



XIX ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR
Blumenau - SC - Brasil

O SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DE SALVADOR NA BAHIA – HISTÓRIA E ATUALIDADE DAS TRANSFORMAÇÕES URBANAS À LUZ DA TEORIA DAS CIDADES

Regina Lúcia Pereira de Assis Luz (PPDRU - UNIFACS - Programa de Pós Gradua) -
reginalucialuz@gmail.com

Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Bahia (1977), tem Mestrado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Bahia (1998) e DEA (Diploma em Estudos Avanzados) em Administração Pública pela Universidade Complutense d

O Subúrbio Ferroviário de Salvador na Bahia – História e atualidade das transformações urbanas à luz da teoria das cidades

1 INTRODUÇÃO

Para estudar a evolução urbana do Subúrbio Ferroviário, em Salvador e na sua Região Metropolitana, entre o século XIX e a atualidade, tomou-se como fio condutor a implantação da Ferrovia, que lhe confere a identidade e integra o nome, seu apogeu e decadência, e a sua possível transformação em Monotrilho, a partir de estudiosos da História e Teoria das Cidades. O problema a ser verificado é a sincronia, ou relativa assincronia, entre as transformações urbanas ocorridas neste espaço urbano, periférico em relação ao capitalismo global, com o que se passa no mundo, em especial, no Brasil, na Europa e nos EUA. As transformações da dinâmica temporal e espacial da acumulação capitalista desencadeiam mudanças econômicas, políticas e culturais em múltiplas escalas e dimensões da vida social.

Como objetivo principal o artigo verifica as consequências no espaço urbano e na morfologia da cidade, da sucessão dos ciclos de evolução do capitalismo na Bahia, em especial na cidade de Salvador, e no Subúrbio Ferroviário, desde o mercantilismo vivido antes do século XIX e do liberalismo desse século, sua substituição pelo fordismo-keynesianismo no século XX, e na vigência do neoliberalismo e modificações da atualidade no período após os anos 70.

O desenvolvimento adotou a divisão por grandes períodos apresentando os principais eventos ocorridos no espaço urbano de análise e seu cotejamento com as contribuições dos principais pensadores sobre a teoria e a história das cidades sobre o mesmo período. Adotou-se a metodologia explicativa com base em pesquisa bibliográfica.

O artigo inicia questionando a identidade atual da região e levantando a questão semântica sobre Subúrbio em confronto com as denominações de periferia, fronteira de valorização, eixo de desenvolvimento, Macroárea de reestruturação, ou divisão administrativa.

2 SUBURBIO FERROVIÁRIO - O QUE É?

O que é hoje o Subúrbio Ferroviário de Salvador? O Subúrbio Ferroviário é uma denominação do senso comum designando um conjunto de bairros da cidade de Salvador, Bahia, localizado às margens da Bahia de Todos os Santos, tendo como principais eixos de articulação a ferrovia que lhe empresta o nome, e por onde passa o Trem do Subúrbio, e a Avenida Afrânio Peixoto, a Suburbana com quatorze quilômetros de extensão. Este conjunto de bairros se estende da Estação da Calçada até a ponta de Tubarão no limite norte do Município. A Estação da Calçada está a menos de três quilômetros do bairro do Santo Antônio Além do Carmo que é parte do Centro Antigo de Salvador.

Cabe destacar que é de 2017, a Lei Nº 9.278, da Prefeitura Municipal de Salvador, que dispõe sobre a delimitação e denominação dos bairros do

Município de Salvador, definindo em 163 bairros¹, e revogando a Lei Nº 1.038 de 1960, que fixava a delimitação urbana e suburbana dos distritos e subdistritos do município, dividindo a cidade em 32 bairros. Nesta lei, que vigorou durante 57 anos, verifica-se que Salvador possuía uma zona suburbana (Art.13), diversa da zona urbana, constituída dos seguintes subdistritos: Paripe, Periperi, Pirajá e Plataforma, dentre outros. Nestes cinquenta e sete anos muitas modificações ocorreram na delimitação e desenvolvimento do Município de Salvador com a emancipação de distritos que se tornaram municípios, a redefinição dos limites municipais, a expansão urbana e a configuração da Região Metropolitana de Salvador cuja primeira lei é de 1973².

Na legislação vigente da Cidade de Salvador, seja o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – Lei nº 9.069 de 2016, ou a Lei do Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo, Lei nº 9.148/2016 promulgada para nortear o desenvolvimento urbano e o ordenamento do uso e ocupação do solo do município, verifica-se que a denominação Subúrbio de Salvador não é mais definida e praticamente não é utilizada, sendo substituída por novas agregações territoriais.

Pelo PDDU, no artigo 145, foi definida a Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos que “compreende o *chamado* Subúrbio Ferroviário, desde o Lobato até São Tomé de Paripe, e bairros ao sul, localizados na parte alta da Falha Geológica, na região de São Caetano e Pirajá”, conforme o primeiro inciso.

Destaca-se nesta legislação, a intenção explicitada no Artigo 147, inciso VIII de “de adequação do sistema ferroviário do Subúrbio para o transporte urbano, mediante a substituição das estruturas viárias segregadas e dos comboios pesados por veículos leves sobre trilhos”. (PDDU, 2016). Nesta legislação é também definida a Prefeitura Bairro II – Subúrbio e Ilhas, através do artigo 376. Por sua vez na LOUOS, não existe nenhuma referência ao Subúrbio de Salvador, nem à região Suburbana. A LOUOS considera a Avenida Afrânio Peixoto, como eixo de uma Zona de Centralidade Linear Municipal que são porções do território lindeiras às vias estruturais, no caso a Avenida Suburbana, que fazem a conexão entre bairros, bem como aquelas estruturadas nas imediações dos corredores de transporte coletivo de passageiro de média capacidade. Cria-se através desta lei, Artigo 24º, as centralidades municipais para propiciar áreas estratégicas para a oferta de emprego, através da diversificação das atividades, do fortalecimento de centralidades ao longo das principais vias de conexão e da potencialização de polos logísticos tais como as da Calçada, Paripe e Periperi. (LOUOS, 2016)

Esta legislação através do seu artigo 151 institui os usos incentivados definidos em Anexo do PDDU, Lei 9.069/2016, através do Fator Social e de Incentivo ao Desenvolvimento Econômico previsto na fórmula do cálculo da outorga onerosa do direito de construir que abrangem a Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos. Verifica-se pela análise

¹ A metodologia para a delimitação dos bairros foi a utilizada no trabalho O Caminho das Águas de Salvador: Bacias Hidrográficas, Bairros e Fontes / Elisabete Santos, José Antonio Gomes de Pinho, Luiz Roberto Santos Moraes, Tânia Fischer, organizadores. – Salvador: CIAGS/UFBA; SEMA, 2010.

² Lei Complementar Nº 14 de 08 de junho de 1973 que definia os municípios de Municípios de Salvador, Camaçari, Candeias, Itaparica, Lauro de Freitas, São Francisco do Conde, Simões Filho e Vera Cruz como integrantes da RMS.

da legislação vigente da Cidade de Salvador que a expressão **subúrbio ferroviário** está em desuso, seja por incorreção semântica, seja por não traduzir exatamente o que é esta porção territorial da Cidade de Salvador.

Acontece com a expressão Subúrbio Ferroviário, expressão histórica e cultural, mais do que geográfica ou territorial, e em muito maior grau, o que vem ocorrendo com a expressão Recôncavo da Bahia, que vem sendo substituída nos documentos oficiais pela Região Metropolitana de Salvador.

O Recôncavo da Bahia, diz Maria Brandão (2007) o Recôncavo histórico e cultural, – área da Grande Salvador – está contido, na face litorânea da Zona da Mata, entre os rios Sauípe e Jequiriçá, formando uma faixa em semicírculo de cerca de 50 a 70 km de largura, em torno da Baía de Todos os Santos. (BRANDÃO, 2007)

Destaca Maria Brandão (2007) que por quatro séculos a Cidade da Bahia (Baía de Todos os Santos), ou Salvador da Bahia (Baia) teve por região o Recôncavo. Mas, sobretudo entre a Abolição e a década de 1950, o Recôncavo perdeu progressivamente sua antiga importância econômica e política. (BRANDÃO, 2007)

O Subúrbio Ferroviário foi ao longo do tempo, considerado um espaço da informalidade e da irregularidade urbanística, da carência da presença do estado e da ausência dos serviços básicos.

