam ser realizados e ele tem conexão com porto. Então talvez a frase mais importante é a ideia de conexão que o porto exerce com as atividades produtivas que você não tinha no século XVIII e XIX e você passa a ter no século XX e XXI.

## **2. Quais são, no seu entendimento, os fatores que contribuíram/contribuem para a decadência de Salvador?**

**Gustavo C. Pessoti.:** Quando a gente estuda a decadência de Salvador ela está muito atrelada ao que os nossos ‘gurus’ já explicavam. O processo de colonização, a forma como se deu a colonização do Brasil não foi uma colonização de povoamento foi uma colonização de exploração, então o português chegou com a missão de expropriar o máximo possível e toda a formação do primeiro cidadão rege a história que eram as piores pessoas: os degradados, drogados, viciados, enfim as pessoas que eram das classes sociais mais baixas vieram povoar.

Então a origem está relacionada com a colonização, mas como eu acredito no determinismo histórico eu diria que a Bahia não se desenvolveu porque não tinha café. A história determina que a Bahia não tinha como evoluir porque você não tinha na produção produtos de exportação que tivessem vantagens comparativas competitivas como você tinha em outros estados. Você não tinha o ciclo da borracha, o ciclo da madeira tinha ido todo embora com a colonização, tinha o ciclo do açúcar e o açúcar era um produto fácil de ser

copiado em toda a América, o café não é tão fácil o cacau não é tão fácil, mas o açúcar é fácil. E em alguns casos o açúcar chega a ser produzido com vantagens comparativas.

Como Salvador ficou a margem dessa atividade era vista então como cidade de pequenos trabalhos de artesãos, de bodegas, bares, e entreposto comercial de uma sociedade decadente. Não houve uma acumulação capitalista na esfera produtiva da Cidade do Salvador que fosse condizente com o aparecimento de indústrias, que fosse condizente de um grande negócio, de um grande comércio.

Na verdade, o que havia era a Cidade do Salvador como entreposto de uma atividade débil, de uma atividade que já não tinha nenhuma vantagem e como não se teve a acumulação capitalista e os produtores foram expropriados pelos comerciantes estrangeiros, eles expropriavam os lucros, financiavam com taxas usurárias e não teve um Estado de bem-estar social. Um Estado que protegesse a capital baiana, que defendesse até mesmo o que N. conta a perda da capital para o Rio de Janeiro. Acabou fazendo com que Salvador ficasse órfão de qualquer projeto de integração econômica e ela digamos assim desde muito cedo apresentava problemas estruturais sérios uma falta de identidade país, identidade produtiva, uma falta de dinâmica própria que durante muito tempo ficou atrelado a ideia do porto, de vantagens que você poderia tirar de uma cidade portuária com a grande diferença que ela não oferecia uma estrutura produtiva condizente com outras cidades portuárias.

Outros portos no Brasil e no mundo são experiências de cidades portuárias que se destacam e se dinamizam pela vultuosidade dos investimentos atrelados aquele porto, um conjunto de atividades conjuntas relacionadas a ideia de dinâmica do porto, que você não tinha em Salvador até mesmo pelo tamanho do porto. Então digamos que se tinha portos espalhados Porto de Aratu, Porto da Baía de Todos os Santos, mas eles não tinham uma capacidade, uma capilaridade de internalizar desenvolvimento porque a Bahia é um estado pobre, um estado condenado então a meu ver o determinismo histórico condenou a Cidade do Salvador. Não tínhamos como pensar em uma cidade desenvolvida porque você não tinha nenhuma atividade no entorno de Salvador que pudesse transbordar, como dizem as teorias locais, fazer o transbordamento de efeitos positivos na cidade.

