



**GT – “05”: “Crise e crítica: a urbanização contemporânea e os limites da reprodução social”**

## **DO “ENIGMA BAIANO” À IMPLOÇÃO-EXPLOÇÃO METROPOLITANA:**

### **O CASO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR**

Autor: Rodrigo Cabral Dias

Filiação institucional: Universidade de São Paulo

E-mail: rcabral@usp.br

**RESUMO:** Este trabalho investiga a metropolização de Salvador, destacando como esse processo se desenvolveu de forma descolada de um conteúdo industrial robusto. A pesquisa identifica a fragmentação urbana, a informalidade do trabalho e a centralidade da cidade no comércio e serviços como fatores determinantes na autonomização da forma metropolitana. A conclusão ressalta a importância do período de meados do século XX para entender as contradições do espaço urbano, que se produzem no sentido de uma urbanização crítica, sugerindo que futuras análises devem integrar a urbanização de Salvador ao processo mais amplo de formação do capitalismo monopolista brasileiro, contribuindo para um entendimento mais abrangente das condições sociais e econômicas da metrópole.

**Palavras-chave:** metropolização, urbanização crítica, Salvador

#### **1. INTRODUÇÃO**

---

Este artigo é formulado a partir do desdobramento de uma pesquisa de Iniciação Científica (IC) realizada entre os anos de 2021 e 2022, na Universidade Federal da Bahia. A IC investigou os impactos da desativação do trem do Subúrbio Ferroviário de Salvador na mobilidade e vida cotidiana da população do Subúrbio. A análise seguiu dois caminhos, que se convergiam: 1) um estudo histórico da formação da malha ferroviária, suas funções e os principais fatores que levaram a uma progressiva amputação e redução da ferrovia, culminando em sua desativação completa em 2019; 2) uma investigação empírica, com

levantamento de dados primários e trabalho de campo, com o objetivo de compreender alguns dos principais impactos da desativação do trem que atingiram a população residente do Subúrbio Ferroviário, principalmente no quesito da mobilidade urbana e reprodução das suas vidas cotidianas, e aprofundaram as condições de uma metrópole fragmentada<sup>1</sup>, nos termos de Santos (2019).

A partir da IC, através da pesquisa histórica sobre a formação da malha ferroviária, chegou-se à obra de Francisco de Oliveira (2007), intitulada “O elo perdido: classes e luta de classes na Bahia”. Esta obra sinaliza como o período entre 40 e 70 do século XX, em Salvador, foi um importante momento de inflexão do processo de urbanização, que produz e é condicionada por uma política econômica de re-divisão regional do trabalho no Brasil. As pistas apontadas pelo autor acerca da centralidade deste período para a compreensão dos sentidos e contradições da urbanização que se produz em Salvador, são aliados aos *insights* da obra organizada por Souza e Faria (1980) “Bahia de todos os pobres”, que consiste em uma coletânea de artigos que também investigam e compreendem a importância deste período, desvendando algumas das contradições mais latentes da metrópole em formação. Dito isso, o foco desta pesquisa irá se debruçar sobre os sentidos da forma e do conteúdo da metrópole que são produzidos nessa época, e se aprofundam nas décadas seguintes (SOUZA, 2019).

A pesquisa acerca dos impactos da desativação do trem do Subúrbio e o aprofundamento da condição de Salvador enquanto uma metrópole fragmentada (SANTOS, 2019, p. 94-99), levou a identificação do período de meados do século XX como um momento crítico da urbanização da cidade, ou de urbanização crítica, e um estudo dos sentidos da forma e conteúdo da metrópole que se produz na capital baiana ainda merece um aprofundamento, pois ainda não perdeu muitos dos seus aspectos constitutivos, e se faz atual. O conceito de urbanização crítica, sintetizado por Damiani (2009, p. 309-316), é compreendido como processo de crise capitalista, ou do capital, que se expressa enquanto uma contradição do espaço, contendo elementos como:

---

<sup>1</sup> A utilização do conceito de metrópole fragmentada por Santos (2019), na dimensão da mobilidade urbana, está relacionada com o processo de fixação da população pobre da cidade na periferia, descolada da implementação e/ou ampliação do sistema de transportes coletivos. Isso se traduz em uma significativa perda da qualidade de vida destas populações, e resulta em uma relativa imobilidade de grande parcela da população pobre da cidade, com deslocamentos precários aos locais de trabalho. Este isolamento dos pobres em seus locais de moradia vai formar uma metrópole fragmentada, em que essas populações são prisioneiras do espaço local.

- A crise do trabalho: desemprego maciço; aumento da composição orgânica do capital dos empreendimentos econômicos; uma economia de "sobrevivência" que é produzida pela crise do trabalho etc;
- As cidades passam a constituir espaços privilegiados da produção mercantil do espaço, internalizando a metamorfose do capital produtivo em capital financeiro, incluindo o capital fictício. Cada vez mais se constituem espaços do *habitat* e dos negócios, espaços de desumanização e sujeição social e individual. Fenomenicamente, as cidades se tornam sujeitos sociais; essencialmente, é o processo de urbanização, tendo como fundamento a proletarianização absoluta. O habitar se transforma cada vez mais em *habitat*, ou seja, o habitante é negado como sujeito, em prol do negócio imobiliário e todas as suas extensões econômicas e políticas;
- As metrópoles passam a ser o espaço da moradia itinerante, do desemprego e da violência presentes na vida cotidiana. Com a negatividade absoluta do sistema produtor de mercadorias moderno: a miséria absoluta e a violência, nos termos de Marx (1977) "A miséria não como carência, mas como exclusão plena da riqueza objetiva [...] a miséria absoluta como objetivo"

Estas formulações estão em convergência com o processo de acumulação do capital, em suas crises e contradições, nos termos de uma reprodução social crítica (DAMIANI, 2009). Para isso, se faz necessário delimitar como pressupostos dessa reprodução: a valorização do valor, que se realiza enquanto relação capital-trabalho, e a propriedade privada, condição e resultado do processo de reprodução do capital. Deste modo, o capital inclui a propriedade privada da terra, que passa a gerar renda em dinheiro (DAMIANI, 2009). A depreciação do valor do capital (na sua metamorfose em preço); a sobreacumulação (não fluidez da circulação ampliada do capital produtivo), de um lado; de outro, a exploração intensiva e extensiva do trabalho, como modos inerentes de produção de mais-valor, nas circunstâncias de um capital com produtividade acrescentada, tem elasticidade, tendencialmente, menor. Há, portanto, uma tendência à reprodução volátil do capital, financeirizado-se, isto é, movendo a si mesmo sem substância de valor real produzido.

