

TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS DE SALVADOR E A FORMAÇÃO DO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO

Jeremias Pereira Pinto ¹
Tatiana Araújo de Souza ²

1 INTRODUÇÃO

Quando Tomé de Souza desembarca no Porto da Barra, em 29 de março de 1549, e funda a cidade do Salvador para ser a Cabeça do Brasil e a capital da Colônia, não imaginara que a cidade passaria por tantas transformações ao longo de quase cinco séculos. Já no século 17, passa a ser uma das mais importantes cidades da América, cobiçada e invadida até pelos holandeses, em de 1624. Segundo Vasconcelos (2002), Salvador se manteve importante até o século 18 e início do século 19.

Fechado esse período, Vasconcelos (2002) diz que, com a mudança da capital para o Rio de Janeiro, no século 19, Salvador deixa de ser a mais rica e maior cidade do Brasil, entrando em decadência, sendo ultrapassada, no início do século 20, por Recife, só se restabelecendo em meados do século, após a industrialização que faz da capital do estado da Bahia o terceiro município mais populoso do Brasil, com uma população estimada em 2.938.092 milhões de habitantes (IBGE, 2016), sendo centro de comando da sexta região metropolitana brasileira em termos demográficos (IBGE, 2010). Mesmo assim, o processo de urbanização da cidade aconteceu de forma lenta, conforme consta nos estudos em Almeida (2008):

[...] entre fins do século XIX e primeiras décadas do século XX. A população da capital, que atingiu a marca dos 170 mil habitantes em 1890, cresceu vegetativamente em todo o período 1890-1920. Nesse último ano, a cidade alcançou a marca, já então modesta para os padrões do eixo Rio-São Paulo, dos 280 mil habitantes. Mais grave: suas taxas de expansão demográfica anual, que haviam se situado entre 1,6% e 1,7%, entre 1872 e 1920, despencaram para apenas 0,2%, entre 1920 e 1940, do que resultou uma população praticamente estável, de 290 mil habitantes em 1940 (ALMEIDA, 2008, p. 7).

¹ Mestre em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social – UCSAL. E-mail: jeppinto45@gmail.com

² Especialista em Desenvolvimento Regional Sustentável – UNEB. Especialista em Gestão Ambiental com Ênfase na Gestão de Recursos Hídricos – UNEB. E-mail araujotati@hotmail.com

Após o período de mudanças urbanas lentas, na segunda metade do século 20, a cidade ganha uma nova dinâmica, sofrendo intensas transformações como resultado de investimentos estatais, entre elas podemos citar: a reforma do bairro comercial; o fato de as elites passarem a ocupar novas áreas residenciais, desenvolvendo alguns serviços, como a expansão das linhas de bondes; e a modernização do porto, com financiamento estrangeiro.

Nas décadas compreendidas entre 1940 e 1960, a economia do estado também passa por mudanças que vão impactar diretamente sobre Salvador e seu entorno como resultado do Plano de Desenvolvimento da Bahia de 1959, principalmente pela implantação e expansão de uma nova indústria centrada na petroquímica e na metalurgia, em 1967, com a criação do Centro Industrial de Aratu (CIA), um conjunto de indústrias, na área metal mecânica, que fornecia equipamentos para a Petrobrás, e, na década seguinte, com o estabelecimento do Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC).

Segundo Dórea (2006), na segunda metade do século 20, anos 60/70, o explosivo crescimento de Salvador impôs a abertura das avenidas de vale, entre elas a Avenida Afrânio Peixoto, popularmente conhecida como Avenida Suburbana, inaugurada no dia 07/11/1970, pelo Governador Luiz Viana Filho, conforme noticiado no *Jornal da Bahia* na sua edição de 08/09/11 de 1970. A abertura da avenida contribui para que houvesse um aumento no fluxo e na fixação de pessoas ao longo da Afrânio Peixoto.

Diante desse contexto, salienta-se que a gênese que formou o subúrbio será o foco principal de análise deste trabalho.

2 A PRODUÇÃO DO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR

2.1 Subúrbio Ferroviário de Salvador

Fonseca e Silva (1992) delimitam o espaço de estudo da Geografia Urbana, caracterizando a cidade como áreas onde há concentração demográfica, econômica-social, e pelo uso diversificado do solo, onde estão atividades diversas (administrativa, de comércio e de serviços, industriais e residenciais), sendo estas planejadas ou espontâneas.

