

P ERIFERIA

A Produção do Subúrbio Ferroviário de Salvador: os Exemplos de Paripe e Periperi

Antonio Angelo Martins da Fonseca*

Silvio C. Bandeira de Mello e Silva**

Área de segregação residencial, o subúrbio é visto aqui como parte integrante da cidade. Paripe e Periperi surgem no contexto da expansão urbana de Salvador, por volta de 1860, com a chegada da estrada-de-ferro. A indústria têxtil instalada se vale da rede existente e associa transporte e mão-de-obra barata, fazendo do "espaço de residência" um "espaço de produção". A crise econômica do final do século inibe o crescimento mas o subúrbio já está consagrado como núcleo ferroviário.

O desenvolvimento urbano recente integrou definitivamente os espaços eliminando distâncias e transformando o subúrbio em periferia. A segregação espacial acentua a dependência a centros como Salvador e requer intervenções do poder público com vistas a reduzir essa discriminação.

1 - Introdução e Objetivos

As cidades caracterizam-se, a priori, como áreas de concentração demográfica, econômico-social e por apresentar uma diversidade de usos do solo. Através deste amálgama de vários tipos de usos no espaço urbano, é possível detectar áreas com predomínio de atividades de administração, de comércio e de serviços, áreas com predomínio de indústrias e áreas com predomínio de residências, sejam elas planejadas ou espontâneas.

É neste espaço desigual e combinado que atua a Geografia Urbana. Seu papel é o de identificar e explicar os processos, estruturas, funções e formas espaciais existentes nas cidades, resultantes da dinâmica dos processos sociais. Segundo Corrêa (1989, p. 11), "o espaço urbano capitalista - fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e

campo de lutas - é um produto social, resultado de ações acumuladas através dos tempos, e engendradas por agentes que produzem e consomem o espaço". Estes agentes a quem ele se refere, são os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos que, atuando conjuntamente dentro de um marco judiciário determinado, representam os processos espaciais, responsáveis pela transformação da estrutura social em formas espaciais.

É nesta perspectiva de ação dos agentes modeladores do espaço que será analisado o Subúrbio Ferroviário de Salvador - mais precisamente os bairros de Paripe e Periperi (ver fig. 1). Para isso, é necessário que tenhamos em mente o real significado de subúrbio. Tradicionalmente ele é considerado como uma área homogênea localizada fora da grande cidade. Entretanto,

nesta pesquisa, o conceito de subúrbio está diretamente vinculado ao de segregação residencial que, segundo Corrêa (1989a, p. 60), em referência a Castells, representa "um processo que origina a tendência a uma organização espacial em área de forte homogeneidade social interna e de forte disparidade entre elas". Com isso, o subúrbio de Salvador será analisado como sendo uma área segregada residencialmente, resultante da ação dos agentes internos e externos ocorridos através dos tempos, provocando, consequentemente, a sua completa inserção no contexto da cidade e da região, mantendo, assim, relações diretas com todo o quadro urbano-regional através de intensos mecanismos de interação.

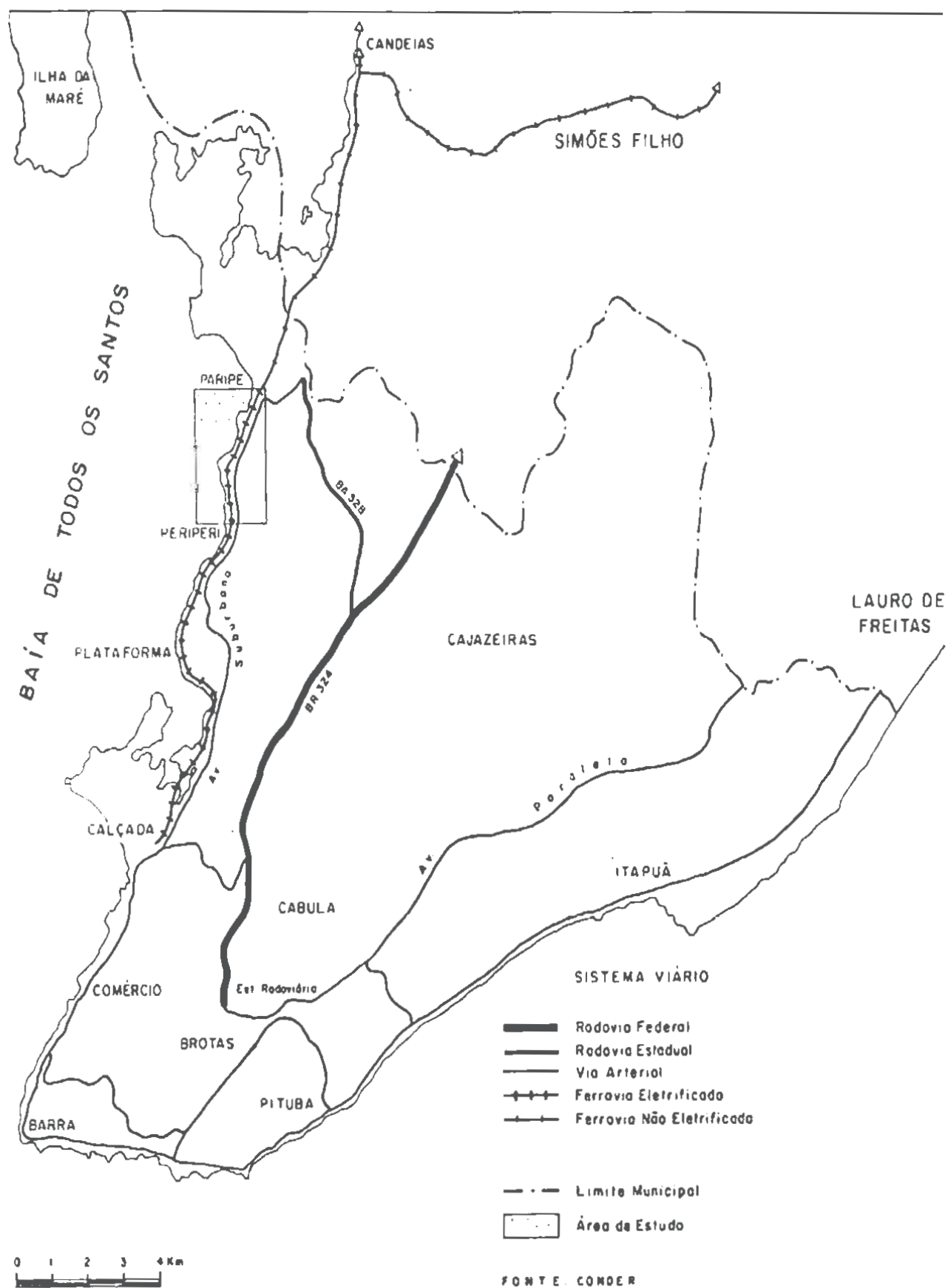
Por outro lado, para melhor compreender a mutabilidade deste espaço, faz-se necessário estabelecer tempos históricos da sua produção, pois a cidade é, den-

* - Antonio Angelo é professor auxiliar do curso de geografia da UFFS.

** - Silvio Bandeira é titular do departamento de geografia da UFBA.

FIG. 1

LOCALIZAÇÃO DE PARIPE E PERIPERI



tre outras coisas, corolário de combinações de variáveis que datam de idades diferentes, o que acaba gerando novos processos de mudança. Como fala Corrêa (1989b, p. 78) "cada um destes tempos constitui-se em uma combinação dos elementos das instâncias que compõem a totalidade social, as instâncias econômica, jurídica, política e ideológica". Finalmente, Corrêa (1989b, p. 78-79) afirma que "a padronização das formas espaciais e a reconstrução do tempo espacial, ou seja, a colocação em evidência dos momentos diferenciados que caracterizam o seu processo genético-evolutivo".

Neste sentido, determinamos para o estudo do subúrbio de Salvador, quatro períodos históricos com base em marcos temporais relevantes que permitem caracterizar as fases de expansão do subúrbio até os dias atuais. São eles:

1º) período da expansão econômica da Bahia e gênese dos bairros suburbanos (1850 a 1930);

2º) período destacado pela crise da economia agrícola baiana e pela evolução dos bairros de Paripé e Periperi (1900 a 1940);

3º) período do início e desenvolvimento da industrialização na Bahia e dos fortes crescimentos demográficos e espacial de Paripé e Periperi (1940 a 1970);

4º) período caracterizado pela solidificação do processo industrial e pela evolução recente dos bairros de Paripé e Periperi (1970 até os dias atuais).

2 - Expansão Econômica da Bahia e Gênese dos Bairros de Paripé e Periperi (1850 a 1900)

É somente a partir do século XIX que a Bahia começa a sentir os efeitos diretos da Revolução Industrial, iniciada na Europa. Os maiores impactos tornam-se explícitos a partir de 1850 quando inovações foram inseridas no setor produtivo baiano, mais especificamente nas indústrias. A infraestrutura também sofreu mudanças. Estas modernizações foram viabilizadas através da ação de agentes externos - os empresários europeus interessados em expandir o mercado de equipamentos industriais para outras regiões - e de agentes internos - o empresário nacional e o Estado, empenhados em aumentar a produtividade e as exportações.

