

PROCESSO DE SEGREGAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL EM SALVADOR: O CASO DE PIRAJÁ

Fádia dos Reis Rebouças¹
Rosali Braga Fernandes²

RESUMO: *O presente trabalho trata de um processo formador do espaço urbano – a segregação sócio-espacial, em estudo da cidade do Salvador, no caso específico da localidade de Pirajá. A segregação sócio-espacial efetuada pela população de baixa renda se constitui na ocupação pela mesma de espaços distantes das áreas centrais mais urbanizadas, a partir do encarecimento destas áreas e do crescimento vertiginoso da população urbana – sensível na segunda metade do século XX nos países subdesenvolvidos. A moradia, necessidade humana básica, torna-se uma mercadoria de difícil aquisição. Trataremos da mesma numa visão de conjunto, além da noção de moradia como abrigo, mas como uma série de necessidades que envolvem as condições de habitabilidade. O Estado aparece como principal agente de segregação, uma vez que legitima as condições desiguais de sobrevivência na cidade. Foram reunidas importantes informações acerca do espaço escolhido como universo de análise, com o objetivo de ampliar os conhecimentos sobre o mesmo, para então propor intervenções que objetivem a melhora das condições de habitabilidade em Pirajá. Para tanto, foram realizadas pesquisas bibliográficas e documentais, trabalho de campo e entrevistas. Os resultados obtidos possibilitaram o diagnóstico socioeconômico de Pirajá, que possui como principais modeladores do seu espaço os grupos sociais excluído, com todas as implicações que isto pode ocasionar.*

Palavras-chave: Segregação sócio-espacial; Pobreza urbana; Pirajá.

INTRODUÇÃO

O presente artigo versa acerca do processo de segregação sócio-espacial na cidade do Salvador (BA), com estudo de caso na localidade de Pirajá, subúrbio soteropolitano. O mesmo insere-se numa pesquisa mais ampla, REBOUÇAS (2008), referente à monografia para o trabalho de conclusão do curso de bacharelado em Geografia.

Entendemos segregação como um dos processos que configuram o espaço urbano, formador das áreas sociais segregadas. Espaços que possuem características socioeconômicas com semelhanças internas e díspares uns dos outros. Tais aspectos são determinados pelo poder aquisitivo dos indivíduos nas classes sociais, o que lhes confere ou não o poder de pagar pelos espaços bem providos de serviços e equipamentos urbanos em quantidade e qualidade necessárias à vivência digna. A segregação sócio-espacial tratada neste trabalho será entendida no âmbito da procura de espaços distantes do centro pela população de baixa renda, após o crescimento populacional acelerado e a valorização das áreas centrais e periferias imediatas. No contexto dos países subdesenvolvidos, o aumento populacional se deu no período pós Segunda Guerra Mundial, quando grande parcela de países desse grupo conhece a Revolução Industrial. Assim, como conseqüência, os países subdesenvolvidos passaram pelo processo de hiperurbanização, que tem seus efeitos sentidos ainda nos dias atuais.

¹ Bacharel e licenciada em Geografia pela Universidade Católica do Salvador. E-mail: geografar@gmail.com.

² Doutora em Geografia Humana pela Universidad de Barcelona. Professora da UNEB e da UCSal. E-mail: rosalifernandes@ig.com.br

Consideramos o fenômeno da segregação sócio-espacial em Salvador (FERNANDES, 2003) como consequência visível de um processo capitalista histórico, no qual uma maioria pobre deve existir a fim de manter uma minoria rica, privilegiada – estrutura típica de uma sociedade capitalista. No contexto do mundo subdesenvolvido, essa estrutura tornou-se ainda mais sensível, na medida em que é maior a distância entre ricos e pobres, como também a quantidade de pessoas que sobrevive na pobreza. Consideraremos Pirajá como reflexo da cidade do Salvador, por sua vez reflexo da realidade brasileira, que também é resultado dos processos ocorridos no mundo subdesenvolvidos, que, por fim, reflete uma série de fatores históricos que agiram como determinantes no contexto da organização social e econômica do espaço mundial. O tema deste trabalho possui grande relevância devido a cada vez mais intensa desigualdade entre as classes sociais espacializadas no urbano, principalmente nas grandes metrópoles. Em trabalho recente sobre Salvador, Carvalho e Pereira afirmam que a “[...] segregação constitui uma característica das cidades contemporâneas [...]” (CARVALHO & PEREIRA, 2006, p. 83), podemos acrescentar afirmando ser um dos principais processos que configuram o espaço urbano das metrópoles atuais nos países subdesenvolvidos.

