

A Descentralização Espacial dos Serviços em Salvador¹

Edgard Porto*

Hoje já se torna enfadonho, pelo menos para aqueles que acompanham o assunto, repetir argumentações sobre a descentralização espacial das atividades comerciais e de serviços da cidade de Salvador, não obstante ser este um tema que carece de aprofundamentos em vários sentidos. O fato é visível tanto para as pessoas que vivenciaram a cidade nas últimas décadas, quanto para os mais novos que procuram conhecer um pouco da história.

Essa descentralização (mapa 1), que parece ser fato incontestável, pelo menos no plano geral, possibilita interpretações distintas sobre as suas causas, o que, necessariamente, resulta em interpretações também díspares sobre as suas perspectivas.

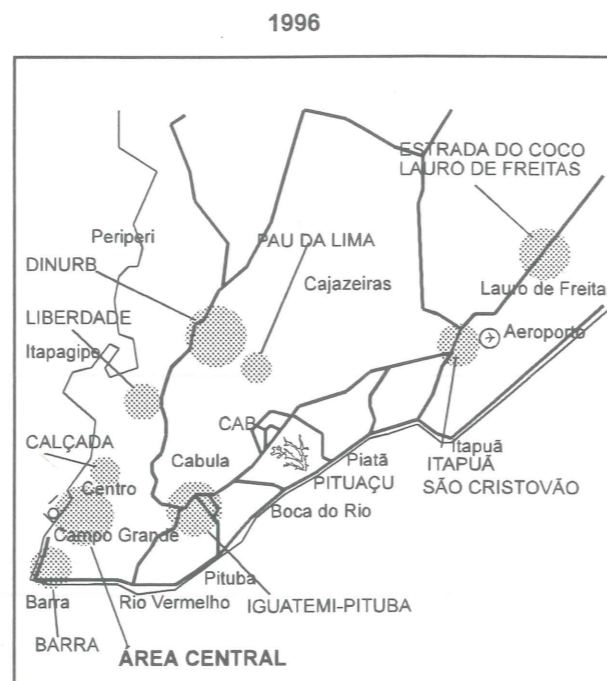
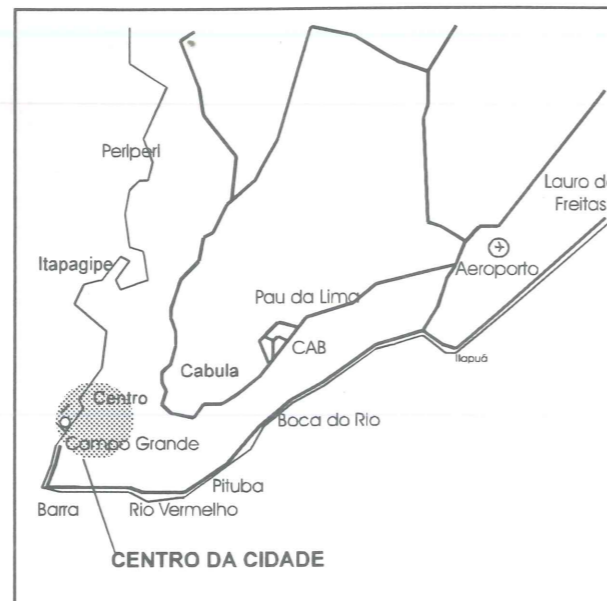
Há aqueles que entendem que esse fenômeno não obedece a nenhuma lógica, que não há preponderância de alguns fatores sobre outros na determinação do processo de alocação das atividades comerciais no espaço urbano e que o uso e a ocupação do solo se processam de forma anárquica, determinada por contingências efêmeras e assim por diante.

