



XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR
Maio de 2011
Rio de Janeiro - RJ - Brasil

A REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR EM QUATRO TEMPOS: TRÊS TEMPOS
PASSADOS E UM FUTURO

Edgard Porto (SEI) - edgardportoramos@gmail.com

Doutor em Desenvolvimento Regional pela Universidade de Barcelona, Diretor de Estudos da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI) e Secretário Executivo do InP

Ilce Maria Marques de Carvalho (SEI) - ilce.carvalho@uol.com.br

Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela UFBA e técnica da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI)

1. Introdução

Analisar fatos passados, pautados em suporte científico é um exercício que deve ser considerado sempre como um processo continuado e em reconstrução, composto sempre por variadas abordagens capazes de permitir distintos olhares da realidade. Quando um olhar tem o suporte teórico explicitado, toda uma comunidade científica poderá compreender sua construção e empreender processos de contra-argumentações. E mais, com tais características, também ficam mais evidentes processos que têm capacidade de continuar a interferir com maior vigor na realidade (e outros que não podem ser identificados no momento) e que podem, assim, terem capacidade de sugerir tendências. É necessária, no entanto, muita cautela para que um texto científico não ultrapasse as possibilidades de análises, previstos em suas abordagens teóricas e invadir o terreno das especulações típicas do mundo da fantasia.

Como é sempre prudente ser rigoroso quanto aos limites dos procedimentos científicos em reconhecer a realidade, isso leva a que a maioria das pesquisas seja induzida a registros e análises de processos pretéritos e em curso. Esse comportamento, que ganha maior complexidade nas ciências sociais, ficou ainda mais aguçado com o aceleração de alguns processos motivados pela elevação da rotatividade dos fluxos econômicos, que dificultam prospecções, embora isso seja cada vez mais exigido em algumas áreas da pesquisa científica, qual seja produzir com maior velocidade.

Observando tais preocupações, e influenciados pela identificação de alguns processos em curso, que parecem ter capacidade de influenciar no desenvolvimento da RMS em futuro próximo, este trabalho de pesquisa, ainda em elaboração na Diretoria de Estudos da SEI, definiu como objetivo compreender as relações entre economia e espaços no estágio do desenvolvimento recente da região, ressaltando alguns aspectos que podem moldar o seu futuro próximo.

A análise realizada tem por base a compreensão de que o modo de produção capitalista alcançou uma escala mundial em seus fluxos de mercadorias e capitais e que alguns processos assumem maior ou menor importância na redefinição do desenvolvimento em distintas regiões do planeta, em cada ciclo do seu desenvolvimento. Do ponto de vista de uma análise metropolitana, isso quer dizer que existem setores da economia e espaços metropolitanos que são mais carregados de fluxos em um dado momento, que estão associados a elementos montados em fases anteriores, e que oferecem maior capacidade para compreensão do processo de desenvolvimento. E mais, para tal análise é necessário que se compreenda o comportamento desses fluxos em cada ciclo, expressos nas relações entre economia e espaço, e como essa lógica pode ser expandida em forma de tendências,

a partir da identificação de novos investimentos e suas capacidades em alterar o processo, seja de forma estrutural ou apenas em alguns espaços e em alguns setores da economia.

Fundada em 1549, Salvador, foi um dos primeiros núcleos urbanos do Brasil colonial e capital do Brasil até 1763, constituindo uma das colonizações mais antiga da América Latina. É importante referência urbana para o Brasil, não só por sua dimensão populacional - terceira maior concentração do país, ultrapassando os 3,0 milhões de habitantes - mas, sobretudo, pela sua história e cultura, o que lhe confere uma forte identidade no processo de transformação urbano contemporâneo. Constituída em torno do município do Salvador, a Região Metropolitana de Salvador (RMS) é a principal região econômica e demográfica do estado da Bahia e responsável por 58,2% do Produto Interno Bruto (PIB) baiano e 25,5% da sua população.

A fase da globalização, que podemos considerar a partir de meados da década de 1990, no Brasil, passa a definir possibilidades de contatos múltiplos entre cidades de todas as dimensões através de uma rede intrincada de relacionamentos, rompendo as estritas hierarquias entre os centros urbanos. As teorias contemporâneas que analisam a chamada "cidade-global" consideram que as transformações na economia mundial, ocorridas a partir dos anos 70, identificadas como globalização, alteraram o papel e as formas de organização e estruturação das principais cidades mundiais, em especial àquelas com papel mais significativo no sistema econômico global.

A estreita associação entre a reestruturação econômica e a reconfiguração espacial, imposta pelo processo de globalização, é apontada por muitos autores, entre eles, Sassen (1999), Castells (1997) e De Mattos (2002). Para Sassen as novas configurações da economia mundial, pós-anos 1970, provocaram a reestruturação do sistema, criando uma "dualidade complexa", enquanto a economia se dispersa no espaço, ela se integra na escala planetária. Criando, assim, um novo papel estratégico para as grandes cidades, o qual será identificado pela relação existente entre a economia local, nacional, ou mesmo global, definida pelo volume de negócios e fluxos de produtos, capitais e informações.

Na reorganização da geografia econômica mundial, sob o efeito combinado de novas tecnologias da informação, as cidades passam a concentrar funções que possibilitam a integração do processo produtivo que se dispersa em escala mundial. Neste novo ordenamento mundial, as cidades, mantêm relações econômicas, políticas e sociais, com outros centros, sem ter que necessariamente seguir uma ordem hierárquica. Por outro lado, a economia está estruturada muito mais fortemente pela rede primária metropolitana, que pelas relações verticais com região ou metrópoles secundárias, configurando uma rede mundial.

Regionalmente e globalmente os espaços se organizam através de redes de conexões e não mais por proximidade físico-espacial, dificultando a delimitação do território metropolitano, visto que a região se configura em função das redes com as quais elas estão articuladas.

