O POLICENTRISMO EM SALVADOR E A ACESSIBILIDADE À CIDADE

Patrícia Ponte de Freitas¹
Maria Auxiliadora da Silva²
Clímaco César Siqueira Dias³

RESUMO: *Nos estudos sobre cidades, um ponto que se faz presente com grande relevância é a questão do(s) centro(s) urbano(s). Analisar este conteúdo significa entender a dinâmica social e as contradições urbanas. Uma área pode ser dotada de centralidade a partir de diferentes fatores, que variam dos econômicos aos simbólicos. No presente trabalho, propõe-se analisar os centros de Salvador – Bahia, sua importância para a cidade e as questões de acessibilidade aos mesmos. Este estudo fundamenta-se na relevância das centralidades para a compreensão da dinâmica urbana, bem como na importância da localização das mesmas no cotidiano da população, reveladas a partir da diferente dotação de infraestrutura nos bairros e das diferentes condições de acesso e suas conseqüências.*

Palavras-chave: Policentrismo, Centralidade, Acessibilidade.

INTRODUÇÃO

Nos estudos sobre cidades, um aspecto que se faz presente com grande relevância é a questão do (s) centro(s) urbano(s). Para alguns autores, o centro define e dá substância às especificidades do urbano. Para outros, seguindo a mesma perspectiva, as centralidades expressam muito mais que um local geográfico, sendo dotadas de significativo conteúdo social. Analisar este conteúdo significa entender a dinâmica social e as contradições das cidades.

Os estudos sobre as áreas centrais desenvolveram-se, com mais ênfase, a partir da década de 50 do século XX, e especialmente a partir da década de 70. Estes estudos passam a estar voltados para a problematização da questão do centro em si, e não apenas para a identificação dos problemas que o atingem, como os congestionamentos e as deseconomias de aglomeração.

Uma área pode ser dotada de centralidade a partir de diferentes aspectos, que variam dos econômicos aos simbólicos. No presente trabalho, propõe-se analisar os centros de Salvador e a atual condição policêntrica dessa cidade, partindo em seguida para uma análise do papel das centralidades no cotidiano da população, com base nas questões de acessibilidade às áreas centrais e seus desdobramentos.

1. AS CENTRALIDADES URBANAS

A questão das centralidades não é um tema exclusivo dos estudos geográficos, tendo presença também em outras áreas do conhecimento, como a sociologia e a arquitetura. Importantes autores desenvolveram estudos voltados para esta temática, dentre eles, SOJA (1993)⁴, CORRÊA (2001), CARLOS (2000)⁵, VILLAÇA (2001) e CASTELLS (1983).

¹ Aluna de graduação em Geografia da UFBA. E-mail: patriciaponte01@yahoo.com.br

² Professora do Departamento e Mestrado em Geografia da UFBA. E-mail: dorasolv@ufba.br (Orientadora)

³ Professor do Departamento de Geografia da UFBA. E-mail: climaco@ufba.br (Co-orientador)

⁴ SOJA, Edward W. Geografias Pós-modernas. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed, 1993.

⁵ CARLOS, Ana Fani. In: Redescobrimdo o Brasil: 500 anos depois. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

Nesta pesquisa, analisar-se-á as centralidades a partir de um espaço heterogêneo – os países pobres – e, auxiliando nesta perspectiva, basear-se-á nos trabalhos propostos por CORREA e CASTELLS.

Segundo Correa, determinados processos espaciais são responsáveis pela organização complexa que caracteriza uma metrópole. Tais processos constituem-se em um “conjunto de forças que atuam ao longo do tempo e que permitem localizações, realocações e permanência das atividades e da população sobre o espaço urbano...” (p. 122). Muitas vezes há conflitos entre os atores responsáveis por esses processos, sendo estes mediados, em diferentes graus, pelo Estado.

Destacam-se dois destes processos, úteis para essa análise: o processo espacial de centralização e o de descentralização.

O primeiro tem como resultado a formação de uma área central, marcada por uma grande acessibilidade dentro do espaço urbano e onde há grande concentração de atividades de comércio e de serviços, além da localização de terminais de transporte inter e intra-urbanos.