O empresariado nacional precisando aumentar sua produtividade, implanta modernizações na indústria açucareira, através do engenho a vapor, e constrói várias indústrias para o beneficiamento de produtos como o fumo e o algodão. Além disso, alocou recursos para o desenvolvimento da navegação costeira e, juntamente com o Estado e com capitais externos, melhorou o Porto de Salvador e construiu ferrovias.

As ferrovias, particularmente, penetraram pelo interior da Bahia, seguiram por várias direções e facilitaram o desenvolvimento de novas regiões produtivas. O resultado dessa penetração foi a divisão territorial do trabalho, fazendo com que

certas áreas se especializassem em ramos específicos de produção, como são os casos do Agreste e do Sertão que passaram a desenvolver uma agricultura mista e uma pecuária de engorda; o Alem São Francisco, que começou a praticar uma agricultura extensiva; e o Recôncavo, que já desenvolvia as culturas da cana-de-açúcar e do fumo, principalmente. Com esta especialização do espaço foi possível maximizar os lucros através da produtividade pois havia sido criada a articulação entre as regiões, através da via férrea e do transporte costeiro, diminuindo as distâncias e facilitando o escoamento de mercadorias para o Porto de Salvador.

Foi assim que no final do século XIX, a Bahia já contava com 4 ferrovias: Estrada de Ferro Bahia-São Francisco (1853); Estrada de Ferro Central do Brasil (1866); Estrada de Ferro Santo Amaro (1875); e a Estrada de Ferro Centro-Oeste da Bahia (1891). Junto a estas, foi construído também o trecho ferroviário Calçada-Paripé, inaugurado em 28.06.1860, numa extensão de 13,7 km. Através deste trecho, ponto inicial da futura Viação Férrea Federal Leste Brasileira, começa a expansão urbana de Salvador rumo aos subúrbios e consequentemente o surgimento dos bairros de Paripé e Periperi.

Por outro lado, a infiltração do capitalismo industrial na Bahia e a consequente tentativa de organização do espaço regional fortalece ainda mais o papel de concentração exercido por Salvador, cen-



tralizando as decisões e os negócios financeiros. A exportação e importação de mercadorias eram feitas, na maioria das vezes, através da capital baiana. Com isso, Santos (1959, p. 41) afirma que "a cidade encontra, assim, a oportunidade de concentrar ainda mais recursos financeiros, econômicos, sociais e políticos". Na sequência o autor escreve que estes processos espaciais causadores do maior fortalecimento do papel centralizador da capital baiana, refletiram-se diretamente sobre a população da cidade que "em 1872 eram 129.000 os habitantes, em 1890 eram 174.000 e em 1900 eram 206.000, enquanto em fins do século XVIII havia 40.000 e em 1805 apenas 45.000". A expansão da caça-cultura reforça o papel de Salvador e de seu porto.

O resultado desse rápido crescimento econômico e demográfico e o início do alargamento do quadro urbano da capital - seguindo na direção do Dique do Tororó, Luperon Velho da Federação, Brotas e da Cidade Baixa, numa península itapagipana - que foi viabilizado de maneira rápida, em função dos investimentos estatais em novas vias de comunicação e meios de transporte urbano, facilitando o intercâmbio entre as diversas áreas da cidade.

Neste contexto de evolução, o empresário industrial se aproveita da via férrea e da população já existente na península itapagipana e instala a indústria têxtil, como é o caso da Fábrica de Tecidos São Brás, localizada em Plataforma. A presença da indústria próxima a linha férrea, possibilitava a diminuição dos custos de produção, tendo em vista que o transporte era barato e a mão-de-obra, abundante. Surge, assim, uma área industrial constituída de lugar de produção e lugar de residência.

Estes fatores, aliados à presença de oficinas e fábricas da Leste e das antigas fazendas já existentes na área suburbana, foram os principais elementos que se articularam para delinear, a partir do século passado, os núcleos que hoje representam os bairros do Subúrbio Ferroviário de Salvador.

3- Retração Econômica e Evolução dos Bairros de Paripé e Periperi (1900 a 1940)

A cidade de Salvador, durante o período de 1900 a 1940, não conseguiu sustentar o ímpeto de crescimento econômico e populacional que vinha sendo mantido durante a segunda metade do século passado. Os fatores que mais contribuíram para isso foram as crises da atividade agri-



cola baiana, o dinamismo do Sudoeste, particularmente do Estado de São Paulo, através da cultura cafeeira e da industrialização e, também, a mudança das correntes migratórias, como consequência da diversidade do comportamento da dinâmica regional no País.

A abolição da escravidão, em 1888, repercutiu desfavoravelmente na atividade agrícola, já que era baseada no trabalho escravo. Aliado a isso, novas áreas do Sudoeste começaram a se dinamizar através da cultura cafeeira. Merece destaque o Estado de São Paulo, que, aproveitando o valor do produto no mercado internacional, expande a lavoura e acumula capital suficiente para dar início a sua industrialização. Além desse fator, deve ser ressaltado, também, que a cultura caçaveira do Sul da Bahia entra no circuito comercial com grande produtividade, transformando-se, assim, em área de atração para os trabalhadores nordestinos da zona rural.

Consequentemente, mudou o fluxo migratório, fazendo com que diminuísse a corrente de pessoas para Salvador e aumentasse para o Litoral Sul da Bahia.

Em função disso, Salvador ficou sem incentivo de capitais para dar sequência aos investimentos iniciados no século XIX e começou a perder a sua colocação de segunda cidade brasileira, quanto à população. Segundo Santos (1959, p. 44), "É então a cidade de São Paulo que ocupa essa classificação. Entre 1920 e 1940 a cidade do Recife a ultrapassa e Salvador é a quarta cidade brasileira. O crescimento demográfico entre 1900 e 1940 é quase insignificante na escala brasileira de crescimento urbano. Conta com 200.000 habitantes em 1900 e 290.000 em 1940".

Entretanto, Salvador continua com sua expansão urbana, começada durante a segunda metade do século XIX. Perante isso, Silva (1989, p. 190) escreve que "De qualquer maneira, os novos meios de



transportes possibilitaram uma expansão fixa do tipo *manufatureiro*, estabelecida inicialmente de forma linear em relação ao núcleo histórico e mais tarde envolvendo este mesmo núcleo por dentro do território. Assim, áreas do subúrbio ferroviário passaram a ser ocupadas na direção de Lobato-Paripe-Perpeti, inicialmente, sem contiguidade espacial, e áreas "interiores" não expandidas ultrapassando em muito o limite pelo Dique do Tororó.

Nestas circunstâncias, pode-se perceber que os bairros do subúrbio ferroviário são caracterizados a partir do início deste século. Dentre esses bairros, deve ser feita uma exceção a Plataforma que, devido à instalação, em 1866, da Fábrica de Tecidos São Bras, já possuía uma aglomeração consolidada, em parte, por operários da própria Fábrica.

O bairro de Perpeti, especificamente, tem a sua gênese vinculada à presença de uma oficina ferroviária ali instalada em 1920. Esta oficina, segundo Perxoto & Caldas (1965, p. 62) "se destinava a reparar de vagões e locomotivas, empregando para isso um cento mínimo de operários". Com estes operários, iniciou-se a construção de casas no sentido linear e sempre acompanhado a linha férrea. Estas construções, presumivelmente, justificavam a

instalação de uma olaria no local. Ainda baseado em Perxoto & Caldas (1965, p. 62), "as edificações fizeram com que surgisse a primeira rua paralela à estrada de ferro, denominada 1º de Setembro ou simplesmente Rua da Estação".

É através dessa incipiente atividade que a população do núcleo começa a crescer e novas atividades são inseridas no local - como é o caso do balneário - provocando sua expansão. Devido a este fator, não tardou para que a Prefeitura, através de um plano urbanístico, intervisse, mudando o traçado das ruas e colocando-as sempre paralelas à primeira.

Ja o atual bairro de Paripe surgiu no local onde, no final do século passado, existia uma fazenda. Segundo Santos & Viana (1965, p. 68), nesta fazenda "existiu um pequeno laboratório de azulejo de alvenaria e uma olaria, que servia não só a fazenda, como também ao pessoal das rodovias". Estas áreas a que aqui se referem são os outros núcleos suburbanos que estavam em formação, como Plataforma e Perpeti.

A partir de 1928 a fazenda sofre novas transações, até chegar ao controle da Empresa de Carnes Verdes da Bahia Ltda. Ainda segundo Santos & Viana (1965, p. 69), "Paripe já possuía nessa ocasião uma estação ferroviária e constituía, também,

ponto de desembarque do gado que procedia do interior por via férrea".