Assim, considera-se como hipótese geral neste trabalho que a metrópole baiana foi reestruturada espacialmente para dar respostas aos seus três mais importantes ciclos de desenvolvimento: a primeira e mais longa foi a fase agroexportadora, que pouco demandava fluxos capazes de exigir um forte adensamento populacional da metrópole, o que justificou uma estrutura urbana simplificada e voltada para a Baía de Todos os Santos, elo de integração comercial da economia baiana; a segunda foi a fase industrial, que reestruturou a metrópole, descentralizando os seus espaços, as suas atividades e os seus elementos de infraestrutura, para absorver grandes fluxos de pessoas e de mercadorias e para oferecer importante apoio aos pólos industriais; e a terceira foi a fase da chamada mundialização dos fluxos, da aberturas dos mercados, que vem ampliando a espacialidade da metrópole, dando-lhe novos contornos, mas sem demonstrar capacidade de reestruturação, tal como na passagem da fase agroexportadora para a fase industrial.

Com essa perspectiva, foi necessário identificar, a partir de estudos e pesquisas já realizadas sobre o tema, os contornos dos ciclos de desenvolvimento mais importantes, apresentando de forma esquemática, para expressar as relações entre os processos produtivos e a estruturação do espaço metropolitano.

Numa visão prospectiva, o artigo analisa uma série de aspectos, expostos por intenções de investimentos, que apresentam capacidade em transformar a realidade regional, embora sempre ressaltando que se tratam de possibilidades visíveis, onde novas variáveis que não foram identificadas nesta pesquisa podem alterar o curso dos acontecimentos, seja em função de marco teórico utilizado ou em função da maturação dos processos em curso. Considerando estes aspectos, há alternativas que podem servir para que se vislumbre as transformações que uma economia cada vez mais integrada regional e internacionalmente, pode trazer de reflexos para a metrópole baiana.

Compreende-se assim, que este trabalho possa contribuir para uma reflexão sobre a utilização de método científico para compreender a aceleração dos processos de mundialização dos fluxos econômicos e suas repercussões espaciais, assim como para oferecer novas contribuições para as políticas públicas no Brasil.

2. O Entreposto Comercial da Fase Agroexportadora

Com funções políticas, administrativas e mercantis, Salvador, até as primeiras décadas do século XX, desempenhou o papel de entreposto comercial de uma economia de base agroexportadora, na qual prevalecia a agricultura do açúcar e do fumo, no Recôncavo baiano.

Na década de 1940, a região do Recôncavo enfrentou o ápice de uma crise econômica, relacionada ao declínio das zonas agrícolas e a redução das exportações de produtos primários. Com o processo de decadência econômica no Recôncavo houve uma migração intensiva da população da zona rural para a capital baiana, alterando profundamente o perfil demográfico e territorial da cidade. Crescendo a taxa de aproximadamente 3% ao ano, a população urbana de Salvador passa neste período de 290 mil habitantes em 1940, para 393 mil habitantes em 1950. O município de Salvador recebe uma população migrante formada, na sua maioria, por trabalhadores agrícolas muito pobres e sem qualificação para serviços urbanos.

Essa produção econômica regional de base agrícola, intensiva em mão-de-obra, se desenvolvia com relativa autonomia, em relação às outras regiões brasileiras. Do ponto de vista espacial, só exigia de Salvador uma ocupação de maior densidade em torno do núcleo histórico da cidade e em pequenas aglomerações em toda a região do Recôncavo.

Tratava-se de uma economia que concentrava em Salvador as funções de apoio as atividades de exportações e importações de mercadorias, além de atividades de serviços e comércio e, como consequência, demandava um pequeno contingente populacional, relativamente a outros centros urbanos que davam suporte a atividades industriais. Isso resultou num adensamento de atividades terciárias apenas no entorno da zona portuária, conhecida como Cidade Baixa, que posteriormente expandiu-se para denominada Cidade Alta, onde as primeiras nucleações de atividades comerciais se desenvolveram. Por sua vez, nesse modelo de uma única centralidade de atividades econômicas, havia uma ocupação residencial para as faixas de rendas mais elevadas no entorno imediato do Centro e as faixas de renda inferiores na periferia.

3. A industrialização reestrutura a cidade e a região

Até meados da década de 1970 Salvador ainda estava reduzida a uma mancha urbana voltada para a Baía de Todos os Santos, com uma tendência de adensamento populacional nos bairros nobres centrais e algumas pequenas aglomerações de casas de pescadores que se transformaram paulatinamente em segunda residência para a classe média,

localizadas nas áreas da orla atlântica na ilhas de Itaparica e Madre de Deus. Para interligar essas aglomerações e bairros residenciais havia uma rede viária com baixa capacidade de tráfego, o que provocava grandes congestionamentos de veículos nas áreas centrais, até os cinco primeiros anos da década de 1970, fator que também contribuiu para que a cidade se deslocasse e se descentralizasse na direção da orla norte, adaptando-se para dar apoio aos novos fluxos industriais.

A implantação do Centro Industrial de Aratu (CIA), na década de 60, definiu uma segunda fase deste processo de transformação da estrutura econômica regional e estadual, que se consolidou nos anos 70, com a instalação do Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC), criando as condições básicas que completam a integração da economia baiana aos movimentos de expansão em escala nacional. Esse processo teve seqüência, no início dos anos 80, com a instalação e operação do Complexo Minerometalúrgico da Caraíba Metal.

Com a industrialização direcionada para os setores petroquímico e metalúrgico, a Bahia se transforma em um estado supridor de produtos intermediários para os setores de bens finais instalados no eixo Sul/Sudeste do país, estabelecendo novas articulações com os processos e com a dinâmica dessa região industrializada. É a partir desta inserção especializada, complementar e periférica na economia nacional que se dará origem e forma a atual metrópole baiana e configuração regional. (GUERRA e TEIXEIRA, 2000)

A chegada de grandes firmas de origem nacional ou estrangeira, a modernização, a desnacionalização e a expansão de empresas locais em vários setores (supermercados, construção civil, telecomunicações, publicidade e outros) reforçaram e aprofundaram os vínculos com outras metrópoles. Paralelamente, o desenvolvimento do turismo, nacional e internacional, consolidou Salvador não apenas como pólo receptivo, mas também emissor, completando esse novo quadro.

