

Salvador: uma metrópole corporativa fragmentada

Ruan Sampaio de Oliveira[1]
Orientadora: Profa. Denise Silva Magalhães

Palavras-chave: Urbanização; Produção da Cidade; Fragmentação do Espaço Urbano.

INTRODUÇÃO

Tendo por base o livro de Milton Santos Metrópole Corporativa Fragmentada: o caso da São Paulo, reeditado pela EDUSP em 1990, a pesquisa em pauta busca analisar a metrópole corporativa fragmentada de Salvador, segundo variáveis e indicadores socioeconômicos do território, como: o papel do Estado no processo de urbanização; o problema habitacional na cidade; a distribuição de renda e os contrastes entre riqueza e pobreza; o crescimento da cidade e crise econômica; o problema do gasto público e sua seletividade social e espacial, além das tendências da realidade atual.

A metodologia adotada para analisar a metrópole corporativa fragmentada da cidade do Salvador será quali quantitativa, com a coleta de informações e dados, buscando sempre a inclusão de mapas temáticos na análise da fragmentação e do corporativismo da cidade em estudo. Para concretização da pesquisa, etapas sequenciais estão sendo desenvolvidas: levantamento bibliográfico/cartográfico; integração das principais fontes de informação direta (coleta de campo) e indireta (pesquisa documental); análise da metrópole corporativa fragmentada de Salvador, segundo variáveis e indicadores socioeconômicos do território; e a apresentação dos resultados finais. Nesse sentido, busca-se reinterpretar a cidade corporativa e a fragmentação do espaço de Salvador, com novos sentidos analíticos daqueles apresentados por Milton Santos em Metrópole Corporativa Fragmentada: o caso da São Paulo.

[1] Graduando em Geografia pela UFBA.

DISCUSSÕES E RESULTADOS

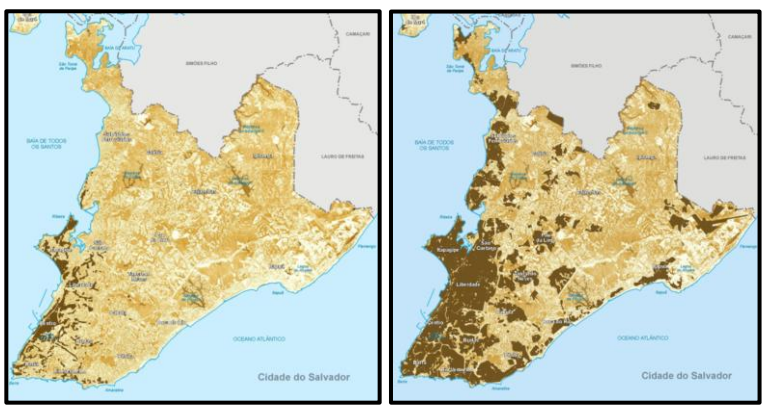
Neste estudo, duas noções são fundamentais para a análise do espaço urbano de

Salvador: corporativismo e fragmentação. Segundo Santos (1990), uma metrópole corporativa diz respeito à ação do poder público na produção da cidade, beneficiando a população, mas, principalmente, às empresas hegemônicas, obedecendo à mais restrita racionalidade capitalista. Este esquema ganha tonalidades ainda mais fortes, graças à forma genuinamente brasileira de ação do Estado sobre o desenvolvimento urbano. Mesmo considerando-se a questão escalar, a exemplo da cidade de São Paulo trazida por Santos (1990), a fragmentação da cidade do salvador é também evidenciada pela (in)capacidade de mobilidade da população nas questões de transportes e moradia, implícitas questões como: distribuição dos usos do solo e localização anárquica das residências; a expansão da cidade; e a dependência da população pobre aos transportes coletivos.