Este trabalho trata sobre a questão da moradia – necessidade básica de um indivíduo –, atrelada à qualidade de vida dos moradores de Pirajá. O mesmo se justifica pela relativa escassez de trabalhos realizados na área, além das necessidades de intervenções nas questões sociais apresentadas, que apenas poderão ser realizadas após o conhecimento dos mecanismos socioeconômicos responsáveis pela estrutura atual daquele espaço. A escolha de Pirajá como universo de análise se deu a partir da observação das estruturas presentes nessa localidade, que, ainda que possua uso basicamente residencial, abriga um grande número de empresas, notadamente aquelas que necessitam de grandes espaços para locação. Quanto ao uso residencial, encontramos em Pirajá tipos variados de ocupação e com temporalidades distintas: invasões, loteamentos, parcelamentos, além de conjuntos habitacionais. Desta maneira, Pirajá torna-se um espaço com grande representatividade dentro da macrorregião do Subúrbio de Salvador, segunda maior em extensão territorial que abriga majoritariamente a população de rendas mais baixas. Foi enfatizado o período da segunda metade do século XX no estudo da urbanização da cidade do Salvador e a partir dos anos de 1980 para o estudo de caso, estas delimitações se justificam pela intensificação do processo em ambos os casos, além da falta de estudos anteriores para o segundo.

Tentaremos, com este trabalho, abrir caminhos para um outro mais detalhado sobre o espaço escolhido, como também reunir informações acerca de Pirajá para ampliação dos conhecimentos acerca da localidade, e, em consequência, da cidade do Salvador. Além disso, com os resultados da pesquisa realizada, objetivamos indicar alternativas para minimizar os problemas sociais, com ênfase nos considerados emergenciais, encontrados em Pirajá. Para a realização deste trabalho adotamos as técnicas da observação, pesquisa e seleção bibliográfica, trabalho de campo e entrevistas semi-estruturadas, técnica que permite, qualitativamente, diagnosticar os problemas da localidade e um maior conhecimento da mesma. Além disso, as entrevistas minimizaram o obstáculo da escassez de informações sobre o lugar. Tais procedimentos, associados à contextualização temporal, nos permitiram uma análise dialética dos fenômenos que funcionalizam as estruturas que configuram o espaço urbano da cidade do Salvador, e, especificamente, da localidade de Pirajá.

Foi utilizado o termo localidade para designar Pirajá por Salvador ainda não possuir delimitação de bairros, atualmente em processo de desenvolvimento pela Companhia de

Desenvolvimento Urbano e Regional do Estado da Bahia (CONDER). Para a delimitação da área de estudo foram selecionados 25 setores censitários – menor célula de informações do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) – e composto o que adotamos como localidade de Pirajá, localizado ao noroeste, entre o Subúrbio Ferroviário e a via BR-324.

PROCESSO DE SEGREGAÇÃO: CONCEITOS E CARACTERÍSTICAS TEÓRICAS GERAIS

Antes de definir segregação, entretanto, faz-se necessário conceituar o urbano, onde se espacializa o referido processo. Baseando-se na definição de Corrêa (2004), admitiremos o urbano como uma diversidade de espaços interdependentes, espaço das relações socioeconômicas mais significativas e determinantes, condicionante e condicionado pelos atores sociais ao desempenhar seus papéis no âmbito da estratificada sociedade do capital. A configuração do espaço urbano se dá através das ações de criação e recriação pelos agentes produtores do mesmo – como o Estado, os proprietários fundiários e os grupos sociais excluídos – a partir do tempo.

Após definido e caracterizado o espaço urbano, podemos partir para sua composição. De forma geral, este espaço é estruturado por processos geradores de formas e funções sociais. Tais funcionalidades podem ser resumidas dentro do contexto da reprodução social, que, nos moldes de uma sociedade capitalista, privilegia uma pequena parcela de indivíduos. Assim, o espaço urbano deve ser compreendido dentro de um contexto histórico – sem o qual não seria possível explicar sua configuração atual – a partir de materializações e funcionalidades originadas de processos que têm como objetivo maior a conservação das condições sociais da sociedade do capital, a saber, concentração de renda, quantidade e qualidade de serviços para uma minoria da população.