**3. O IBGE no seu estudo DIVISÃO DO BRASIL EM REGIOES FUNCIONAIS URBANAS (Regiões de Influência das Cidades) vem apontando para a REDUÇÃO do papel de Salvador que perde espaços para outros centros. Esta é uma tendência crescente, Salvador tende a perder seu protagonismo nacional no plano econômico? Alguma chance de reversão?**



**Gustavo C. Pessoti:** Primeiro Salvador não tem protagonismo nacional. Então vamos pensar assim, é de agora que Salvador não possui protagonismo? Não. Salvador se analisar o PIB municipal há quanto tempo Salvador está atrás de Guarulhos, Osasco? Salvador quase está próximo de Poços de Caldas no Sul de MG. Você tem cidades que são menores que Salvador, mas onde a atividade econômica é muito bem distribuída, muito mais bem definida. E você tem capitais, eu destacaria Fortaleza que há muito tempo está na frente de Salvador onde a ocupação urbana é muito mais bem definida, a atividade econômica é muito mais bem integrada com a atividade do estado.

A pergunta é quando foi que Salvador teve protagonismo? Podemos falar das iniciativas do turismo, podemos falar do carnaval, mas do ponto de vista da comparação com outras regiões do Brasil o que eu vejo é uma negativa. Salvador não tem protagonismo. Nunca teve em relação com outras cidades parecidas e sequer com aquelas de atividades econômicas parecidas. Então a tendência é que ela continue perdendo ou no mínimo que continue estagnada na posição que se encontra hoje.

Chance de reversão no curto prazo não. O que é a grande característica de Salvador são os serviços. O que estamos vivendo no Brasil atualmente, uma tendência a estagnação dos serviços sobretudo em função da crise econômica. Perceba que em Salvador onde é que se tem um grande centro tecnológico aqui? Onde é que você tem um centro de integração empresa e serviços? Você não tem isso. Se você pensar o setor de serviços em Salvador, você vai falar da Prefeitura, você vai falar do Governo do Estado, você vai falar de alguma coisa de telefonia, são serviços que dependem muito da conjuntura, a conjuntura não vai bem a tendência é que esses serviços não vão bem.

Não se tem uma autonomia econômica o suficiente para dizer que uma parte dos serviços está em crise, mas eu tenho essa, essas e essa triunfando isso vai está muito atrelada a pequenos negócios assim um grande serviço e o serviço realizado por pequenas empresas.

Esses serviços realizados por pequenas empresas tem uma grande vantagem de ser grande geradora de emprego, mas uma grande desvantagem é que elas são quase invisíveis na formação do PIB. Então, como ela não aparece na formação do PIB por mais que se esteja gerando negócios, fazendo empregos, fazendo acontecer do ponto de vista econômico não se enxerga isso porque no desenho econômico do PIB o peso maior está no setor de transporte, o peso está no setor de alojamento e alimentação, o peso está na administração pública e isso não há nenhum indicativo de mudança no curto prazo muito pelo contrário, inclusive as medidas agora são medidas que evidenciam a relação da administração pública em função da crise.

#### **4. Considerando a qualidade econômica dos fluxos migratórios para Salvador, pode-se estimar que a cidade tende a se constituir em uma metrópole da pobreza?**

**Gustavo C. Pessoti:** Forte a expressão metrópole da pobreza, mas infelizmente porque que a migração não diminui para Salvador? Ou se ela diminui ou se ela é menor, mas não para, não cessa? Porque o interior é muito pobre. Então o que se observa é um fluxo migratório muito menor do que tem se observado nos anos 80, anos 90. Os programas sociais abrandaram muito questões como a migração, mas eles não acabaram totalmente. Pois se sabe que a dinâmica do agronegócio esconde uma coisa, o agronegócio é uma expressão equivocada porque agronegócio mesmo é o grande negócio da soja, o grande negócio do algodão, mas você tem uma grande quantidade de agricultores familiares que não fazem parte desse agronegócio e que não uma tem conexão econômica porque vivem da subsistência.

Como eles vivem da subsistência eles tem um trabalho, às vezes em pequenas atividades domésticas e atividades até anacrônicas no sentido de atividades atrasadas. Eles têm o acesso ao Bolsa Família ou eles têm a chance de tentar a vida em outra grande cidade já foi o tempo em que essa turma saia toda para São Paulo ou para o Rio de Janeiro.

Você já observa são os fluxos migratórios que para fora do Estado eles diminuíram bem, mas continuam existindo. O fluxo migratório para Salvador continua vindo, você continua tendo uma cidade que continua inchando com uma favelização com uma ocupação urbana extremamente desastrosa. Se você vê Salvador do alto de um avião, você vai ver assim de um lado você tem o Farol da Barra, Barra, as belezas e do outro lado você tem um monte de ocupação desordenada.