Os investimentos industriais na RMS estimularam direta e indiretamente (via gasto público estadual e transferências federais), o surgimento de novas atividades e a expansão e modernização de outras. A administração pública ganhou maior peso, o varejo acelerou sua renovação com a multiplicação de shopping centers e supermercados, os serviços de consumo coletivo (notadamente educação e saúde) e outros serviços de consumo intermediário ou final (engenharia, transporte, telecomunicações) conheceram significativo desenvolvimento. Exigiu também o desenvolvimento do setor de serviços, como segurança, limpeza, alimentação, transporte, assistência médica, etc. No setor público, o aumento da arrecadação, possibilitou a ampliação e modernização do aparato administrativo. Se anteriormente ao processo de industrialização regional, Salvador já se caracterizava pela

predominância do setor terciário, após a década de 70, esta tendência se acentua, enquanto se intensifica o processo de urbanização.

Neste período, o ritmo de crescimento demográfico se intensificou na metrópole e em vários municípios da região, quando se verificou uma taxa de 4,7% ao ano, entre 1960 e 1970 e 4,0%a.a. entre 1970 e 1980, em Salvador. Nos municípios de Lauro de Freitas, Simões Filho, Camaçari e Candeias, as taxas de crescimento foram ainda maiores atingindo 13,44%aa, em Lauro de Freitas, 7,69%aa e 7,06%aa, respectivamente em Camaçari e Simões Filho, entre 1970 e 1980. Esta dinâmica se manteve até a década de 90, sem, contudo, alterar a preponderância populacional absoluta de Salvador na região, que concentrou neste período entre 83% e 87% da população da região, definindo o ritmo de crescimento demográfico regional.

Em consequência, é acelerada a tendência do ritmo de crescimento da população da RMS em relação à população do Estado, a partir da década de 1950 até a década de 1990, demonstrando o fenômeno de urbanização neste período. Em 1950, estava na RMS 9,59% da população da Bahia, percentual que passou para 12,35% em 1960, 15,32% em 1970 e 18,47% em 1980, mantendo-se ainda expressivo até o fim do século XX.

Embora não seja um dos municípios da região com função industrial, Lauro de Freitas apresentou o maior crescimento populacional, neste período, como consequência do desenvolvimento deste processo, recebendo os funcionários mais qualificados do CIA e COPEC; mas, sobretudo em face de sua localização na Orla Atlântica, com fácil acesso em relação aos outros municípios da região, ocorrendo o que muitos classificam como transbordamento da metrópole. Num primeiro momento, ocorre a periferização da população de baixa renda para o interior da região, embora também se identifique neste momento, lançamentos de loteamentos para o segmento de alta renda na orla.

Esse processo é viabilizado pela expansão do sistema viário e uso do automóvel. Novos investimentos possibilitaram a articulação do espaço regional, que se estrutura a partir dos núcleos industriais e da metrópole, dando início à formação da Região Metropolitana de Salvador, institucionalizada em 1973, formada por 10 municípios, muito diferentes quanto à área, população, e infraestrutura: Salvador, São Francisco do Conde, Candeias, Simões Filho, Camaçari, Dias D'Ávila, Lauro de Freitas, Itaparica e Vera Cruz.

Em Salvador, se realiza simultaneamente à expansão do sistema viário e a implantação pelo governo estadual, do Centro Administrativo da Bahia (CAB), onde foram centralizadas praticamente todas as secretarias do estado, e da Estação Rodoviária. Esses empreendimentos têm um papel fundamental no desenvolvimento de um novo centro de serviços modernos, na área do Iguatemi, para onde, neste momento, dirigiram-se os

investimentos privados com a implantação de loteamentos residenciais, shopping center, hipermercado, etc.

São também do fim dos anos 1960 e início da década de 1970, o sistema de avenidas de vale, o eixo viário da Avenida Luís Viana (Avenida Paralela), que liga as novas áreas de expansão da cidade ao município vizinho de Lauro de Freitas - constituindo, portanto, uma importante ligação interna, alternativa à orla marítima -, e as ligações entre a Av. Paralela e a orla marítima, implantadas pelo governo municipal. Pelos governos estadual e federal são realizadas: a duplicação da rodovia BR-324, a construção da rodovia CIA-Aeroporto, da rodovia Parafuso e do Acesso Norte, direcionando o crescimento em Salvador e viabilizando a circulação de mercadorias.

Acompanhando esse movimento, ocorreu a priorização da orla atlântica para os empreendimentos turísticos, movimento reforçado pela implantação da Estrada do Coco (1975) e da Linha Verde (1993), que asseguraram a multiplicação dos imóveis de veraneio e empreendimentos turísticos, inclusive grandes resorts internacionais, ao longo da costa Atlântica.