Já foi realçado anteriormente que a Fábrica São Bras tinha um forte poder atrativo no subúrbio, conseguindo absorver parcela considerável de trabalhadores. Desjante, uma outra função estava começando a se firmar no local. Como fala Carvalho (1960, p. 84) "ao lado dessa função industrial, é importante assinalar a cada vez mais crescente acentuação da função residencial desse setor ferroviário, sobretudo nos trechos mais próximos à capital, entre Plataforma e Paripe. As dificuldades de casa ou de terreno por preço reduzido, na área urbana do município de Salvador tem levado a população menos favorecida a procurar este setor, onde a moradia é consideravelmente mais barata e o transporte é mais fácil e garantido".

Como se nota, apesar da crise econômica sofrida por Salvador nas primeiras décadas deste século, as áreas suburbanas continuaram ativas e em evolução, posto que a atuação dos agentes modeladores do espaço fazia-se presente e seus efeitos ficaram cada vez mais visíveis. É assim que Carvalho (1960, p. 84), ao referir-se mais uma vez ao subúrbio, afirma que "o setor mais ativo é o ferroviário, dada as suas funções residencial e industrial. Graças a

ferrovia, em ligação constante com Salvador e por preço mais reduzido que qualquer transporte urbano, os subdistritos de Plataforma, Periperi e Paripe, sobretudo, participam direta e ativamente da vida da cidade".

Nestas circunstâncias, a cidade de Salvador era marcada, principalmente, por uma área central, onde estavam concentrados os serviços de administração, comércio e finanças, onde ocorria a gestão do território e, nos seus arredores, lugar de moradia para a elite local. Logicamente o preço do solo era bastante valorizado, não permitindo a aquisição por parte da classe trabalhadora. A presença dessas externalidades provocou a expulsão das camadas mais pobres da população para áreas suburbanas, onde o solo ainda não era tão valorizado e onde havia um importante meio de transporte.

O resultado desse processo foi uma área marcada pela segregação da elite, junto ao centro, e outra marcada pela segregação da classe operária no subúrbio ferroviário, inclusive em Paripe e Periperi.

Perante as análises históricas até aqui desenvolvidas, é oportuno destacar algumas conclusões apreendidas. Em primeiro lugar, percebe-se que a gênese do espaço suburbano coincide com a inserção da economia baiana no contexto das modernizações industriais, tendo em vista que aumentaram as ligações de Salvador com outras regiões através do fluxo de mercadoria, de capitais e de idéias. Essa rede de ligações foi viabilizada através da via férrea e pelos transportes marítimos. Além do mais, é nos moldes destas modernizações que a indústria têxtil se instala nas áreas suburbanas e se articula com outros elementos já existentes no local, provocando o surgimento dos atuais bairros.

É preciso frisar que a articulação dos atores produtores/reprodutores do espaço é complexa e às vezes aparece como se fosse "mecanismos ocultos" (usando uma expressão de Harvey (1985, p. 40). Sendo assim, uma tentativa de mensuração torna-se problemática pois a sua real apreensão só é possível dentro de um marco historicamente determinado. Em nossa análise, o marco é o capitalismo monopolista.

Em segundo lugar, os bairros suburbanos, apesar de manterem uma função industrial, eram eminentemente residenciais, já que as áreas centrais eram controladas pela classe dominante. O resultado foi a segregação residencial através da classe dominante nas áreas centrais, e a segregação residencial imposta por esta mesma classe, sobre os demais grupos sociais nas

áreas suburbanas, destituídas de infra-estrutura básica e de serviços.

Perante estes fatos, Corrêa (1989a, p. 64) fala que "a segregação assim dimensionada aparece com um duplo papel, o de ser um meio de manutenção dos privilégios por parte da classe dominante e o do controle social por esta mesma classe sobre os outros grupos sociais, especialmente a classe operária e o exército industrial de reserva".

E em terceiro lugar, conclui-se que Paripe, Periperi e demais bairros suburbanos, como sendo áreas de segregação residencial implantada pela classe dominante, assumiram um papel importante na cidade do Salvador, reproduzindo as relações sociais de produção.

4 - Desenvolvimento Industrial e Expansão de Paripe e Periperi (1940 a 1970)

A expansão cacauceira no Litoral Sul da Bahia começa a entrar numa fase de estagnação a partir da década de 40 e então, no sentido de diversificar a produção, novas culturas são estimuladas. O destaque é para a mamona e o sisal, dentre outras que se expandiram em diversas regiões do Estado, oferecendo, inclusive, condições para que fossem instalados setores industriais em Salvador. Com isso, o Estado da Bahia entra numa fase de progresso agrícola e o centro de Salvador é cada vez mais forte, por concentrar as transações financeiras, comerciais e administrativas. O centro continua sendo, nesta perspectiva, o local de gestão do território. Em seus arredores, sobretudo na Península de Itapagipe, implanta-se a agroindústria.

Diante disso, a Região Cacauceira deixa de atrair os nordestinos. Inicia-se, então, um novo surto migratório para Salvador, tendo em vista que esta era a única cidade da região capaz de absorver a quantidade de retirantes. Ocorre com isso um crescimento considerável da população, sendo bem ilustrado por Santos (1959, p. 47) ao afirmar que "entre 1940 a 1950 a cidade recebeu um excedente demográfico de 126.792 pessoas das quais os imigrantes, cerca de 89.671, representam 70%. Desde 1950 a capital do Estado da Bahia aumenta, em média, 15.00 habitantes por ano, dos quais, pelo menos dois terços vêm do interior".

Concomitante a estes processos de escala regional, a economia brasileira entra numa nova fase, passando de uma hegemonia agrário-exportadora para outra, com predomínio da estrutura produtiva de

base urbano-industrial, tendo como carro chefe o aparelho de Estado que intervia na esfera econômica regulamentando preços e salários, além de investir na esfera produtiva.

Os investimentos da União iniciaram-se pela Região Sudeste do país beneficiando, particularmente, o Estado de São Paulo, que se transformou no maior centro econômico do país. Foram alocados também recursos para ampliação das rodovias brasileiras com o intuito de unificar o espaço nacional. A implantação de rodovias, se por um lado articulava as diversas regiões, por outro viabilizava o escoamento do capital e de mercadorias, a nascente indústria automobilística e a redefinição da divisão regional do trabalho em todo o conjunto nacional.

Dentro de pouco tempo a maioria das regiões brasileiras estava unida através de rodovias, diminuindo distâncias, ampliando o mercado nacional e favorecendo o desenvolvimento de novos ramos industriais em outras áreas que não fossem do Sudeste. Estas mudanças na economia nacional repercutiram de maneira direta no Estado da Bahia que, até então, tinha um setor industrial baseado em pequenos estabelecimentos, bastante ligados ao setor agropecuário. Este quadro começa a se alterar com a introdução de novos fatores que viabilizaram as propostas de industrialização regional. Merece destaque a descoberta do petróleo e a implantação da Refinaria de Mataripe (1949 - 1950), a criação do Banco do Nordeste do Brasil, em 1952, a conclusão da Hidroelétrica de Paulo Afonso, em 1954, a fundação da Comissão de Planejamento Econômico - CPE, em 1955, e a criação da SUDENE, em 1959.

As atividades petrolíferas e a instalação da Refinaria de Mataripe trouxeram uma nova perspectiva para a economia regional e, consequentemente, para a capital baiana, posto que as atividades de implantação, produção, circulação, distribuição e consumo conseguiam aglutinar tanto o Recôncavo quanto Salvador na esfera produtiva. Dessa forma, a capital era local de concentração das empresas que prestavam serviços à refinaria, onde morava parte dos funcionários da empresa e também era o mercado distribuidor de produtos não existentes nas cidades do Recôncavo. Por outro lado, as atividades petrolíferas atraíram uma série de indústrias, derivadas de incentivos fiscais e financeiros fornecidos pela SUDENE e pelo BNB, o que veio proporcionar o amadurecimento do parque industrial da Bahia. Acoplado a isso, não podemos esquecer da CHESF - ponto de

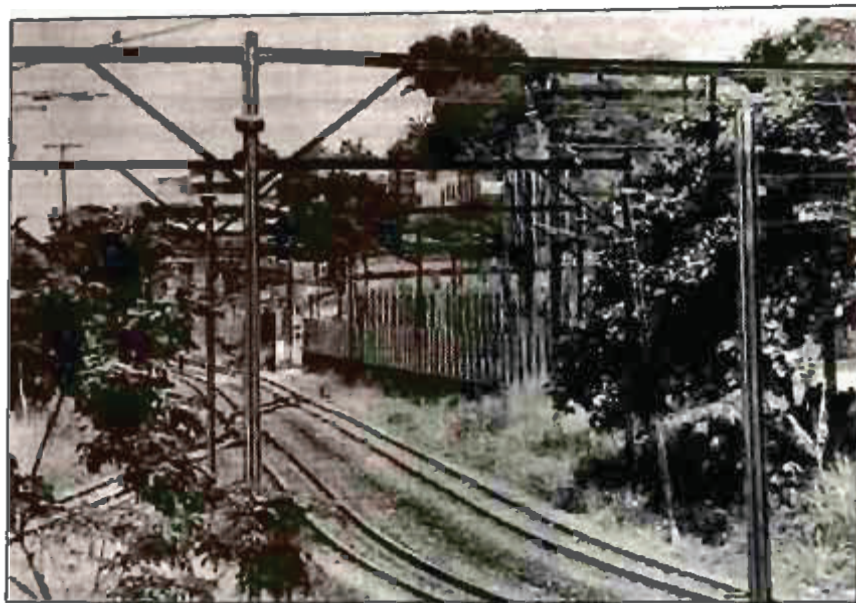
partida em infra-estrutura sobre a qual se apoiaria o programa industrial -, a criação de CPE - Comissão de Planejamento Econômico - fundada pelo Governo Estadual com a proposta de criar mecanismos de planejamento regional - e a instalação do CIA - Centro Industrial de Aratu - na segunda metade da década de 60. Foi este conjunto de fatores que viabilizou o desenvolvimento da indústria baiana, sendo que a Petrobrás foi a força motriz de todo esse processo.