Um dos processos supracitados, que atua na configuração do espaço urbano, é a segregação – social ou sócio-espacial, formador de áreas sociais segregadas. “Áreas residenciais segregadas representam papel ponderável no processo de reprodução das relações de produção, no bojo do qual se reproduzem as diversas classes sociais [...]” (CORRÊA, 2004, p. 9). Essas áreas, por possuírem características distintas, constituem espaços essencialmente desiguais dentro da cidade. Castells (2000) afirma a existência de uma “[...] interação entre as determinações [de ordem] econômica, política, ideológica, na composição do espaço residencial;” (CASTELLS, 2000, p. 250). Ao tratar da definição de segregação, o autor em destaque enfatiza o caráter de homogeneidade interna e heterogeneidade ao comparar as diversas áreas sociais segregadas dentro de um mesmo contorno urbano. Nota-se ainda uma relação com o poder, assim como com o processo histórico que condiciona a formação dessas áreas. Ainda nessa obra, Castells simplifica.

Num primeiro sentido, entenderemos por segregação urbana a *tendência* à organização do espaço em zonas de forte homogeneidade social interna e com intensa disparidade social entre elas, sendo essa disparidade compreendida não só em termos de diferença, como também de hierarquia. (CASTELLS, 2000, p. 250, grifo do autor).

Dentro desse contexto vale ressaltar as duas conotações possíveis utilizadas para o termo segregação. Uma delas é a auto-segregação, realizada pelos detentores do capital, que escolhem os melhores espaços da cidade no referente ao sítio, localização e para onde é direcionada a melhor infra-estrutura urbana. Seus habitantes possuem facilidade de acesso aos mais variados e

qualificados serviços da cidade. A outra conotação – objeto de estudo deste trabalho – é a segregação induzida, processo de afastamento das populações de baixa renda dos lugares privilegiados da cidade e locação dos mesmos em espaços em geral longínquos dos centros dinâmicos. A principal característica desses espaços é a precariedade e / ou escassez de infraestrutura e equipamentos urbanos, além da inacessibilidade por parte dos residentes aos serviços de qualidade. Nesta linha, Souza (2005) resume, “[...] há de se manter uma diferença muito forte entre a segregação induzida e a auto-segregação” (SOUZA, 2005, p. 71).

Admitiremos a segregação como um processo reflexo das desigualdades de condições sociais das classes, dentro do sistema capitalista, o qual se espacializa nas mais distintas formas de ocupações residenciais, quantidade e qualidade de serviços oferecidos, inclusive infra-estruturais. Nessa perspectiva, voltaremos à noção de auto-segregação e segregação induzida. Consideraremos ambas como resultados das ações de seus respectivos atores sociais; a primeira da classe alta ao escolher os melhores espaços da cidade, enquanto a segunda da classe baixa, ao (também) escolher os espaços que sobram da primeira seleção – entendendo as duas situações como condicionadas pelas ações do Estado. Fica evidente, desta maneira, que o fator determinante extrapola a noção do ‘quem’, chegando ao ‘o que’. Em outras palavras, o que determina a diferenciação sócio-espacial no Brasil é a capacidade social – ou nível de renda – de cada classe da sociedade.

Uma vez que o fator de imposição da segregação induzida é uma característica própria (no sentido de estado, não de ser ou biológico) da classe de baixa renda, o termo auto-segregação também se aplica à mesma. Faremos agora a associação inversa: o que leva a classe dominante a escolher os melhores espaços da cidade é o poder do capital, desta maneira, torna-se correto afirmar que a auto-segregação é também induzida. O que mantém esta auto-segregação mútua como uma ação permanente, sem que mudem os papéis de cada classe, é exatamente a questão do capital e da lógica sob a qual são configurados os espaços.

Enfim, a segregação sócio-espacial será considerada neste trabalho como a espacialização das diferenças entre as classes sociais do sistema do capital, no âmbito da grande cidade capitalista do mundo subdesenvolvido. Será trabalhada especificamente a segregação considerada como uma alternativa às classes desfavorecidas pelo mesmo sistema, que ocupam áreas carentes de serviços e equipamentos urbanos básicos e, por vezes, em habitações com alto nível de precariedade, como exemplo o lugar estudo de caso deste trabalho, inserido em uma das principais metrópoles brasileiras.