Nesse âmbito, falar sobre Salvador também é discutir sobre segregação socioespacial residencial, mobilidade, trabalho e habitação, temas importantes para entender o que é uma metrópole corporativa fragmentada. São vários os autores que dialogam com os citados temas, entre eles relevam-se os trabalhos de Gordilho-Souza (2008), Carvalho e Pereira (2006) que vêm trabalhando com a dinâmica metropolitana da cidade, em vários segmentos. De acordo com tais autores, a segregação impacta diretamente a vida dos habitantes das grandes cidades, desde o acesso da população aos serviços básicos, às questões relacionadas ao trabalho e renda, o acumulo de capital nas mãos de poucos, a mobilidade urbana, fatores esses relacionados ao espaço geográfico que determinados grupos sociais ocupam nas cidades. No contexto atual da cidade do Salvador, pessoas com uma renda alta ocupam os bairros ditos “nobres” Vasconcelos (2002), como Itaigara, Iguatemi, Caminho das Árvores, estes dotados de direitos e infraestrutura adequada em prédios arquitetonicamente semelhantes e seguros. Em contrapartida, a população mais pobre que reside em áreas periféricas, distante do centro da cidade e muitas vezes em locais de risco como encostas e morros, convive com infraestruturas precárias, falta de segurança, aumento da criminalidade, entre outros fatores.

Considerando o contexto histórico de ocupação de Salvador, observa-se que, a partir do seu centro, a cidade se expandiu na direção sul, formando bairros como o Campo Grande, Vitória, Graça, de famílias mais abastadas, e, na direção norte, formando bairros como Lapinha, Liberdade, Cidade Nova, de famílias pobres. (Vasconcelos, 2002) Isso se intensificou com o surgimento da Salvador moderna a partir dos anos 1960, quando se incrementou a ocupação da Orla Atlântica pelas camadas de alta e média renda da população e a concentração dos pobres nas áreas então distantes e desequipadas do chamado “Miolo”, do Subúrbio Ferroviário e nos limites da capital com os municípios de Lauro de Freitas e Simões Filho. Desde essa época já se demonstrava a fragmentação da cidade. (Mapa 1).

Mapa 1 - Ocupação histórica da cidade do Salvador (1940, 1976 e 1998)

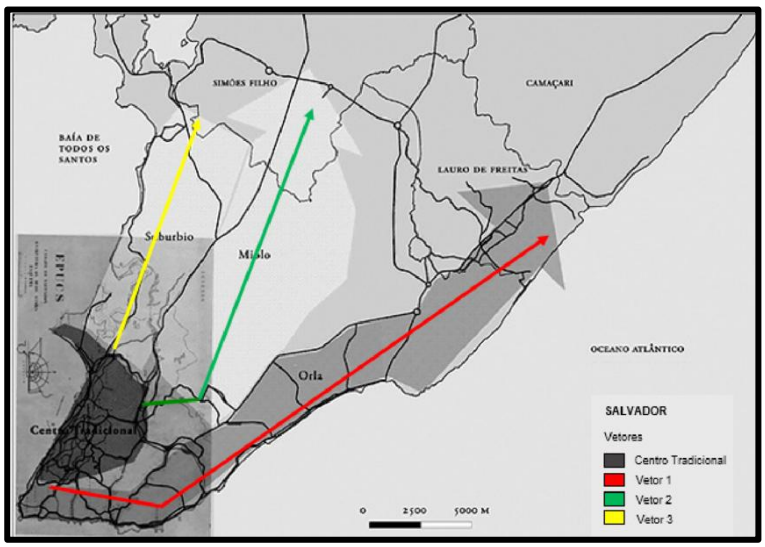




Fonte: PDDU Salvador 2000; PLANDURB Evolução Demográfica (1940-1976-1998).

Essa ocupação configurou um padrão de expansão da cidade em torno de três vetores: 1) Orla Atlântica como área nobre da cidade, lugar de concentração de riqueza, investimentos públicos, moradia, serviços e lazer; 2) o chamado "Miolo", localizado no centro geográfico do município que começou a ser ocupado com a implantação de conjuntos residenciais para a classe média baixa, e que teve a sua expansão continuada por loteamentos populares e sucessivas invasões coletivas; 3) e o Subúrbio Ferroviário, que teve a ocupação impulsionada pela implantação da linha férrea no século XIX, passando a sediar loteamentos populares sem controles urbanísticos a partir de 1940, com as suas áreas livres sendo também invadidas. (Mapa 2). Esta localidade é um dos espaços mais carentes de Salvador, concentrando uma população muito pobre, marcada pela precariedade habitacional, pela falta de infraestrutura e serviços básicos e por um maior crescimento da criminalidade e violência.