Dentro dessa visão, a descentralização de Salvador ocorreu, num dado momento, pela articulação de vários fatores que já desapareceram com o seu próprio tempo. Assim, pensam essas pessoas, essa configuração espacial poderá assumir novas formas, imprevisíveis, diante do surgimento de novos fatores, independentemente de qualquer processo histórico. Tudo pode ocorrer em qualquer parte do território, sob diversas formas, o que impossibilita a utilização de quaisquer métodos de aferição da realidade e de instrumentos que possibilitem projetar tendências, mesmo a curto prazo.

Ao abstrair o tempo e o espaço, as fronteiras se

¹Em que pese assumir os possíveis desvios de análise e projeções desenvolvidas neste artigo, vale ressaltar que as idéias básicas e os conceitos aqui apresentados são resultantes de estudos e pesquisas realizadas conjuntamente com Edmilson Carvalho nos últimos anos.

Mapa 1
Centros de Comércio e Serviços em Salvador
Até 1974



abrem para a "criatividade" e as propostas são calçadas unicamente no "imaginário" ou em querenças de grupamentos fortemente ideologizados, com idéias inspiradas em situações fictícias, portanto deslocadas do real. Uma realidade virtual.

Entre elas, podem-se incluir as idéias de caráter eminentemente "saudosista" ou "culturalista" que comportam sonhos, por exemplo, de uma volta das atividades de comércio e de serviços ao outrora Centro da cidade, tal como no tempo das ricas habitações coloniais do Pelourinho e do *trottoir* da rua do Comércio do século XIX - este vinculado, então, à recente instalação da Bolsa de Valores - ou do *footing* da rua Chile e da praça do Relógio de São Pedro até os anos 70, que representavam os centros de compras "sofisticadas", com as *Lojas Duas Américas*, *Milissan*, *M. Kraychete*, *Magazine Florensilva*, etc.

Aqueles que explicam a realidade com base em processos, alguns com maior capacidade de estruturar o espaço, e identificam os seus movimentos, suas causas e efeitos, não estão a salvo das posições ideologizadas, porém trabalham com maior possibilidade de sobrepor-se a tais limitações e auferir resultados futuros. Estes, sempre se aproximam mais do real à medida que compreendem a lógica das relações capitalistas, com suas nuances contemporâneas.

Dentro dessa concepção, a descentralização de Salvador foi viabilizada, predominantemente, por relações socioeconômicas cujos nexos se mantêm, mas que o tempo alterou, redefinindo contornos e resultados. Os novos avanços tecnológicos que mundializaram a produção e circulação de mercadorias repercutiram na cidade, modificando a sua espacialização, notadamente na alocação territorial das atividades comerciais e de serviços, mas não destruíram os fatores gerais de atratividade espacia-

A descentralização de Salvador foi viabilizada, predominantemente, por relações socioeconômicas cujos nexos se mantêm, mas que o tempo alterou, redefinindo contornos e resultados.



al. Isto significa dizer que nem todos os lugares têm capacidade de absorver todas as atividades econômicas ou sociais. É verdade que os avanços nos meios de comunicação e na informática reduziram alguns parâmetros físico-locacionais e, em alguns casos, determinadas atividades perderam o vínculo com o espaço anterior, assumindo novos comportamentos dentro da cidade, a exemplo da possibilidade de voltar ao trabalho na residência. Mas isso não significa que foram apagadas ou desfeitas as relações entre a produção/circulação e o espaço. Essas relações mudaram de tom, assumiram outras dimensões, com novas características, tanto para os serviços de pequeno porte como para aqueles de maior porte e mais estruturantes para o espaço. Nesta concepção, o imaginário tem seus limites estabelecidos pelo valor espacial, ditado pela capacidade competitiva das atividades desenvolvidas.

Diante disso, o nexos das relações econômicas que deram suporte aos espaços e aos **elementos estruturantes** da descentralização de Salvador permanecem presentes, o que permite que se possa especular sobre algumas perspectivas de realização futura, pelo menos para os anos próximos.