URBANIZAÇÃO E SEGREGAÇÃO NO BRASIL E EM SALVADOR: UM ESFORÇO DE CONTEXTUALIZAÇÃO

Com o objetivo de contextualizar a realidade brasileira e soteropolitana, visando, de certo, inserir a localidade de Pirajá, foi feito um esboço de como se deu a intensificação da urbanização dos países subdesenvolvidos, por vezes numa comparação com aqueles desenvolvidos, no contexto de seus respectivos processos de industrialização, uma vez que foi a partir deste processo que a formação do espaço urbano se intensificou. Para tanto, vale ressaltar a existência de uma distância secular entre o início dos processos de industrialização dos dois grupos de países. Os países subdesenvolvidos serão tratados de forma generalizada, sem considerar suas especificidades de ordem econômica, política, social, etc. Assim, sabendo das características endógenas que diferenciam os diversos países do mundo subdesenvolvido (o

Brasil e os outros países latino-americanos, por exemplo), consideraremos o que estas nações possuem em comum em suas histórias, que, certamente, interferiu em suas individualidades: a saber, a colonização por exploração, a industrialização tardia e a urbanização acelerada. Souza (2000) trata da origem da diferenciação espacial das cidades brasileiras.

As raízes desse processo são identificadas fora desses lugares e estão datadas em um passado relativamente distante, [...]. A lógica da estruturação do espaço sob o capitalismo industrial, ao ampliar-se “de forma desigual e combinada” no tempo e no espaço, conformando determinadas realidades, adquire características específicas, sem perder a sua essência – a desigualdade social –, que pode ser lida nas diferentes formas de manifestação da segregação espacial da moradia. (SOUZA, 2000, p. 25).

A Revolução Industrial da segunda metade século XVIII foi o marco da transformação do modo de produção dominante (e também do amadurecimento do sistema capitalista, que passa de comercial para industrial), teve início na Inglaterra e, ao longo do século XIX, expandiu-se para outros países desenvolvidos. Apenas no século XX, em especial em sua segunda metade, os países subdesenvolvidos conhecem a intensificação da produção industrial em larga escala.

Um fenômeno foi comum aos dois grupos de países, o êxodo rural, a saída de pessoas do campo em direção às cidades. As diferenças começam nas próprias razões do êxodo, nos países subdesenvolvidos, mais do que o fator atrativo – a indústria – foi determinante aquele repulsivo, exercido pelos problemas passados pela zona rural (o Brasil, particularmente, possuiu o agravante da seca no sertão nordestino). “A fuga para as cidades é [...] muito mais como uma decomposição da sociedade rural do que como expressão do dinamismo da sociedade urbana.” (CASTELLS, 2000, p. 85). Santos (1989) denomina o fenômeno nos países subdesenvolvidos como êxodo da miséria e da esperança. Desta maneira, houve uma relação sensivelmente desigual entre a oferta e a demanda de empregos nas cidades dos países subdesenvolvidos.

Assim, sumariamente e de maneira geral, a urbanização dos países desenvolvidos resultou de uma transferência gradativa da mão-de-obra do primeiro setor da economia para o segundo, e, posteriormente, para o terceiro, o que Santos (1989) denomina urbanização terciária. Enquanto no Brasil – e demais países subdesenvolvidos – a urbanização se deu a partir da transferência acelerada da mão-de-obra do primeiro para o terceiro setor (este com baixo dinamismo, incluindo a informalidade). “Esta população [...] exército de reserva de uma indústria inexistente, está na base do desenvolvimento urbano.” (CASTELLS, 2000, p. 81). Esta mesma população, não tendo condições de pagar por uma moradia digna e bem localizada, foi responsável pela expansão considerável das áreas sociais segregadas do mundo subdesenvolvido. Neste contexto, ressaltamos que o conceito de moradia adotado neste trabalho envolve quantidade e qualidade de serviços e equipamentos urbanos disponíveis e acessíveis à população como um todo, além das características da construção. Assim, este conceito extrapola a noção do morar, atingindo a questão da habitabilidade.