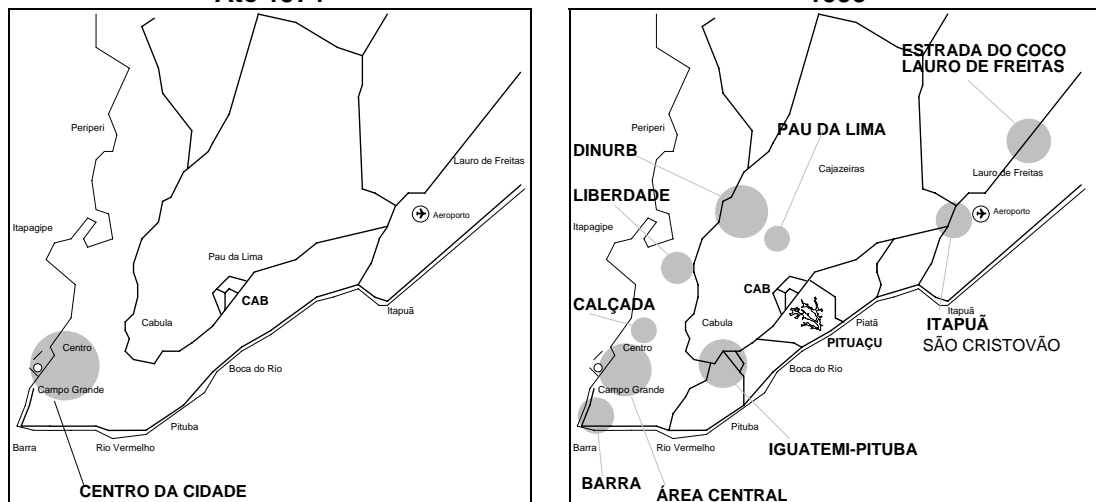
Essas intervenções, associadas à realização de investimentos complementares, centrados na infraestrutura e no projeto industrial, interferiram decisivamente na conformação de um novo padrão de produção do espaço urbano, com a configuração de três vetores bem diferenciados de expansão da metrópole: a orla marítima norte, o “miolo” e o subúrbio ferroviário no litoral da Baía de Todos os Santos.

O primeiro é a Orla Atlântica Norte, que configura o espaço mais “nobre”, segue em direção ao município de Lauro de Freitas e se desenvolve ao longo da Estrada do Coco, por toda Orla Atlântica metropolitana. O segundo, denominado Miolo, área geograficamente central localizada entre a Avenida Paralela e BR-324, se desenvolveu a partir de grandes conjuntos habitacionais. O terceiro, o Subúrbio Ferroviário, se desenvolveu a partir da década de 1940, a partir de loteamentos populares, concentra, ainda hoje, grande parte de habitações precárias.

Os loteamentos Vilas do Atlântico e Encontro das Águas, implantados em Lauro Freitas, são os primeiros de muitos condomínios fechados que implantam fora de Salvador, agregando à localização estratégica ao longo da orla atlântica, a infraestrutura urbana e equipamentos públicosⁱⁱ. Esses empreendimentos imobiliários visam atender os estratos de média e alta renda que se ampliou a partir das atividades do CIA e COPEC.

Assim, começa a reestruturação da metrópole e a conurbação com os municípios vizinhos, constituindo uma área urabano/metropolitano conformada por vários centros de atividades econômicas terciárias, que se consolidam até o início dos anos de 1990 (MAPA 1).

MAPA 1
CENTROS E SUBCENTROS DE COMÉRCIO E SERVIÇOS DE SALVADOR AMPLIADA
Até 1974 **1995**



Fonte: Porto; Sampaio e Carvalho, 1995

4. Reflexos da Globalização na MetrÓpole

4.1. Reestruturação produtiva

A reorganização das atividades empresariais e a consequente terceirização de etapas de produção exigem que as cidades adaptem sua infraestrutura e seu meio socioprofissional, como condição para o desenvolvimento da base material. Se anteriormente ao processo de industrialização regional, a cidade de Salvador já se caracterizava pela predominância do setor terciário, após a década de 1970 esta tendência se acentuou.

Verificou-se um ajuste nos mais importantes setores da economia na Bahia, que se relacionavam praticamente toda a sua produção com o Sul/Sudeste do Brasil, para competir em escala mundial. Em função disso, a economia da RMS, com base industrial, elevou ainda mais o seu grau de concentração em relação ao Estado e contribuiu para aumentar as exportações baianas.

A partir de 2000, a instalação do complexo automotivo Ford, no município de Camaçari, trouxe para a região um novo estímulo econômico e social. Produtora de bens finais, a montadora, agrega em torno de sua unidade uma série de outras empresas industriais e de serviços, promovendo incremento no emprego e renda local. Cerca de 90% dos empregados destas empresas moram próximo ao complexo Ford, nos municípios de Camaçari e Dias D'Ávila, o que difere do período anterior, quando os empregos eram criados em Camaçari e as residências e o consumo ocorria no município de Salvador. Os outros 10%, trabalhadores mais qualificados, são na sua maioria originários de outras

localidades, muitos deles de outros estados, os quais buscam residência na orla de Camaçari e Lauro de Freitas, incrementando os núcleos urbanos na Orla Atlântica, o que reforça o crescimento do vetor Norte.

Do ponto de vista da agroindústria, ocorreu na economia da Bahia uma descentralização de investimentos, localizados nos extremos do seu território, fazendo diversificar a sua pauta de exportações. Isso também contribuiu para que algumas atividades de serviços de apoio fossem incentivadas a se desenvolver nas proximidades da metrópole, porquanto em grande parte as suas exportações e importações ocorrem pelo Complexo portuário da Baía de Todos os Santos.