A Geografia Urbana atua no espaço desigual e combinado, tendo a função de identificar e explicar os processos, estruturas, funções e formas espaciais, resultados da dinâmica dos processos sociais, através do pensamento de Corrêa (1995) que considera o espaço urbano como sendo:

O espaço capitalista – fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e campo de lutas – é um produto social, resultado de ações

acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço. São agentes sociais concretos, e não um mercado invisível ou processos aleatórios atuando sobre um espaço abstrato. A ação destes agentes é complexa, derivando da dinâmica de acumulação de capitais, das necessidades mutáveis de reprodução das relações de produção, e dos conflitos de classe que dela emergem. (CORRÊA 1995, p. 11).

Dentro dessa forma de pensar, Fonseca e Silva (1992) analisam o Subúrbio Ferroviário (especificamente os bairros de Paripe e Periperi), dentro de outra ótica, ou seja, rediscutindo o conceito de subúrbio, diferente do seu sentido real (área localizada fora da cidade). Subúrbio passa a ter um significado de segregação residencial, resultado da ação de agentes internos e externos, mas que não o exclui do contexto da cidade e da região, pelo contrário, mantém relações diretas com quadro urbano regional através de intensos mecanismos de interação.

Serpa (2001), tendo como base a cidade capitalista dos países subdesenvolvidos, afirma que nesses locais os pobres são empurrados para as periferias, entendidas como áreas com deficiências na infraestrutura e nos equipamentos, ocupadas pela população de baixa renda; já nos países desenvolvidos, essas seriam áreas localizadas nos arredores das cidades, habitadas por famílias de classe média ou alta, com melhor de qualidade de vida.

Sendo assim, colocando-se em questão o local específico de estudo, o Subúrbio Ferroviário de Salvador, e as análises sobre subúrbio e periferia, pode-se compreender que existe neste espaço uma complexidade muito grande, de modo que são percebidas características peculiares tanto de subúrbio quanto de periferia.

Em relação a subúrbio, o rural está presente, pela existência de animais, casas com grandes quintais e cria de animais (como galinhas), convivendo assim, o urbano ao lado do rural. Em relação à periferia, notam-se espaços limitados, casas construídas de forma precária, deficiência de transportes, no saneamento, entre outros. Não se pode esquecer que existe ligação intensa com áreas centrais da cidade, onde a população do subúrbio/periferia utilizam dos serviços de bancos, clínicas, lojas diversas, tanto no bairro da Calçada, quanto no centro antigo de Salvador, o bairro do Comércio.

Os bairros que compõem o Subúrbio Ferroviário mantém certa homogeneidade no que se refere ao padrão de vida, mas são observadas algumas diferenças, a exemplo dos bairros mais próximos da área central de Salvador como Plataforma e parte de Periperi que abrigam populações mais pobres (até 3 salários mínimos) do que os núcleos de Periperi, Coutos e Paripe que tem renda maior (entre 3 a 11 salários mínimos).

Remontando ao estudo de Fonseca e Silva (1992) sobre o subúrbio de Salvador, notamos que os autores demarcam quatro períodos históricos temporais, como fases de

expansão da área, os quais serão expostos a seguir:

- i. período de expansão econômica da Bahia e gênese dos bairros suburbanos (1850 a 1900).

No século 19, a Bahia sente os efeitos da Revolução Industrial, seja através das inovações inseridas nas indústrias do estado, seja pela ação dos agentes externos, que se reflete na infraestrutura, ou através das modernizações, que vão impactar diretamente na expansão do mercado de equipamentos industriais para outras regiões e na ação dos agentes internos (Empresário e Estado), que visam aumentar a produtividade e exportações. Entre as ações, podemos destacar: modernização da indústria açucareira (engenho a vapor); construção de indústrias de beneficiamento do algodão e fumo, assim como, em conjunto com capital externo, a melhora do Porto de Salvador e a construção de Ferrovias que penetraram o interior e facilitam o desenvolvimento de novas regiões produtivas; cita-se também a construção, na capital, da ferrovia Calçada-Paripe, que contribuiu para a expansão urbana de Salvador rumo ao subúrbio e favoreceu o surgimento dos bairros de Paripe e Periperi e de outros como Brotas, Cidade Baixa, etc., na mesma medida em que fortalece o papel e a concentração econômica exercida pela capital do estado.