Urbanização e segregação sócioespacial em Salvador

O que tange o crescimento espacial da cidade, foi inexpressivo até o final do século XIX, sendo sensível apenas no século XX, principalmente a partir da segunda metade. Neste período sua população teve crescimento acelerado, por motivos já mencionados neste trabalho ligados ao processo de urbanização no contexto brasileiro. Desta maneira, as atenções estarão voltadas para o período mencionado, quando se fez mais intenso o processo de segregação sócio-espacial em

Salvador, a partir da ocupação pela população de renda baixa no sentido norte do território municipal.

Os anos de 1950 têm início após um marco importante na dinâmica espacial de Salvador, o desenvolvimento das atividades petrolíferas no Recôncavo, que teve grande repercussão no crescimento urbano da cidade. Já na década de 1950 tem-se a construção da rodovia que liga a Bahia à região Sudeste (inserida no contexto nacional de integração do território), através da cidade de Feira de Santana, o que representou ascensão da cidade do Salvador na escala regional. Ainda nesta década, surgem “[...] as primeiras avenidas de vale fora do denso perímetro central.” (SILVA, 1991, p. 69).

Tratando do uso do solo entre os anos de 1950 e 1960, de acordo com M. Mattedi, M. Brito e S. Barreto, Fernandes (2003) afirma uma notável expansão, forma através da qual a população se ajustou às novidades socioeconômicas. “Salvador creció ensanchando su tejido urbano mas allá de la necesidad real, em términos del espacio ocupado [...] [o que] empeora la crisis de la vivienda y amplía la diferencia de los servicios públicos municipales.” (MATTEDI; BRITO; BARRETO, 1979, p. 155, apud FERNANDES, 2003, p. 101-102). Em relação ao problema habitacional, Brandão (1978) resume como causas o crescimento populacional acelerado – essencialmente da população de baixo poder aquisitivo –, os altos preços da construção e do solo urbanos, além da questão da concentração e escassez dos serviços públicos.

A busca de áreas longínquas do centro da cidade foi sensível nas décadas de 1970 e 1980, tanto das populações de baixíssima ou nenhuma renda – através de invasões, aquisições de lotes, parcelamentos, etc. –, como daquelas de baixa renda que adquiriam residências nos conjuntos habitacionais construídos pela iniciativa do poder público; tais fatos justificam-se pela cada vez maior valorização e aumento dos preços do solo nas áreas centrais mais urbanizadas. É nas regiões do Subúrbio e Miolo que se concentram os maiores problemas urbanos e socioeconômicos de Salvador. Estas regiões passaram, nas últimas décadas, por um processo acelerado de crescimento populacional e em área ocupada, expansão esta que não foi acompanhada pela oferta (pode-se falar em descentralização) dos serviços e equipamentos urbanos básicos e de qualidade, inserindo emprego e moradia.

Entretanto, a cidade do Salvador tem assegurado a forma capitalista de crescimento, e, de forma desigual e combinada, segue a lógica da concentração de renda. De acordo com o Atlas do Desenvolvimento Humano do Brasil do IBGE (2000), os 20% mais ricos da população de Salvador detém 70,02% da renda total do município. Foi dentro desse contexto socioeconômico que analisamos o espaço escolhido como estudo de caso do processo de segregação sócio-espacial em Salvador, a localidade de Pirajá.

Pirajá: um exemplo do processo de segregação sócioespacial em Salvador

Tendo em vista a ausência de dados qualitativos anteriores, trabalharemos com as transformações ocorridas em Pirajá nos últimos 25 anos, a partir das informações registradas em documentos da Prefeitura Municipal de Salvador (PMS), datados de 1983 e 2000. O primeiro refere-se às Informações Sistematizadas dos Bairros de Baixa Renda, de autoria da Coordenação de Desenvolvimento Social (CDS), e o último ao Relatório Final do Projeto Subúrbio Ferroviário de Salvador – Macro-área 4 (Pirajá / Valéria), realizado pela Secretaria de Planejamento, Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico (SEPLAM). Nestes estão dispostas as estruturas presentes e algumas necessidades da localidade, foram feitas análises comparativas entre as

informações disponíveis nos documentos – acerca da saúde, educação, segurança e investimentos infra-estruturais – e o levantamento realizado em trabalho de campo através da observação do espaço, entrevistas e diálogos com moradores.