Para explicitar as desigualdades territoriais, no PDDU e na LOUOS são ampliadas as zonas especiais de interesse social- ZEIS. O PDDU, através do artigo 8º, institui e reafirma as zonas especiais de interesse social- ZEIS- algumas já existentes, ampliando-as em número, em área e em categorias. As ZEIS - Zona Especial de Interesse Social (ZEIS)- são zonas destinadas à implantação de programas de regularização fundiária e urbanística, produção, manutenção ou qualificação de Habitação de Interesse Social e Habitação de Mercado Popular. Foram delimitadas 234 ZEIS em Salvador das quais 65, correspondendo a 28%, situam-se no Subúrbio Ferroviário. No Brasil muito frequentemente se associa o subúrbio à periferia.

Para Burgess³ (2017) estudando o crescimento das grandes cidades, os subúrbios eram áreas originalmente menos densamente urbanizadas e que se configuravam em áreas de crescimento urbano das grandes cidades, por terem muitos espaços abertos e que ao longo do tempo eram incorporadas como bairros ou novas centralidades. Burgess (2017) destaca que na Europa e na América, a tendência da grande cidade para se expandir, tem sido reconhecida no termo “a área metropolitana da cidade”, que em muito ultrapassa os seus limites políticos. Nos Estados Unidos, os subúrbios são espaços residenciais de alto padrão, localizados ao redor das grandes cidades, considerados como sendo um limite entre o rural e o urbano e como fronteiras de valorização e de crescimento local ou regional.

Na Europa o processo de urbanização se fez de forma progressiva, passando do rural para o urbano, na medida em que a agricultura intensiva periurbana vai convivendo com a urbanização. No Brasil, e especialmente em Salvador, em cuja área rural próxima foram implantados, no período colonial, os engenhos de cana de açúcar, ocorreu uma passagem mais direta da agricultura

³ Em texto originalmente publicado como Capítulo II, *The growth of the city: An introduction to a research project*, do livro *The City*, organizado por Robert Ezra Park e Ernest Burgess, e publicado pela primeira vez em 1925 pela University of Chicago Press, em Chicago.

especulativa para a especulação da terra, transformando a periferia, logo após o espaço urbano contínuo, em um deserto agrícola e urbano, a espera de loteamentos que podiam demorar anos e anos a serem implantados. (CORRÊA, 1986)

Além disso, a periferia foi o espaço destinado à autoconstrução, à ocupação por palafitas sobre o mar, e à expansão descontrolada do tecido urbano sobre os mananciais em áreas sem a infraestrutura provida pelo Estado. Seguindo a metodologia explicativa com base em pesquisa bibliográfica e documental acompanha-se a constituição do Subúrbio Ferroviário em seus diversos períodos na evolução histórica do capitalismo.

3 ANTES E DURANTE O SÉCULO XIX – A CONSTITUIÇÃO DO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO

De acordo com Milton Santos (1959) Salvador foi fundada como cidade, em 1549, por Tomé de Souza, tendo já na sua fundação o seu plano, a sua população e a sua missão.

O que chega ao Brasil, em 1549, é o Estado para construir uma sociedade. E este estado português não estava interessado na população originária, na população indígena, nômade ou seminômade, que ocupava o território. O Estado Colonizador queria dominar e explorar.

A primitiva função de Salvador era a de ser o governo geral do Brasil, sua primeira capital, ao lado da função militar de primeira praça-forte para a defesa do extenso litoral. Ao final do século XVI, a função portuária de Salvador, além da função administrativa e militar, crescia dada a necessidade de importação e exportação de produtos: importação de escravos da África, exportação de açúcar, fumo e tabaco, e produtos alimentares das outras regiões da Bahia. (SANTOS, 1959). Para além das funções administrativa, militar e portuária de Salvador, Milton Santos (1959) destaca o papel de metrópole regional, de capital econômica do Recôncavo.

Até o século XVIII Salvador consolida sua posição de principal cidade e principal porto do hemisfério sul.

No início do século XIX Salvador contava com 40 mil habitantes e era a “metrópole de uma região muito mais extensa que o seu *arriere-pays* no século precedente” conforme assinala Milton Santos (1959) mesmo não sendo mais a capital do Brasil desde 1763. Exportava produtos de grande valor comercial como pau-brasil, açúcar, cacau, café, fumo, tabaco, organizando o espaço em que distribuía as mercadorias recebidas de fora. O porto é a base da importância regional da cidade. (SANTOS, 1959)

A prosperidade do açúcar criou uma classe subalterna rica – os senhores de engenho – que se tornou um poder ambivalente, extraindo sua identidade do Recôncavo, mas fazendo-se representar no contexto político de Salvador. (PEDRÃO, 2007)

O Recôncavo tem, então, a população mais densa do país. Por várias vezes, através dos senhores de engenho, dirige a política nacional. (SANTOS, 1959)

Um conjunto de circunstâncias favoráveis ao fortalecimento do papel metropolitano da Cidade do Salvador reflete-se sobre a população que, nesse mesmo século, multiplica-se por cinco. A evolução demográfica incorpora a

vinda de populações rurais para a cidade seja fugindo da seca como imigrantes seja para estabelecimento de residência na capital do Estado. (SANTOS, 1959).

O espaço urbano da cidade, no século XIX, é definido por Katia Mattoso (1982) a partir da existência de paróquias urbanas, suburbanas e rurais. As paróquias urbanas eram: Sé, Conceição da Praia, Pilar, Santo Antônio Além do Carmo, Penha de Itapagipe, Sant'Anna, Nossa Senhora de Brotas, São Pedro, Passo, Vitória além das paróquias suburbanas de: São Bartolomeu de Pirajá, N.S.do Ó de Paripe, São Miguel de Cotegipe, N.S. da Piedade do Matoim, Santo Amaro do Ipitanga, São Pedro no Sauípe da Torre, Senhor do Bonfim da Mata, Santa Vera Cruz de Itaparica, Santo Amaro de Itaparica e N.S. de Encarnação do Passé. Os limites entre o urbano, o suburbano e o rural eram imprecisos. (MATTOSO, 1992)

São relatados por Pedro Vasconcelos (2002) como elementos de formação do espaço do Subúrbio Ferroviário o Engenho São João, visitado por D. João VI, o Engenho São Braz, da freguesia de Paripe, os combates no bairro de Pirajá, relativos à luta pela independência da Bahia e libertação total do Brasil do domínio de português em 1823, a construção da ferrovia Calçada – Alagoinhas – Juazeiro em 1860, a existência de depósito de escravos e engenhos em Plataforma (1852), assim como a Fábrica de Sabão Itacaranha (1872) e a fábrica de Tecido São Braz (1875).(VASCONCELOS,2002)

Sobre a expansão da cidade de Salvador no século XIX assim se manifesta Milton Santos (1959):

Essa afluência de imigrantes vai refletir-se na paisagem pelo alargamento do quadro urbano, que estava mais ou menos imutável desde a primeira metade do século XVIII. Para o sul, surge o bairro da Vitória, constituído por grandes e belos palacetes, rodeados de jardins, residências de uma burguesia enobrecida pela exploração da terra. Para o norte, formam-se bairros habitados pela classe média e pobre. Essa extensão da cidade tornou-se possível pela instalação das novas vias de comunicação e meios de transporte: em 1855, são construídos viadutos para ligar Nazaré e Barbalho, Federação e Pedra da Marca; em 1868, a cidade já possui os primeiros transportes coletivos; em 1869, novas empresas de transporte se instalam; em 1874, inaugura-se o elevador hidráulico para favorecer as comunicações da Cidade Alta com a Cidade Baixa, que é o centro comercial. Os primeiros aterros sistemáticos, embora elementares, são feitos no porto. Sobre o espaço conquistado à baía, montam as ruas Conselheiro Dantas, Portugal e Miguel Calmon, marginadas por grandes edifícios. Na Rua Miguel Calmon as construções ocupam apenas um lado e sobre o outro se encontram os cais. (SANTOS, 1959, pg. 46)

3.1 A Construção da Ferrovia e impacto na expansão do Subúrbio Ferroviário

A industrialização caracteriza a sociedade moderna (LEFEBVRE, 2008). Para Harvey, contudo, o modernismo surgido antes da Primeira Guerra Mundial era antes uma reação às novas condições de produção (a máquina, a fábrica, a urbanização), de circulação (os novos sistemas de transporte e comunicações) e de consumo (a ascensão dos mercados de massa, da publicidade, da moda

de massas), do que um pioneiro na produção dessas mudanças. (HARVEY, 1989)

A revolução industrial inglesa mudava o ritmo do mundo e, com isso, os transportes passaram a ter um papel de enorme importância para sua consolidação. Aliando-se à navegação à vapor, as ferrovias contribuíram para a internacionalização da economia industrial, acelerando o desenvolvimento do sistema capitalista e as relações sociais surgidas neste novo mundo de vapor, ferro e velocidade.