Nesses termos, o sistema automático da maquinaria, analisado por Marx em seu estudo sobre o processo de produção do capital, em que a maquinaria é posta em um

movimento autômato, reduzindo a atividade do trabalhador ao trabalho abstrato, conduz a categorização da produção do espaço (LEFEBVRE, 1999). Este espaço abstrato que se autonomiza, se reproduz enquanto espaço urbano. Damiani (2009, p. 330) sintetiza dizendo:

A urbanização crítica surge por contraposição à ideologia do planejamento, da ordem, e negativamente no interior das noções que fundamentam socialmente a urbanização desordenada, considerando e não menosprezando o sentido do caos espacial, que prevalece na urbanização contemporânea: ruralização da cidade e urbanização do campo, neste misto, mal resolvido, da extensão e intensificação da urbanização e das metamorfoses sociais implicadas.

Os estudos supracitados abrem margem para a formulação da hipótese de que, a forma metrópole que se produz em Salvador ocorre de forma bastante descolada de um conteúdo industrial, de forma a quase se autonomizar em relação a este. Ou seja, distinto de outros casos brasileiros como São Paulo (CARLOS, 1986) e Rio de Janeiro (DAVIDOVICH, 2012), em que a forma metrópole, ao menos em seu processo de formação, estava mais conectada a um conteúdo industrial, na capital baiana, a industrialização do século XX operou com um caráter de enclave. Esse caráter produz uma indústria descolada da realidade local e regional, pouco modificando a infra estrutura intra-urbana e as relações de trabalho na cidade, pois integrada a um projeto nacional de industrialização brasileira, com centralidade no Sudeste (OLIVEIRA, 1977).

Pesquisas como a de Souza (1980), acerca dos fluxos migratórios para Salvador no século XX, que concluem identificando o descompasso entre a aceleração da taxa de migração - a partir da década de 40 - e o novo pulso industrial que atinge a metrópole baiana, principalmente entre o final da década de 50 até a década 70, também corroboram para a hipótese do descolamento da forma metrópole que se produz em Salvador com o conteúdo industrial, que pouco se ligava as transformações que ocorriam no interior da Bahia e geram as migrações para a capital. Mesmo considerando que o processo de urbanização em Salvador converge com os termos gerais do processo de urbanização total da sociedade, hipótese formulada por Lefebvre (1999), com a emergência de uma maior hegemonia do capital financeiro e do capital imobiliário na produção do espaço, a inflexão para uma forma de reprodução social cada vez mais urbana, e menos vinculada a dinâmica industrial, se produz no contexto de um espaço que encontrava-se em condições de estagnação econômica, regressão industrial (de algumas poucas indústrias têxteis do século XIX que já eram muito

residuais e pouco representativas da estrutura produtiva da cidade) - com reafirmação da sua função comercial e de serviços - e massiva miséria e pobreza na capital baiana (FARIA, 1980).

A configuração espacial que havia sido produzida em Salvador, até década de 40 do século XX, que acumulava os espólios das sucessivas crises de sua economia - alternava entre períodos de euforia e de estagnação e até mesmo regressão econômica -, se confronta com importantes modificações da sua estrutura intra-urbana (como uma forma de resposta estatal à crise), por meio das intervenções e obras urbanas do período chamado "Urbanismo destruidor", seguido pelas intervenções baseadas nas formulações do Escritório do Plano Urbanístico da Cidade de Salvador (EPUCS), que abriram as fronteiras para a expansão do capital imobiliário e produziram novas centralidades e periferias, além de delimitarem, inicialmente, os vetores da expansão metropolitana.

Posteriormente, no final da década de 50 se consolida, em escala nacional, um processo de re-divisão regional do trabalho no Brasil, em uma industrialização nacional-integrada (MOREIRA, 2014), operado pela Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE). A SUDENE, a partir da ditadura militar, passa a operacionalizar, de forma mais concreta, um projeto nacional de industrialização, com centralidade no Sudeste, que acabava por reafirmar as desigualdades regionais do Brasil (OLIVEIRA, 2012). Esse confronto que se realiza no espaço entre o conteúdo das contradições que se acumulam historicamente na cidade e a forma lógica do espaço abstrato, que se realiza por meio do Estado, do planejamento e do urbanismo, pode ser compreendido enquanto um processo de contradição do espaço, como sintetizado por Santos (2019b, p. 544), nos termos de Lefebvre:

De um lado, portanto, está a prática socioespacial, âmbito da vida e das diferenças ou efeito, causa e razão da reprodução das relações de produção, como domínio da dialética vinda da história. De outro, a planificação, o planejamento, a norma e a normatização, a classificação, o crivo do valor de troca, o império da forma, da medida, do numérico e da quantificação como fundamento da ciência do espaço, como elementos de um espaço mental (abstrato) que entra em conflito com as dinâmicas concretas do espaço social e de seus conteúdos, esforçando-se por reduzi-los.

Para a realização desse projeto de industrialização nacional-integrada foi realizada uma política de incentivos fiscais, que direcionava e fomentava uma divisão regional do trabalho no Brasil. Nesta divisão, entre os setores industriais, as indústrias do Nordeste que

surgiram na segunda metade do século XX, foram direcionadas à produção de bens de produção e insumos, e a produção de bens de consumo ficaria centralizada nas indústrias do Sudeste (OLIVEIRA, 1977). Desse modo, no entorno de Salvador se constroem o Centro Industrial de Aratu (CIA) em 1967 e o Polo Petroquímico de Camaçari em 1978, ambos ligados ao setor de bens de produção e insumos (ANDRADE & BRANDÃO, 2009).