Elementos estruturantes, aqui, são entendidos como aqueles responsáveis pela maior circulação dos fluxos de capitais, pessoas e mercadorias na cidade, materializados nas vias com maior capacidade de tráfego - vias de vale, Avenida Paralela, Avenida Otávio Mangabeira, BR-324 (parte urbana), etc; nas

grandes concentrações de comércio e serviços - Área Central, Barra, Iguatemi/Pituba, área industrial da BR-324; nos equipamentos urbanos - portos, aeroportos, parques, CAB, etc; nas aglomerações habitacionais de alta, média e baixa renda, com infraestrutura diferenciada e, portanto, com valoração distinta; grandes vazios urbanos com maior ou menor capacidade de absorver diferenciadas atividades e assim por diante.

São elementos que se constituíram para responder a uma economia que admitiu Salvador e sua região imediata como o espaço capaz de elevar a sua lucratividade, porquanto as associações das suas condições físico-ambientais e socioculturais atenderam às suas prerrogativas. O desenho urbano resultante, portanto, é lógico, foi de alto custo de implantação e, quem sabe, de ainda maior custo de reestruturação. Mudanças na configuração desse desenho requerem a passagem da economia para um novo ciclo, capaz de financiar os custos de implantação dos seus novos elementos estruturantes.

Uma análise mais realística da economia não permite vislumbrar-se qualquer capacidade de sua redefinição - pelo menos que afete a macrorregião de Salvador -, tal como ocorreu nas décadas de 60 e 70, ocasião em que a cidade de um só centro de comércio e serviços assumiu a feição de uma cidade com vários desses centros, uma feição descentralizada.

É notório que a economia mundial vem, cada vez mais, ampliando a produção de mercadorias, de forma segmentada e globalizada ao mesmo tempo, elevando a velocidade de produção/circulação e a rotatividade dessas mercadorias, de capitais e pessoas, num movimento que concilia expansão e reconcentração espacial e exige uma articulação

Uma análise mais realística da economia não permite vislumbrar-se qualquer capacidade de uma nova redefinição - pelo menos que afete a macrorregião de Salvador -, tal como ocorreu nas décadas de 60 e 70, ocasião em que a cidade de um só centro de comércio e serviços assumiu uma feição descentralizada.

cada vez maior entre lugares, outrora distintos e relativamente isolados. A velocidade de realização da economia requer que tanto as atividades produtivas, quanto o seu espaço de atuação encontrem rapidamente um grau de competitividade ideal para a sua existência. Isso porque há um intenso processo de migração espacial de unidades de produção ou comercialização, que criam novos espaços infra-estruturados - casos especiais - ou provocam aglomerações em lugares com uma grande concentração de elementos de infra-estrutura, numa espécie de enxugamento espacial, tal como ocorre nas corporações privadas e no aparelho estatal, guardadas as devidas proporções e características.

Essas novas características da economia, que há muito já estão presentes em Salvador, porém em menor escala do que em outras cidades que participam com maior intensidade dos fluxos mundiais - a exemplo de São Paulo - vêm alterando menos a estrutura da cidade e mais a função e a articulação entre as suas partes e entre elas e outros lugares do mundo.

Explicando melhor. À medida que a maioria das atividades de maior porte buscam locais já infra-estruturados, apenas reforça-se a atual espacialização de Salvador. Os locais mais infra-estruturados para o porte e as características dos fluxos contemporâneos - transportes, energia e comunicação - áreas mais recentes, exatamente aquelas que estão na vanguarda da descentralização da cidade - Iguatemi/Pituba, Barra, Av. Paralela e início da Estrada do Coco, etc. As unidades da economia que podem exercer as suas atividades, em tempo real, pela via da comunicação e da informatização, por não exigirem acessibilidade física para pessoas ou fluxos de mercadorias de porte significativo, podem deslocar-se para áreas com menor custo de locação - áreas residenciais próximas dos maiores centros comerciais e até o antigo centro da cidade. Sob este ponto de vista, a estrutura espacial das atividades de comércio e de serviços se mantém em Salvador, porém sob a égide de novos fluxos de articulação. Não estamos mais na época em que as cidades, funcionavam, preponderantemente, como pólo urbanos regionais. Àquela época, praticamente toda a estrutura da cidade funcionava para atender às demandas da economia para subsidiando-a. As partes da cidade funcionavam de maneira complementar e articulada. Crescia gradativamente a eco-