Mapa 2 - Vetores de expansão de Salvador



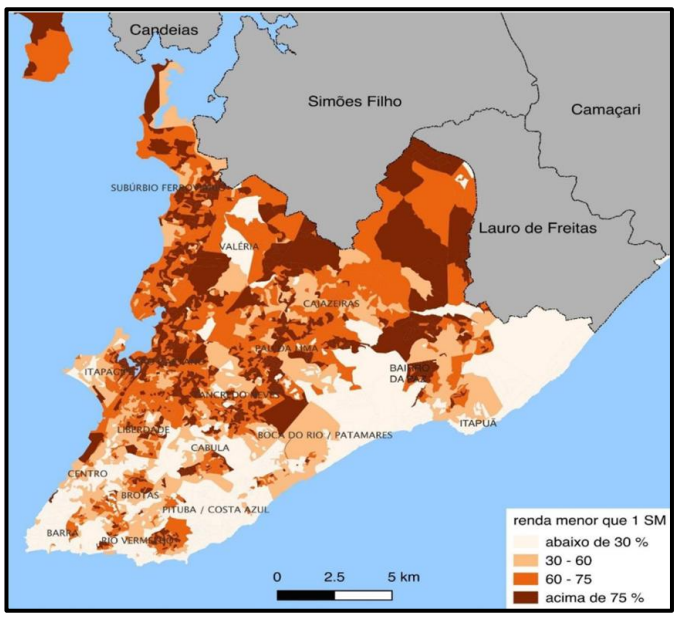
Fonte: Carvalho; Corso-Pereira, 2013.

Esta diferenciação do território de Salvador foi analisada por Carvalho e Pereira (2006), com a metodologia desenvolvida pelo Observatório das Metrópoles (Ribeiro; Lago, 2012) e os dados do censo demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

(IBGE) de 1991, 2000 e 2010. Partindo-se do pressuposto de que o trabalho e a renda definem o local onde as pessoas podem e irão ocupar na cidade, pode-se dizer que os trabalhadores que exercem funções "inferiores" costumam ocupar lugares mais afastados do centro, geralmente sem acesso a serviços e direitos básicos, isto é, escancaradamente, o chamado efeito território que diz respeito aos benefícios ou prejuízos sofridos por determinados grupos sociais em decorrência do espaço que eles ocupam. Geralmente esses trabalhadores deslocam-se quilômetros de distância de suas residências para o trabalho, perdendo horas em ônibus e metrô. Embora esse modal seja um meio de transporte mais rápido e eficiente do que os ônibus, ainda assim não chega de forma igualitária para todos, sendo que o governo ainda insiste em diminuir ou retirar linhas de ônibus que chegavam em lugares aonde o metrô não chega, dificultando ainda mais o deslocamento das pessoas, seja para o trabalho, estudo, assistência médica ou lazer.

Como produto da segregação socioespacial urbana, observa-se em Salvador a coexistência de uma cidade fragmentada: a Orla Atlântica com os melhores indicadores de renda e qualidade de vida e, por outro lado, os denominados Subúrbio Ferroviário e "Miolo", apresentam os piores indicadores socioambientais e socioeconômicos (Mapa 3), assim como, carência de empregos, serviços e lazer próximos. Configura-se, então, a cidade corporativa fragmentada, pela ação do poder público na produção da cidade, aliada com empresas hegemônicas — a exemplo das incorporadoras imobiliárias — obedecendo à mais restrita racionalidade capitalista. (Santos, 1990).