A descentralização, por sua vez, é um processo mais recente que a centralização, podendo ser espontânea ou planejada. Está associada ao crescimento demográfico e espacial das cidades, visando diminuir a excessiva centralidade. É um processo que, ao implicar no aumento de acessibilidade de outros locais, diminui relativamente a acessibilidade da área central, originando novos centros e sub-centros, os quais estão relacionados ao desenvolvimento dos meios de transporte nestas áreas.

Apesar de considerar-se de extrema importância as contribuições de Correa para o estudo das centralidades, foi buscado subsídio em Castells, visto que seu trabalho tange outras dimensões dos significados para o termo, tornando mais abrangente nossa análise.

Para o autor, as centralidades urbanas, ao mesmo tempo em que expressam um local geográfico, exprimem também um conteúdo social. Segundo Castells, a problemática da centralidade “conota a questão-chave das relações e articulações entre os elementos da estrutura urbana, mas, investida inteiramente pela ideologia, tende a tornar-se o revelador mais seguro das concepções das relações cidade/sociedade subjacente à análise” (1983, p.311).

Desta maneira, faz-se necessário algumas delimitações conceituais referentes a esta questão. O autor parte da análise dos centros urbanos mediante três aspectos:

a) *O centro integrador e simbólico*: espaço que permitiria a coordenação das atividades urbanas, uma identificação simbólica destas atividades, além de favorecer a comunicação entre os atores. O autor chama a atenção para o fato de que tal concepção está muito presente nos trabalhos dos urbanistas, caracterizados, entre outros aspectos, pelo combate à desorganização da ocupação do espaço, ou seja, por um espírito reformador, portanto integrador. (Este aspecto está muito presente nos planos de desenvolvimento urbano da cidade de Salvador, como será visto mais adiante).

b) *O centro funcional (Central Business District)*: característico da fase do predomínio industrial sobre a estrutura urbana, estando associado aos processos de divisão do trabalho e especialização funcional. Tem como papel a troca de bens e serviços, bem como a coordenação e direção das atividades descentralizadas. Desta forma, o centro seria a parte da cidade onde estão implantados serviços que atendam a maior parte dos consumidores específicos, isto é, o centro concentraria a maior parte das atividades de ponta, o chamado *terciário superior*. Essa definição, apesar de extremamente válida para nossa análise, deve ser mediatizada quando se refere, mais uma vez, aos países subdesenvolvidos, que apresentam um *terciário inferior* em proporções bastante consideráveis, não sendo possível excluí-lo nem mesmo da área central de uma cidade, visto que o mesmo desempenha papel importante nas relações econômicas e sociais da população.

c) *O centro lúdico*: espaço de concentração de lazeres, não só do aspecto diretamente funcional dos espetáculos e da diversão, mas da “sublimação do ambiente urbano” (p.313), através de uma vasta gama de escolhas e valorização de uma disponibilidade de consumo.

Todos estes níveis de análise nos auxiliam a compreender o papel fundamental das centralidades em uma cidade, visto que as mesmas exprimem as forças sociais em ação e as estruturas urbanas que lhes deram origem. Desta maneira, as centralidades podem ser entendidas como espaços de produção e reprodução das relações sociais (p. 318).

2. TRANSFORMAÇÕES NO ESPAÇO URBANO DE SALVADOR: O SURGIMENTO DE NOVAS CENTRALIDADES

Visando analisar a formação de novas centralidades em Salvador a partir do seu crescimento urbano, por volta da década de 50 do século passado, propõe-se, para tanto, partir da compreensão da expansão do setor terciário na cidade, visto que o mesmo é um importante aspecto da formação de centralidades, possivelmente o mais visível, e portanto, nos servirá como uma pista dos processos sociais e econômicos que originaram a atual configuração espacial multinuclear de Salvador.