Nos serviços de transporte, saúde e educação encontram-se as principais reivindicações atuais dos moradores. O primeiro é oferecido pelas Empresas de Transporte Coletivo AXÉ e Barramar, além de transportes alternativos – microônibus – via Avenida Afrânio Peixoto (Suburbana). O problema está mais na quantidade de veículos por linha que na variedade de linhas, de acordo com entrevistas, diagnóstico contrário ao da SEPLAM (2000), que afirma que o transporte atende as necessidades da população, apenas existindo deficiência no número de linhas. Quanto à saúde, as duas Unidades do Sistema Único de Saúde não atendem à demanda, quantitativa e qualitativamente. O mesmo pode ser aferido em relação à educação.

Na seção de infra-estrutura encontram-se os melhores avanços, no início dos anos de 1980 apenas as redes de energia elétrica e abastecimento de água – sem mencionar a qualidade dos serviços – abrangiam a localidade como um todo, inexistindo redes de esgoto e drenagem. Atualmente, de acordo com entrevista (REBOUÇAS, 2008), não existem maiores problemas em relação aos serviços de saneamento. Quanto à cobertura asfáltica, ainda em relação às questões infra-estruturais, que antes existia apenas nas vias principais, atualmente possui uma maior abrangência, embora ainda exista uma grande quantidade de vias sem o serviço.

Quanto ao uso do solo, destaca-se na localidade de estudo a ocupação residencial, embora seja marcante em sua via principal o comércio de pequeno porte – para atender à demanda local – e ao leste, afastadas do perímetro mais urbanizado e de atividades comerciais, os usos industrial e empresarial, seguindo a lógica da via BR-324. As formas de ocupações residenciais existentes em de Pirajá são de tipos variados, constatamos a presença de invasões – antigas e recentes, loteamentos, parcelamentos (divisão ilegal dos lotes), conjuntos habitacionais e pequenas casas (também com estrutura de ‘parede-meia’) recentemente construídas pela Prefeitura Municipal de Salvador para remoção de pessoas de barracos em condições de baixíssima salubridade. As grandes empresas, em sua maioria unidades que necessitam de espaços grandes para alocação, encontram em Pirajá – assim como em outras localidades do Subúrbio e Miolo – bons preços de terra, devido à desvalorização fundiária.

As características de Pirajá anteriormente descritas se justificam pela sua própria natureza quanto ao conceito de espaço, perceptível apenas numa contextualização temporal. Em outras palavras, a história de Pirajá demonstra relativo desprezo quanto aos investimentos infra-estruturais, necessários à valorização do espaço, que deveriam ser realizados pelo poder público. Tais ações vieram, quantitativa e qualitativamente precárias, após a ocupação daquele espaço. Aliada a isso estava a distância da localidade do centro dinâmico da cidade. Como consequência, temos o isolamento / esquecimento e dependência de Pirajá em relação a outros lugares de Salvador.

Outro importante item, apenas constante nas informações da CDS, 1983, trata-se da situação fundiária de Pirajá. O documento afirma que a maior parte da área é de propriedade da Companhia Progresso e União Fabril da Bahia, que a dividiu em lotes (todos os loteamentos encontrados) e arrendou aos moradores. Uma espécie de contrato de aluguel de terreno, o qual os inquilinos deveriam pagar à empresa anualmente. Acerca da Companhia Progresso e União Fabril da Bahia, foram utilizadas importantes informações concedidas em entrevista pelo gerente da empresa, senhor Hildebrando Vinagre (REBOUÇAS, 2008). De acordo com o entrevistado,

as terras foram adquiridas através de compras e arrematações, no período em que a empresa executava atividade industrial em Salvador (ramo têxtil), formando atualmente um patrimônio de mais de nove milhões de metros quadrados, de posse da família Marthins Catharino.

Ainda de acordo com entrevista, o contrato previa pagamento anual – um aluguel – sem prazo para findar-se. Em outras palavras, o inquilino do terreno o aluga, nele constrói sua residência – solucionando seu problema da dificuldade de satisfação da necessidade de moradia – e paga durante toda a vida o aluguel do terreno. Não tendo condições de cumprir com o acordo de arrendamento, a compra do terreno pelo inquilino – também proposta pela empresa – se torna uma ação cada vez mais difícil, uma vez que se faz necessário, antes, quitar a dívida do aluguel. Quando questionado acerca das casas construídas pelos moradores na situação acima descrita, o entrevistado afirma que “[...] se ele não tem o chão, aquilo simplesmente é um imóvel voando” (REBOUÇAS, 2008, p. 98).