nomia, crescia gradativa e homogênea a cidade e suas parcelas respondiam à altura. Vale ressaltar que o que aqui se apresenta é apenas um esboço para melhor compreensão da idéia. Na verdade, sempre houve fluxos globalizados na cidade de Salvador, porém, hoje, estes assumiram uma escala que suplanta o modelo anterior de polarização. As cidades, tal como Salvador, continuam a, de certo modo, polarizar, porém essa função foi acrescida de uma outra de maior relevância, a de articular fluxos de várias ordens e com vários outros lugares do mundo. Essa nova função exibe uma nova faceta das suas partes, da sua espacialidade. Suas partes, seus lugares, estão submetidos a demandas diferenciadas de lugares distintos do planeta e, sendo assim, passam a crescer também de forma diferenciada, à medida que se altera o movimento geral e não só da economia regional. Ou seja, o centro comercial do Iguatemi/Pituba não só serve à cidade, mas, de forma articulada, executa serviços para todo o interior do estado, para outros estados e outros países. Enquanto isso, o antigo Comércio (ou rua do Comércio) não continuou a expandir sua capacidade, tal como acontecia até o início dos anos 70. A zona portuária, agora com maior ênfase em Aratu, é elemento estruturante para a produção dos pólos industriais da macrorregião de Salvador, mas também o é para a produção de soja no Oeste baiano. Da mesma forma, articula a produção de outros centros mundiais para o consumo estadual. O Pelourinho, recuperado, atrai fluxos de pessoas da cidade, do país e de outros países, assumindo um papel que extrapola a sua antiga função de uma simples parcela da área central. Hoje é um enclave ressaltado e libertado da antiga Área Central, cuja capacidade de globalizar-se é infinitamente inferior.

Isto quer dizer que algumas partes da cidade de Salvador já estão mais inseridas que outras no novo processo, porém utilizando, até o momento, o chassi espacial formado nas duas últimas décadas.

É evidente que hoje os horizontes de projeção foram também enxugados, tal a complexificação do envolvimento entre os lugares. Tal a interdependência que uma cidade, ou parte dela, tem com os fluxos de outras partes. Por isso mesmo, hoje se torna mais difícil, mas não impossível, serem identificadas as intervenções plausíveis numa cidade como Salvador, pela necessidade de articular fatores de várias ordens que perpassam o seu

território. Difícil será ainda mais, se forem mantidos métodos que não distingam espaços diferenciados, suas funções e seus elementos estruturantes.

É precário o grau de entendimento da cidade de Salvador hoje, assim como não se reconheceram, claramente, os reflexos do processo de mundialização dos fluxos sobre as cidades, o que provoca mais insegurança nos procedimentos metodológicos. Entretanto, podemos nos aventurar a algumas especulações, fruto de análises que temos realizado durante os últimos anos sobre a cidade de Salvador, juntamente com Edmilson Carvalho.

Os fluxos mundiais de capitais de maior porte, capazes de irradiar seus resultados sobre a cidade, foram pouco percebidos pela economia baiana, pelo menos do ponto de vista da atração de novas unidades de produção, em que pese a instalação de algumas indústrias na macrorregião de Salvador. Sabe-se que as que estão previstas apresentam um alto grau de intensidade em capital, mas as suas demandas por serviços e comércio em Salvador ainda são pouco reconhecidas. De qualquer forma, pode-se esperar uma elevação de valor capaz de induzir a circulação de mercadorias e intensificar a utilização da infra-estrutura existente, otimizando-a, mas com poucas possibilidades de redesenhar a espacialidade atual.