A centralização é um processo espacial característico das grandes cidades, onde se faz necessário, para a reprodução do capital, a existência de uma área central que concentre as principais atividades de comércio e serviços, assim como ofereça as melhores condições de acessibilidade (terminais de transporte inter e intra-urbanos). É, desta forma, um processo que expressa a “maximização das externalidades” visando uma localização ótima e racional para a maximização dos lucros. (CORREA, 2001, p. 124).

Essa área central em Salvador correspondia, até a metade do século passado, às áreas de ocupação mais antiga, como será detalhado a seguir.

2.1 A dinâmica do terciário no centro tradicional de Salvador

O centro antigo ou centro tradicional da cidade, que, até a década de 70, concentrava a maior parte e as mais importantes atividades terciárias, era o centro funcional de Salvador⁶.

O que se pôde observar a partir da análise do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador (SALVADOR, 1978), no final da década de 70, é que, mesmo com a rápida expansão do terciário, a chamada área central continuava a assumir a “posição exclusiva de Centro Comercial e de Serviços da cidade” (p.44). Tal afirmação justificava-se pelo fato de que 50% das atividades terciárias de Salvador ainda eram desenvolvidas nesta região, além de apresentar maior diversificação de atividades.

2.2 A descentralização do terciário em Salvador

1ª etapa: “descentralização desconcentrada”: Em princípio, houve uma espécie de extensão do centro tradicional para melhor atender às necessidades de consumo da população, especialmente para locais com uma certa infra-estrutura. Este processo começa de forma

⁶ Segundo o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (OCEPLAN, 1978, p. 46), faziam parte da área central de Salvador (parte antiga ou histórica e áreas de expansão): o setor do Comércio da Cidade Baixa; a Conceição da Praia; Pelourinho/Terreiro de Jesus/ Sé e imediações; Baixa dos Sapateiros/ Barroquinha/ Taboão; Chile/Ajuda; Ladeira da Praça e adjacências; Carlos Gomes/ Avenida Sete/ Campo Grande; Largo Dois de Julho e as transversais que ligam a Avenida Contorno à Avenida Sete e ao Largo Dois de Julho.

espontânea, e esses estabelecimentos que se “deslocam” são geralmente simples, como o comércio do gênero alimentício.

2ª etapa: expansão para várias áreas da cidade; atividades mais complexas: É apenas num segundo momento que as demais atividades fortalecem o movimento de expansão, formando núcleo de atividades terciárias concentradas e com maior nível de complexidade e maior diversificação.

É o aparecimento das chamadas *novas centralidades* ou *subcentros*, definidos por VILLAÇA (2001, p. 293) como aglomerações diversificadas e equilibradas de comércio e serviços, atendendo aos mesmos requisitos de otimização de acesso apresentados pelo centro principal. A diferença é que os subcentros atendem partes da cidade, e não a cidade como um todo, como o centro principal.

Em Salvador, essas novas centralidades formaram-se nas localidades da Barra, a partir da década de 70, e da região do vale do Camurugipe. Essa última, a partir da década de 80, consolidou-se como principal centro da cidade. Mais recentemente, a partir da década de 90, outras áreas também aparecem com destaque no nível municipal, como a Pituba e o Itaigara. Para chegar-se a tal definição, considerou-se, além da concentração de atividades terciárias, demais fatores como fluxo de capitais e veículos.

2.3 Características das centralidades de Salvador

As tabelas 01 e 02 trazem bons indicativos sobre a concentração das atividades terciárias, tanto nas áreas citadas como nas demais partes da cidade. Em relação ao número de estabelecimentos ativos, destacam-se o Caminho das Árvores (que equivale à região do Iguatemi ou Camurugipe), o Comércio e a Pituba, todos com mais de 3 mil estabelecimentos cadastrados, número bastante superior às demais áreas. Porém, deve-se considerar que tal classificação em bairros foi definida por critérios não muito claros, o que, em parte, atrapalha uma visualização mais real da concentração terciária nas áreas de estudo. Um exemplo disso é que a área considerada na pesquisa como Centro Tradicional é formada por diversos bairros da classificação da SEFAZ. Desta forma, o número de estabelecimentos desta área seria encontrado somando-se os bairros do Comércio, o centro tradicional e a Baixa dos Sapateiros, o que totalizaria 4.830 estabelecimentos. O mesmo seria feito com a área Pituba/ Itaigara, totalizando 4.675 estabelecimentos. Não se pode afirmar, com isso, que estas duas áreas superariam a região do Iguatemi, pois a inclusão da mesma no bairro Caminho das Árvores não apresenta limites definidos.