Dessa forma, a indústria da capital baiana, como cidade do Nordeste, tinha um papel a desempenhar que estava atrelado aos interesses nacionais, desvinculado da realidade local (OLIVEIRA, 1977). Essa projeção de uma homogeneização do espaço abstrato nacional, que acaba por reforçar as desigualdades regionais brasileiras, e o seu movimento de concentração de capital e força de trabalho no eixo do Centro-Sul, produz uma indústria que pouco modifica a estrutura produtiva e as relações de trabalho na cidade. Por mais que Salvador tenha passado por 2 ciclos de industrialização, um na segunda metade do século XIX e outro na segunda metade do século XX, estes ciclos nunca foram expressivos suficientes para modificar estruturalmente a configuração espacial e a produção do espaço na cidade, assim como as relações de trabalho, também sendo insuficientes para produzir o salto qualitativo urbano que se realizou com o processo de metropolização de Salvador, que apresenta outros caminhos para esta via de realização.

Dito de outro modo, também nos termos de Lefebvre (1999), o movimento de implosão-explosão urbano-metropolitano que se processa em Salvador não se desenvolve pela via de um latente desenvolvimento industrial prévio que modifica as relações de trabalho e a propriedade da terra, e é superado por uma via de acumulação e reprodução mais especificamente urbana, que se consolida com a forma metrópole. Mesmo assim, a crise e a estagnação econômica, incluindo uma regressão industrial, que a cidade atravessa ao longo da primeira metade do século XX, não impediram a continuidade do crescimento da população urbana (SOUZA, 1980). Nesse contexto, as intervenções urbanísticas que modificam a paisagem e a produção do espaço na cidade vão continuamente agindo na tentativa de compatibilizar os interesses dos agentes privados - ligados aos capitais financeiro, imobiliário e agrário - com o projeto de consolidação do capitalismo monopolista brasileiro, que tem seus marcos iniciais na primeira metade do século XX e ganha forma no período da ditadura militar (ANDRADE & BRANDÃO, 2009; OLIVEIRA, 2012).

Para o desenvolvimento da argumentação da hipótese acerca do descolamento da forma metrópole que se estabelece em Salvador com o conteúdo industrial, divergindo de análises como a de Andrade e Brandão (2009), que atribuem maior centralidade a industrialização como indutor da metropolização e aprofundamento da urbanização, a análise que se segue apresenta como a metropolização de Salvador seguiu uma outra via que levou a cidade a se tornar um pólo nacional de turismo e um pólo regional de comércio e serviços, com a maior parte da sua população situada no setor terciário de mão de obra intensiva (FARIA, 1980). Essa condição reproduz um espaço urbano que segrega e fragmenta a cidade. Conforme foi anunciado, a aceleração da urbanização de Salvador atinge o seu momento crítico com o confronto entre o espaço abstrato, que passa a ser executado na cidade a partir das intervenções urbanas do século XX, com a massiva pobreza, segregação e conflitos que estavam se acumulando na cidade em crise. Compreender ambos processos, em suas particularidades e relações com o movimento geral do capitalismo na época, é um esforço necessário para um entendimento do real sentido da forma e conteúdo da metrópole que se produz.

Dito isso, a argumentação apresenta elementos para sustentar a hipótese acerca do descolamento da forma metrópole produzida em Salvador em relação a um conteúdo industrial, apontando para uma possível autonomização da forma, em um movimento de urbanização crítica. Para isso, se faz necessário um movimento duplo, que segue uma linha teórico-metodológica do método regressivo-progressivo, conforme sintetizado por Martins (1996), a partir das formulações de Lefebvre: inicialmente, compreender o processo histórico de acumulação e aprofundamento das contradições e crises na cidade, produtos da crise do sistema colonial agroexportador no Recôncavo, da produção de uma nova centralidade econômica e política no Sudeste, em detrimento do Nordeste, e do processo de transição para uma forma de acumulação mais especificamente capitalista, na sua expressão em Salvador; paralelamente, compreender o processo de implementação e imposição de um espaço abstrato em Salvador, como resposta às crises, por meio de intervenções urbanas e produção de novas configurações espaciais (assim como a produção de contradições do espaço), e o processo, que se realiza nacionalmente, de re-divisão regional do trabalho no sentido da formação de um capitalismo monopolista brasileiro, com suas repercussões e tensões com a capital baiana.

## **DA "ERA DE OURO" A "ERA DO VAPOR"**

Salvador nasce como uma cidade fortaleza colonial, e por muitas décadas se mantém como sede administrativa e o local do principal porto do Atlântico Sul, consolidando um sistema triangular que intermediava a chegada e distribuição dos negros africanos escravizados, especiarias diversas e produtos europeus, além da saída dos produtos do interior, principalmente o açúcar e o fumo (ANDRADE & BRANDÃO, 2009). A área de influência dessa dinâmica agroexportadora produziu e consolidou uma região na Bahia chamada de Recôncavo Baiano, ou Recôncavo da Baía de Todos os Santos, que se centrava, além de Salvador, nos núcleos em torno da Baía de Todos os Santos e do rio Paraguaçu, como Cachoeira, São Félix, Santo Amaro e Cruz das Almas (ANDRADE & BRANDÃO, 2009; FARIA, 1980).

Como caráter típico de uma economia voltada à exportação, o complexo socioeconômico do Recôncavo passa por sucessivos períodos de euforia e plena decadência econômica (PRADO, 1969), e os espólios dessas oscilações de ascensão e crise passam a se acumular e se concentrar na capital baiana (DIAS, 2017). Oliveira (2003, p.21) descreve como essa crise tem seus primeiros sinais já no século XVII, com a deslocação dos espaços produtores de cana-de-açúcar para as Antilhas, que começam a influir nos destinos das economias do território brasileiro fundadas no açúcar: Bahia (mais especificamente, o Recôncavo) e Pernambuco. No século XVIII essa deslocação é definitiva: Cuba e as Antilhas detêm a primazia na produção e no comércio internacional dessa mercadoria, enquanto a Bahia e Pernambuco são postas em posição secundária no quadro internacional, sem serem excluídas.