Já na segunda metade do século XIX, Milton Santos (1959) aponta a primazia do Estado da Bahia quanto ao desenvolvimento ferroviário do Brasil.

Pontua Cunha (2011) que a revolução industrial estava em curso no mundo e uma das suas principais manifestações eram as vias férreas e a máquina a vapor. A exploração comercial de vias férreas mostrava-se viável num momento em que o sistema capitalista avançava velozmente e havia a necessidade de trazer para o Porto de Salvador os produtos produzidos nas indústrias baianas, que já haviam introduzido inovações como a máquina a vapor em algumas das poucas indústrias. (CUNHA, 2011)

A ferrovia na Bahia foi viabilizada através da ação de agentes externos, os empresários ingleses, 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.

Enquanto na Europa o capitalismo estava consolidado no século XIX, o capitalismo brasileiro deste período, é um sistema ainda em formação, portanto incompleto, que possuía grande dependência para com os mercados externos, carregando tanto características do sistema escravista quanto do capitalista. Tratava-se de um estágio de transição de um sistema para o outro. É o capitalismo retardatário gestado em economias primário-exportadoras. (CUNHA, 2011)

Em face deste estágio do desenvolvimento econômico do país, internamente não se produziam os capitais necessários aos pesados investimentos exigidos pelo setor ferroviário. (CUNHA, 2011).

Mesmo nas regiões cafeeiras, as mais importantes economicamente do Brasil do final do século XIX, a acumulação se dava pelo contato com o mercado externo e é por esta razão que prevaleceram os investimentos das companhias inglesas ou nacionais em associação com capitais ingleses.

A primeira ferrovia inaugurada no país, a Estrada de Ferro de Petrópolis, começou a funcionar em 30 de abril de 1854⁴. Construída com capitais levantados em Londres por iniciativa de Irineu Evangelista de Souza, o futuro Barão de Mauá, seus 14,5 km iniciaram a história ferroviária do Brasil. (CUNHA, 2011)

A primeira ferrovia baiana, a *Bahia and San Francisco Railway Company*, foi entregue ao tráfego em 1860 e ligava Salvador, da estação da Calçada até a cidade de Alagoinhas a 124 quilômetros da partida. Partindo da capital tinha como meta atingir o Rio São Francisco na cidade de Juazeiro, mas permaneceu em Alagoinhas por dez anos, pois o trecho garantido com juros era somente o inicial. A ferrovia custou à companhia inglesa cerca de 16.000 contos.

⁴ A primeira ferrovia do mundo foi construída na Inglaterra, entre as cidades inglesas de Stockton e Darlington, possuindo em torno de 60 quilômetros de extensão e inaugurada em setembro de 1825.

Cunha (2011) pontua o contexto em que se tentava modernizar o país, “tentavam o Império e as províncias empurrar o Brasil para a modernidade, mas mantendo-se apegados à velha economia agroexportadora e aos tradicionais métodos de se fazer política, através da barganha e do jogo de compensações”. (CUNHA, 2011)

Quando o regime monárquico caiu em 1889, os republicanos precisaram reorganizar o aparelho de Estado para fazer o novo sistema político funcionar. A República foi proclamada num momento de crise do capitalismo mundial.

Na conjuntura internacional, observa-se o turbilhão voraz e modernizador do capitalismo. Das exposições internacionais às transformações urbanas das maiores metrópoles ao redor do mundo, passando pelas invenções do telégrafo, do aço e do uso de cabos submarinos, o novo mundo capitalista é um mundo de compressão do tempo e do espaço através da velocidade. (BENJAMIM, 1982, HARVEY, 1989, CUNHA, 2011)

Os trens, como vetor de expansão urbana de Salvador, não têm a mesma importância que o bonde, mas no que se refere ao Subúrbio Ferroviário, foram essenciais para o desenvolvimento da centralidade da Calçada, centralidade que perdura até os dias atuais, além de propiciar o desenvolvimento das localidades de Plataforma, Periperi, Paripe, Escada e Itacaranha, barateando os custos de produção e melhorando o abastecimento da cidade.

Vê-se que o histórico da ocupação da área do Subúrbio Ferroviário está associado ao processo de ocupação da Península de Itapagipe iniciado no século XVI e, mais tarde, à implantação da ferrovia que articulou as antigas paróquias suburbanas e rurais até Paripe. A península de Itapagipe acompanhou o processo geral de desenvolvimento de Salvador caracterizando-se por um processo de aterramento sucessivo de áreas de mar. A primeira fase econômica de Itapagipe deu lugar às aldeias de pescadores e artesãos, e às casas de veraneio de famílias abastadas da cidade, com a construção de casarões como a Casa Amado Bahia, único exemplar renascentista existente em Salvador, e o atual abrigo D. Pedro II, cuja arquitetura foi inspirada no Palácio de Versailles.

Até 1864 a Península continuava praticamente desabitada, com ocupação restrita à linha de costa e ao prolongamento da atual Rua Barão de Cotegipe, constituindo três quarteirões desde o antigo Seminário de São Joaquim (atual Colégio dos Órfãos) até o canal da Jequitaiá. Outro vetor de expansão seguia paralelo a este canal em direção à antiga Casa de Detenção⁵, possivelmente ao longo do traçado da atual Nilo Peçanha.

A estruturação do primeiro trecho da ferrovia Calçada-Alagoinhas e das respectivas estações, a partir de 1860, influenciou o início da ocupação dos manguezais na direção do atual bairro do Uruguai, as margens da Enseada dos Tainheiros e a consolidação da Rua Barão de Cotegipe na direção dos Mares, a expansão de Plataforma e a formação do povoado de Paripe. Uma das obras mais espetaculares foi a Ponte São João, ligando Lobato à Plataforma em estrutura metálica.

Na República, a participação estatal tornou-se cada vez mais forte no setor ferroviário, apesar de nos anos iniciais do novo regime, o governo Federal ter mantido o sistema de garantia de juros.

⁵ A Casa de Prisão com Trabalho começou a ser construída em 1832 e foi inaugurada em outubro de 1861, numa área pantanosa na freguesia da Nossa Senhora da Penha de França de Itapagipe, então periferia da cidade de Salvador.

Ao fim do século XIX o processo de urbanização do Subúrbio se acelerou, intensificando-se a conquista de áreas em direção ao mar. Neste período ocorreu a segunda fase econômica local, associada ao início do processo de industrialização de Salvador, com a construção, na Península, da Fábrica Luís Tarquínio e da Fábrica São Braz, além de estaleiros e depósitos de sisal. Ocorreu, então, uma significativa mudança no perfil da ocupação, com a constituição de vilas operárias habitadas por trabalhadores do setor industrial.

Nas camadas populares da sociedade, uma nova mentalidade surgiu com mudanças radicais nas relações trabalhistas, por imposição das ferrovias construídas no País.

Em fins do século XIX, a economia da Bahia continuava a ser “agrária e dependente da economia internacional dominante.” O poder e a riqueza das elites baianas eram resultado do controle das terras, das atividades agropecuárias e, principalmente, da comercialização dos produtos agrícolas para os mercados externos. Nem tanto pela produção agrícola e muito mais pelo setor mercantil, Salvador e também o Recôncavo continuavam a ser os centros de poder político mais significativos da Bahia.