Esses novos valores, associados àqueles produzidos nas demais regiões do Estado e aos gerados pelos fluxos de passagem pela cidade, poderão estimular a expansão do setor de serviços de apoio, estes, bastantes susceptíveis às inovações tecnológicas, detentoras de uma grande capacidade de alocação em diversos pontos da cidade, dada a sua característica de articular-se com alguns elementos da infra-estrutura instalada, tais como vias de circulação, equipamentos, etc. Entretanto, o porte e a intensidade visível para esse setor e, ademais, o volume de seus deslocamentos espaciais, apresentados até o momento, não permitem que se possa auferir alterações na estrutura do desenho espacial estabelecido na cidade até o momento.

Sendo assim, esses novos investimentos, aliados ao crescimento populacional, cujas taxas históricas vêm decaindo gradativamente, se não mostram força para reestruturar a espacialização das atividades comerciais e de serviços em Salvador, deverão,

muito provavelmente, adensar e ampliar a sua estrutura, preenchendo vazios urbanos estratégicos. Espera-se que haja um maior adensamento dos recentes centros de comércio e serviços do Iguatemi, Itapoan/São Cristovão e Lauro de Freitas, alteração de usos de outros centros e ampliação para novos espaços.

Um exemplo de alteração de usos poderá ocorrer com as possibilidades de utilização turística da Baía de Todos os Santos e seus reflexos sobre o Comércio e outras partes do antigo Centro da Cidade. Os investimentos que porventura se dirijam a essas localidades poderão exigir, em parte, uma substituição das antigas funções comerciais desse setor para a implantação de equipamentos de apoio a marinas, etc. Mas tal alteração de uso é, nesse caso, a busca de uma nova função espacial e nunca uma volta às atividades comerciais como antes. O Comércio será outro, pelos amazéns do porto poderão não mais circular mercadorias e sim pessoas e assim por diante.

Dentre os novos espaços a serem criados, pode-se identificar um anel de circulação estratégico para a cidade, caracterizado pela sua grande capacidade de tráfego, capaz de articular-se com todas as demais áreas da zona urbana, e por uma vasta oferta de terrenos disponíveis para empreendimentos de grande porte: a BR-324 (parte urbana); a Av. Paralela e a CIA/aeroporto (mapa 2).

A BR-324 (parte urbana) já praticamente definiu as suas características de ocupação e, portanto, não se esperam alterações significativas de uso do solo, devendo manter seu perfil, com alguns serviços e indústrias de maior porte da cidade e servindo a toda a macrorregião de Salvador e a outras localidades do Estado e de outros estados do Nordeste.