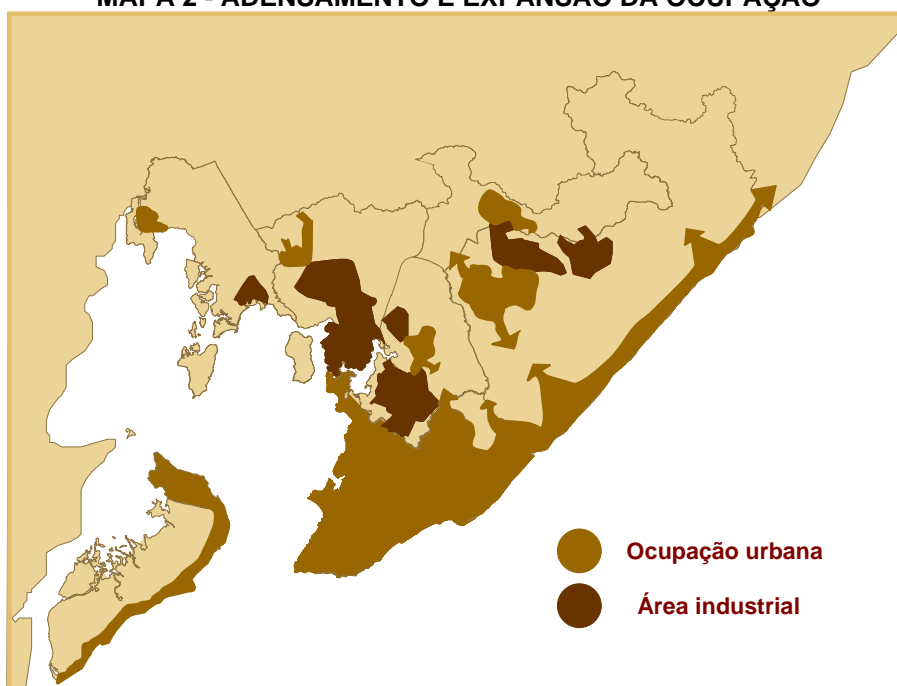
Na RMS verificou-se uma qualificação no setor de serviços, embora o comportamento desse setor mereça algumas considerações importantes. Os serviços mais qualificados, muito intensivos em conhecimento tendem a se reconcentrar nas maiores metrópoles, enquanto que os serviços ligados a distribuição e os serviços pessoais e públicos, tende a se descentralizar, do ponto de vista da rede de cidades secundárias e terciárias no Brasil. Assim, da mesma forma que São Paulo tende a atrair os serviços mais qualificados de Salvador, esta metrópole assume a capacidade de atrair os serviços qualificados, relativamente, de outras cidades da Bahia e de outros estados vizinhos do Nordeste (PORTO; CARVALHO, 2008).

Enfim, pelas análises desenvolvidas nos estudos da SEI/DIREST, 2010, fica exposto que ocorreram alterações na produção na RMS e na economia na Bahia, entretanto isso veio a ocorrer nos padrões exigidos pelo processo de globalização, qual seja o de modernização do processo para enfrentar a forte competitividade internacional. Isso não trouxe importantes repercussões sobre a estrutura econômica regional, a não ser na elevação da produtividade industrial. Os serviços novos foram criados pelos investimentos em turismo e pela elevação da demanda populacional, o que refletiu no crescimento dos serviços pessoais, serviços de distribuição e serviços públicos, como veremos a seguir.

4.2. O mercado imobiliário tem caráter nacional e internacional

Verifica-se no litoral norte da RMS, em áreas dos municípios de Salvador, Lauro de Freitas e Camaçari o lançamento de condomínios fechados em grandes glebas, na faixa mais próxima ao mar. A estrutura prevista para esses empreendimentos contempla lotes amplos, casas, espaços reservados para práticas esportivas e áreas verdes, configurando alternativa para os segmentos sociais de renda média e média alta. Esta expansão, que no período anterior ocorria dentro das manchas urbanas desses municípios, tende agora a se dirigir para toda extensão metropolitana, configurando uma ampla área urbana contínua.

MAPA 2 - ADENSAMENTO E EXPANSÃO DA OCUPAÇÃO



FONTE: SEI

Acompanhando o movimento da economia, o mercado imobiliário voltou a crescer de modo acelerado a partir da segunda metade dos anos 2000, após uma estagnação de quase duas décadas. Após muitos anos investindo na construção de imóveis de alto padrão, para os segmentos de renda alta e média alta, o setor imobiliário baiano, constrói maciçamente para os segmentos de renda média, famílias com renda mensal de até 5 salários mínimos. Alguns fatores são apontados como motivadores do chamado boom imobiliário, que também acontece em outras metrópoles brasileiras, nesse mesmo período, quais sejam: a retomada do crescimento da economia brasileira, a ampliação da renda e do emprego, a redução das taxas de juros e das facilidades de financiamento no âmbito do sistema habitacional, possibilitando menores prestações em um prazo mais longo de pagamento.

Esse setor, que era responsável por uma média de lançamentos de imóveis anual, entre 2.500 e 3.000 unidades, no período que vai dos anos 2000 a 2005, passa a ser responsável por um incremento anual de 77,8% em 2007 e 81,9% em 2008, atingindo 14.000 novas unidades lançadas no ano de 2008. Ainda, conforme dados divulgados pela Associação dos Empresários do Mercado Imobiliário na Bahia, em 2009 foram comercializados no estado 10.000 imóveis, número um pouco inferior ao de 2008, quando foram vendidos cerca de 13.000 imóveis, 90% destes em Salvador. Do total de unidades comercializadas, 60% são habitações de dois ou três quartos e 40% com apenas dois quartos. Esse dado demonstra que boa parte do dinamismo do setor tem origem na ampliação da renda e na ascensão de

uma parcela da população que antes não tinha remuneração suficiente para fazer frente aos financiamentos habitacionais.

A análise espacial e por tipologia dos empreendimentos lançados pelo setor imobiliário demonstra que o crescimento recente em Salvador ocorre por adensamento e verticalização das construções, fato constatado em quase todo o município, mas, com maior intensidade, na orla atlântica e ao longo do eixo viário identificado como Avenida Paralela. Esta avenida faz a ligação de Salvador com o município litorâneo de Lauro de Freitas.

Quando se analisa o total dos lançamentos em Salvador, entre 2000 e 2009, observa-se que a faixa da orla marítima que concentra as famílias com renda mais elevada é responsável pelo maior volume de construções residenciais, comerciais e institucionais da cidade formal.

Verifica-se, também nos últimos anos, que a tendência de expansão de habitações para as faixas de renda média, utilizando-se de pequenos condomínios fechados e villages, em bairros próximos ao limite de Salvador e no município vizinho de Lauro de Freitas, alcançou estabilidade e diminuiu o seu crescimento. A oferta que até 2005 se caracterizou pela predominância de unidades unidomiliares, nas áreas periféricas, deu lugar a edifícios de apartamento para a classe média, passando a ocorrer o predomínio absoluto do padrão multidomiciliar vertical, seja adensando as áreas já ocupadas, seja ocupando o eixo entre Salvador e o município vizinho sob a forma de grandes condomínios verticais. A população com menor renda também se expandiu em direção ao Norte da cidade de Salvador, porém, por áreas internas, até encontrar os municípios de Simões Filho e Lauro de Freitas. Este crescimento também ocorreu nos municípios de Itaparica e Vera Cruz, determinando por um fluxo diário casa-trabalho com a cidade de Salvador.