4 O SÉCULO XX – O EPUCS E A INFLUÊNCIA DE LE CORBUSIER, DOS CIAMS E DA CARTA DE ATENAS

Discorrendo sobre a situação da Bahia, e de Salvador, na entrada do século XX, Milton Santos (1959) ressalta que, enquanto o Brasil se encaminhava para a expansão da industrialização no Sudeste, Salvador se ressentia da falta de capitais disponíveis para dar continuidade aos tímidos esforços feitos no domínio da indústria têxtil no final do século anterior. Salvador persistia como porto e cidade comercial, e desta forma, perdeu o posto de segunda cidade brasileira em população, lugar que conservara até 1890. O Rio de Janeiro ocupa, como capital do país, o posto de primeira cidade em população, São Paulo ocupa a segunda posição e Salvador passa a ser a terceira capital em população até 1920 quando é ultrapassada por Recife que entre 1920 e 1940. (SANTOS, 1959). Salvador perde influência sobre os estados circunvizinhos e sobre parte do próprio território estadual. Perde ainda o impulso da industrialização emergente no Recôncavo e na cidade, para a industrialização do Centro-Sul, mais forte e mais dinâmica, baseada nos excedentes do café que desloca a hegemonia do bloco do poder do Nordeste para o Sul. (SAMPAIO, 1999 apud. PINHEIRO, 2002)

De acordo com Milton Santos (1959) a implantação dos novos meios de transporte, o bonde elétrico em 1914 e a chegada do automóvel em 1901 exigem modificações na estrutura e na área da cidade. Novas ruas são criadas, ruas antigas são alargadas. (SANTOS, 1959). Discorrendo sobre Hausmann em Paris⁶, Walter Benjamin (1982) pontua que a sua atuação demolidora se insere no imperialismo napoleônico da época favorecendo o empresariado e o capital financeiro. (BENJAMIN, 1982)

⁶ Entre 1852 e 1870 a cidade de Paris sofreu profundas transformações no traçado urbano, fato conhecido como Reforma urbana de Paris, promovida por Haussmann. Concebido e executado em três fases, o plano incluía a demolição de 19.730 prédios históricos e a construção de 34 mil novos. A reforma modificou radicalmente a estrutura da cidade medieval, modernizando-a através da abertura de avenidas, criação de parques, boulevards, influenciando diversas reformas urbanas a nível mundial.

Salvador não ficou imune aos ímpetus modernizadores. José Joaquim Seabra, foi governador da Bahia entre os anos de 1912 e 1916 e depois entre 1924 e 1924. Tinha influências *hausmannianas* e teve como principal característica, trazer o embelezamento da cidade e a instalação do progresso a qualquer custo, mesmo que fosse preciso derrubar monumentos e edifícios que faziam parte do patrimônio histórico da cidade. Embora o crescimento demográfico de Salvador entre 1900 e 1940 tenha sido quase insignificante, de 200 mil habitantes para 290 mil, os progressos da agricultura cacaueteira reforçaram o seu papel de porto e praça comercial que exigiram a reforma do porto através de aterros sucessivos durante 15 anos.

Em 1925, sob a responsabilidade do engenheiro Américo Simas é elaborado o Projeto do Bairro de Montserrat, uma nova urbanização da Península de Itapagipe, por encomenda do Estado. (PINHEIRO, 2002).

Na Bahia, as ideias de modernização da cidade de Salvador se apresentam pela primeira vez, de maneira consistente com as teorias e o pensamento urbanístico mundiais na I Semana de Urbanismo de 1935, evento promovido por uma Comissão encarregada de elaborar o Plano de Urbanização de Salvador e que resultaram na contratação, em 1943, do engenheiro e urbanista Mario Leal Ferreira (1895-1947) para elaborar o plano da cidade através do EPUCS. O EPUCS é a experiência de planejamento mais importante para Salvador neste início do século XX, influenciando diretamente planos subsequentes realizados para esta cidade até, pelo menos, a década de 1980. O urbanismo é tomado como uma ciência, com protagonismo da sociologia, a qual daria suporte estrutural à proposta urbanística, demonstrando a influência de Patrick Geddes, que compreendia a cidade como um organismo evolutivo. (SAMPAIO, 2017)

As influências percebidas nos trabalhos do EPUCS são da Escola de Chicago, baseadas na ecologia urbana e nos trabalhos de Charles Darwin, além dos conceitos de Patrick Geddes sobre a evolução da cidade, no modelo de Burgess do zoneamento em círculos concêntricos, além das recomendações da Carta de Atenas e dos CIAMs. As determinações dos CIAMs decorrem do papel proeminente do arquiteto Le Corbusier que embora nunca tenha estado em Salvador tem grande influência sobre os profissionais locais.

De acordo com Françoise Choay (1965) Le Corbusier vincula-se ao modelo do Urbanismo Progressista e dos arquitetos racionalistas designando o movimento que se afirma após 1914 em favor das formas puras, contra a Art Nouveau e sob a influência do cubismo. A partir de 1928 o modelo progressista encontra seu órgão de difusão num movimento internacional – o grupo dos C.I.A.M. – Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna que reúne representantes da Europa, Estados Unidos, Brasil, Japão. Em 1930 os arquitetos do CIAM propõem uma formulação doutrinária denominada de Carta de Atenas cujas citações compõem a maior parte do documento. A ideia chave do urbanismo progressista é a de modernidade. (CHOAY, 1965)

Neste período são feitos investimentos federais que atingem o espaço nacional com a abertura de rodovias interligando o Nordeste ao Sudeste. A Bahia, que até então tinha uma indústria baseada em pequenas indústrias, introduz propostas que vão contribuir para a industrialização regional, entre elas a descoberta da exploração rentável do petróleo⁷ e da implantação da Refinaria

⁷ Em 1939 foi descoberto petróleo em Lobato, no Subúrbio Ferroviário, em exploração realizada pelos pioneiros Oscar Cordeiro e Manoel Inácio Bastos. Ainda que sub-comercial, a descoberta

Landulfo Alves, nos anos de 1949-1950, a criação do Banco do Nordeste do Brasil, em 1952.

Ao Subúrbio Ferroviário coube o papel de abrigar as indústrias de Salvador e as habitações dos trabalhadores nestas indústrias. Assim se explica a implantação da Fábrica CCC na Península de Itapagipe, da fábrica Chadler e de inúmeras indústrias bem como da primeira Vila Operária.

A Avenida Suburbana apesar de proposta no Plano do EPUCS somente vai ser executada em 1970 sendo inaugurada em 1971. A construção da Avenida Suburbana impacta na viabilidade da Ferrovia que já neste período está bastante deteriorada e sucateada.

Como resultantes dos planos urbanísticos, muitos loteamentos são aprovados na Prefeitura Municipal com a denominação de Loteamento Jardim, com influência das Cidades Jardins de Ebenezer Howard. No mais das vezes foram ocupados à revelia sem respeitar as áreas de lotes, públicas e jardins. São exemplos, o Loteamento Jardim Lobato com 600 lotes e o Loteamento Jardim Itacaranha com 1000 lotes.

Milton Santos (1959) destaca que entre 1940 e 1950, a cidade recebeu um excedente demográfico de 126.792 pessoas, das quais os imigrantes, cerca de 89.671, representavam 70%. Desde 1950, a capital do Estado da Bahia aumentava, em média, 15 mil habitantes cada ano, dos quais pelo menos dois terços viriam do interior. (SANTOS, 1959)

A ocupação sobre o mar da Enseada dos Tainheiros é explicada pela “multidão de rurais que invadiu a cidade e não encontrava emprego porque o setor secundário era reduzido e o terciário quase inelástico”. (SANTOS, 1959)

A ocupação de palafitas sobre o mar, denominada de Alagados da Bahia, foi iniciada em 1948 e chegou a quase 12 mil palafitas sobre o mar até os anos 70. No final desta década o Governo do Estado da Bahia, com recursos do Banco Nacional da Habitação, executou intervenções de requalificação com aterros de conformação e terminação em praia, substituição de habitações, implantação de infraestrutura, concluída em 1985, no final do regime militar. Ressalta-se que ao tempo em que se estava fazendo a urbanização de Alagados na Enseada dos Tainheiros, em frente a ela, na Enseada do Cabrito, mais de 3.500 palafitas ocupavam o mar.