O século XIX demarca um período de inflexão crítica desse período, com o contexto global de exportação de capitais dos países que viviam a expansão de suas economias industriais, como a Inglaterra, e o contexto interno de acumulação de excedentes que obrigava as oligarquias baianas a transitarem para outras atividades (LENIN, 2012; OLIVEIRA, 2003). A ferrovia que se instala na Bahia a partir da importação de capitais ingleses se molda aos interesses das oligarquias agrárias regionais, com a facilitação ao escoamento da cana-de-açúcar e do fumo, ao mesmo tempo que permite a penetração das mercadorias inglesas no interior do continente.

Esta linha férrea também fornece condições para a instalação de algumas indústrias têxteis locais, que surgem também em uma tentativa de diversificação para novas atividades, tornando o Recôncavo o primeiro pólo de indústria têxtil do Brasil (OLIVEIRA, 2003). Por mais que essas primeiras indústrias não tenham modificado a estrutura produtiva do Recôncavo, que continuava voltada à agroexportação, e nem transformado Salvador em uma cidade industrial - continuava sendo um pólo de comércio e serviços -, abriu as fronteiras para uma forma de reprodução e acumulação pela via da moeda - com o surgimento de bancos e seguradoras locais-, e com uma introdução mais específica do trabalho assalariado, mesmo que ainda com a presença do trabalho escravizado (DIAS, 2019; OLIVEIRA, 1977).

Vale destacar que essa primeira experiência industrial ocorreu antes mesmo da abolição do trabalho escravizado no Brasil, que ocorreu em 1888. Na década de 70 do século XIX, trabalhadores imigrantes europeus eram assalariados nas fábricas têxteis enquanto os trabalhadores imigrantes e descendentes de africanos eram escravizados e trabalhavam tanto nas fábricas quanto na expansão das ferrovias, como analisado por Souza (2016)<sup>2</sup>, demarcando um período de transição para o trabalho assalariado, com a coexistência dessas diferentes temporalidades.

Além disso, o século XIX também demarca o momento de consolidação da transição da centralidade regional brasileira para o Sudeste, com a ascensão do ciclo do café. A ascensão do ciclo do ouro de Minas Gerais e a transição da capital do Brasil, que era em Salvador, para o Rio de Janeiro, no século XVIII, são outros elementos anteriores que já sinalizam essa transição política e econômica. Na segunda metade do século, em 1888, a abolição da escravatura no Brasil quebra um dos principais pilares de sustentação da economia do Recôncavo, que já sofria com a nova política econômica voltada para o café, e não mais a cana-de-açúcar, além da concorrência com as Antilhas, a nível global, e, internamente, com Pernambuco, que crescia em protagonismo a nível regional (FARIA, 1980; OLIVEIRA, 1977).

A soma desses fatores, com destaque para o processo de abolição da escravatura, vão produzir uma primeira leva de migração de negros livres para a cidade ao longo do final do século XIX e início do século XX. Como destacado por Dias (2017), mesmo após a Lei de

---

<sup>2</sup> Souza, Robério S. Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas: Ed. Unicamp, 2016. 272p.

Terras em 1850, e a transformação da terra em mercadoria, a propriedade do solo urbano de Salvador ainda carregava muito das configurações espaciais coloniais, com importantes porções do sítio da cidade ainda sendo de propriedade da Igreja, com outra considerável porção nas mãos das oligarquias agrárias, que se financeirizavam e passaram a comprar boa parte do solo urbano da cidade, formando as bases para uma expansão imobiliária (OLIVEIRA, 2003). Dessa forma, sem trabalho e sem terra, inicia-se um processo de ocupação segregada, fragmentada e precária na cidade, principalmente pela população negra, e a cidade passa a acumular contradições históricas que fazem parte do seu conteúdo.

### **O ASSIM CHAMADO "ENIGMA BAIANO"**

O breve período de ascensão de uma indústria têxtil é prematuramente abortada antes mesmo de se consolidar, dando origem a um período obscuro da economia baiana. Esse período de decadência, conhecido na literatura como o “enigma baiano<sup>3</sup>”, tem suas causas bem delimitadas por Oliveira (2003, p.29-30), tirando qualquer caráter de “enigma” que possa ter. As primeiras causas, já delimitadas anteriormente, apresentam uma relação direta com a crise de exportação e como essa crise repercutiu em uma crise de demanda interna à indústria gerada pela própria queda nas exportações. Ou seja, ao cair a procura externa do produto de exportação, o açúcar, o fundo de subsidência dos escravos, que era parte do fundo de acumulação, resta apenas como fundo de subsidência. Dessa forma, a demanda interna dos produtos da indústria se contrai, e como a forma das relações de produção continuavam ancoradas na propriedade dos escravos, com um assalariamento incipiente, essa queda da demanda externa se transforma em um espiral descendente para as indústrias de consumo interno.

A produção de uma centralidade industrial no Sudeste neste período, principalmente a partir da década de 30, possibilitada também pelos acúmulos advindos do café, de uma política-econômica direcionada e de uma conjuntura internacional favorável, inaugura um período de profunda estagnação econômica e demarca a morte do motor econômico do Recôncavo (OLIVEIRA, 2003). Nesse período, principalmente entre as décadas de 1920 e 1940, a cidade desacelera muito o seu crescimento demográfico, com mobilização do trabalho

---

<sup>3</sup> Em 1958, Manoel Pinto de Aguiar, um intelectual e político, publicou um breve trabalho intitulado “Notas sobre o enigma baiano”. Nele, o autor procurava compreender as razões por trás da falta de desenvolvimento econômico do estado durante os primeiros cinquenta anos do século XX, período em que a Bahia estava perdendo sua relevância na economia do Nordeste e do Brasil, denominando esse período como "enigma baiano".

para a cultura do cacau no sul da Bahia, que emerge como alternativa à cana, assim como a intensificação da migração da população do interior da Bahia em direção ao Sudeste, especialmente São Paulo (SANTOS, 2008).