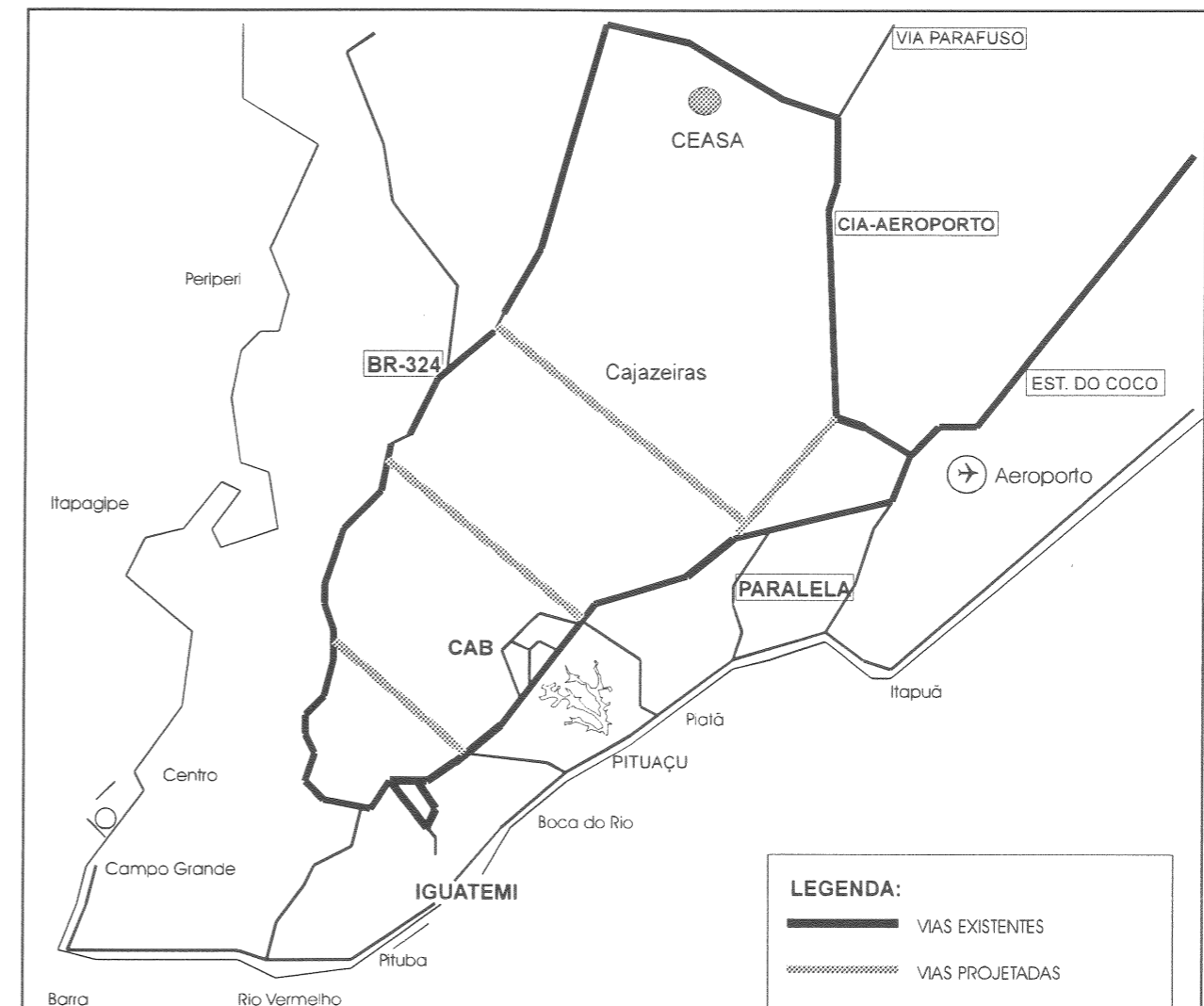
Espera-se que haja um maior adensamento dos recentes centros de comércio e serviços do Iguatemi, Itapoan/São Cristovão e Lauro de Freitas, alteração de usos de outros centros e ampliação para novos espaços.

A Av. Paralela, por sua vez, passou a assumir uma posição das mais importantes entre as vias da cidade. Ela intermedia, ao mesmo tempo, o Miolo da cidade, uma grande zona habitacional, densamente ocupada por população de baixos rendimentos; a Orla com uma baixa densidade habitacional, porém ocupada com população de alta renda, com áreas disponíveis e em condições de atrair serviços voltados para o lazer e recreação numa escala regional, nacional e até internacional; o centro do Iguatemi/Pituba que já alcança os maiores índices de arrecadação de ICMS e de licenças de funcionamento para estabelecimentos comerciais e de serviços de Salvador e, por fim, a Av. Paralela, que serve de eixo de ligação dos fluxos de todas essas áreas com o vetor de crescimento na direção da Estrada do Coco e seus centros comerciais em franco desenvolvimento, à altura dos municípios de Lauro de Freitas e parte do Litoral de Camaçari. Além disso, a Av. Paralela apresenta os maiores vazios urbanos, cujos projetos apontam para empreendimentos voltados para o adensamento habitacional agregado ao setor comercial e de serviços, de porte não só local, ao longo dos seus 14 km de extensão. É, portanto, uma via que já se enquadra como aquela de maior centralidade geográfica da Salvador Ampliada (conurbação com Lauro de Freitas e parte do Litoral de Camaçari), devido a seus fatores locacionais e pela proximidade de elementos estruturantes da cidade como o CAB, o parque de Pituaçu e o futuro parque do Aeroclube - uma nova centralidade se esboça na cidade.