Da mesma forma os empreendimentos residenciais tomam a forma de grandes condomínios verticais, identificados como condomínios-clube, por associarem às torres residências grande diversidade de área, espaços abertos e itens de lazer, sempre associando o morar à redução dos deslocamentos, segurança e qualidade de vida, que se viabilizam pela verticalização e alta concentração das edificações. Esses grandes condomínios constituem novos espaços, implantados sob a regência de um único empreendimento imobiliário, alguns destes com a escala de novos bairros planejados, ou até de pequenos núcleos urbanos. Com tais características foi recentemente lançado um empreendimento localizado entre os principais eixos viários de Salvador, vizinho ao centro urbano do Iguatemi, composto por 19 torres, em um total aproximado de 3.000 unidades residenciais, o que equivale a cerca de 12.000 habitantes, configurando o adensamento de áreas já infraestruturadas.

4.3. Crescimento populacional expande setor de serviços

Embora o crescimento populacional de Salvador neste século ocorra a taxas menores que nas décadas anteriores, o aumento da população municipal, em termos absolutos, ainda é de grande impacto, tendo superando os 2,5 milhões em 2000, que se somam aos mais de 600 mil residentes em outros municípios da região metropolitana, atingindo o patamar de pouco mais de 3,0 milhões de habitantes. Em 2010 a população desta região se aproxima dos 3,5 milhões de habitantes. Deste total, 75% residem na metrópole, formando – em termos demográficos – um dos seis mais importantes mercados regionais do país. Como em outras regiões metropolitanas brasileiras, a população tem crescido a taxas mais elevadas nas áreas periféricas do que nas zonas centrais, assim, o município de Salvador, que constitui a área mais densamente ocupada, cresce menos que os municípios vizinhos.

Os dados censitários referentes ao período entre 2000 e 2010 indicam que houve redução das taxas de crescimento populacional em toda RMS, com exceção de Camaçari, que ainda manteve a taxa de crescimento em torno de 4,0%aa. O crescimento demográfico da maioria dos municípios ainda é maior que a de Salvador, sendo mais significativo nos municípios de Lauro de Freitas e Camaçari, embora com menor intensidade que nas décadas de 1970 e 1980.

Isso significa dizer que o processo de conurbação gerou uma grande concentração de pessoas, demandantes de serviços diversos e de investimentos em elementos de infraestrutura em escala da RMS, criando um importante mercado imobiliário. Como consequência, estimulou o setor de comércio e de serviços, refletindo na espacialização da metrópole, como veremos a seguir.

4.4. A Descentralização de Nucleações de Atividades de Comércio e Serviços Continua a Avançar Territorialmente para a Antiga Periferia

A complexidade regional é cada vez maior e as articulações e dependências entre os municípios se diversificam. Essa transformação tem sido motivada, por um lado, pela implantação de rede de empresas que procuram organizar e melhorar a sua acessibilidade a diferentes partes do mercado metropolitano e, por outro lado, pelos diversos serviços pessoais, tais como a saúde, educação e comércio, que tendem a acompanhar os movimentos das famílias, especialmente as de renda média alta e alta.

O movimento de descentralização das atividades comerciais se mantém, assim como o processo de expansão metropolitana (comércio, serviços e habitações) na direção da conurbação com o município de Lauro de Freitas e Camaçari, notadamente na sua faixa

litorânea. Uma grande tendência também identificada neste período é a difusão de shopping-centers pelo espaço metropolitano, seguindo o vetor Norte litorâneo, o que pode se constituir em um indicador da consolidação deste vetor e estímulo a novos empreendimentos habitacionais.

Complementado este quadro, novos empreendimentos direcionados ao setor empresarial têm buscado novas localizações e novas tipologias construtivas. Recentemente foi lançado um conjunto de torres empresariais, estruturadas como rede de negócios, denominado de complexo Hangar, localizado próximo à primeira rótula do aeroporto, com 9 torres, sendo 2 hotéis e 7 torres empresariais com 1575 salas. Tais empreendimentos exploram a acessibilidade do eixo viário da Av. Paralela, que atravessa o município de Salvador em direção ao município de Lauro de Freitas, e tendem a formar um novo centro de comércio e serviço de abrangência metropolitana.

Trata-se de um processo de crescimento que desenvolve novas centralidades de escala metropolitana, ampliando uma estrutura que ganhou contornos já na década de 1980, mas que agora se consolida e expande com adensamentos e avanços sobre áreas rurais.

4.5. Algumas conclusões acerca das transformações metropolitanas recentes na RMS

Esta análise nos conduz a apresentar de forma resumida algumas reflexões quanto ao comportamento mais recente da metrópole, tanto no que se refere às causas como as consequências das transformações econômico/espaciais da metrópole baiana.

Fatores econômicos:

- A economia industrial que dá suporte a RMS continua concentrada em poucos setores, embora ampliada com a chegada da Ford. O processo de reestruturação produtiva lhe conferiu uma elevação da sua competitividade em escala mundial;
- Cresceu o setor de serviços de distribuição, de serviços pessoais, de serviços públicos e uma parte dos serviços de apoio a produção. Neste último caso, o foco da expansão se concentrou em serviços que exigem mão de obra de menor custo e não em serviços avançados, que tendem a se concentrar no Sudeste do Brasil;
- Houve um aumento da renda familiar e incremento da classe média. De acordo com a Fundação Getúlio Vargas, ente 2002 e 2008, a classe média baiana passou de 31% para 42% do total da população do Estado, criando novas possibilidades de consumo e atendimento das demandas por moradia;

- Houve importante crescimento do setor hoteleiro que, no caso da RMS, certamente se vincula às atividades turísticas de lazer e que são significativas neste território. No entanto, é inegável que criam suporte para o desenvolvimento do turismo de negócio e para os próprios negócios que se desenvolvem na metrópole e sua região.