A tendência normal é que se a população que migra não vem com qualificação, não vem para trazer novidades para participar de alguma atividade infelizmente você aumenta o bolsão de pobreza que tem sido muito diminuído pelo Bolsa Família, mas sempre pensando que Bolsa Família é uma segurança alimentar e não acaba com a pobreza multidimensional no que diz respeito aos aspectos não atendidos de saúde, de segurança, de lazer, de saneamento básico. Então o problema é que se tem excesso de contingente de pessoas que não vai arrumar emprego e que vão aumentar as questões sociais para a cidade. Eu realmente acho forte essa expressão metrópole da pobreza, mas ela reflete um problema estrutural sério para cidade.

#### **5. O que provocou o enfraquecimento do comércio ATACADISTA de Salvador?**

**Gustavo C. Pessoti:** Aí bem fácil de saber porque isso está relacionado a duas ou três questões de origem microeconômica que é a própria oligopolização dos Centros de Distribuição – CD onde você tem hoje em dia em função do processo de fusão de grandes

empresas e compras de Grupos Multinacionais a diminuição da concorrência. Esse comércio atacadista não é que ele enfraqueceu, mas como oligopolizou mais as redes de distribuição aparentemente você só enxerga o Grupo Walmart, e o Extra do Grupo Pão de Açúcar e eventualmente os mercados de bairros que não são representativos para a compra de comércio por atacado.

A outra questão também está relacionada com a questão de que não se conseguiu realizar na Bahia um processo de interiorização de CD um dos grandes problemas da logística na Bahia não é só a integração do porto, mas é o fato de você não ter CD. Então um dos grandes projetos que está em vigência no atual Governo é implementar CD no interior porque isso pode melhorar, facilitar, diminuir custos de deslocamento para facilitar a interligação desse centro com as menores cidades. O enfraquecimento do comércio atacadista de um lado nasce com a oligopolização de grandes grupos da capital sobretudo e com fato de que você tem poucos CD e de logística espalhados pela Bahia.

#### **6. Qual a influência das exportações no setor de comércio e de serviços para a Cidade do Salvador?**

**Gustavo C. Pessoti:** Se considerar piamente essa frase, Salvador exporta muito pouco. Praticamente nada. Quem exporta na Bahia são as Grandes Empresas de Camaçari, Grandes Empresas do agronegócio de Barreiras. Salvador já não exporta, quando exporta é muito pouco, é ínfimo digamos assim do ponto de vista da pergunta. Então há um enfraquecimento do setor exportador. Não um enfraquecimento do comércio exportador de Salvador até porque exporta pouco. Como foi dito Salvador é um entreposto nessa função de exportação ela aparece mais ainda como entreposto e muito menos como exportadora mesmo. Ou seja, quem exporta são as grandes indústrias é a Petrobrás, a Ford, a Monsanto, a Cadima que são as empresas transportadoras. Então Salvador não teve enfraquecimento e na sua maioria não são empresas daqui.

#### **7. Os shopping centers e sua proliferação na cidade contribuíram ou prejudicaram o comércio varejista?**

**Gustavo C. Pessoti:** O comércio é situado em uma área extremamente deprimida, uma área decadente por assim dizer, o poder público até tentou fomentar atividades de universidades de turismo, para tentar fazer um processo de aproximação com o comércio infelizmente esse processo não foi tão bem sucedido.

Se vê hoje que os grandes grupos saíram do Comércio, estão todos na Avenida Tancredo Neves, próximo do Salvador Shopping, e se tem uma área com a cara feia, deprimida que esconde por trás a beleza do Elevador Lacerda, do porto e de coisas que podem acontecer. Mas a imagem quando você pensa o centro da cidade é a imagem da bagunça, a primeira coisa que vem a sua cabeça quando você pensa no Mercado Modelo há não aquela quantidade de ambulantes, então ficou a ideia do subdesenvolvido, uma imagem ruim.