O Estado da Bahia, nesta conjuntura político-econômica, chega ao fim da década de 60 com uma agricultura diversificada e mais rica, e com um setor industrial em amadurecimento, produzindo, sobretudo, bens intermediários.

As consequências, a nível espacial, destas transformações de caráter político-econômico são o rápido crescimento urbano de Salvador e a mudança das funções das áreas centrais, tendo em vista que a burguesia começa a deixar as áreas próximas ao Pelourinho/Maciel, cedendo espaço para o comércio e outros serviços e facilitando a ocupação, pela população de baixa renda, dos casarões anteriormente ocupados por ela. A classe dominante, então, dirigiu-se para os bairros da Vitória, Barra, Graça e construiu casarões de luxo, dando um novo aspecto à cidade. Mas a expansão não pára por aí pois "a expansão da mancha urbana já atingia pela via oceânica, em uma estreita faixa, a área de Amaralina, antiga zona de pescadores e de veraneio, passando pelo Rio Vermelho e Ondina. Outrossim, na direção da Península de Itapagipe a ocupação urbana se adensou até Paripe e a partir daí, foi se estabelecendo de forma pontual, em torno das estações ferroviárias suburbanas. Envolvendo o núcleo central, a mancha urbana se expande bastante nas áreas, algumas bastante pobres, da Liberdade - São Caetano, Matatu - Luiz Anselmo, Brotas e Federação, quase sempre ocupando primeiramente as linhas de cumeadas e posteriormente as encostas e os vales. Em muitos destes havia a atividade hortigranjeira" Silva (1989, p. 198).

Como podemos notar, o espaço urbano de Salvador já estava em extenso, alcançando áreas até então desabitadas e já apresentando forte diferenciação do uso do solo residencial. Inclusive, a partir da década de 40, começam a surgir as primeiras invasões de terrenos baldios, como são os casos da famosa invasão do "Corta-braço", localizada no atual bairro de Pero Vaz e a invasão dos "Alagados", na área suburbana.

É importante destacar que, aliadas à



dinâmica extensão urbana depois da década de 40, começam a ser planejadas e construídas as avenidas de vale, permitindo uma maior ligação do centro com as áreas mais distantes. Assim, foram construídas a Avenida Vasco da Gama e Avenida Centenário, ao mesmo tempo que foram desativados os bondes urbanos, em 1961, que serviam à cidade até aquele momento. A partir de então, os ônibus passaram a predominar no transporte urbano da cidade.

Com esta nova conjuntura político-econômica e com o crescimento urbano de Salvador, era possível detectar uma classe abastada - constituída de banqueiros, grandes comerciantes, industriais e proprietários de terras - residindo em casas de alto luxo, entre os bairros da Vitória, Graça e Barra; uma classe média - formada por profissionais liberais, pequenos comerciantes, funcionários públicos - morando nas proximidades das áreas centrais e também nos bairros que estavam se expandindo, como Federação e Brotas; e uma classe pobre e média baixa - composta de operários, empregados do comércio e indústrias e muitos outros sem profissão definida, prestando pequenos serviços - que se concentravam nas áreas mais distantes e pobres da cidade, destituídas de serviços e carentes de infra-estrutura. São os exemplos dos bairros suburbanos que, com o dinamismo da economia, foram locais receptores de grandes levas de imigrantes que chegavam à cidade.

O bairro de Periperi, em particular, conheceu um considerável crescimento demográfico a partir da década de 40, acompanhando, inclusive, o próprio crescimento de Salvador. Neste sentido, Peri-

peri, que tinha 2.251 habitantes no começo da década de 40, passou a concentrar 8.024 no início de 50 e 25.528 na década de 70. Consequentemente, ocorreu a expansão do bairro tendo em vista que se inicia a construção de novas casas, chegando a quase 700, ou seja, aproximadamente 65% acima das já existentes.

Com toda esta expansão, foi necessário aumentar as viagens de trem, pois até então só existiam duas: uma pela manhã e outra à noite. Neste caso, o trem começou a passar de 60 em 60 minutos, transportando os operários e parte dos estudantes que se deslocavam diariamente para o centro da cidade. Concomitante à função de veraneio que o aglomerado vinha mantendo, começa a ocorrer uma mudança funcional, pois as casas ocupadas no verão e nos fins de semana, são agora permanentemente habitadas. Além do mais, novos serviços são inseridos - como o educacional, o médico e o recreativo - transformando-o em área de destaque no subúrbio. Mesmo assim, Peixoto & Caldas (1965, p. 62) consideravam o local como um "aglomerado dormitório", visto que parcela da população passava o dia fora, só retornando à noite.

Dito isto, podemos notar que este bairro passou, realmente, por forte crescimento se compararmos com os períodos anteriores, onde quase nada existia. Agora precisamos deixar claro que esta evolução não aconteceu de maneira natural. Vários atores estavam presentes possibilitando a (re)produção deste espaço.

Inicialmente, devemos frisar que o subúrbio foi ponto de atração para inúmeros migrantes que chegavam a Salvador e não podiam arcar com aluguel nas áreas

centrais. Sendo assim, essa massa de retirantes se deslocava para as áreas distantes e carentes de serviços e infra-estrutura - incluindo Periperi - pois ali o preço do solo ainda era compatível com a sua renda e havia a disponibilidade de transporte público. É formada, com isto, uma vinculação entre a classe social operária e os proprietários fundiários da localidade, na medida em que alugavam casas - com péssimas condições de conforto - ou então financiavam pequenos lotes de terrenos para o trabalhador, através de seu sobre-trabalho, construir a sua casa. Com este processo, ocorre a inserção de uma área rural a um espaço urbano e, diga-se de passagem, de uma área sem muitas facilidades devido ao fato de estar numa depressão de difícil acesso, apresentando locais alagadiços. Atraía, portanto, somente a classe pobre e uma classe média baixa. Os latifundiários, pelos problemas em suas terras, não tinham outra alternativa a não ser lotear os terrenos, transformando-se, também, em promotores e incorporadores imobiliários.

Por isso, a concentração das classes sociais humildes aliada à presença dos proprietários fundiários - agora, também, promotores e incorporadores - das indústrias instaladas nos arredores e da nascente classe dos pequenos comerciantes, cresceu o poder de pressão junto ao Estado, no sentido de que fossem criados serviços e infra-estrutura capazes de beneficiar a população do bairro. Com as pressões, as reivindicações começam a serem atendidas, posto que foram instalados colégios e postos médicos, o serviço de transporte ferroviário foi modernizado, sendo a partir de então eletrificado e com saídas de 20 em 20 minutos. Além do mais, foi construída em 1959, uma rodovia ligando Periperi à estrada Salvador - Feira de Santana. Essa estrada, facilitava o trânsito e a residência para os operários que trabalhavam nas indústrias existentes no local e nas proximidades, como são os casos da Fábrica de Cimento Aratu e da Petrobrás. Depois de concluída a estrada, a Prefeitura inaugura uma linha de ônibus para servir à população. Estas modernizações beneficiavam os proprietários fundiários e comerciantes, tendo em vista que parcela da classe média baixa, residente nos arredores do centro de Salvador, não podendo mais arcar com os preços do aluguel, resolve também se dirigir para as áreas suburbanas. A presença desta camada solvável da população, aumentou os preços dos loteamentos, possibilitando a extração de uma maior renda da terra por parte dos proprietários fundiários. Os comerciantes, apesar do incipiente comércio, beneficiaram-se, pois

aumentou a demanda dos produtos. Com isto, vários loteamentos foram construídos e, após a década de 50, já existiam áreas residenciais planejadas como o Jardim Cruzeiro e Jardim Lobato, formando novos núcleos urbanos.

Contrariamente, estas ações repercutiram de maneira negativa para a classe baixa, pois ocorreram aumentos do preço da terra e do aluguel. Como sua renda não podia acompanhar os aumentos, a solução foi de deslocar para áreas mais distantes (a exemplo do bairro de Paripe, a ser enfocado mais adiante) ou então invadir terrenos desocupados, como foi o caso da invasão "Alto do Cruzeiro". A este respeito, Corrêa (1989a, p. 30) afirma que "é na produção da favela, em terrenos públicos e privados invadidos, que os grupos sociais excluídos tornam-se, efetivamente, agentes modeladores, produzindo seu próprio espaço, na maioria dos casos independente e a despeito dos outros agentes".