Mapa 3 - Distribuição espacial de renda domiciliar em Salvador

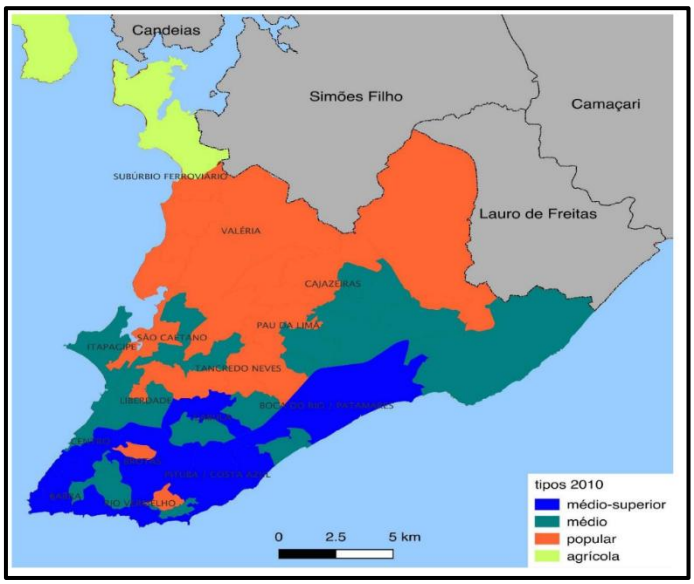


Fonte: IBGE, 2010; Carvalho; Pereira, 2015.

Essa distribuição socioespacial de Salvador demostra a fragmentação do espaço da cidade, tipificada no Mapa 4 por uma ocupação médio-superior na Orla Atlântica, pelos grandes empregadores, dirigentes e trabalhadores intelectuais, perfazendo uma mancha praticamente contínua e em bairros ditos "nobres" da cidade como: Barra, Graça, Barra Avenida, fazendo fronteira com os bairros tipificados como médios (como Itapagipe,

Liberdade) e populares (como Tancredo Neves, Pau da Lima, aglomerado de Cajazeiras e Valéria), que abrigam uma população sem possibilidades de consumir o espaço da cidade moderna nem da cidade tradicional, alojando-se tipicamente em parcelamentos clandestinos e habitações precariamente construídas no "Miolo", no Subúrbio Ferroviário de Salvador ou nos seus municípios vizinhos – Lauro de Freitas e Simões Filho. Dados relativos à renda do responsável pelo domicílio e à renda da família, por exemplo, confirmam a concentração da riqueza na "área nobre", notadamente na Barra, na Pituba e em suas adjacências, assim como a intensa pobreza dos moradores dos Alagados, São João, Boa Vista do Lobato, Paripe, Bairro da Paz, Águas Claras, Cajazeiras e outras áreas do Subúrbio e do "Miolo" da cidade.

Mapa 4 – Tipologia socioespacial de Salvador, 2010



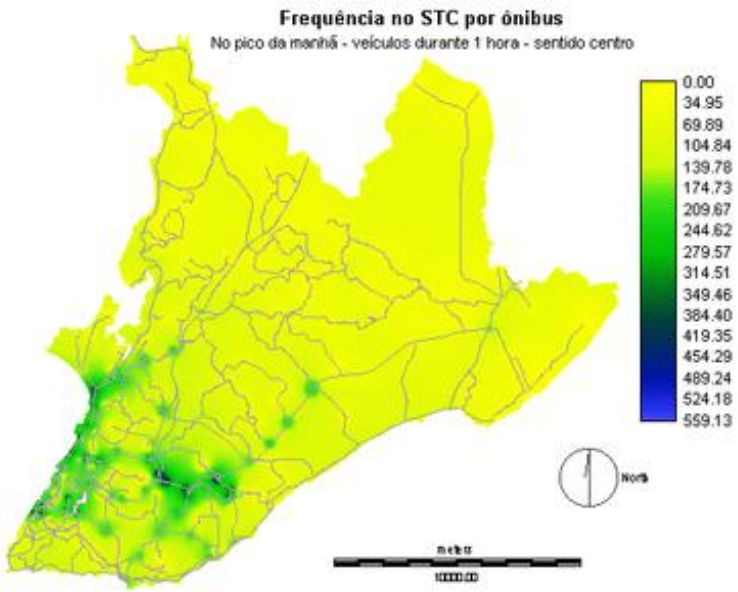
Fonte: IBGE, 2010; Carvalho; Pereira, 2015.