A década de 80, de crise econômica e social promoveu nova ocupação na Enseada dos Tainheiros ensejando um novo projeto de urbanização que foi iniciado em 1995 e que está sendo concluído no século XXI.

A execução das rodovias estaduais, como a BR-324 e a BA-528, a partir de 1965, permitiu a construção de conjuntos habitacionais pioneiros, em Salvador, com recursos do BNH em áreas do Subúrbio Ferroviário como Paripe, Periperi, Mangueira destinados a população de trabalhadores de mais baixa renda, via órgãos estatais como a URBIS (Habitação e Urbanização na Bahia S.A.) e o INOCOOP (Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais), o que contribuiu para o adensamento demográfico da região, fazendo com que os sucessivos órgãos gestores da ferrovia - Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, e as Empresas de Transportes Viários Urbanos aumentassem o número de viagens.

incentivou novas pesquisas do Conselho Nacional do Petróleo na região do Recôncavo baiano. Em 1941, um dos poços perfurados deu origem ao campo de Candeias, o primeiro a produzir petróleo no Brasil. As descobertas prosseguiram na Bahia, enquanto o CNP estendia seus trabalhos a outros estados. (LUZ, 2010)

A decadência da ferrovia Salvador – Juazeiro como das demais ferrovias do país foi causada pela política nacional de transporte ter desconsiderado as vantagens do transporte ferroviário. No trecho urbano do Subúrbio Ferroviário de Salvador houve a transformação em ferrovia do Subúrbio ou simplesmente Trem do Subúrbio em condições muito precárias de operação e manutenção.

A cidade do Salvador transforma-se expandindo a área urbanizada na direção norte, atraída pelas instalações do segundo ciclo da política industrial, com a implantação do Complexo Petroquímico de Camaçari, que passa a responder pela manutenção do dinamismo econômico o que diminui a pressão sobre a ocupação do Subúrbio Ferroviário. (PEREIRA, 2016)

Cristaliza-se a ideia de periferia, de área de autoconstrução e de área de desordenamento urbano no Subúrbio Ferroviário.

De uma forma geral o tecido urbano do subúrbio é conformado pela autoconstrução extensiva, sendo o conceito de autoconstrução, o da construção da moradia pelo morador, amigos e familiares, a construção dos comuns, feita geralmente pelas populações mais pobres. Além destes agentes são produtores do espaço urbano o Estado diretamente ou por contrato, o espaço privado, o espaço das empresas imobiliárias ou comerciais.

Salvador entra no século XX com uma população de 206 mil habitantes e sai dele, rumo ao século XXI, com uma população total de 2.443.107 habitantes. Este processo explosivo marca profundamente o seu espaço urbano e regional, que cresce em todas as direções além das modificações produzidas em todas as demais dimensões econômicas, sociais, políticas. Este fenômeno ocorreu nas cidades do mundo inteiro culminando, já no início do século XXI, com a superação da população mundial rural pela população mundial urbana no entorno de 2007.

O Subúrbio Ferroviário constituído por 22 bairros adentra o século XXI com uma população da ordem de 300 mil habitantes.

De acordo com Manuel Castells (1996) o modelo keynesiano de crescimento capitalista que levou prosperidade econômica sem precedentes e estabilidade social à maior parte das economias de mercado durante quase duas décadas, após a segunda guerra mundial, atingiu as próprias limitações no início da década de 1970, e sua crise manifestou-se sob a forma de inflação desenfreada, o que exigiu uma mudança na participação do Estado e do setor privado na economia, significando uma mudança na forma de acumulação então vigente. Sobre o final do século XX e do milênio, Paulo Roberto de Almeida (2001) ressalta as diferenças de velocidade em que ocorrem as transformações conformando o relógio despótico. Segundo Almeida o século XX econômico termina, não numa suposta era "pós-industrial", pois a indústria, e não os serviços, continua a ser o traço dominante e característico de nossa civilização, mas, numa fase de combinação crescente dos sistemas produtivos e administrativos com as novas características da sociedade da informação, na qual os elementos brutos da produção — terra, capital, trabalho — são necessariamente permeados e dominados pela nova economia da inteligência. (ALMEIDA, 2001)

Ressalta que os componentes de matéria prima e o valor extrínseco de um bem durável passaram a valer bem menos, no final do século XX, do que o valor intrínseco e a inteligência humana embutida nesses produtos, sob a forma de concepção e design, propriedade intelectual sobre os processos produtivos e sobre os materiais compostos utilizados em sua fabricação, royalties pela

cessão e uso de patentes, trade-secrets e transferência de know-how, marcas registradas, marketing, distribuição e publicidade. (ALMEIDA, 2001)

5 ATUALIDADE - SÉCULO XXI – O SUBÚRBIO DO MONOTRILHO.

Neste século XXI, com a predominância das políticas neoliberais, a produção do espaço urbano e as suas formas de produção através da articulação dos agentes para a construção da cidade, promoveu o aprofundamento da criação de novos artefatos urbanísticos, arquitetônicos, comerciais e de serviços, como pontua Paulo Cezar Xavier (2005) no centro e na periferia das grandes cidades de diferentes países.

Para Harvey (2006) ao longo da produção capitalista, a urbanização foi entendida como um negócio que era capaz de absorver o capital excedente e de manter contínuo o processo de acumulação. No entanto, com a crescente articulação entre os capitais produtivos, financeiros, e imobiliários, o espaço urbano passa a se destacar como opção de investimentos de capitais financeiros com a finalidade de realizar ganhos especulativos (HARVEY, 2006).

Como pontua Paulo Cesar Pereira, no novo contexto metropolitano o aparecimento de novos agentes manifesta sinais de novas articulações para a produção do espaço sob a hegemonia da produção imobiliária intensiva, não mais caracterizada como padrão periférico de crescimento urbano. (PEREIRA, 2005).

Harvey (2013) ressalta a possibilidade de unificação dos interesses entre os capitalistas industriais, capitalistas financistas e parte do aparato do Estado, que passam a participar da mesma maneira e com interesses semelhantes da circulação de capital que rende juros, ou seja, visando o lucro.

O cenário da grande cidade brasileira no primeiro decênio do século XXI apresenta três extratos de urbanização onde a penetração do capital se dá de forma inteiramente diferenciada: i) o espaço da urbanização privada, nas mãos dos empreendedores imobiliários, com destaque para os empreendimentos de grande porte com importantes inversões financeiras, e instrumentos financeiros complexos, internacionalizados ou não. É o espaço da habitação de mercado e das operações imobiliárias sofisticadas do grande capital; ii) a urbanização planejada, ou induzida, ou ainda regulada pelo Estado, caracterizada pela implementação de projetos de produção de habitação de interesse social, de saneamento básico, de equipamentos sociais, de sistemas viários urbanos, de sistemas de saneamento e de sistemas de transporte; iii) a urbanização informal, irregular, ilegal, emergente, que segue crescendo na medida que nem o espaço da urbanização de mercado, nem o espaço da urbanização de Estado oferece solução para a localização dos setores da população mais empobrecidos.

As áreas urbanizadas, dispersas na região, consolidam-se e ampliam-se, formando um arquipélago de ocupações urbanas ancoradas nas novas centralidades metropolitanas, paulatinamente melhor infra estruturadas e equipadas. (PEREIRA, 2016)

Grandes investimentos foram, e estão sendo realizados na área do Subúrbio Ferroviário de Salvador, no período entre 2000 e 2020, promovendo significativas transformações urbanas representadas pela incorporação de novas áreas no tecido urbano, pela densificação das áreas existentes e pela ampliação da rede de mobilidade urbana e metropolitana. Destacam-se os investimentos para a erradicação das palafitas na Enseada dos Tainheiros e da

Enseada do Cabrito que lograram uma ampla modificação do tecido urbano. Investimentos privados em *Outlet Centers* e grandes centros de varejo e atacado que promoveram significativas transformações nos bairros. Investimentos em infraestrutura e mobilidade interligando a costa Atlântica com a costa da Baía de Todos os Santos através de ligações viárias transversais ao território da cidade que ampliam a mobilidade e a visibilidade desta área. Investimentos ainda, através de empréstimos internacionais para a requalificação de áreas degradadas, requalificação de parque urbano, prevenção ao risco de desastres naturais como drenagem pluvial e deslizamento de encostas qualificam a área para ser nova fronteira de valorização. Através de programas governamentais muitos conjuntos habitacionais vêm sendo implantados com uma oferta de mais de 10.000 novas unidades habitacionais.