A articulação realizada no governo Vargas, entre as burguesias industriais e as oligarquias agrárias, reforça o papel agroexportador do Nordeste - na Bahia, com o cacau no Sul e o algodão e gado no Sertão -, e termina por sufocar e falir a maior parte das poucas e modestas indústrias instaladas no Recôncavo, que não tinham condições de concorrer com as mercadorias vindo de São Paulo e Rio de Janeiro (FARIA, 1980). A construção das rodovias nacionais e a progressiva integração da comunicação, fornece as condições para a intensificação desse processo (FARIA, 1980).

Nesse contexto, o capital bancário da Bahia passa a atuar na circulação do excedente que provém do tabaco e do algodão, culturas que se implantaram também como alternativas à cana-de-açúcar - o algodão, no semiárido baiano, fora da região do Recôncavo. Porém, já nos fins do século XIX para o XX esse capital projeta-se para o Sul do Brasil, Minas, Rio de Janeiro, e São Paulo; passa a desempenhar um papel meramente circulatório, aplica-se em funções não produtivas, em direção ao controle e propriedade do solo urbano em Salvador, e em financiamento imobiliário no Rio de Janeiro e São Paulo (OLIVEIRA, 2003). Oliveira (2003, p. 31) destaca como, até finais da década de 50 do século XX, a Companhia de Seguros “Aliança da Bahia” é proprietária de praticamente metade do solo urbano de Salvador

Nesse longo período de estagnação e decadência, em especial entre 1920 e 1940, Salvador consolidou-se como importante polo comercial e de prestação de serviços (FARIA, 1980). Dessa forma, a posição geográfica de Salvador, servindo ao interior densamente povoado, favoreceu sua especialização funcional como centro prestador de serviços comerciais e administrativos. Este setor terciário, entretanto, crescia em termos intensivos de mão-de-obra e a escassez de capitais de aplicação local. Ou seja, esse novo padrão de integração de Salvador na divisão inter-regional do trabalho, ao dificultar seu desenvolvimento industrial, sobretudo entre 1920 e 1950, acarretou, simultaneamente, crescimento populacional e níveis crônicos de pobreza (FARIA, 1980, p. 34-35).

A partir da década de 1940, se acelera uma migração rural-urbana para Salvador, motivada por fatores de estagnação e expulsão do campo, na região do cacau, que até então absorvia boa parte da superpopulação relativa da Bahia, que se dividia entre migrar para o

Sudeste ou para o sul da Bahia. Vale destacar que toda essa população que chegava massivamente na cidade também não tinha como ser absorvida em um momento de estagnação econômica em Salvador, e regressão das suas forças produtivas, situação que só começa se modificar no final da década de 50, com quase 20 anos de amplo crescimento populacional paralelo a uma estagnação e crise econômica e social na cidade (SOUZA, 1980). Porém, é interessante observar que, no ápice do desenvolvimento industrial na Bahia, na década de 1970, há uma redução desse fluxo migratório (SOUZA, 1980). Esses dados demonstram um descompasso entre o desenvolvimento industrial e as transformações internas na Bahia.

### **URBANISMO DESTRUIDOR, EPUCS, E OS FUTUROS VETORES DA METRÓPOLE**

Contudo, apenas considerar esse período como de estagnação econômica e crise prolongada não é suficiente para o entendimento das contradições que se produzem nesta primeira metade do século XX em Salvador. E cabe compreender os fatores que levaram a produção das contradições do espaço que caminham para um sentido crítico. Conforme foi anunciado, o processo de contradição que produz a metrópole baiana é formado por um confronto entre um conteúdo contraditório de crise e estagnação econômica e a produção de um espaço abstrato a partir de sucessivas obras urbanísticas e modificações na paisagem e produção do espaço, dando origem a contradições do espaço que lhe são próprias.

As intervenções urbanas ocorridas no no começo do século XX por José Joaquim Seabra e Antônio Muniz inauguram um período chamado de "Urbanismo destruidor", que tem um dos seus marcos iniciais com a abertura da avenida Sete de Setembro, exigindo a derrubada de sobrados e igrejas. Essas modificações na paisagem e na produção do espaço produzem o deslocamento da população que residia nestas áreas para outros lugares, fragmentando o espaço urbano e produzindo segregação, assim como começa a demarcar a emergência de uma nova forma urbana, com arquitetura moderna, e muito centrada na dimensão comercial e administrativa da cidade (VASCONCELOS, 2016; ANDRADE & BRANDÃO, 2009).

Essas obras, em uma tentativa de responder à crise econômica instalada e retomar a importância de Salvador enquanto um pólo econômico nacional, acabam por aprofundar as contradições produtoras de uma urbanização crítica na cidade. Tendo sido influenciada pelas

reformas urbanas ocorridas em Paris (século XIX) e Rio de Janeiro (primeiros anos do século XX) essas modificações, entretanto, não buscaram produzir uma nova centralidade econômica na cidade, ainda centrando os investimentos nos bairros centrais tradicionais, implementação de bondes e na valorização do porto (ANDRADE & BRANDÃO, 2009).

A retomada de um crescimento demográfico na cidade, a partir da década de 40, com o aumento do fluxo migratório após 20 anos de um crescimento quase que apenas vegetativo, no contexto uma cidade que apresentava seu solo urbano quase inteiramente dominado pela Igreja ou pelas oligarquias financeiras, aceleram um processo de periferização dessas populações, em um período que a cidade explode, e se espraia de forma fragmentada e cada vez mais precária (SOUZA, 1980; FARIA, 1980). Essa explosão da cidade, que aumenta consideravelmente o seu sítio ocupado, e forma novas áreas para expansão, é atravessada pelas intervenções urbanísticas do Escritório do Plano Urbanístico da Cidade de Salvador (EPUCS), que longe de superar as desigualdades e contradições espaciais que já estavam latentes na cidade, termina por aprofundá-las.