Os proprietários industriais se posicionavam, presumivelmente, de maneira contrária a toda a especulação de terras que estava acontecendo em Periperi, pois as valorizações do solo e do imóvel repercutiam negativamente no poder de compra do trabalhador - suscitando pressões para o aumento dos salários - e na taxa de lucratividade da empresa. Esta insatisfação talvez explique a presença de loteamentos feitos pelas empresas, para os seus funcionários, em Paripe.

O bairro de Paripe, assim como o de Periperi, apresentou um acelerado crescimento demográfico a partir da década de 40. Sua população subiu de 1.737, em 1940, para 23.651, em 1970. Consequentemente, o número de domicílios também aumentou, ou seja, subiu de 374, em 1940, para 2.029 em 1960. Isto comprova o rápido crescimento espacial do bairro durante o período, provocado, inclusive, pela chegada de imigrantes, de trabalhadores das indústrias circunvizinhas e também pela expulsão das camadas pobres, moradoras, até então, em Periperi.

Este rápido crescimento proporcionou o desenvolvimento de várias funções no sentido de servir, mesmo que precariamente, à população moradora no local. Dentre as principais funções podemos citar a residencial, educacional e industrial.

A função residencial era mais forte, pois os preços dos terrenos e dos aluguéis eram baratos, possibilitando a aquisição em melhores condições de pagamento. Além do mais, a modernização do serviço ferroviário oferecia maior facilidade de articulação com o centro de Salvador visto que de 20 em 20 minutos saía um trem. Os serviços de educação eram precários.

Existia uma escola primária estadual e uma Escola de Menores. Esta carência de educação forçava os alunos a se deslocarem para outros locais, à procura de escolas. Geralmente iam para Periperi ou para o centro da cidade, aumentando, ainda mais, o fluxo de pessoas saindo diariamente do local.

A atividade industrial era constituída pela Indústria Roseque de Óleos Vegetais. Esta empresa admitia, em grande parte, operários da mesma localidade. Agora, devido à proximidade, a Cimento Aratu e a Petrobrás participavam ativamente do dia-dia do bairro. Outros serviços eram deficientes, não conseguindo servir à população local. O comércio, por exemplo, era composto de oito pequenas casas, vendendo uma miscelânea de produtos. É nesta perspectiva que o bairro de Paripe era considerado por Santos & Viana (1965, p. 94) como sendo um típico "subúrbio dormitório".

A expansão residencial-espacial do bairro, durante o período citado, é o reflexo direto de todos os processos abordados em linhas anteriores, ou seja, a instalação de atividades produtivas nas proximidades do local, como a Petrobrás e a Fábrica de Cimento Aratu, a chegada de novos moradores vindos do interior do Estado e dos bairros centrais de Salvador, a facilidade de acesso ao centro da cidade através do trem já modernizado e, também, pela presença crescente de inquilinos que estavam deixando o bairro de Periperi. Esta dinâmica socio-espacial incentivou a demanda de terras e habitações, além de fomentar o "mercado de terras" por parte dos promotores e incorporadores imobiliários.

Um dos promotores e incorporadores imobiliários foi a Imobiliária Martins Cia. Ltda., que começou a lotear as áreas de vender com facilidade de pagamento. Isto permitiu a aquisição de imóveis por uma parcela considerável de trabalhadores.

Já os proprietários industriais criaram loteamentos em áreas próximas à praia de Tubarão, beneficiando os seus funcionários e outras pessoas interessadas em vernejar no local. A Base Naval de Aratu, por sua vez, distribuiu 460 lotes aos seus funcionários. Com isto, cresce a compartimentação do solo de Paripe, alcançando entre 1951 a 1969, nove loteamentos, num total de 311,16 ha. de terras. Para completar, o Estado intervém no local instalando serviços de infra-estrutura urbana e construindo, em 1969, 389 casas através da URBIS. O Estado assume, então, uma postura de agente remodelador do espaço urbano.

Terminada a década de 60 o bairro de Paripe já estava completamente consolidado.

do com as residências construídas, na maioria das vezes, em locais pré-estabelecidos devido aos loteamentos existentes, e com ruas tomando uma forma radial com a estação ferroviária ocupando o centro. Esse plano urbanístico de forma radial, aprovado pela Prefeitura do Salvador, tinha como objetivo, adaptar as ruas à inclinação do terreno - que era constituído de colinas. Assim, as ruas construídas até o topo da colina, acompanhavam sempre o traçado das curvas de nível.

Porém, o bairro sofria as carências de infra-estrutura. Aliás, a deficiência de serviços urbanos afetava todos os bairros suburbanos, inclusive Periperi, que assumia uma função atrativa, polarizando os aglomerados próximos como Paripe, Escada, Terezinha, Plataforma e outros. Evidentemente que esta possível hierarquização, tendo como centro o bairro de Periperi, não isenta o caráter segregacionista do subúrbio. Esta hierarquização se deu nos moldes da reprodução das relações sociais dentro da cidade do Salvador que, na essência, tinha como função perpetuar a exploração da classe operária e do exército industrial de reserva.

5 - Evolução recente nos Bairros de Paripe e Periperi (de 1970 até os dias atuais)

O processo de industrialização da Bahia, desencadeado a partir da década de 40, se intensifica e se solidifica no final dos anos 60 e durante os anos 70 devido à

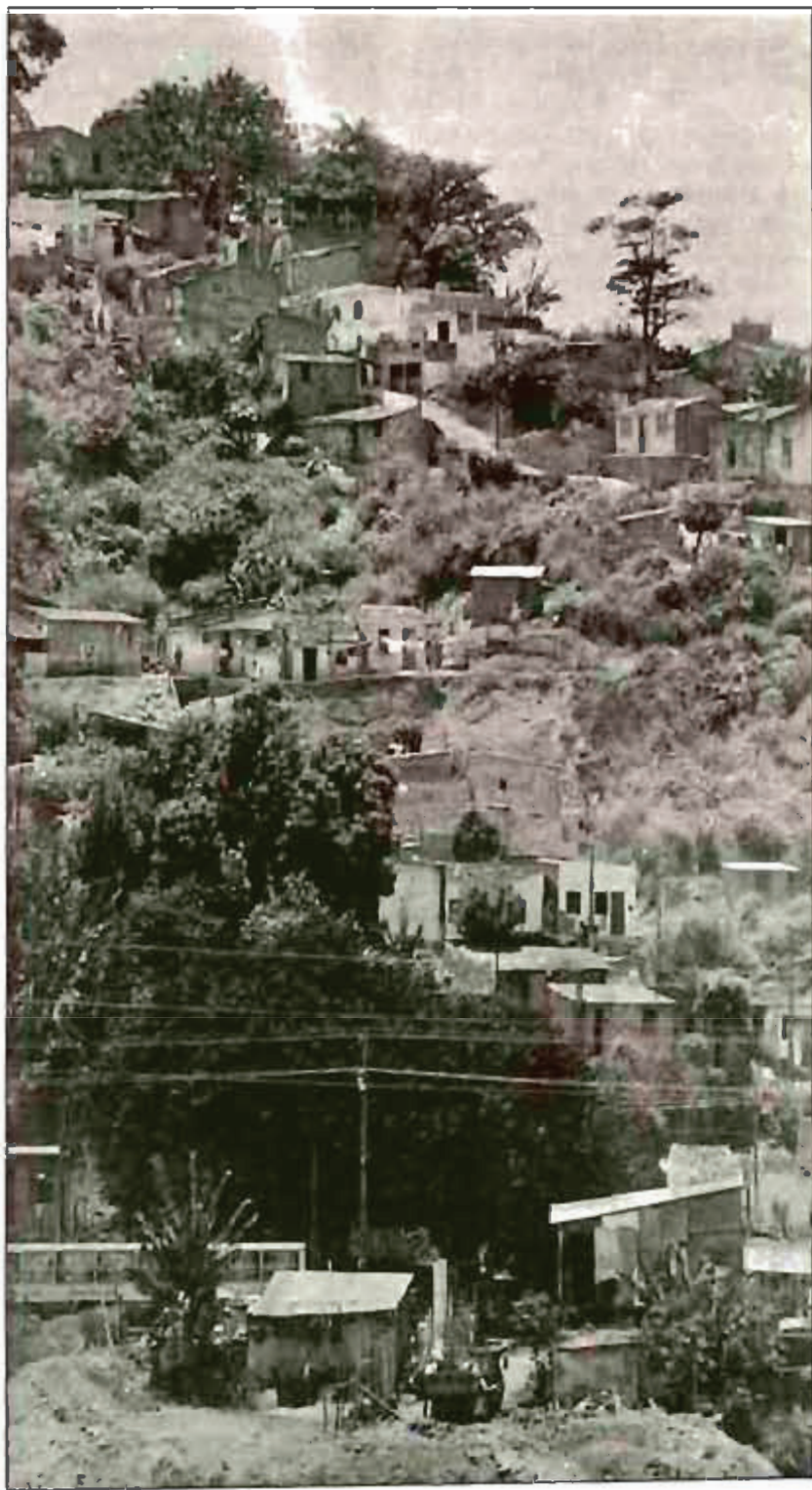
instalação do Centro Industrial de Aratu - CIA e do Complexo Petroquímico de Camaçari - COPEC. A instalação do CIA, em 1969, é considerada como um marco dentro do processo e planificação vinculado às inspirações do planejamento brasileiro, representado pela SUDENE. Já o COPEC é, sem sombra de dúvida, o maior acontecimento de caráter econômico ocorrido na Bahia desde 1978, data de sua entrada em funcionamento.