O que se pode afirmar, é que essas três áreas sobressaem-se em relação às demais, no critério analisado. As outras áreas analisadas estão bem distantes destes números: Barra apresenta 1.338 estabelecimentos e a Liberdade, quase a metade disto, com 704 estabelecimentos.

Em relação à arrecadação do ISS (Imposto sobre Serviços), a região do Iguatemi é responsável pela maior contribuição (ver tabela 02). No entanto sua participação diminui do ano de 2004 para 2005, enquanto as participações do centro tradicional (Comércio) e da Pituba aumentaram. Barra e Liberdade mantiveram-se estáveis, novamente, apresentando índices inferiores às das demais áreas analisadas.

Tabela 01: Número de estabelecimentos ativos inscritos no cadastro geral do município - 2006

Baixa dos Sapateiros	389
Barra	1.338
Calçada	552
Caminho das Árvores	3.318
Centro tradicional	900
Comércio	3.541
Itaigara	1.431
Liberdade	704
Nazaré	1.081
Pituba	3.244
Salvador	44.651

Fonte: SEFAZ

Tabela 02: Arrecadação por bairro sobre o ISS total recolhido no município (em %)

Bairro	2004	2005
Caminho das Árvores	14	11
Comércio	7	9
Pituba	7	8
Centro Administrativo	3	3
Rio vermelho	3	3
Barra	3	3
Armação	3	3
Ondina	3	3
Nazaré	2	2
Itaigara	2	2
Cabula	2	2
Brotas	2	2
Liberdade	0	0

Fonte: SEFAZ

Quando analisamos fluxo de veículos particulares e de transporte público, algumas áreas destacam-se. O centro tradicional aparece com grande relevância ao observarmos os dados relativos ao transporte coletivo: apresenta um total de 201 linhas passantes (tabela 03), e corresponde a 35% das viagens realizadas diariamente na capital (tabela 04). Considerando ainda neste mesmo quesito o terminal da França – que corresponde a 33,5% das viagens, estes dados apontam para uma primazia do centro tradicional em comparação às demais áreas, inclusive a do Iguatemi.

Tabela 03: Número de linhas de ônibus passantes nas áreas de estudo

Barra	85
Centro tradicional*	201
Iguatemi	188
Liberdade	26
Pituba/Itaigara	114

*Excluindo-se a área da Calçada

Fonte: STP, 2006

Elaboração: Patrícia Ponte

Tabela 04: Percentual dos centros sobre o número de viagens de transporte coletivo em Salvador

Destino	(%)
Calçada	9,0
Comércio	4,0
França	33,5
Itaigara	1,6
Itapuã	9,0
Lapa	35,7
Praça da Sé	1,3
Rodoviária	3,6
Total	100,0

Fonte: AGERBA, 1999

Quanto aos veículos particulares, pode-se perceber que as vias de tráfego com maior circulação são as avenidas ACM, Tancredo Neves, Otávio Mangabeira (sentido Pituba), Manoel Dias da Silva, Juracy Magalhães Jr e o Vale dos Barris (tabela 05).

Desta maneira, a partir dos dados analisados acima, não é difícil perceber que o centro tradicional e o Iguatemi destacam-se como as duas grandes centralidades de Salvador, seja pela arrecadação de impostos, número de estabelecimentos comerciais ou fluxo de veículos (no centro tradicional, destaca-se o transporte público, enquanto o Iguatemi destaca-se pelo fluxo de veículos particulares). Porém, a Pituba (juntamente com o Itaigara) apresenta números muito próximos ou maiores nos mesmos quesitos das centralidades já consolidadas.