Elementos de infraestrutura

- A expansão da infraestrutura urbana – notadamente as redes de serviços e a difusão e oferta de TV por cabo e satélite, também têm contribuído para o sucesso de empreendimentos distantes das grandes concentrações de atividades terciárias e parte delas se dispersa na malha urbana, embora nas áreas com boa oferta de infraestrutura;
- A adoção generalizada de TIC tem estimulado a redução de viagens e um aumento progressivo do trabalho na residência, o que favorece a expansão de áreas habitacionais para a periferia das áreas urbanas contínuas.

Transformações espaciais

- Ocorreu uma forte expansão do centro comercial e de serviços do Iguatemi, criado desde meados da década de 1970, concentrando nesta área grandes torres empresariais, que abrigam as principais sedes de empresas e se configura como lugar de status na metrópole baiana;
- Um novo centro de negócio está se anunciando entre os municípios de Salvador e Lauro de Freitas, com a construção de shopping center, torres de escritório, etc, que foi estimulado pelo processo de crescimento da metrópole para a Orla Norte e que, por seu turno, também fomentará o adensamento de novas atividades nessa direção;
- Alguns equipamentos e estruturas urbanas comumente associados à inclusão das cidades no circuito de grandes negócios, operados em âmbito mundial, podem ser identificados na RMS, entre os quais se destacam edifícios de serviços, shopping centers e hotéis de luxo. Assinala De Mattos (1999), que quando estes novos “artefatos urbanos” começam a se proliferar na área metropolitana, eles se tornam marcos urbanos e desempenham papel fundamental na metrópole emergente, reforçando a sua imagem de cidade globalizada;
- Grandes condomínios residenciais aparecem como estratégia do mercado imobiliário, como resposta às novas exigências dos segmentos de renda média alta e alta, cujo crescimento tem contribuído para verticalização da cidade;
- No período mais recente não só a expansão horizontal ultrapassa os limites dos municípios já conurbados, como se generaliza no espaço metropolitano, e isso vem acompanhado de um comportamento do setor imobiliário que oferecem novas tipologias

e equipamentos urbanos com características padronizadas globalmente. É o caso dos “shoppings centers” dos “resorts”, condomínios horizontais e verticais que se reproduzem em toda extensão litorânea.

Enfim, considera-se que as transformações identificadas não configuram uma nova funcionalidade para metrópole, muito pelo contrário, dão continuidade aos processos estabelecidos na fase anterior, se configurando como resultado das tendências e fenômenos inerentes ao processo de construção da cidade capitalista, a mudanças no perfil socioeconômico da população e a algumas características do processo de globalização.

5. Perspectivas de Transformações na RMS

5.1. Repercussões de investimentos diretos na estrutura interna

Na análise de indicadores da tendência de configuração da região metropolitana foram identificados novos investimentos públicos e privados projetados e em implantação. Entre os grandes investimentos tem-se um conjunto de projetos relacionados com o setor turístico, de cunho cultural e ambiental, nos limites da cidade antiga, explorando sua relação com o mar, direcionando-se para a Baía de Todos os Santos. Esta área, de alguma forma, tem atraído empreendimentos habitacionais para o segmento de alta renda. Portanto, a perspectiva de investimentos define o vetor no sentido da Ilha de Itaparica e da região histórica do Recôncavo, especialmente após a proposta de construção de uma ponte ligando o continente e a referida ilha.

Acresce que o município de Salvador será uma das 12 sedes brasileiras a abrigar jogos da Copa do Mundo, que se realizará no Brasil em 2014. Para este evento, estão previstos diversos investimentos com o objetivo de modernizar a cidade e melhorar a mobilidade urbana. Nesse ambiente de novos investimentos estão propostos projetos que incluem a abertura de novas vias de tráfego, implantação de sistemas modernos de transporte urbano, revitalização da orla, da cidade baixa, construção de novos equipamentos de cultura, de lazer, de esporte e requalificação e ampliação da estrutura turística. Estes projetos, concentrados na direção do vetor Norte, incluem novas vias internas e paralelas a orla marítima, onde se encontra uma faixa de terrenos vazios e com grande quantidade de unidades habitacionais em construção. Há uma sintonia, mais uma vez, entre os investimentos públicos e privados.

5.2. Repercussões de investimentos com reflexos macrorregionais

A RMS chega ao século XXI com os territórios de Salvador e de Lauro de Freitas totalmente urbanizados e a metrópole se expandindo em direção ao Norte, com a ocupação dos últimos espaços livres de Salvador e o seu transbordamento para as bordas e para o periurbano. Verifica-se também o crescimento da ocupação em toda Orla Atlântica e do centro urbano de Camaçari em direção a Lauro de Freitas e de Simões Filho

Chega-se ao fim de 2010, com o crescimento da economia, redução do desemprego, melhoria de renda das famílias e facilidade de crédito. Por outro lado identifica-se o estrangulamento das infraestruturas, com aumento de custos nos deslocamentos urbanos e das cargas, portos e aeroportos nos limites de operação.

Em um cenário de integração global, o futuro da metrópole baiana se vincula à economia internacional e as decisões estratégicas nacionais. Assim, considera-se que algumas decisões poderão definir o rumo do desenvolvimento baiano.

Existem dois projetos na região nordestina do Brasil que pretendem viabilizar o escoamento da produção do Centro-Oeste brasileiro por seus portos principais, assim como incrementar a importação de produtos industrializados a serem distribuídos para o interior do Brasil. É o caso da Ferrovia Transnordestina, que atende aos interesses dos portos e das metrópoles de Fortaleza e de Recife, e a Ferrovia Bahia Oeste-Leste, que cria um novo Porto Sul no bipólo urbano de Ilhéus-Itabuna .