Em função da proximidade e do fácil acesso até Salvador, aliados à existência de uma oferta de infra-estrutura urbano-social e de serviços capazes de fixar satisfatoriamente os trabalhadores nos locais onde foram instaladas as indústrias, grande parte dos operários e famílias vêm morar na capital. A presença desses imigrantes em Salvador, aumenta os problemas da cidade tendo em vista que Salvador também não estava preparada para receber tantos trabalhadores. Assim, tem início uma acelerada "inchação" do quadro urbano e, naturalmente, o agravamento de problemas relacionados à habitação, saúde, transporte, etc. As consequências da intensificação do processo industrial, foram, numa perspectiva espacial, a verticalização e horizontalização da cidade do Salvador. Esses processos vêm ocorrendo simultaneamente e faz com que a mancha urbana se densifique em direção aos subúrbios ferroviários - preenchendo as áreas intersticiais, e unificando-as à BR 324, através da BA 528 - além de intensificar a penetração para os bairros de Brotas, Pituba, Costa Azul e Boca do Rio. Outrossim,

a horizontalidade, em particular, vem provocando a escassez de terras para a população de baixa renda. Com efeito, ocorre a elevação dos preços do solo, forçando a classe trabalhadora a ocupar as áreas periféricas distantes do centro. Neste sentido, nunca foi tão visível, como nos últimos anos, a ação das classes sociais excluídas sobre o espaço urbano.

Devido a "inchação" recente do espaço urbano de Salvador, a ação do Estado está cada vez mais patente através de instalações de infra-estrutura urbana e de serviços, e de construções de conjuntos habitacionais nas áreas distantes do centro da cidade. Dentre as instalações de infra-estrutura, merece destaque, neste trabalho, a construção da Avenida Suburbana, ligando o bairro da Calçada a Paripe, sendo articulada com a BR 324 através da BA 528. A Avenida Suburbana foi construída ao lado da via férrea em 1970 e desempenha um papel fundamental de ligação dos bairros suburbanos com o contexto urbano da cidade. A implantação dessa Avenida facilitou o deslocamento de pessoas e de mercadorias, possibilitando o surgimento de novos serviços nos bairros. Em contrapartida, ocasionou a valorização de terras, impossibilitando a aquisição do solo por parte da classe de baixa renda. Mesmo assim,





a população suburbana continua crescendo, inclusive com a proliferação de invasões urbanas em diversos bairros.

No que se refere ao crescimento demográfico, os bairros suburbanos de Paripé e Periperi vêm crescendo bastante a partir da década de 40, período que coincide com o início do processo de industrialização da Bahia. Assim, foi possível constatar que a população de Paripé, entre 1940 e 1980, teve um grande crescimento de 2.777,6%, quase 7 vezes maior que o crescimento de Salvador como um todo,

que alcançou 413,5%, e próximo ao dobro do crescimento atingido por Periperi, calculado em 1.500,7%. E, segundo as projeções para o ano 2000, com base no crescimento observado entre 70/80, este processo tende a se intensificar, podendo as populações de Periperi e Paripé atingir a casa de 72.000 e 225.000 habitantes, respectivamente.

Infelizmente, o crescimento demográfico de Paripé e Periperi não está sendo acompanhado por uma política de infraestrutura e de serviços urbanos, além, ob-

viamente, de uma política de criação de empregos na área. Por esse motivo, crescem, dia após dia, os problemas relacionados ao saneamento básico, à educação e à saúde, principalmente.

O bairro de Periperi, fundada a década de 60, continuava mantendo papel de destaque no subúrbio ferroviário pelo fato de concentrar maior quantidade de serviços relacionados ao setor terciário e também apresentando uma maior diversificação e especialização do comércio. Esta posição de lugar central de Periperi está vinculada a fatores políticos, econômicos e institucionais já abordados em capítulos anteriores. Aliados a estes fatores de idades mais antigas, existem os processos mais recentes vinculados à solidificação da indústria local, como são os casos das implantações do Centro Industrial de Aratu e do Complexo Petroquímico de Camaçari. Estes acontecimentos refletem-se diretamente em todo o subúrbio ferroviário e, principalmente, em Periperi e Paripé.

A construção da Avenida Suburbana beneficiou diretamente os proprietários fundiários pois possibilitou elevações dos preços da terra e, conseqüentemente, o fomento à especulação imobiliária. Com isso, uma camada considerável da população é obrigada a, novamente, se deslocar para áreas mais distantes. Paripé foi então invadido terrenos desocupados, como é o caso da invasão "Nova Constituinte" com uma população prevista de 7.200 habitantes. Mais uma vez os grupos sociais excluídos estão presentes no subúrbio, remodelando o espaço. Entretanto, as ações dos agentes produtores do espaço urbano não param por aí. Tornaram-se mais potentes a partir dos investimentos estatal e privado, que construíram moradas para a camada não-solvente da população. Assim, no final da década de 60, a URBIS construiu um conjunto habitacional com 286 casas, numa população prevista para 1.450 habitantes; em 1982, a INCOCOOP construiu 960 apartamentos, para uma população prevista de 4.800 habitantes; e a Construtora e Incorporadora Soares I cone construiu apartamentos para uma população de 1.225 hab. Vale dizer, que a renda para a aquisição destes imóveis era de 1 a 3 salários mínimos.

No bairro de Paripé, as modernizações da indústria e da infraestrutura rodoviária também provocaram fortes impactos. De início, este bairro foi um dos maiores receptores de operários que trabalhavam nas indústrias próximas a capital. Aliado a isso, ainda atraía parcela considerável das classes sociais excluídas, vindas do interior do Estado e da própria cidade



do Salvador. É curioso notar que esta atração fornecida por Paripe não é algo atrelado aos dias atuais. Como notamos nos capítulos anteriores, este processo vem ocorrendo já há algum tempo. Isso faz com que as ações dos agentes se intensifiquem, dando um forte dinamismo espacial ao bairro.

Com isso, as mudanças que vinham ocorrendo nas últimas décadas, tomaram impulso a partir dos anos 70, sobretudo após a ação do Estado através da construção da Avenida Suburbana. A construção dessa via de circulação facilitava o fluxo de pessoas e de mercadorias para o centro da cidade e para as indústrias. A BA 528 passou a ligar o bairro de Paripe à BR 324 e ao CIA, através da via periférica, possibilitando o aumento de opções para se chegar ao centro da cidade e à área industrial. Assim, o preço da terra, semelhante ao que aconteceu em Paripe, se valorizou, inviabilizando a aquisição de terras por parte da classe pobre que estava chegando ao local.

A especulação imobiliária toma corpo no bairro, não sobrando outra opção para a classe pobre a não ser invadir terrenos ou partir para outras áreas da cidade. Mais uma vez ocorre também a construção de conjuntos habitacionais, para sanar os problemas de moradia, como é o caso do construído pela INOCOOP em 1980, com 2.080 apartamentos e 276 casas, para uma população de 10.300 hab. (Conjunto Almirante Tamandaré). Por outro lado, o terreno da antiga FAMEB é invadido e 1.800 famílias, numa população prevista de 9.000 hab., se instalam no local, rotulando a invasão com o nome de "Bate Coração", título de uma campanha eleitoral

adotado por um candidato à Prefeitura de Salvador.

Como podemos notar, existe uma certa semelhança entre os processos ocorridos em Paripe e Periperi. Isso é compreensível, tendo em vista que os dois bairros são próximos, além de desempenharem o mesmo papel no contexto urbano de Salvador, que é o de reprodução das relações sociais de produção. Neste sentido faremos, a partir de agora, uma análise conjunta envolvendo os dois bairros.

Já abordamos anteriormente o papel centralizador exercido por Periperi no subúrbio ferroviário. Isso se justifica, uma vez que concentra a maior variedade de serviços relacionados ao setor terciário, aliado a maior especialização do comércio. Com relação ao comércio atacadista, Periperi concentra 5 estabelecimentos, contra apenas 1 de Paripe. Já o varejista é maior e mais diversificado (com presença do comércio de alimentos, de ferragens e material de construção, bares, restaurantes, serviços financeiros, etc) com 185 estabelecimentos em Periperi, contra 130 em Paripe.

O setor educacional de Paripe e Periperi é composto de colégios públicos e privados. Em Periperi existem 18 escolas públicas e 13 particulares, enquanto em Paripe 20 escolas públicas e 14 particulares. Entretanto a distribuição das matrículas é superior em Periperi, presumivelmente, por concentrar estabelecimentos de ensino de maior porte.