No que se refere aos transportes, o Subúrbio Ferroviário, que concentra cerca de 30% da população de Salvador, conta com transporte coletivo municipal, intermunicipal e metropolitano, com acesso pela BR 324, por ônibus municipal, pela Av. Suburbana e pelo Trem do Subúrbio a partir da Estação Calçada, sendo a área bastante capilarizada pelo sistema de transporte, embora subdimensionado e apoiado num sistema viário sobrecarregado com ocorrência de engarrafamentos recorrentes e gargalos que complicam a fluidez do tráfego e o cotidiano da população.

Na Região Metropolitana de Salvador os processos urbanos recentes estão levando a modificação dos estilos de vida que implicam em mobilidade ampliada através de deslocamentos cotidianos em escala metropolitana, alteração nas relações de espaço público e privado, mas também nos espaços da diferença e da exclusão.

A modernização do Trem do Subúrbio está prevista no PDDU de Salvador, dentre as ações necessárias para a Macroárea de reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos:

Esta modernização está sendo feita com base em uma Parceria Público Privada- PPP cujo edital foi publicado em 2017⁸ sendo o contrato assinado em 2019.

O Governo do Estado da Bahia é referência nacional em Projetos de Parceria Público Privadas e conta com um Fundo Garantidor de Parcerias Público Privadas.

As parcerias público-privadas (PPPs) foram criadas através da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, que institui normas gerais para licitação e contratação de parcerias público-privada, no âmbito da administração pública. Essas parcerias, na realidade, foram concebidas no final do governo FHC, inspiradas no modelo inglês *Private Finance Initiative - PFI*.

Vale destacar que tal figura de parceria não é novidade nem no mundo, nem no Brasil, e nem na Bahia. Como destaca Mazetto (2015), a questão da garantia de rentabilidade é uma luta constante da classe capitalista em relação ao Estado. No Brasil esta modalidade de parceria foi usada nos idos de 1850, quando dom Pedro II estabeleceu uma legislação garantindo taxas de retorno para o investimento em ferrovias, sendo que o mesmo esquema foi adotado para subvencionar os produtores de cana de açúcar. (MAZETTO, 2015). Mas são as PPPs atuais o corolário da perspectiva de privatização dos bens públicos e que

⁸ O primeiro edital lançado em 2017 previa a construção de um VLT (Veículo Leve Sobre Trilhos), porém a licitação que se seguiu não teve concorrente. As empreiteiras nacionais não aceitaram construir o modal sem a participação de recursos do BNDES.

consequentemente produzem efeitos consideráveis no horizonte das políticas públicas. Este é o caso da implantação do Monotrilho de Salvador que está se desenvolvendo atualmente.

A PPP do Monotrilho do Subúrbio, objetiva substituir o Trem do Subúrbio por, originalmente um sistema de Veículo Leve sobre Trilhos, depois Veículo Leve de Transporte (VLT). (SEDUR, 2019)

O atual sistema de trens fazia a linha da Estação da Calçada ao bairro de Paripe, no Subúrbio Ferroviário de Salvador, num percurso de 13,6 quilômetros com duração de 45 minutos. As composições eram antigas e sofrem continuamente de paradas para reparos. O sistema foi desativado em fevereiro de 2021 quando transportava uma média de 10 mil passageiros por dia, durante a semana. A passagem custava R\$ 0,50 (inteira) e R\$ 0,25 (meia).

O Monotrilho do Subúrbio prevê atender mais de 600 mil habitantes da região, ligando o bairro do Comércio, em Salvador, à Ilha de São João, no município de Simões Filho, na Região Metropolitana de Salvador. O sistema terá cerca de 20 quilômetros de extensão, 22 estações e capacidade para transportar cerca de 150 mil usuários por dia.

A Bolsa de Valores de São Paulo – B3 conduziu, em 23 de maio de 2018, a licitação de concorrência para a celebração de contrato de parceria público privada na modalidade de concessão patrocinada para a implantação do VLT do Subúrbio de Salvador.

O Consórcio Skyrail Bahia (BYD do Brasil, Metrogreen do Brasil), representado pela corretora Terra Investimentos, ofereceu percentual de desconto de 0,01% sobre a contraprestação anual máxima (R\$ 152.992.651,39), chegando ao valor de R\$ 152.977.352,12, e venceu a licitação. (CTB, 2018)

A Empresa BYD do Brasil é uma multinacional de origem chinesa, de alta tecnologia, especializada em energia limpa, fundada em 1995, presente em cinco continentes do mundo, com 20 mil engenheiros pesquisadores, que chegou ao Brasil em 2015, montando uma fábrica para a produção de ônibus elétricos e comercialização de veículos e empilhadeiras em Campinas, São Paulo e juntamente com a empresa Metrogreen, de locação de veículos, forma o Consórcio Skyrail Bahia.

A proposta vencedora propôs o Monotrilho como modal constituído de guias e veículos sobre pneus movidos à propulsão elétrica e sem emissão de agentes poluentes que prejudiquem o meio ambiente. (SEDUR, 2019)

O contrato foi assinado em fevereiro de 2019 pelo Governo do Estado da Bahia e pelo consórcio Skyrail Bahia, responsável pela implantação e operação do sistema. Após a assinatura do contrato, a previsão é que a obra tivesse início em até seis meses e que as intervenções estivessem concluídas 24 meses após serem iniciadas. O investimento total previsto do VLT Monotrilho é de 1,5 bilhão para a fase 1 (trecho entre o Comércio e a Ilha de São João).

Todos os prazos pactuados entre o Governo do Estado e o Consórcio foram impactados pela Pandemia do Coronavírus.

Conforme os documentos disponíveis no sítio da Companhia de Transportes da Bahia - CTB, todos os estudos e o edital do leilão foram elaborados com base na concepção para a implantação de um Veículo Leve sobre Trilhos. Foi com esta concepção que foram realizadas as Consultas Públicas e a Audiência Pública que versava sobre o edital.

Entretanto verifica-se que no Edital, no seu primeiro artigo, já constava a possibilidade de contratação de outro modal equivalente. Com base nesta

possibilidade contida no edital, e após a apresentação da proposta única participante do Leilão na Bolsa de Valores de São Paulo, que ofereceu como modal o monotrilho, foi definida juridicamente a possibilidade de validar o resultado da licitação.

A decisão foi embasada no valor paramétrico mais vantajoso para o Governo do Estado da Bahia. A solução jurídica solucionou de forma monocrática a discussão sobre a necessidade de fazer uma nova audiência pública.

Outros aspectos impactaram nos prazos e obrigaram a elaboração de termo aditivo ao Contrato: a alteração da configuração física e operacional do Trecho 1 da Fase 1, para excluir a implantação e operação do VLT em parte da área do Comércio, com seu término no local da nova Parada Comércio, eliminando-se a Parada França, frente às restrições e impedimentos impostos pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional- IPHAN. (CTB, 2020).

Exigências não previstas na data da proposta apresentada também tiveram consequência no não cumprimento dos prazos inicialmente avençados tais como a necessidade de licença ambiental originalmente dispensada e a expedição do competente Alvará de Construção pela Prefeitura Municipal de Salvador.

Com a adoção pelo Governo do Estado do modal monotrilho, tanto o Ministério Público como o Instituto dos Arquitetos do Brasil – Seção Bahia, propuseram a discussão sobre o impacto urbanístico da solução, em especial, sobre a proximidade da estrutura com sítios tombados e/ou sensíveis como a chegada ao Comércio de Salvador.