Embora ainda não se constituam projetos anunciados, mas são defendidos por representantes de importantes setores da economia baiana, como é o caso da FIEBⁱⁱⁱ, além de serem importantes canais de fluxos de mercadorias entre a Bahia e o Sudeste do Brasil, aparecem os investimentos nas ferrovias da FCA que articula fluxos entre o Pólo de Fruticultura de Juazeiro-Petrolina com a RMS e desta região com Minas e São Paulo.

É possível trabalhar com algumas alternativas, considerando horizontes de médio e longo prazos:

A primeira alternativa é que, em função de um conjunto de fatores inerentes à conjuntura internacional, não haja crescimento da produção de commodities no Brasil e que as cargas continuem sendo exportadas pelos portos do Sul-Sudeste do Brasil e, como isso, tais projetos não encontrem viabilidade econômico-financeira;

A segunda alternativa se baseia num incremento da demanda mundial por alimentos e, assim, os projetos encontrem viabilidade;

Na terceira, que pode ser considerada uma alternativa intermediária, os fluxos mundiais se elevam, porém a uma taxa que viabilize apenas uma saída para escoamento das commodities brasileiras pelo Nordeste do Brasil.

Caso se concretize a primeira alternativa, as metrópoles nordestinas continuarão a se articular, relativamente, com outras regiões do mundo, através dos portos do Sul-Sudeste e todas elas manterão as suas funções atuais, com o incremento compatível com as demandas limitadas.

Caso venha ocorrer qualquer das duas alternativas seguintes, a metrópole baiana sofrerá impactos, positivos ou negativos, a depender do caso.

A RMS sofrerá impacto positivo caso a opção escolhida seja a Ferrovia Oeste-Leste, e que esta articule seus fluxos com a Ferrovia FCA em Brumado (e este nó logístico também se articule com a RMS), e que também a produção de frutas do Pólo de fruticultura de Juazeiro-Petrolina seja escoada pelos portos da Baía de Todos os Santos, através da Ferrovia da FCA. Neste caso, toda a RMS poderá atrair investimentos importantes em logística para ampliar seus papéis de centro de distribuição de produtos industrializados para o Centro-Oeste do Brasil e para o interior do Nordeste brasileiro. Tais impulsos exigirão a readequação dos sistemas de transporte multimodal e em equipamentos, tanto na Metrópole, quanto em outros subcentros de uma Macrorregião que inclui Feira de Santana, reforçando esse nó logístico, que hoje já absorve os fluxos que circulam pela via rodoviária entre o Nordeste e o Sul-Sudeste do Brasil. Assim, essa Macrorregião poderá atrair serviços avançados e novos investimentos industriais, o que poderá estimular a necessidade de uma reorganização espacial.

O impacto negativo poderá ser verificado caso a alternativa escolhida seja a Ferrovia Transnordestina e não ocorram os investimentos nas ferrovias Oeste-Leste e nem nos dois trechos das ferrovias da FCA. Neste caso, a RMS poderá perder os fluxos do Pólo de Fruticultura de Juazeiro-Petrolina e aqueles provenientes da produção do Oeste da Bahia para o Porto de Suape. Isso poderá elevar as potencialidades de atração de investimentos para a Região Metropolitana de Recife.

É verdade que ainda são alternativas baseadas em um processo dinâmico de tomada de decisões políticas, articuladas com demandas econômicas e que podem não ocorrer com os contornos identificados. Mas a importância da prospecção é oferecer à discussão uma metodologia que possa dar subsídios as políticas públicas, notadamente àquelas que tem a perspectiva de identificar efeitos sociais de grandes projetos privados, como parecem ser aqueles que têm as maiores condições de alterar a realidade da RMS.

6. Referências Bibliográficas

CASTELLS, Manuel. **A Era da Informação: economia, sociedade e cultura**, vol. 3, São Paulo: Paz e Terra, 1999.

DE MATTOS, Carlos: “**La tercera revolución urbana en América Latina, ¿hacia lo urbano generalizado?**”, palestra apresentada no X Seminário Internacional de RII y III Taller de la RIER, Querétaro, México, 2008.

_____. **Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo**. EURE (Santiago), Santiago, v. 25, n. 76, dic. 1999. Disponible em http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611999007600002&lng=es&nrm=iso. Acessado em 09 set 2010.

GUERRA, Oswaldo. TEIXEIRA, Francisco L.C. **50 Anos da Industrialização Baiana: do enigma a uma dinâmica exógena e espasmódica**. In BAHIA ANÁLISE & DADOS Salvador - BA SEI v.10 n.1 p.87-98 Julho 2000

PORTO; CARVALHO, Chassi” metropolitano: porte, papéis e resultados espaciais de cinco regiões brasileiras, palestra apresentada no X Seminário Internacional de RII y III Taller de la RIER, Querétaro, México, 2008

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, **Censos Demográficos 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010**

SASSEN, Saskia;. **Território e territorialidade na economia global**, in Barroso, João Rodrigues (Coord.). **Globalização e Identidade Nacional**, ed. Atlas, 1999.

_____. **Localizando ciudades en circuitos globales**, EURE [online], Santiago, 2003 v. 29, n. 88, Disponível em http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612003008800001&lng=es&nrm=iso. Acesso em: 17 maio 2004.

ⁱ - Este artigo é baseado em pesquisa desenvolvida pela equipe da Diretoria de Estudos (DIREST) da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI), que se encontra no prelo para publicação, com o título “Metrópole Baiana”.

ⁱⁱ - Outros projetos de condomínios ocorreram antes, como foi o caso do Condomínio Busca Vida, mas não tinha a perspectiva de expansão da mancha urbana da metrópole.

ⁱⁱⁱ - Ver entrevista do Presidente da Fieb no Jornal Atarde, domingo, dia 02 de janeiro de 2011.