Quanto ao setor de saúde, os bairros são bastante carentes já que segundo os moradores, os médicos e as clínicas existentes não são suficientes para atender a

população. Por causa disso, precisam se deslocar-se para outros bairros da cidade à procura de assistência médica; o setor de segurança, segundo a população, é muito carente. É difícil aparecer policiamento, o que incentiva a violência. Enfim, para resumir, as infra-estruturas e os serviços são precários. Até mesmo o posto do Banco do Brasil, localizado em Paripe, e a agência da Caderneta de Poupança BANEI, em Periperi, não são suficientes para atender o público. Isso também colabora para aumentar o fluxo de pessoas rumo ao centro da cidade.

Para completar a situação, as obras de saneamento básico não conseguiram acompanhar os crescimentos populacional e espacial dos bairros. Assim, quando chove, a enxurrada carrega os detritos concentrados nas invasões e alagam as ruas principais, provocando mau cheiro e doenças. Assim, em 1988, o Movimento de Defesa de Periperi escreveu uma carta aberta ao público, destacando outros problemas enfrentados pelo bairro, tais como a população do Rio Paraguari, responsável pela proliferação da febre amarela, meningite e leptospirose; a poluição da praia, provocada principalmente pelos detritos da clínica médica (CLISUR); falta de escolas, etc. A referida carta reflete, inclusive, a consciência espacial dos moradores perante a situação de abandono em que vivem, em deterioração das boas condições por que passam os chamados bairros "nobres" da cidade. Apesar de todas estas dificuldades, parcela da população de Paripe e Periperi acha que os serviços de transportes são satisfatórios para o atendimento. Conforme as pessoas entrevistadas, as dificuldades ocorrem somente no horário do "pico", visto que os ônibus passam lotados.

Atualmente, os referidos bairros são servidos pelo transporte ferroviários da CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos - e por linhas de ônibus. Os trens da CBTU funcionam de 5:00 às 22:30h de segunda a sexta-feira, de 5:00 às 20:10h, aos sábados e das 7:30 às 22:00h nos domingos e feriados. Nos horários de "pico" saem trens de 15 em 15 minutos. Nos horários de calma, os intervalos aumentam para 20 em 20 minutos. O tempo de percurso de Periperi e Paripe até a estação da Calçada é de 20 e 25 minutos, respectivamente. A extensão do trecho ferroviário é de 13,7 km, existindo, no percurso, 8 estações. Os trens transportam diariamente uma média de 24 mil passageiros, num total aproximado de 85 viagens. Geralmente, as pessoas que usam trem, vão trabalhar ou resolver negócios no bairro da Calçada. Quando precisam ir até o centro, preferem ir de ônibus, visto que sai mais

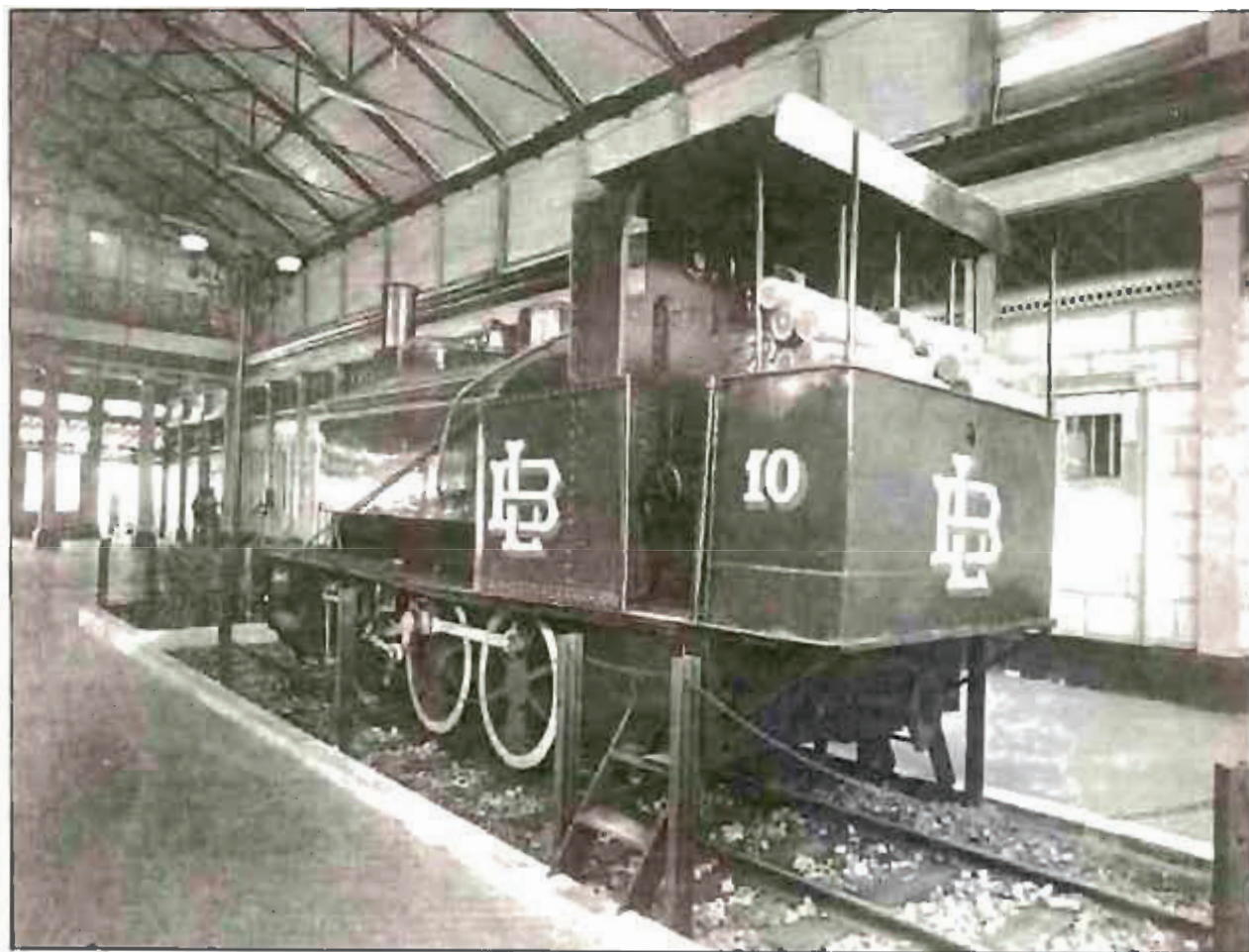
barato e é somente uma viagem.

Mesmo assim, é através do transporte coletivo que a população suburbana consegue maior articulação com os demais bairros da cidade. Os bairros são servidos por 3 empresas de transportes - Boa Viagem, Sul América e Transur. Geralmente os ônibus começam a circular a partir das 5 horas da manhã, com intervalos médios de 15 minutos, nos horários de "pico", e de 20 a 30 minutos nos horários mais calmos. A extensão da linha e o número de viagens diárias dos ônibus apresentam algumas variações. Entretanto, a distância média aproximada das linhas está em tor-

nor, entretanto é expressivo, uma média de 8.000 passageiros. Além disso, o bairro da Barra e a Estação Rodoviária são os locais mais procurados pela população. Logo após destacam-se a Península de Itapagipe, Pituba, Itaigara e Ondina. Entretanto, é necessário frisar, que estes fluxos são compostos pela população do subúrbio - além de outras - visto que os ônibus, ao saírem de Periperi, servem a todos os bairros suburbanos. Além do mais, nem todos vão até a Barra, Estação Rodoviária, Pituba, etc. Muitos descem durante o percurso. Infelizmente não foi possível mensurar as subidas e descidas dos passagiei-

dor. Os moradores locais falam da grande quantidade de ônibus que circulam diariamente nos bairros, recolhendo os trabalhadores para levarem as indústrias do Polo Petroquímico, do CIA, etc. Com isso, percebe-se que as relações espaciais de Paripe e Periperi não se prendem somente aos bairros da cidade. Elas extrapolam os limites municipais e alcançam escalas mais abrangentes, a nível metropolitano.

Dessa forma, os referidos bairros são reservas de força de trabalho não somente para Salvador, mas também para outras cidades industriais que, não tendo infra-estruturas urbanas satisfatórias para atender



no de 43 km, enquanto que o número total de viagens diárias dos ônibus é de 500 vezes, aproximadamente. Geralmente o tempo de percurso oscila entre 30 minutos, para os locais mais próximos, e 70 minutos para os locais mais distantes, nos horários de "pico". Esses ônibus transportam diariamente uma média de 80 mil passageiros. Segundo a SETRAM - Secretaria de Transportes Municipais -, o fluxo de passageiros através da Avenida Suburbana, até o bairro do Comércio, é superior a 60.000 pessoas. O mesmo acontece com a ligação Suburbana-Barros Reis- Estação Rodoviária. Pela BA 528 o tráfego é me-

nos durante o trajeto, visto que nem mesmo a SETRAM controla o movimento. Por outro lado, foi possível comprovar que as pessoas se dirigem aos referidos bairros, na maioria das vezes, para trabalharem. São empregadas domésticas, zeladores, balconistas, garçons, secretárias, etc, que se aglomeram nos bairros "nobres" e nos Shopping Centers, aliados aos estudantes que se deslocam para os colégios do centro da cidade ou da Ribeira.