A parceria pública privada, assim como a concessão, são modalidades de contratos administrativos que não eliminam a observância de todas as legislações existentes.

Os pontos sensíveis na implantação do Monotrilho na Borda da Baía de todos os Santos são a necessidade de desapropriação de mais de 350 famílias e a solução a ser dada para sua relocação, a questão da tarifa atual em relação à tarifa prevista de R\$ 4,00 além da viabilidade de implantação das estruturas previstas nas proximidades de bens tombados como a Fábrica São Braz em Plataforma, a chegada ao Bairro do Comércio de Salvador, a passagem sobre a Ponte São João dentre outros.

Embora o Governo do Estado informe a realização de reuniões com as famílias afetadas para o estudo das soluções, o Ministério Público Estadual, o IAB- Bahia e associações dos movimentos sociais com atuação no Subúrbio de Salvador informam que os canais de comunicação estão fechados para as lutas sociais e qualquer denúncia contra os poderes estabelecidos não consegue ultrapassar o território afetado ou o conjunto de trabalhadores mobilizados.

Os movimentos sociais apontam problemas legais, técnicos, conceituais, ambientais, paisagísticos, patrimoniais, orçamentários, políticos, raciais e sociais caracterizam a intervenção dentre os quais o fato de o monotrilho não ser um VLT, pois o monotrilho demanda uma estrutura de concreto como guias que correrá entre o subúrbio e o Comércio elevado entre três e cinco metros do solo. Serão 21 estações na fase 1 com cerca de 19 quilômetros de extensão. Na proposta da fase 2 serão mais 5 estações perfazendo um trajeto de pouco mais de 4 quilômetros. A capacidade diária de transporte com a implementação das duas fases é de 156 mil passageiros por dia. O VLT sairá da Ilha de São João

no Município de Simões Filho com destino ao Comércio e no trecho entre Paripe e a Calçada fará o mesmo percurso do atual trem do Subúrbio.

A Universidade Federal da Bahia, o Instituto dos Arquitetos do Brasil e o Ministério Público Estadual dentre outras instancias juntamente com representantes de Movimentos Sociais com atuação no Subúrbio Ferroviário vêm promovendo eventos nos quais se articula a resistência à implantação do modal envolvendo associações de moradores, movimentos sociais e ambientais, coletivos, grupos de pesquisa e lideranças locais. Esta articulação luta pela manutenção da memória do trem do Subúrbio argumentando que a sua recuperação pode ser uma melhor solução que o Monotrilho e defendendo a implantação do VLT como anteriormente concebido pelo Governo do Estado. Embora já do conhecimento do Governo Estadual não há referência sobre qualquer modificação no cronograma de implantação do Monotrilho pelas instancias responsáveis no Governo e no Consórcio.

Das discussões emanadas nestes eventos verificou-se que a questão mais presente versa sobre o porquê de não se implantar o Veículo Leve sobre Trilhos, não elevado, não segregado, como existe em muitas capitais do mundo incluindo o VLT do Rio de Janeiro, já que no entendimento dos interessados, a estrutura elevada passando por cima de bairros com problemas de infraestrutura, com destaque para o saneamento básico, e cortando a orla da Baía de Todos os Santos do Subúrbio Ferroviário de Salvador até alcançar o bairro do Comércio, seria mais impactante por alterar a paisagem, e destruir os modos de vida estabelecidos.

Argumentam que o VLT, não elevado, possibilitaria a coexistência dos dois modais, ou seja, o compartilhamento dos trilhos entre um trem para cargas e passageiros e o próprio VLT exclusivo para passageiros, com um menor custo e com menor impacto, permitindo entre outras coisas a cobrança de tarifas mais próximas da realidade local. Segundo eles o monotrilho destrói qualquer possibilidade de integração férrea de Salvador com as demais cidades.

Cabe destacar que no sítio da Secretaria do Planejamento do Governo do Estado da Bahia consta o projeto do Trem Metropolitano Regional que contempla a ligação Conceição de Feira (Feira de Santana) -Salvador-Alagoinhas. De acordo com o site “o trem metropolitano interligará os municípios da Região Metropolitana com uma malha ferroviária para o transporte de passageiros, que terá aproximadamente 140 quilômetros de extensão, formada com a integração entre o metrô (linhas 1 e 2), do trem do subúrbio (Veículo Leve sobre Trilhos – VLT) e o trem metropolitano, o qual atravessa os municípios de Simões Filho, Dias D’Ávila, Candeias e Camaçari. O trem metropolitano será viabilizado com a realização de ajustes na malha ferroviária, hoje usada pela Ferrovia Centro Atlântica (FCA) exclusivamente para o transporte de cargas”. (SEPLAN,2020)

O sistema do Trem do Subúrbio existente somente poderá ser desativado quando as obras do Monotrilho forem iniciadas, mas a todo o momento se ameaça com a sua paralisação.

Conforme informação do sitio da SEDUR haverá interferências entre o Monotrilho e a implantação do Sistema Viário Oeste onde se insere a Ponte Salvador-Itaparica, a ser construído pelo Consórcio Ponte Salvador Itaparica formado por empresas chinesas: *China Railway 20 Bureau Group Corporation-CR20,CCCC South America Regional Company – CCCC South America e China Communications Construction Company Limited- CCCCLTD.* (SEDUR,2020)

O contrato entre o Governo do Estado da Bahia e o Consórcio do SVO não foi ainda assinado por causa da pandemia e tem valor global de R\$ 5,3 bilhões, dos quais R\$ 3,8 bilhões serão desembolsados pelo consórcio chinês e R\$ 1,5 bilhão pelo governo do Estado. A concessão do projeto executado por meio de uma Parceria Público-Privada (PPP) será de 35 anos.

Sobre os recursos necessários para a implantação do Monotrilho, o Consórcio Metrogreen Skyrail Concessionária da Bahia (Skyrail Bahia), informou que a primeira fase está orçada em R\$1,5 bilhão. O governo do Estado da Bahia vai aportar R\$ 100 milhões e o restante é participação do Consórcio. Serão duas etapas de construção do projeto.

Os grupos que serão afetados pela ausência deste modal são os afetados diretamente pela desapropriação, os que não poderão pagar outra tarifa senão a que é hoje praticada, além do grupo de trabalhadores que fazem dos trens e das estações, os espaços de comércio de seus produtos, à exemplo dos pescadores, marisqueiras, ambulantes artesãos e os comerciantes populares que têm seus clientes e empregados trazidos e levados cotidianamente pelos trens, em especial os empreendimentos da Calçada e Feira de São Joaquim, além de outros ao longo da linha férrea.

Um levantamento feito pelo Ministério Público da Bahia (MP-BA) constatou que os usuários do atual sistema de trens do Subúrbio Ferroviário de Salvador sofreram forte impacto financeiro com a substituição dos trens pelo VLT/Monotrilho. A consulta estimou que cerca de 40% dos passageiros estão abaixo da linha da pobreza e 70% são beneficiários dos programas sociais do governo federal.

Na pesquisa sobre o perfil socioeconômico dos passageiros constatou-se que a população que utilizava diariamente os trens era majoritariamente negra e com idades que variam entre 31 e 64 anos. O acesso ao serviço atende principalmente ao deslocamento dos usuários até seu local de trabalho. Com a chegada do VLT, a tarifa será igualada ao praticado no sistema metroviário, atualmente R\$ 3,90 ou R\$ 4,20 quando integrada com ônibus. A pesquisa revelou que 91% dos atuais usuários não possuem condições reais de pagar a cada trajeto o valor de R\$ 3,90 apesar da proposta de integração com os outros sistemas de transportes da capital.

O cálculo de usuários feito pela pesquisa estimou que, nos dias úteis, os trens registram 44.020 acessos. Já ao sábado, a média de acessos cai para 5.675.

A pesquisa aplicada pelo MP-BA revelou que 95% dos usuários não participaram de audiências sobre o VLT.