O EPUCS foi um escritório privado que prestava serviços à prefeitura, suas formulações foram muito influenciadas pelas idéias difundidas na Semana de Urbanismo de 1935, um evento que realizou uma série de conferências com engenheiros, arquitetos e urbanistas que discutiam as possibilidades de aplicação em Salvador de modelos de urbanismo oriundos dos Estados Unidos e da Europa, como as vias tipo *Parkways*, a aplicação da forma radial-concêntrica e os modelos Cidade-Jardim. Cada vez mais o urbanismo ia tomando um caráter técnico no seu discurso, mas que continuava por atender aos interesses dos detentores da propriedade da terra urbana;

Dias (2017), destaca como as intervenções baseadas no EPUCS não resolveram críticos problemas de moradia da população pobre e negra da cidade, continuando por segregar essa população e expropriá-la de seus locais de moradia quando estes se localizavam em áreas estratégicas para expansão do capital imobiliário. O autor também sinaliza como, por mais que o EPUCS tenha dado continuidade a expansão da privatização do solo urbano da cidade, não chega a superar totalmente a posse de considerável parte do solo urbano da cidade pela Igreja, mantendo essa presença de uma temporalidade colonial no território soteropolitano. Dito isso, importante destacar os sentidos e formas que as intervenções urbanísticas realizaram no processo de metropolização de Salvador, suas contradições e

conflitos, e como essas mudanças, aliadas a um processo de aceleração da migração campo-cidade para Salvador, não estavam atreladas a um motor industrial, pelo contrário, o antecedem.

As formulações do EPUCS deram base para as intervenções urbanas que se realizaram entre as décadas de 40 e 70 e que produziram uma nova centralidade na cidade de Salvador, não mais ligada ao centro antigo, que era dinamizado pelo porto (ANDRADE & BRANDÃO, 2009). Essas intervenções abriram as fronteiras urbanas que nas décadas seguintes vão se conformar enquanto os vetores de expansão metropolitana: o vetor da Orla Atlântica, o vetor “miolo” e o vetor Subúrbio Ferroviário (SALVADOR, 2015). Esses vetores seguiram se expandindo até alcançar os municípios que hoje compõem a região metropolitana de Salvador, entre eles: Camaçari, Candeias, Lauro de Freitas e Simões Filho. Estas modificações na paisagem urbana e na produção do espaço vão demarcar nos planos urbanos de Salvador que esta não é de fato uma capital industrial, e sim que esta é uma cidade voltada para o setor de comércio e serviços, e reunia as condições necessárias para se tornar um pólo turístico nacional e internacional.

A descoberta do petróleo no bairro do Lobato, em Salvador, em 1939, a criação da Petrobrás em 1953 com posterior extração e refino de óleo no Recôncavo dão as bases que vão alimentar e sustentar o avanço do modelo rodoviário. No seio dessas transformações, que marcam a decadência dos antigos pólos econômicos ligados à ferrovia e a dinâmica colonial do Recôncavo, como Cachoeira e Santo Amaro e a ascensão de novos polos regionais ligados a uma rede urbana articulada a partir das rodovias, como foi o caso de Feira de Santana e Alagoinhas há uma significativa mudança socioespacial e aceleração da urbanização (SANTOS, 1997). Nesse período, a ferrovia da Bahia, que era um símbolo da "Era de Ouro" do Recôncavo, passou a ser progressivamente amputada e desativada, assim como os bondes, forçando a população cada vez mais ao uso do ônibus (ROCHA, 2011).

### **SUDENE E O NOVO PAPEL DAS INDÚSTRIAS DO NORDESTE**

O avanço do modal rodoviário, aliado a construção de novas infraestruturas na rede urbana e um cenário global de crise e de agravamento das desigualdades regionais brasileiras são algumas condições que levam a criação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), em 1959, que possibilita a realização de uma nova rodada industrial, abrindo uma via de financiamento para a construção do Centro Industrial de Aratu (CIA) em

1967 e do Complexo Petroquímico de Camaçari, em 1978 (OLIVEIRA, 1977; ANDRADE & BRANDÃO, 2009).

Porém, diferente da industrialização que ocorreu no século XIX e início do século XX em Salvador, essa industrialização gestada pela SUDENE faz parte de um projeto nacional de industrialização, que tem a sua centralidade no Sudeste. Nesse sentido, as indústrias do Nordeste (incluindo as da Região Metropolitana de Salvador) cumprem o papel de fornecer insumos e bens de produção, para alimentar a expansão da indústria de bens de consumo no Sudeste do país (OLIVEIRA, 1977b). Deste modo, se instalam com um caráter de enclave, descoladas do mercado de trabalho e mercado consumidor local e regional. Os dados acerca do descompasso entre os fluxos migratórios entre as décadas de 40 e 70 e a ascensão da nova rodada industrial entre 50 e 70 (SOUZA, 1980), apresentados anteriormente, reforçam a ideia de que a indústria que se estabelece nessa época apresenta um caráter de enclave e não afeta radicalmente a estrutura produtiva local.

Ao fim da análise desse período, Oliveira (2003, p. 40) sintetiza da seguinte forma:

O complexo processo de metamorfose das classes e, mesmo, da produção de novas classes, na Bahia e em Salvador, será doravante determinado pelo papel subordinado da oligarquia financeira de Salvador na divisão inter-regional do trabalho no Brasil, lógica determinada pelo capitalismo oligopolista no Brasil, de um lado, e, de outro, pela constituição à escala nacional de uma 'classe operária' [...] Para a política, o que conta é o processo de re-presentação e re-produção. Menos do que um processo de 'dependência' da Bahia em relação ao Centro-Sul do Brasil, o que está em jogo é uma complexa rearticulação de interesses em escala nacional.

O resultado desse conjunto de fatores, de uma indústria se instala como um enclave em uma região que já estava vivendo uma aceleração de uma superpopulação ociosa, resulta em uma intensa desagregação e quebra das antigas relações de produção sem imediatamente por nada no lugar delas, é uma desproporcionalidade extraordinária entre oferta e demanda de emprego. Isso se materializa em uma massiva parcela da população que permanece em condições de "reserva" e que se instalam em atividades organizadas em moldes "não capitalistas", nos serviços, no emprego doméstico (OLIVEIRA, 1980, p. 13).