Foi possível perceber também que os bairros de Paripe e Periperi mantêm uma forte conexão com as áreas industriais localizadas na Região Metropolitana de Salva-

a população, se beneficiam com a concentração do operariado na capital baiana. Assim, o poder político das cidades industriais fica isento de pressões por parte da classe trabalhadora, passando a responsabilidade para a cidade de Salvador. Com este jogo de interesse a "fronteira dinâmica" de Salvador - Paripe e Periperi - fica "órfã", agravando ainda mais os problemas de infra-estruturas e de serviços.

Em outra perspectiva, há pouca articulação através do transporte coletivo, entre o subúrbio - Paripe e Periperi - e outros bairros da cidade, como os localizados na área central do município de Salvador (o



chamado molo) e na orla marítima mais distante - Pratá, Itapua, etc. Isso justifica-se, presumivelmente, pelo fato dessas áreas não concentrarem empresas e serviços suficientes para atender a uma demanda maior de pessoas. Consequentemente ocorre, a nível urbano, uma relação "centro-periferia", sendo que as áreas "nobres" - Pituba, Itagara, Barra e Avenida Tancredo Neves - de recente dinamismo, transformaram-se em locais de trabalho e de serviços especializados, enquanto que Paripe e Periperi continuam mantendo o seu papel periférico. Estes novos processos espaciais derrubam a antiga forma centralizadora exercida pela área central de Salvador, posto que nas últimas décadas, vários centros comerciais estão se desenvolvendo bastante, como são os casos da Calçada, Liberdade, Barra, Pituba, Igatemi e Avenida Tancredo Neves, onde estão concentrados bancos, lojas especializadas, clínicas, sedes de empresas, etc. Para tanto, este processo recente de descentralização é corolário, inclusive, dos crescimentos espacial e demográfico de Salvador, sendo motivado pelas desconomias de concentração na área central e viabilizado através da abertura de avenidas de vale e do uso de transportes mais flexíveis como o ônibus e o automóvel.

6 - Conclusão

Como abordamos anteriormente, o dinamismo sócio-espacial afetou diretamente o subúrbio. Nos dias atuais, a área suburbana está inteiramente inserida no contexto urbano de Salvador. É possível perceber, saindo do bairro da Calçada até Paripe, um contínuo urbano, com o preenchimento das áreas intersticiais que existiam em períodos anteriores. Sendo assim, o subúrbio já não é mais aquela área distante da cidade. Por este motivo, é oportuno repensar o seu conceito, visto que este valoriza demais o caráter geográfico de distância e do modo de transporte, em nosso caso, em detrimento dos aspectos sócio-políticos. Nesta perspectiva, parece-nos conveniente, a partir de agora, adotar o conceito de periferia ao invés de subúrbio, tendo em vista que o conceito de periferia é mais abrangente e tem caráter dinâmico do ponto de vista sócio-espacial. A esse respeito Caldeira (1988, p. 7-9) afirma que a periferia "além de indicar distância, aponta para aquilo que é precário, carente, desprivilegiado em termos de serviços públicos e infra-estrutura". Por outro lado, o termo "bairro dormitório", muito utilizado na década de 60, já não responde mais pela realidade hodierna,

posto que, malgrado as deficiências das áreas periféricas, nos dias atuais já é possível oferecer alguns empregos e serviços para a população local, tirando a necessidade de sempre procurar o centro da cidade. Além do mais, o referido termo escamoteia a principal questão da periferia ferroviária, que é a do controle, por parte da classe dominante, sobre esta parcela considerável da sociedade através das relações sociais de produção. Aliado a isso, é oportuno frisar que os bairros segregados da periferia ferroviária, apresentam uma certa homogeneidade no que se refere ao padrão de vida. Segundo a CONDER (1982, P. 1) "os bairros suburbanos mais próximos da área central de Salvador, como Plataforma e parte de Periperi, abrigam populações mais pobres do que os núcleos de Periperi, Coutos e Paripe. Nas primeiras prevalecem as famílias com até 3 salários mínimos, enquanto que nos segundos prevalecem entre 3 a 11 salários".

Diante do que foi abordado, é conveniente tecer algumas considerações finais, de natureza sintética. Em primeiro lugar, foi possível perceber que a gênese e evolução dos bairros de Paripe e Periperi foram atreladas a uma série de fatores internos e externos ao próprio espaço urbano de Salvador. Além disso, a ação dos atores

produtores e reprodutores do espaço, fizeram-se e fazem-se presentes até os dias atuais. As suas ações são bastante difíceis de serem mensuradas mas isto não inviabiliza as análises do processo genético-evolutivo do espaço. Isso porque, às vezes, as ações dos agentes não aparecem articuladas entre si, dando uma conotação de facto. Quando isso não é possível, o ideal é apreender a articulação vinculada a um período histórico determinado.

Em segundo lugar, foi possível perceber as precárias condições pelas quais passam as populações de Paripe e Periperi e demais bairros da periferia ferroviária. Esse estado de abandono é uma das principais características da segregação espacial

e uma das principais materializações da lógica de acumulação em nossa realidade sócio-econômica.

Desta forma, é necessário que medidas específicas sejam tomadas no sentido de tentar melhorar as condições de vida da população. Seria importante que o poder público local adotasse providências como:

- promover a expansão planejada da área, através da construção de habitações para a população de baixa renda;
- alocar recursos para infraestruturação da área ocupada, solucionando o problema do esgotamento sanitário, expandindo as redes de água e luz, melhorando os equipamentos de educação, saúde e coleta de lixo;

- criar opções de lazer para a população;
- legalizar as áreas ocupadas pelas invasões;
- melhorar o serviço de segurança pública;
- ampliar as ofertas de transportes para os horários mais críticos (pico);
- estimular a criação de novos empregos na área.

Estas propostas, que deveriam contar com a participação organizada das comunidades locais, poderiam contribuir para amenizar a situação dos moradores, diminuindo com isso, a dependência com relação aos centros de Salvador e melhorando a qualidade de vida da população periférica.

BIBLIOGRAFIA

- BRADFORD, M. G. & KNET, W. A. Estrutura interna da cidade. In: *Geografia Humana - teorias e suas aplicações*. Lisboa, Gradiva, 1987, p. 107-130. il.
- CALDEIRA, T. P. R. O que, como, porque, onde. . . In: *A política dos outros: o cotidiano dos moradores da periferia e o que pensam do poder e dos poderosos*. São Paulo, Brasiliense, 1988, p. 7-9.
- CARVALHO, A. D. S. O crescimento recente da cidade do Salvador. In: *Cidade do Salvador: aspectos geográficos, históricos, sociais e antropológicos*. Salvador, Imprensa Oficial da Bahia, 1960, p. 79-89 (Coleção Estudos Baianos, 1).
- CASTELLS, M. A estrutura urbana. In: *A questão urbana*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1983, p. 145-271. (Coleção Pensamento Crítico, 48).
- CLARK, D. A estrutura interna da cidade. In: *Introdução à Geografia Urbana*. São Paulo, Difel, 1985, p. 181-226. il.
- CONDER - Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador. *Avaliação dos impactos do trem metropolitano*. Salvador, CONDER, 1982, v. 1.
- CORRÊA, R. L. *O espaço urbano*. São Paulo, Ática, 1989a, 94p. (Série Princípios, 174).
- . *A rede urbana*. São Paulo, Ática, 1989b, 96p. (Série Princípios, 168).
- HARVEY, D. *A justiça social e a cidade*. São Paulo, Hucitec, 1980, 285 p.
- PEIXOTO, C. S. & CALDAS, E. M. O subúrbio de Periperi e a expansão recente da cidade do Salvador. *Boletim Baiano de Geografia*, Salvador, 8 (9/11): 61-65, dez. 1965.
- SANTOS, M. *O Centro da cidade do Salvador: estudo de Geografia Urbana*. Salvador, Universidade da Bahia, 1959, 199 p.
- . *Espaço & Método*. São Paulo, Nobel, 1985, 88p. (Coleção Espaços).
- SANTOS, N. M. S. & VIANA, N. Notas sobre Paripe, subúrbio dormitório de Salvador. *Boletim Baiano de Geografia*, Salvador, 8 (9/11): 67-73, dez. 1965.
- SILVA S. B. M. e. *Processo e crescimento espacial de Salvador, Brasil*. *Revista Interamericana de Planificación*, Guatemala, 87/88 (22): 194-213, jul./set. e oct./dic., 1989.
- ; LEÃO S. de O; SILVA, B.C.N. *Urbanização e metropolização no Estado da Bahia: evolução e dinâmica*. Salvador, Centro Editorial e Didático da UFBA, 1989, 262 p.
- SINGER, P. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: *MERICATO, E., org. A produção da casa (e da cidade) no Brasil industrial*. 2. ed. São Paulo, Alfa Omega, 1982, p. 21-36.