Tratando-se da produção do espaço da localidade de Pirajá, podemos separar seus agentes por nível de intensidade através do tempo. No início da ocupação, a ação principal foi de responsabilidade da sua maior proprietária fundiária, a Companhia Progresso e União Fabril da Bahia. Em segundo lugar e com o passar dos anos, os principais agentes foram os grupos sociais excluídos, seja a partir da autoconstrução, seja por meio da ocupação de residências erguidas por iniciativas do poder público. Neste contexto, aparecem também os maiores equipamentos construídos; o Estado atua como promotor de melhorias urbanas, em todo o tempo e no geral após as ocupações, e como agente imobiliário, através da construção de conjuntos habitacionais. De acordo com entrevistas e diálogos, a maioria dos moradores não está satisfeita nem com suas residências nem com o lugar onde residem, ficando clara a ocupação ou auto-segregação induzida pelo baixo poder aquisitivo.

CONCLUSÃO

Embora esta seção tenha natureza conclusiva, trabalharemos mais sob a intenção da necessidade de continuação. Entretanto, sem dúvidas, a realização desta pesquisa possibilitou esboçar os passos iniciais desta continuação e os resultados obtidos proporcionaram um maior conhecimento acerca da localidade de Pirajá, e, a partir dos mesmos, foi possível chegar até aqui e alcançar a meta de propor alternativas objetivando melhorias nas condições sociais diagnosticadas.

A análise comparativa das informações acerca dos aspectos sociais de Pirajá nos possibilitou concluir que há uma determinada continuação das reivindicações. De maneira geral, embora tenha havido algum investimento por parte do poder público nas áreas – principalmente – de saúde, educação e transporte, os avanços não acompanharam o aumento populacional, fazendo com que a demanda estivesse sempre maior que a oferta, enfatizando também a qualidade dos serviços.

O problema dos transportes coletivos se agrava ainda mais à medida que há a necessidade de buscar um grande número de serviços em outras partes da cidade. Como visto, o problema maior encontra-se na quantidade de veículos por linha, desta maneira, concluímos que a redução da busca de outros espaços evitaria solucionar este problema com o aumento de veículos circulando pela cidade, o que seria também ambientalmente prejudicial. Entretanto, uma vez que levar à Pirajá atividades ainda inexistentes, incluindo disponibilidades de emprego – o que

elevaria o conceito de habitabilidade da localidade – trata-se de um conjunto de ações apenas possíveis em médio e longo prazos, consideramos que regularizar os horários de partida dos veículos e uma pequena redução do intervalo de saída dos mesmos nos horários de maior fluxo amenizariam os problemas da população.

A Unidade de Conservação localizada ao Oeste de Pirajá – Parque de São Bartolomeu – pode se transformar em fonte de renda e aprendizagem para os moradores da localidade e vizinhanças. A utilização da mesma para atividades turísticas, através da capacitação técnica dos moradores – incluindo jovens – dinamizaria o trabalho e as relações de integração da comunidade. O funcionamento destas atividades apenas teria resultados com uma ação conjunta entre o poder público, universidades, Associações de Moradores e as Unidades de Ensino, além de incentivos das empresas presentes na localidade, excelente sugestão da entrevistada – representante da Associação de Moradores (REBOUÇAS, 2008).

Em relação aos serviços de saúde, ações simples minimizariam os problemas sofridos pela população. Entendemos que potencializar as unidades que atendem pelo Sistema Único de Saúde através da ampliação das especializações médicas disponíveis, ampliar os serviços mais procurados e organizar o sistema de marcação de consultas e exames, seriam ações em curto e médio prazos que se traduziriam em importantes melhorias no sistema de saúde. Em relação à educação, quanto à qualidade, há uma dependência do sistema nacional de políticas públicas para o setor, que vem se mostrando deficitário há décadas. Quanto à quantidade, é necessário a implantação de mais unidade de Ensino – de todos os níveis – além de uma creche, atendendo à reivindicação (justificada) da entrevistada representante da Associação de Moradores de Pirajá. No referente aos serviços infra-estruturais, verificamos a ausência de cobertura asfáltica ou qualquer tipo de calçamento em uma grande quantidade de vias, o que foi confirmado pelos moradores, o que significa um desprezo de décadas pela Prefeitura Municipal de Salvador.