A construção da ferrovia, a existência de oficinas e fábricas da Leste, juntamente com o crescimento econômico e demográfico da cidade e o alargamento dos quadros urbano e viário, possibilitam a instalação da indústria têxtil em Plataforma, pelo barateamento dos custos de produção.

- ii. período destacado pela crise econômica da economia baiana e pela evolução dos bairros de Paripe e Periperi (1900 a 1940)

Nesse período, Salvador não consegue manter o mesmo ritmo de crescimento econômico e demográfico que tinha anteriormente em função da crise no setor agrícola, do dinamismo da região Sudoeste (principalmente São Paulo – café e indústria), das mudanças das correntes migratórias, do fim da escravidão (base da agricultura) e do incremento da cultura do Cacau.

Apesar disso, a expansão urbana da cidade continua durante a segunda metade do século 19, em limites próximos ao Dique do Tororó e no subúrbio, além de Plataforma, que já tinha um adensamento em função da Fábrica de Tecidos São Braz. Áreas como Lobato-Paripe-Periperi, passam a ser ocupadas: Periperi em função da oficina ferroviária instalada (1920) e da abertura da Rua da Estação, que fez com a prefeitura intervisse no local; Paripe

em função de uma Fazenda que fabricava azeite de dendê e mais tarde, em 1928, pela construção da estação ferroviária e ponto de desembarque de gado.

Nesse momento, os subdistritos de Plataforma-Paripe-Periperi tornam-se uma área com funções industrial e residencial, enquanto que o centro da cidade era concentrado de serviços, administração, comércio e finanças e, nos seus arredores, era o local de moradia das elites locais, tornando o preço dos terrenos bastante valorizados e o local inacessível para as camadas mais pobres, expulsando-os para áreas suburbanas, onde havia solo mais barato e meios de transportes.

Nesse ínterim, percebe-se que esse processo teve como resultado a segregação espacial, coincidindo com a expansão, inserção, modernização e ligação da economia baiana com outras regiões. Outro aspecto a ser destacado é que o subúrbio torna-se uma área residencial, apesar de ter funções industriais, já que o centro foi ocupado pelas elites. Por último, pode ser destacado que os bairros do subúrbio, mesmo sendo áreas de segregação espacial, passaram a ter papel importante na cidade do Salvador, mas que reproduz as relações sociais de produção.

iii. período do início e desenvolvimento da industrialização na Bahia e dos fortes crescimento demográficos e espacial de Paripe e Periperi (1940 a 1970)

Com a estagnação da cultura do Cacau e a necessidade de diversificar a produção, outras culturas são estimuladas, como a mamona e o sisal e outros produtos que se expandiram para outras regiões do estado, mesmo assim, Salvador continua a ser muito forte por concentrar grande parte das transações financeiras, comerciais e administrativas. O centro da cidade continua gerindo o território, e nos arredores, a agroindústria, a exemplo da Península de Itapagipe.

Outro fator destacado pelos autores é que nesse período a União faz investimentos que vão de alguma forma atingir o espaço nacional, mais especificamente a região Sudeste, inclusive com a abertura das rodovias. A Bahia, que até então tinha uma indústria baseada em pequenas indústrias, introduz propostas que vão contribuir para a industrialização regional, entre elas a descoberta do petróleo e da implantação da Refinaria Landolfo Alves, nos anos de 1949-1950, a criação do Banco do Nordeste do Brasil, em 1952, a Hidroelétrica de Paulo Afonso, em 1954, a fundação da Comissão de Planejamento Econômico – CPE, em 1955, e a criação da SUDENE, em 1959. A instalação das indústrias ao redor da capital, assim como desses outros movimentadores da economia baiana, e principalmente da criação do CIA –

Centro Industrial de Aratu, no final da década de 60 e início da década de 70, e do Polo Petroquímico de Camaçari, inaugurado em 1978, vai tornar o estado amadurecido neste setor, diversificado na agricultura, e produtor de bens intermediários.