Eu diria que o comércio de Salvador atrelado a essa ideia da estrutura física, ou seja, do centro comercial hoje ele está deslocado e as atividades estão muito pulverizadas em shoppings, *outlets*, enfim em estruturas que você vê que proliferou a quantidade de shopping. Naturalmente na mesma medida que você não vai mais ao Comércio, você vai ao shopping e você termina tendo produtos e serviços parecidos.

Ainda existe aquela ideia do saudosismo “ ah, mas no comércio tinha isso, no comércio tinha aquilo” presente em muita gente, mas hoje já não se tem nem mais a cultura, a parte jovem da população já nem sabe o que é Comércio, nem sabe o que é comprar no comércio. Você tem hoje o Comércio de Salvador retraído a algumas atividades artesanais e alguma coisa de produtos náuticos que ainda que ainda mantém algum tipo de cliente você vê que as lojas estão lá estabelecidas, mas nada que signifique uma expectativa de uma reversão de uma tendência histórica não.

## **8. O *e-commerce* tem contribuído para o enfraquecimento do VAREJO em Salvador?**

**Gustavo C. Pessoti:** Eu não diria isso. Eu duvido que isso tenha enfraquecido porque ainda hoje o *e-commerce* é acessado por um número reduzido de pessoas. É uma ferramenta importantíssima mas se a gente pensar qual o tamanho da inclusão digital no Brasil? Pequena. Qual o tamanho da inclusão digital na Bahia? Menor ainda. Então você começa a divagar um processo que envolve a inclusão digital das pessoas, mas envolve a distribuição de renda. Há uma concentração de renda muito grande na Bahia então é muito incompatível com o desenvolvimento do *e-commerce*.

Num nível tão grande de concentração de renda muito dificilmente ou quase impossível as pessoas vão trocar o comércio virtual pelo comércio presencial porque elas não têm renda, elas não têm cultura. Isso pode vir a acontecer nos próximos 20 ou 30 anos, é uma tendência. Difícil dizer por conta da situação que nos se encontramos hoje. Você tem uma diminuição do crescimento demográfico, um contingente de população pobre excludente que não tem computador em casa, que não tem televisão em casa. Então pensar que esse *e-*

*commerce* veio a substituir o comércio formal, eu não acredito, por conta da caracterização econômica do nosso estado. Não acredito que ele enfraqueça o varejo. O que enfraquece o varejo é a falta de dinheiro mesmo.

### **9. Os shopping centers e sua proliferação na cidade contribuíram ou prejudicaram o comércio varejista?**

**Gustavo C. Pessoti:** Acho que contribuíram. Não interessa onde ele esteja, interessa que ele esteja pulverizado. Você tem shopping na região do shopping Iguatemi, tem shopping na Paralela, tem shopping na região do Aeroporto, tem shopping na Cidade Baixa.

Eles são importantes porque eles trazem junto com a ideia do shopping a ideia de infraestrutura de apoio, de segurança, de entretenimento, então eles são superimportantes na proliferação de negócios. Agente de desaquecimento geral do país, da economia do país isso dá a sensação de menor rendimento de unidade, mas o comércio se beneficia da presença de shopping, o shopping não é para o comércio um concorrente, é um aliado poderoso. A ideia de comércio não está mais atrelada ao bairro, já não está mais atrelada a localidade, está atrelada a possibilidade de fazer negócio onde quer que seja. Nesse sentido o shopping tem com certeza contribuições.

### **10. Quanto a conjuntura econômica de Salvador qual sua perspectiva de hoje? Qual a sua visão para o futuro?**

**Gustavo C. Pessoti:** É aquilo que eu falei, está muito atrelada a atividade econômica, então assim Salvador concentra uma população pobre, tem problemas sérios de mobilidade urbana, tem áreas bastante degradadas. Salvador é muito grande e a arrecadação da cidade é insuficiente para que as intendências estaduais e municipais tenham capacidade de dar conta de todo os problemas estruturais da cidade. Ainda tem problemas de analfabetismo, ainda tem questões estruturais muito sérias em Salvador que dificultam a dinamização de negócios.