Tabela 05: Circulação diária de automóveis nos principais corredores

Barra	Av. Oceânica	19.752
	Av. Centenário	20.176
Centro Tradicional	Vale dos Barris (Politeama)	53.815
	Av. Joana Angélica	10.274
	R. Direita da Piedade	5.458
	Av. Sete	8.353
	Av. J.J. Seabra (Baixa dos Sapateiros)	14.572
Iguatemi	Pistas próximas ao Shopping Iguatemi	14.132
	Av. Tancredo Neves	46.053
	Alameda das Espatódias	10.964
	Av. ACM (sentido Rótula do Abacaxi)	22.031
	Av. ACM	30.499
Pituba/ Ítaigara	Av. Paulo VI	14.560
	Av. Magalhães Neto	17.654
	Av. Manoel Dias	33.984
	Av. Otávio Mangabeira	31.606
	Av. ACM	30.499
	Av. Juracy Magalhães (Lad. Santa Cruz)	54.403

Fonte: Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito em Salvador, 2003 – SET/ GEDUT – SIAT
Elaboração: Patrícia Ponte

A partir da análise da evolução do setor terciário em Salvador, juntamente com os dados referentes à concentração atual de estabelecimentos comerciais e de serviços, arrecadação de impostos e fluxo de veículos públicos e particulares, pode-se chegar a uma definição aproximada das áreas que se configuram como as principais centralidades na cidade. São elas: o centro tradicional, o Iguatemi e as áreas da Pituba e do Itaigara. É importante ressaltar que elas não são as únicas áreas na cidade que exercem centralidade, mas sim, as que a exercem de forma completa.

Quando se considera a possibilidade de existência de outras centralidades, espalhadas pelos mais diversos bairros, aproxima-se então do estágio de uma Salvador policêntrica. Seria esta condição real? Estariam as populações de todos os bairros contempladas pela proximidade de centralidades e conseqüente compressão de tempo e espaço? Quer-se mostrar neste trabalho que não; esta condição de ‘democratização’ das centralidades é ilusória, não se podendo considerar algumas áreas periféricas como dotadas de funcionalidade capaz de elevá-las a uma verdadeira condição de centralidade, isto é, dotada de toda a acessibilidade e completude dentro do espaço urbano. A simples concentração de serviços e comércio não pode dotá-la de tal condição, visto ser necessário examinar-se fatores como os tipos de serviços oferecidos e se eles são capazes de suprir as necessidades da população do seu entorno. Como não é isso que acontece, essa população tem ainda que se deslocar em direção às efetivas centralidades, ou centralidades “articuladas”, aquelas que contemplam quase todas as funções.

3. O CENTRO E A ACESSIBILIDADE À CIDADE

Para entender-se o papel das áreas centrais e sua interferência na vida dos habitantes das grandes cidades, é preciso compreender as questões relativas à acessibilidade das mesmas. Segundo VILLAÇA (2001, p.242), a origem do centro baseia-se na possibilidade de se minimizar o tempo e os custos associados aos deslocamentos espaciais dos homens. Porém, nas sociedades de hoje, as diferentes classes sociais têm condições distintas de acessibilidade aos diferentes pontos da cidade, ou seja: têm diferentes condições de manipular a acessibilidade ao centro, assim como a localização do mesmo em relação a elas.

Desta forma, o centro não mais representa o ponto de minimização dos deslocamentos para todas as pessoas, devido as suas diferentes condições de acessibilidade, seja o automóvel, os meios de transportes públicos e, até mesmo, a não utilização destes por falta de recursos, o que obriga muitos a locomoverem-se a pé.

Para o autor, “dominar o centro e o acesso a ele representa não só uma vantagem material concreta, mas também o domínio de toda uma simbologia(...)Os centros urbanos principais são, portanto, pontos altamente estratégicos para o exercício da dominação” (p. 244).