Na década de 1970, Salvador e os municípios do seu entorno ostentavam elementos do "Brasil moderno" que estava em plena ascensão na ditadura militar, como o pólo petroquímico de Camaçari e o Centro Industrial de Aratu (CIA). Ao mesmo tempo, a cidade expressava toda a pobreza e miséria que não foi totalmente produzida diretamente por esse

processo industrial, mas que também é produto das raízes escravistas e coloniais que ainda se fazem presentes, carregando índices como: 40% da população economicamente ativa tendo rendimentos de metade de um salário mínimo; 50% dos domicílios não são abastecidos pelo sistema de água, esgoto e coleta de lixo; mortalidade infantil se situando entre 82 e 88 por mil nascidos vivos em 1975 e mortalidade proporcional para menores de um ano da ordem de 31,14% em 1973 (FARIA, 1980, p. 24).

Dessa forma, ao final da década de 60 e início da década de 70, diversos empreendimentos novos vêm sendo promovidos no entorno de Salvador, transformando a sua estrutura econômica, introduzindo um importante componente industrial de alta complexidade e tecnologia relativamente avançada (FARIA, 1980, p.35). Entretanto, outras forças reforçam o caráter "terciário" da economia da área metropolitana, particularmente, na capital. A debilidade da indústria do Centro-Sul - combinada com o boom econômico induzido pelas atividades petroquímicas - força a expansão do subsetor de serviços pessoais. Nesse sentido, o desenvolvimento econômico do país nas últimas décadas, com seu padrão de distribuição altamente concentrado da renda, por um lado, e as políticas recentes de incentivo à indústria do turismo nacional e internacional, por outro, contribuíram para o desenvolvimento de Salvador enquanto um dos pólos turísticos mais importantes do país (FARIA, 1980, p. 36).

Partindo das pesquisas sistematizadas por Faria (1980, p. 36) a respeito das tendências do emprego setorial na Região Metropolitana de Salvador (RMS): na década de 1940, antes da nova rodada industrial, quase 80% da população urbana economicamente ativa estava empregada no setor terciário, porcentagem bem superior à média brasileira da época e dos grandes centros na relação terciário/secundário. A recuperação parcial das funções industriais na RMS afetou a sua estrutura ocupacional, aumentando a contribuição relativa do emprego no setor secundário para o emprego total. Sendo assim, na década de 70, a porcentagem da população urbana economicamente ativa empregada no setor terciário cai para 72,3%, reduzindo a razão de emprego terciário/secundário.

Ou seja, mesmo com todo investimento nos setores industriais que se instalam na região, Salvador nunca se torna de fato uma capital industrial, e se consolida enquanto uma metrópole voltada ao comércio e serviços (FARIA, 1980). E isso também pode ser observado a partir dos estudos realizados por Singer (1980) sobre a divisão social do trabalho em Salvador, no período de 1950-1970, e quais são os setores econômicos predominantes.

Nota-se, claramente, que o setor industrial nunca se aproxima da proporção que é nas centralidades industriais brasileiras (São Paulo e Rio de Janeiro), nem mesmo da média nacional na razão entre terciário e secundário, predominando sempre o setor de comércio e serviços, com uma alta taxa de trabalho informal e trabalho doméstico feminino (SINGER, 1980; FARIA, 1980).

A análise de Oliveira (1977b) revela que, entre 1962 e 1969, a regressão dos setores industriais de bens de consumo no Nordeste, em contraste com o crescimento dos setores de bens de capital e intermediários, que funcionavam como enclaves industriais, evidenciava uma dependência da industrialização do Sudeste. Essa transição, impulsionada por instituições como a Petrobrás e a SUDENE, marcou a passagem de uma economia agrário-regional para uma economia industrial-nacional integrada, culminando na "morte" do Recôncavo Baiano e na metamorfose das oligarquias agrárias em oligopólios financeiros e imobiliários, que fomentaram a metropolização de Salvador (MOREIRA, 2014). Lencioni (2019) e Ferreira (2016) discutem a metropolização como um processo de urbanização total da sociedade, também nos termos de Lefebvre (1999), onde a hegemonia do capital financeiro e imobiliário redefine a estrutura social e econômica da cidade.

Diferente de São Paulo (CARLOS, 1986) e Rio de Janeiro (DAVIDOVICH, 2012), a metropolização de Salvador não foi estruturada pela grande indústria, mas sim por um setor imobiliário em expansão, evidenciando o caráter de enclave da indústria local e sua função em uma economia nacionalizada. O chamado "enigma baiano" representa não apenas a decadência econômica do Recôncavo, mas uma transição para uma nova forma de acumulação que se baseia na dominância do dinheiro, da renda da terra e da valorização do valor, culminando em uma implosão-explosão urbana que transforma Salvador em um polo turístico e econômico, embora sem absorver adequadamente a força de trabalho disponível, o que gera uma massiva concentração de renda e uma demanda por serviços atendida por trabalhadores informais.

#### **4. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

---

A análise da metropolização de Salvador revela a complexidade e contradições das metrópoles que se formam como produtos da crise econômica, que se desdobram em uma

urbanização crítica. Por mais que a formulação inicial do conceito de urbanização crítica tenha se realizado a partir de uma análise da urbanização de São Paulo, os elementos constitutivos da aceleração da urbanização e Salvador e o seu processo de metropolização, com uma tendência de autonomização da forma metrópole em relação a um conteúdo industrial, revelam, inclusive a potencialidade do aprofundamento dos termos críticos da reprodução social e produção do espaço urbano.

Elementos como a propriedade da terra - que se divide entre as oligarquias agrárias/financeiras e a Igreja -, a consolidação de Salvador enquanto um pólo de comércio e serviços baseados no trabalho intensivo e essencialmente informal, e a posição da capital baiana diante da re-divisão regional do trabalho no Brasil são determinantes no processo de autonomização da forma metrópole na cidade. Esses elementos se formam e se acumulam ao longo do processo de ascensão e crise do Recôncavo, passando pela transição e metamorfose do "Enigma Baiano" e das intervenções urbanísticas e culminando na metropolização de Salvador.