O Sistema de Transporte Coletivo (Mapa 5) também indica a fragmentação da cidade, pois o Centro de Salvador e os bairros do Iguatemi e Pituba, com os maiores indicadores de renda, continuam sendo o principal destino das viagens de transporte coletivo por ônibus (Mapa 5). Enquanto a população do Subúrbio Ferroviário e do "Miolo", de menores rendimentos, depende fortemente do transporte público para realizar suas viagens cotidianas e é cativa desse transporte coletivo carente de investimento. Geralmente esses trabalhadores deslocam-se quilômetros de distância de suas residências para o trabalho, perdendo horas em ônibus e metrô, dificultando a mobilidade dessas pessoas, intensificada com a diminuição ou a retirada completa de muitas linhas de ônibus com a construção das linhas de metrô e do BRT (*Bus Rapid Transit*), esses que não atingem igualmente a toda a população.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através das análises das variáveis e indicadores do território soteropolitano, envolvendo questões de ordem histórico-geográfica, distribuição espacial da renda domiciliar, topologia socioespacial e o sistema de transporte coletivo, pode-se realçar a cidade do Salvador como uma Metrópole Corporativa Fragmentada, reinterpretando os conceitos e noções de cidade corporativa e fragmentação do espaço, com novos sentidos analíticos daqueles apresentados por Milton Santos em "*Metrópole corporativa fragmentada*: *o caso de São Paulo"*.

Mapa 5 - Frequência do sistema de transporte coletivo por ônibus em Salvador, 2006



Fonte: https://redeprofissionaissolidarios.objectis.net/salvador/texos/mobilidade-urbana.

REFERÊNCIAS

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A prática espacial urbana como segregação e o "direito à cidade" como horizonte utópico. *In:* VASCONCELOS, P. de A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (Org.). **A cidade contemporânea**: segregação espacial. São Paulo: Contexto, 2013. p. 75-110.

CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso. Segregação sócio

espacial e dinâmica metropolitana. In: CARVALHO, Inaiá Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso (Org.). **Como Anda Salvador e sua Região Metropolitana**. Salvador: EDUFBA, 2006. p. 83-108.

CORRÊA, Roberto Lobato. Segregação residencial: classes sociais e espaço urbano. *In:* VASCONCELOS, P. de A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (Org.). **A cidade contemporânea**: segregação espacial. São Paulo: Contexto, 2013. p. 39-59.

GORDILHO-SOUZA, Angela. **Limites do habitar**: segregação e exclusão na configuração urbana contemporânea de Salvador e perspectivas no final do século XX. 2 ed. v. 1. Salvador: EDUFBA, 2008. 494 p.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Anna Blume, 2005. 251 p.

RIBEIRO, César de Queiroz; LAGO, Luciana Corrêa do. (2012). O espaço social das grandes metrópoles brasileiras. Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte. **Cadernos Metrópole**, n. 4, 09-32.

SANTOS, Milton. **Metrópole corporativa fragmentada**: o caso da São Paulo. São Paulo: Nobel: Secretaria de Estado da Cultura, 1990. 116 p.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. Urbanização e fragmentação: a natureza natural do mundo. **Geografares**, Vitória, v. 1, n. 1, jun. 2000.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Contribuição para o debate sobre processos e formas socioespaciais nas cidades. In: VASCONCELOS, P. de A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (Org.). **A cidade contemporânea**: segregação espacial. São Paulo: Contexto, 2013. p. 17-37.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **Salvador**: transformações e permanências (1549 - 1999). Ilhéus: Editus, 2002. 456 p.

X Encontro Baiano de Geografia, Caetité-BA, 23 a 26 de julho de 2025.