A acessibilidade, assim como a velocidade, são fatores que contribuem para a segmentação necessária à produção capitalista. A lógica produtiva redireciona a forma da cidade, fragmentando-a em vários setores – moradia, trabalho, lazer. Desta maneira, a cidade passa a estar constantemente submetida a grandes projetos de infra-estrutura viária, que permitam estes deslocamentos. Tais projetos, no entanto, são, em sua grande maioria, voltados para facilitar a circulação dos automóveis, em detrimento de outras obras como metrô e corredores de ônibus exclusivos. (ALFREDO, A 1999, p. 139).

Esses deslocamentos permitem “não apenas a realização do capital, mas a realização dos habitantes da cidade, que têm suas vidas sujeitas a esta lógica de produção” (ALFREDO, A 1999, p. 139). Daí a importância da acessibilidade da população não apenas aos locais de produção, mas, também, aos locais onde se realizam todas as outras atividades.

As populações que residem distantes das principais áreas centrais da cidade têm seu acesso às mesmas restrito, e isso não é uma questão de distância, e sim, de como é feito este deslocamento, isto é, através do sistema de transportes públicos.

Aqui reafirmamos a falsa idéia de democratização das cidades policêntricas, proposição anteriormente exposta por SOJA (1993, p.282). Uma cidade, mesmo formada por várias centralidades, não consegue estar ao alcance de toda a sua população, visto que esses alcances não podem ser superestimados, estando ainda condicionados às forças hegemônicas que atuam no espaço urbano. (ROCHA, A, 199 p. 161)

É sabido que os moradores das áreas periféricas constituem suas próprias e novas centralidades, em função de suas necessidades. Tais centralidades apresentam, geralmente, aspecto lúdico ou simbólico, nem sempre funcional. Porém, qual o verdadeiro raio de alcance destas centralidades em relação às demais periferias da cidade? Torna-se bastante restrito, em decorrência das dificuldades de acesso.

As populações segregadas acabam, por falta de opção, “aprisionadas”, especialmente quando buscam atividades de lazer. Isto porque a organização dos transportes públicos se dá em função das necessidades do capital para o deslocamento da força de trabalho, ou seja, da demanda. Isto quer dizer que, fora destes horários, a utilização dos meios de transporte coletivo é ainda mais restrita e precária, uma forma de restringir os momentos de folga dos trabalhadores.

Sendo assim, concorda-se com ROCHA quando este afirma que a lógica dos deslocamentos da cidade capitalista e as medidas que priorizam a circulação dos automóveis são “formas de dominação pelas capturas dos momentos de vida social, coação pelos transportes e segregação pela distância” (p.163).

CONCLUSÃO

Na cidade de Salvador, em diversas partes da cidade é possível encontrar centralidades, porém, estas não serão articuladas à cidade de maneira completa e não terão o poder de atração dos grandes centros. Algumas poucas áreas concentrando a grande maioria de serviços, capitais e fluxos de veículos é significado de uma cidade desigual, na qual milhares de pessoas têm que se deslocar por longas distâncias em busca de suas necessidades, e o que é mais grave: perdendo muito tempo com esse deslocamento, em face da péssima qualidade do transporte público municipal.

Sendo assim, dizer que Salvador é policêntrica, é uma afirmativa que esconde uma falsa democratização ao acesso das principais atividades, estando o mesmo nas mãos dos que podem fazer a compressão do tempo e do espaço através do uso do automóvel.

REFERÊNCIAS

ALFREDO, Anselmo. A cidade capitalista: uma centralidade que impõe a descentralização. In: **O espaço no fim do século: a nova raridade**. CARLOS, Ana Fani A., DAMIANI, Amélia L. *et all* (orgs). São Paulo: Contexto, 1999. p.137 – 143.

CASTELLS, M. **A Questão Urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CORRÊA, Roberto L. **Trajetória Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

ROCHA, Alexandre Souza da. Espaço e política na centralidade da periferia. . In: **O espaço no fim do século: a nova raridade**. CARLOS, Ana Fani A., DAMIANI, Amélia L. *et all* (orgs). São Paulo: Contexto, 1999. p.160 - 164.

SALVADOR. **Estudo de distribuição do Setor terciário de Salvador**. Salvador: OCEPLAN, 1978.196 p.

VILLAÇA, Flavio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel, 2001.