Por outro lado, Salvador é uma terra de oportunidades, então se você observar proliferaram o número de universidades nos últimos anos, a questão do turismo ainda continua sendo uma grande atratividade da cidade. Bares e restaurantes estão atrelados a essa dinâmica da capital, a essa ideia da atratividade, você tem o porto que está relativamente bem localizado do ponto de vista de passeios, então está ali na Cidade Baixa, mas é “facinho” de chegar na Barra, no Farol então digamos assim o custo é relativamente baixo para o turista que queira fazer isso. Então assim, o grande problema é que Salvador continua atrelada nos mesmos vetores de 30 anos atrás. Então se você falar assim tire um retrato da Salvador em

1980 e tire um retrato da Salvador em 2015, sendo os vetores o turismo, comércio, Pelourinho, SENAC, “vamo comer uma muqueca”, vamos subir o Elevador Lacerda, ou seja, a perspectiva turística. Então assim, não há na conjuntura econômica de Salvador a perspectiva de curto prazo de mudança de tendência de atividade econômica. Atividade é essa mesmo, pequenos negócios atrelados ao SEBRAE, aos empreendedores individuais, negócios relacionados as universidades, as escolas particulares e digamos assim atividades relacionadas ao serviço de apoio a indústria, serviços de apoio ao turismo, mas digamos assim é uma conjuntura que faz com que a cidade mantenha um certo dinamismo mas ao mesmo tempo não nos capacita a dizer. Salvador vai avançar, Salvador está se modernizando nisso. A expectativa do parque tecnológico era uma. A expectativa agora com o metrô trazer uma perspectiva positiva da melhoria na mobilidade urbana, mas isso não traz nada muito significativo na perspectiva de novos investimentos, porque digamos assim a ocupação está praticamente feita.

Os espaços mais ou menos determinados para uma atividade de serviços atrelada a alugueis, nada que se possa dizer que Salvador tem grandes perspectivas de mudanças na tendência histórica não, vai continuar sendo uma atividade pequenos serviços pequenos negócios e serviços ligados ao turismo, serviços portuário, mas ainda assim uma cidade com alguma dinâmica é muito importante esclarecer isso ter dinamismo Salvador tem, ela não tem pujança no crescimento econômico do ponto de vista de galgar de mudar de posição, de passar na frente de um monte não, isso não.

Não há nenhum vetor de transformações econômica nos últimos anos que tenha sido capaz de fazer com que Salvador alcance novos horizontes, mas ela não tem crescido do ponto de vista de negócio, de turismo, de serviços hospitalares, de serviços educacionais esses, sim continuam crescendo.

## ANEXO A - PERFIL VISUAL DAS MUDANÇAS DA CIDADE DO SALVADOR AO LONGO DO SÉCULO XX



**Trecho da Orla Verticalizada e da Favela do bairro de Santa Cruz.**



Figura 02: Av. Antonio Carlos Magalhães, 1970 - considerada na época como: "Espinha Dorsal do Sistema Viário"  
Fonte: Fundação Gregório de Matos (apud OLIVEIRA, 2002, p. 52)

**Escolha da área para implantação do sistema viário.**



Figura 07: Shopping Iguatemi, 1975 — acesso garantido pela malha viária  
Fonte: Fundação Gregório de Matos (apud OLIVEIRA, 2002, p. 109)

**Início da construção do Shopping Iguatemi com acesso pelo sistema viário integrado.**



**Shopping Iguatemi com acesso pelo sistema viário integrado.**



**Shopping Iguatemi, a Estação Rodoviária, Estação Iguatemi, prédios comerciais um pouco mais a frente.**



**Uma outra visão do Shopping Iguatemi, Estação Rodoviária, Estação Iguatemi, em que se percebe a integração do sistema viário nas direções: Avenida Paralela, Avenida Antônio Carlos Magalhães, e Centro Tradicional.**





**Dique do Tororó e o processo de ocupação**



**Trilhos do bonde e Elevador Lacerda na Praça Cayru**



**Arquitetura colonial e os signos do Centro Histórico de Salvador**



**Pelourinho – Território do Turismo**





**Cidade Baixa**



**Periferia urbana de Salvador**



**Salvador (pós moderna)**

<<http://maisdesalvador.blogspot.com.br/>>

<<http://skyscrapercity.com.br/>>

<<http://ios73.blogspot.com.br/>>