Dito isso, a identificação da centralidade deste período de meados do século XX para o entendimento das contradições do espaço urbano que se aprofundam nas décadas seguintes segue apresentando a sua relevância pois ainda carece de análises que integrem a urbanização de Salvador com o processo geral de formação do capitalismo monopolista brasileiro. O estudo focado na escala da metrópole ajuda em um entendimento mais geral da cidade, sem se perder em detalhes fragmentados e isolados do processo geral.

## 5. REFERÊNCIAS

---

ANDRADE, Adriano Bittencourt; BRANDÃO, Paulo Roberto Baqueiro. Geografia de Salvador - 2. ed. - Salvador: EDUFBA, 2009.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A (re)produção do espaço urbano: o caso de Cotia. 438 f. Tese (Livre Docência) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1987.

DAMIANI, Amélia Luisa. Urbanização crítica e produção do espaço. Cidades (Presidente Prudente), 6(10), 307-339, 2019. Disponível em <<http://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/537>>. Acesso em 10 de agosto de 2024.

- DAVIDOVICH, F. (2012). Metrópole e território: metropoliza o do espaço no Rio de Janeiro. *Cadernos Metrópole*, n. 06, p. 67–77. Disponível em: <<https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/9269>>. Acesso em 10 de agosto de 2024
- DIAS, Clímaco. Práticas Socioespaciais e Processos de Resistência na Grande Cidade: rela es de solidariedade nos bairros populares de Salvador. 2017. 285f. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2017.
- DIAS, Rodrigo Cabral. DA INTEGRA O REGIONAL   FRAGMENTA O DA METRÓPOLE: O CASO DO TREM DO SUBÚRBIO. In: Anais do XVII SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 11 a 15 de novembro de 2022, Curitiba[recurso eletr nico]: geografia urbana, estudos urbanos / organizado por Departamento de Geografia/UFPR. Realiza o DEGEO/UFPR: ESC. 2022.
- FARIA, Vilmar E. Divisão inter-regional do trabalho e pobreza urbana: o caso de Salvador, p. 23-40. In: SOUZA, G. Adeodato de FARIA, Vilmar (Org.). Bahia de Todos os Pobres. Petrópolis: Vozes, 1980.
- FERREIRA, A. Caminhando em dire o da metropoliza o do espaço. *GEOUSP Espaço e Tempo (Online)*, [S. l.], v. 20, n. 3, p. 441-450, 2016. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2016.123824. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/123824>. Acesso em: 27 set. 2023.
- LEFEBVRE, Henri. A revolu o urbana. Tradu o: Sergio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.
- LENCIONI, Sandra. METROPOLIZA O DO ESPAÇO. In: A necessidade da geografia. Organizado por Ana Fani Alessandri Carlos e Rita de Cássia Ariza da Cruz. - São Paulo: Contexto, 2019.
- LENIN, Vladimir Ilitch. Imperialismo, estágio superior do capitalismo: ensaio popular. – 1. ed. – São Paulo: Expressão Popular, 2012.
- MOREIRA, Ruy. A forma o espacial brasileira: contribui o crítica aos fundamentos espaciais da geografia do Brasil. 2. ed. - Rio de Janeiro: Consequência, 2014
- OLIVEIRA, Francisco de. A Economia da dependência imperfeita. Rio de Janeiro, Edi es do Graal, 1977a.

OLIVEIRA, Francisco de. Elegia para uma re(li)gião: SUDENE, Nordeste. Planejamento e conflito de classes. 2ª ed. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977b

OLIVEIRA, Francisco de. O Elo Perdido: Classe e Identidade de Classe na Bahia. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2003.

OLIVEIRA, Francisco de. SALVADOR: OS EXILADOS DA OPULÊNCIA (Expansão capitalista numa metrópole pobre), p. 9-21. In: SOUZA, G. Adeodato de FARIA, Vilmar (Org.). Bahia de Todos os Pobres. Petrópolis: Vozes, 1980.

PRADO Jr., Caio. Formação do Brasil Contemporâneo. São Paulo: Editora Brasiliense, 1969

ROCHA, Pedro Souza. Avaliação multicritério de alternativas de integração para melhoria da eficiência do sistema de trens de subúrbio da cidade do Salvador. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal da Bahia. Escola Politécnica, Salvador, 2011.

SALVADOR, Prefeitura Municipal. Plano Salvador 500: Salvador hoje e suas tendências. 2015

em: <https://www.cms.ba.gov.br/uploads/pddu/Salvador%20hoje%20e%20suas%20tendencias.pdf>  
> Acesso em: 26 set. 2023.

SANTOS, César Simoni. Henri Lefebvre e a morfologia de uma dialética espacial. GEOUSP Espaço e Tempo (Online), São Paulo, Brasil, v. 23, n. 3, p. 525–550, 2019b. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2019.163150. Disponível

em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/163150>.. Acesso em: 15 jul. 2024.

SANTOS, Milton. Metrópole Corporativa Fragmentada: o Caso de São Paulo. – 2. Ed., 1. reimpr. – São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2019.

SANTOS, Milton. O Centro da Cidade do Salvador: Estudo de Geografia Urbana 1 Milton Santos. - 2. ed. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Salvador: Edufba, 2008.

SINGER, Paul I. A economia urbana de um ponto de vista estrutural: o caso de Salvador, p. 41-70. In: SOUZA, G. Adeodato de FARIA, Vilmar (Org.). Bahia de Todos os Pobres. Petrópolis: Vozes, 1980.

SOUZA, Guaraci Adeodato A. de., Urbanização e fluxos migratórios para Salvador, p. 123-128. In: SOUZA, G. Adeodato de FARIA, Vilmar (Org.). Bahia de Todos os Pobres. Petrópolis: Vozes, 1980.

VASCONCELOS, Pedro Almeida. Salvador: transformações e permanências (1549-1999). - 2. ed. rev. ampl. - Salvador: EDUFBA, 2016.