Trataremos agora da ainda maior incógnita relacionada ao estudo de Pirajá, a situação fundiária da localidade. As descobertas alcançadas a partir da entrevista nos possibilitou diagnosticar a situação atual de grande parcela dos moradores, entretanto, faz-se necessário um estudo quantitativo a fim de dimensionar a real situação da população como um todo, além de descobrir os reais interesses e possibilidades da Companhia Progresso e União Fabril da Bahia com as terras da localidade, uma vez que o entrevistado deixou claro que a empresa permitiu passar anos sem interferir com ações de reintegração de posse, devido, principalmente, à grande quantidade de locatários que possui.

De certo, lograr melhorias efetivas para Pirajá significa exigir um poder público mais preocupado com investimentos voltados às melhorias na qualidade de vida das classes de baixa renda. Significaria um Estado menos conivente com as ações que cada vez mais distanciam as classes mais abastadas daquelas desfavorecidas, como também menos omissas ao crescimento acelerado dos problemas sofridos por estas últimas em relação aos serviços básicos para uma vivência digna. Um Estado mais atuante em suas atividades principais que têm como objetivo o bem estar da população com um todo. Melhorias na qualidade de vida dos menos favorecidos apenas podem ser alcançadas a partir de uma distribuição mais igualitária – em termos quantitativos e qualitativos – dos serviços públicos e possibilidades de emprego. Além disso, é essencial uma distribuição de renda mais igualitária. Assim, aumentariam as possibilidades de retirar dos próprios moradores mais alternativas para melhorias das condições de habitabilidade de Pirajá, uma vez que em médio e longo prazo teríamos uma população mais crítica.

REFERÊNCIAS

- BRANDÃO, M. de A. R. **Origens da expansão periférica de Salvador**. Planejamento. Salvador, v. 6, n. 2, p. 155-172, abr./jun. 1978.
- BRASIL. **Atlas do Desenvolvimento Humano do Brasil** / IBGE (Censo, 2000).
- CARVALHO, I. M. M. de; PEREIRA, G. C. Segregação socioespacial e dinâmica metropolitana. In: CARVALHO, I. M. M. de; PEREIRA, G. C. (orgs.). **Como anda Salvador e sua Região Metropolitana**. Salvador: EDUFBA, 2006, p. 83-108.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 4 ed. São Paulo: Ática, 2004.
- CASTELLS, M. **A questão urbana**. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000. (Coleção Pensamento Crítico, v. 48).
- FERNANDES, R. B. **Las Políticas de la vivienda en la ciudad de Salvador y los procesos de urbanización popular en el caso del Cabula**. Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2003.
- REBOUÇAS, F. R. **Processo de segregação sócio-espacial em Salvador: o caso da localidade de Pirajá**. Salvador, 2008. (Monografia de conclusão de curso de graduação em Geografia apresentada à Universidade Católica do Salvador).
- SALVADOR. Prefeitura Municipal de Salvador (P.M.S.). Coordenação de Desenvolvimento Social (C.D.S.). **Informações Sistematizadas Bairros de Baixa Renda**. V. 2, 1983.
- SALVADOR. Prefeitura Municipal de Salvador (P.M.S.). Secretaria de Planejamento, Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico (SEPLAM). **Projeto Subúrbio Ferroviário de Salvador – Macro-área 4 (Valéria / Pirajá) Relatório Final**. Fundação Mário Leal Ferreira (F.M.L.F.), 2000.
- SANTOS, M. **Manual de geografia urbana**. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1989.
- SILVA, S. C. B. de M. e. **Processo de Crescimento espacial de Salvador**. In: SILVA, S. C. B. de M. e; SILVA, Bárbara-Christine Nentwig. Cidade e região no estado da Bahia. Salvador: Centro Editorial e Didático da UFBA, 1991, p. 57-80.
- SOUZA, A. G. **Limites do habitar: segregação e exclusão na configuração urbana contemporânea de Salvador e perspectivas no final do século XX**. Salvador: EDUFBA, 2000.
- SOUZA, M. L. de. **ABC do desenvolvimento urbano**. 2 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.