Por fim, a via CIA/aeroporto completa o triângulo de circulação, ainda pouco pressionado por atividades comerciais e de serviços, porém com grande capacidade de atrair futuros investimentos, caso sejam implantados eixos internos de ligação: vias de vale do Miolo, ligando a BR-324 à Av. Paralela e uma via projetada ligando a Av. Paralela ao CIA/aeroporto, desviando-se de São Cristóvão.

O papel de articulação de Salvador com outras regiões dinâmicas do Estado deverá ser potencializado caso se viabilizem propostas de implantação de canais de escoamento da produção do Vale do rio São Francisco pelo porto de Aratu, num sistema multimodal, reforçado, obviamente, pelo escoamento da produção das unidades industriais previstas para serem implantadas na macrorregião de Salvador, mormente a planta do setor automotivo. Isso deverá exigir, além da ampliação do berço de carga do por-

Mapa 2
Anel de Circulação Estratégico para Salvador



to de Aratu e Terminal Graneleiro, possível Entrepasto Aduaneiro e outros serviços de apoio. Necessariamente, essa grande concentração de serviços deverá localizar-se ao Norte da cidade e articular-se com esse grande triângulo de circulação viária urbana, que, por sua vez, não poderá deixar de estar também articulado com um novo terminal rodoviário metropolitano e com um sistema de transporte de massa urbano.

Esses canais de tráfego poderão abrigar novos corredores de comércio e serviços modernos na cida-

de, devidamente articulados com as quatro grandes saídas de Salvador: sistema Ferry Boat/BA-001; BR-324, BA-093 e Estrada do Coco/Linha Verde. Isto, provavelmente, poderá completar pelo menos a primeira etapa da descentralização dos serviços iniciada na década de 70 em Salvador.

Evidentemente, tudo o que aqui dizemos poderá ser contestado pelo tempo. Não dispomos de informações suficientes para estimar, com toda a confiabilidade, tal projeção e seus detalhes. Entretanto, exercícios com este servem como que para

Os canais de tráfego poderão abrigar novos corredores de comércio e serviços modernos na cidade, devidamente articulados com as quatro grandes saídas de Salvador: sistema Ferry Boat/BA-001; BR-324, BA-093 e Estrada do Coco/Linha Verde.

sugerir tendências. Ponto futuros que podem ser mutáveis e, portanto, carecem de monitoramento constantes. Servem para construir estratégias se melhor aprofundados e servem, antes de mais nada, para demonstrar que hoje, mais do que antes, o re-

conhecimento das possibilidades e das necessidades de uma dada realidade urbana carece de uma visão mais ampla do movimento da economia para que se identifiquem os elementos estruturantes e seus meios de potencialização. Salvador, como qualquer outra cidade, carece de ações pontuais para dirimir estrangulamentos ou propor ações capazes de agenciar novos espaços. No entanto, carece também, e muito, de prospecções relativamente à ampliação do seu chassi, de alterações previsíveis no arcabouço da sua rede viária, de centros de comércio e serviços e de grandes equipamentos, cujas previsões são importantes para que, no futuro, os projetos tornem-se factíveis.

Enfim, a inexistência, nos últimos anos, de estudos dessa natureza sobre a cidade, podem transformar essas simples especulações em uma ampla provocação.

* Edgard Porto é Gerente de Estudos Urbanos e Regionais da SEI e Pesquisador-Associado do Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da UFBA.