As mudanças políticas-econômicas vão ter impactos a nível espacial, de tal modo que o rápido crescimento vai se refletir na função das áreas centrais, fazendo com que os moradores da elite se desloquem dessas para bairros como Vitória, Barra, Graça, bem como faixas que hoje se denomina Orla Atlântica (Pituba, Amaralina, entre outros).

No que tange aos bairros de Periperi e Paripe, o primeiro passa a ter um considerável crescimento demográfico, desde a década de 1940, acompanhando o crescimento da cidade, evoluindo de 2.251 habitantes, em 1940, para 25.528, em 1970, inclusive com a construção de 700 novas casas, o que equivale a 65% acima das existentes. Paripe também teve um incremento populacional, saindo de 1.737, em 1940, para 23.651, em 1970, sendo que esse adensamento se deu em função da chegada de imigrantes, da instalação de serviços, industriais, de oficinas da Leste, sem esquecer-se de mencionar que a utilização e uso do solo fez com que houvesse esses deslocamentos em função do aumento nos preços nas áreas centrais da cidade e que estas áreas são desprovidas de infraestrutura básicas.

iv. período caracterizado pela solidificação do processo industrial e pela evolução recente dos bairros de Paripe e Periperi (1970 até os dias atuais).

Nessa etapa do processo de análise do crescimento e ocupação dos bairros de Periperi e Paripe e construção da Avenida Afrânio Peixoto, mais conhecida como Avenida Suburbana, não podemos deixar de destacar duas vias que possibilitaram o acesso ao subúrbio, a BR 324, e a BA 528, assim como, o adensamento maior, a partir da década de 1970, pela construção da URBIS e INOCOOP, conjuntos habitacionais, que contribuiu para que a CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos e as Empresas de Transportes Viários Urbanos aumentasse o número de viagens ligando esta área a outras áreas de cidade.

2.2 O Parque São Bartolomeu

Diante das questões levantadas e colocadas, um ponto a ser destacado na área do Subúrbio Ferroviário é a existência do Parque São Bartolomeu, espaço onde se encontra um das principais reservas naturais, remanescentes de mata atlântica, em área urbana do País, sendo um local de grande importância ambiental, histórica e religiosa.

Segundo dados do *Plano de Manejo do Parque São Bartolomeu* (BAHIA, 2012), o

Parque São Bartolomeu (PSB) foi criado a partir da publicação do Decreto Municipal 4.590 de 21 de fevereiro de 1974, que declarou de utilidade pública uma área de cerca de 75 ha, de propriedade da Companhia Progresso e União Fabril da Bahia. É interessante notar que o Decreto é da década de 1970, período que coincide com significativas transformações ocorridas em Salvador bem como a inauguração da Avenida Afrânio Peixoto.

A área desapropriada na região conhecida como São Bartolomeu ofereceu o nome a esse Parque que possui uma importância histórica por ter sido palco de eventos importantes para a história municipal, estadual e nacional, como a batalha contra os portugueses pela Independência do Brasil, através da batalha de Pirajá.

Além disso, o PSB também têm áreas sagradas para as religiões de matriz africana (Candomblé e outras), como as cachoeiras de Nanã e Oxum, a cachoeira de Oxumaré e as Pedras do Tempo e Pedra de Omolú, sendo também uma local para a realização de rituais, através de cultos e oferendas às entidades.

No ano de 2001, o Governo do Estado da Bahia, através do Decreto Estadual 7.970, criou a Área de Proteção Ambiental – APA Bacia do Cobre/São Bartolomeu. A APA está localizada na borda oriental da Baía de Todos os Santos, Região Administrativa do Subúrbio Ferroviário, abrangendo os municípios de Salvador e Simões Filho.

Depois de um período de acesso restrito, o PSB foi contemplado com obras através do Projeto de Requalificação Urbana e Ambiental da Bacia do Cobre, por meio do convênio entre o Governo do Estado da Bahia (SEDUR/CONDER) e o Banco Interamericano para Reconstrução de Desenvolvimento – BIRD. Essas intervenções tiveram como resultado o cercamento de 100% do Parque, a revitalização da Praça de Oxum, a construção do Centro de Referência e Cidadania, com salas de dança, música, auditório, biblioteca, brinquedoteca e sala de exposição, anfiteatro, salas de aulas para cursos, a construção da praça de eventos com bares e lanchonetes e o reassentamentos de 700 famílias, através de indenizações monitoradas, como também de unidades habitacionais em Pirajá e em áreas próximas ao Parque.