Em 18 de dezembro de 2019, em reunião com o MP- BA, a Skyrail Bahia informou que a política de indenização seria realizada pelo poder concedente, ou seja, pelo governo do Estado. Segundo a Promotoria de Habitação e Urbanismo do MP-BA, o contrato firmado entre o governo e a empresa prevê o equivalente a “R\$ 30 milhões para pagamento das indenizações, o que daria cerca de R\$ 80 mil por família”.

De acordo com o Ministério Público essas pessoas ocupam esses locais há mais 15 anos, então elas têm direito a concessão de fim especial de moradia. Há um direito subjetivo da permanência deles.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como **resultados** da pesquisa empreendida verificou-se o relativo “apagamento” do termo subúrbio ferroviário que acompanha a sua progressiva densificação e incorporação como fronteira de valorização imobiliária e de realização de capitais imobiliários e financeiros. A denominação de Borda da Baía de Todos os Santos vem se sobrepujando ao seu significado histórico. A ferrovia que lhe empresta o nome está em vias de se transformar num veículo pós-moderno sem que questões como o pagamento da tarifa, o risco ao patrimônio cultural e natural esteja convenientemente resolvido e sem o conhecimento e a participação efetiva da população usuária. Observou-se ao longo do período analisado que estão em curso desde os anos 70 transformações da dinâmica temporal e espacial da acumulação capitalista que vem impactando diretamente a estruturação urbana do Subúrbio Ferroviário.

O Monotrilho de Salvador está se consolidando como uma inexorabilidade trazida pela pós-modernidade, antes de ser um fato. É preciso trazer à luz outras verdades e perspectivas de futuros compartilhados, igualitários e sustentáveis.

Por outro lado, as transformações urbanas da Cidade de Salvador exigem a implantação de sistemas de infraestrutura que somente são possíveis com as Parcerias Público Privadas.

Sobram, no entanto, ao final deste percurso, as indagações sobre as consequências da abertura ao capital imobiliário e financeiro da Macroárea de reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos e seus impactos sobre as transformações urbanas de Salvador e da sua Região Metropolitana que serão objeto de investigações posteriores.

REFERENCIAS

AALBERS, Manuel. **The potential for financialization**. Dialogues in human geography, 2015, 5(2), 214-219.

ALMEIDA, Paulo Roberto de. **A economia internacional no século XX: um ensaio de síntese**. Revista Brasileira de Política Internacional nº 44 (1): pag. 112-136,2001

BENJAMIN, Walter. **Paris, die Hauptstadt des XIX. Jahrhunderts**. In: -. *Gesammelte Schriften*. V. V, t. 1. Org. por Rolf Tiedemann. Frankfurt a.M., Suhrkamp Verlag, 1982. p. 45-59.

BRANDÃO, Maria. **Os vários Recôncavos e seus riscos- Ensaio**. Revista do Centro de Artes, Humanidades e Letras- CAHL. ISSN 1983-5078. Ano 1. Nº 1. Universidade Federal do Recôncavo Baiano. Cachoeira. Bahia. 2007.

BURGESS, Ernest W. **O crescimento da cidade: Uma introdução a um projeto de pesquisa**. Tradução de Raoni Borges Barbosa. Sociabilidades Urbanas – Revista de Antropologia e Sociologia, v.1, n.2, p. 61-70, julho de 2017. ISSN 2526-4702.

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo**. Editora Perspectiva. 1965.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. 8a. ed. [s.l.] Paz e Terra, 1996. v. I.

CUNHA, Aloísio S. **Descaminhos do Trem: As ferrovias na Bahia e o Caso do Trem da Grota**, Dissertação de Mestrado, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UFBA, 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A periferia urbana**. GEOSUL, nº2, 1986.

COSTA, Eduardo A. Galvão. **Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador (EPUCS): a modernização da estrutura urbana**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2009.

FERNANDES, Nelson da Nóbrega. **Capitalismo e morfologia urbana na longa duração: Rio de Janeiro (século XVIII-XXI)**. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, núm. 270 (56). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-56.htm>> [ISSN: 1138-9788]

FERNANDES, Etelvina Rebouças. **Duas ferrovias para ligar o Mar da Bahia ao Rio do Sertão : Bahia and San Francisco Railway e a estrada de ferro São Francisco**. Cadernos PPG-UFBA. V.5, n.1, 2006.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1989.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. 2ª edição. São Paulo: Annablume, 2006.

HARVEY, David. **O enigma do capital e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2011.

HARVEY, David. **Os limites do Capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

LUZ, Regina L. P. A, WALDMANN, Eduardo. **Waldemar de Albuquerque Assis- Um Homem, seu tempo, e sua circunstancia**, MW Comunicação Empresarial, Rio de Janeiro, 2011.

MATTOSO, Katia M. de Queirós. **Bahia Século XIX. Uma Província no Império**. Ed. Nova Fronteira. Rio de Janeiro. 1992.

MAZETTO, Flávio Eduardo. **Estado, Políticas Públicas e Neoliberalismo: um Estudo Teórico sobre as Parcerias-Público-Privadas**. Caderno de Estudos Interdisciplinares – Edição Especial Gestão Pública e Sociedade. Pag. 01-21, UNIFAL, Minas Gerais, 2015.

MIELE, Sávio Augusto. **O movimento da economia financeira na dinâmica imobiliária de São Paulo**. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH/USP). 2008.

PEDRÃO, Fernando. **Novos e velhos elementos da formação social do Recôncavo da Bahia de todos os santos.** Revista do Centro de Artes, Humanidades e Letras- CAHL. ISSN 1983-5078. Ano 1. Nº 1. Universidade Federal do Recôncavo Baiano. Cachoeira. Bahia. 2007.

PEREIRA, Gilberto Corso, SANTOS PEREIRA Maria das Graças Gondim, **Expansão Urbana e Metropolitana de Salvador** In SILVA, Sylvio Bandeira de Mello, CARVALHO, Inaiá Maria Moreira, PEREIRA, Gilberto Corso, **Transformações Metropolitanas no Século XXI, Bahia, Brasil e América Latina**, Edufba, Salvador, 2016.

PEREIRA, Paulo Cesar Xavier. **Reestruturação Imobiliária em São Paulo: especificidades e tendências.** Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina, 20 a 26 de março de 2005. Universidade de São Paulo, 2005.

PINHEIRO, Eloisa Petti. **Europa, França e Bahia. Difusão e Adaptação de Modelos Urbanos.** Edufba. Salvador. 2002

RAW, Michael. **Geography in place.** London: Ed Colins, 2001.

SAMPAIO, Sanane Santos. **Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador (EPUCS): uma busca pelo conforto urbano**, XVII ENANPUR, São Paulo, 2017.

SANTOS, Milton. **O Centro da Cidade de Salvador**, 2ª Ed.; São Paulo: Editora Universidade De São Paulo; Salvador: Edufba, 2008.

SANTOS PEREIRA, Maria das Graças Borja Gondim. **Salvador Pós-Metrópole: Urbanização Dispersa, Sustentabilidade e Densidade** - Tese de Doutorado-FAUFBa- 2017.

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

VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria. **A cidade contemporânea: segregação espacial.** São Paulo: Contexto, 2013.

BAHIA, Secretaria de Planejamento. **Trem Regional.** 2018. Disponível em <http://www.seplan.ba.gov.br/modules/conteudo/conteudo>.

BAHIA, Governo do Estado – CTB – **Documentação da Licitação do Monotrilho de Salvador.** 2020.
<http://www.sedur.ba.gov.br/arquivos/File/CONTRATODECONCESSAO>

CARIBÉ, Daniel. **Um Monotrilho sobre as nossas cabeças.** Site: Passa a Palavra. 05/03/2020. Acesso em 12/08/2020.
<https://passapalavra.info/2020/03/130122/>

FONSECA, Antonio Ângelo Martins da Fonseca, SILVA, Silvio C. Bandeira de Mello. **A Produção do Subúrbio Ferroviário de Salvador: os Exemplos de Paripe e Periperi.** Em *atelié5faufba* 2017. files.wordpress.com/2017/06/periferia-subc3barbio-ferrovic3a1rio.pdf

SALVADOR, Prefeitura Municipal – SEDUR- Legislações – **PDDU 2016/LOUOS 2016.** Site da SEDUR. <http://www.sucom.ba.gov.br/legislacoes/>