A revitalização do PSB possibilitou que grupos de organizações não governamentais e a comunidade em geral pudessem passar a frequentar o local, acessando as trilhas ecológicas que ligam às cachoeiras, aos locais sagrados para o Povo de Santo, e à represa de uma antiga usina de produção de energia, como também realização eventos culturais e educativos. Também proporcionou maior visibilidade ao Subúrbio Ferroviário, sendo um local de enorme potencial turístico ainda inexplorado.

Vê-se, assim, que a criação do Parque São Bartolomeu é um dos pontos que demonstra as transformações ocorridas após a abertura da Avenida Afrânio Peixoto, a qual possibilitou o acesso a este espaço, já que antes isso era feito pelo bairro de Pirajá.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho teve como objetivo teorizar a respeito questões peculiares que envolvem a cidade de Salvador, a dinâmica socioespacial e os impactos na formação do Subúrbio Ferroviário, fazendo com que este espaço se insira completamente no contexto da cidade, pela existência de uma continuidade que liga o bairro da Calçada até Paripe.

Outro ponto destacado é a caracterização da área estudada tanto como periferia quanto como subúrbio, uma vez que a distância já não é um fator determinante e este novo conceito (periferia) tem um caráter mais abrangente e dinâmico na visão socioespacial, tendo como base de discussão o capitalismo e a suburbanização, mais especificamente na cidade de Salvador, no Subúrbio Ferroviário.

Concluindo, apontamos que a gênese e a evolução do espaço analisado, o Subúrbio Ferroviário, está atrelada a fatores internos e externos, que intervêm na formação do espaço de Salvador e se fazendo presentes até hoje, porém difíceis de serem mensurados e não necessariamente articulados entre si. Também são perceptíveis as precárias condições em que vivem as populações que residem nos bairros periféricos ferroviários e que devem ser tomadas medidas que objetivem melhorar as condições de vida da população por parte dos gestores públicos e órgãos de planejamento, com a participação organizada da população, uma vez que este estado de abandono da falta de políticas públicas é um dos principais motivos que contribuem para a segregação do espaço.

E, por fim, verificamos que criação do PSB é mais um dos pontos que comprovam a relação entre a nova dinâmica socioespacial de Salvador e o Subúrbio Ferroviário, especificamente entre os anos de 1960 e 1970.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Paulo Henrique de. A Economia de Salvador e a Formação de sua Região Metropolitana. In: CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso (org.). **Como anda Salvador e sua Região Metropolitana**. 2 ed. Revista e ampliada. Salvador: EDUFBA, 2008. p. 13-52.

BAHIA. **Plano de Manejo do Parque São Bartolomeu**. Nazaré Paulista: IPE; ARVORAR; Banco Mundial; CONDER, 2012.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1995.

DÓREA, Luiz Eduardo. **Histórias de Salvador nos nomes das suas ruas**. Salvador: EDUFBA, 2006.

FONSECA, Antonio Ângelo Martins; SILVA, Silvio C. Bandeira de Mello. Periferia, a produção do Subúrbio Ferroviário de Salvador: os exemplos de Paripe e Periperi. **Veracidade - Revista do Centro do Planejamento Municipal**, Salvador, Bahia, ano 2, n. 4, p. 67-80, dez., 1992.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Cidades-Salvador**. 2016. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/v3/cidades/municipio/2927408>. Acesso em: 17 jan. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo 2010**. Cidades-Salvador. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=292740>. Acesso em: 03 jun. 2015.

JORNAL DA BAHIA. Governador inaugura, com aplausos, a Avenida Suburbana. Salvador, 08/09 nov. 1970, p. 5.

SERPA, Ângelo. (Org.). **Fala Periferia!** Uma reflexão sobre a produção do espaço periférico soteropolitano. Salvador: PROEX/EDUFBA, 2001.

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