



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO
MESTRADO EM ARQUITETURA E URBANISMO
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: URBANISMO

KAÍC FERNANDO FERREIRA LOPES

CAJAZEIRAS XI:

retratos da (i)mobilidade urbana e segregação socioespacial na periferia de Salvador



KAÍC FERNANDO FERREIRA LOPES

CAJAZEIRAS XI

retratos da (i)mobilidade urbana e segregação socioespacial na periferia de
Salvador

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-
Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de
Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia.

Área de Concentração: Urbanismo

Orientador: Dr. Antônio Heliodório Lima Sampaio

Coorientador: Dr. Yann Pellissier

SALVADOR

2021

Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema Universitário de Bibliotecas (SIBI/UFBA),
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

Ferreira Lopes, Kaic Fernando

CAJAZEIRAS XI: retratos da (i)mobilidade urbana e
segregação socioespacial na periferia de Salvador /
Kaic Fernando Ferreira Lopes. -- Salvador, 2021.

140 f. : il

Orientador: Antônio Heliodório Lima Sampaio.

Coorientador: Yann Pellissier.

Dissertação (Mestrado - Programa de Pós-graduação em
Arquitetura e Urbanismo) -- Universidade Federal da
Bahia, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2021.

1. Mobilidade Urbana. 2. Periferia. 3. Cajazerias
IX. 4. Salvador/BA. I. Heliodório Lima Sampaio,
Antônio. II. Pellissier, Yann . III. Título.

KAÍC FERNANDO FERREIRA LOPES**CAJAZEIRAS XI**

retratos da (i)mobilidade urbana e segregação socioespacial na periferia de Salvador

Dissertação apresentada como requisito final para a obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia.

Área de concentração: Urbanismo

Linha de Pesquisa: Processos Urbanos Contemporâneos

Aprovada em 13 de setembro de 2021

Banca Examinadora

Antônio Heliodório Lima Sampaio – Orientador

Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo

Yann Pellissier - Coorientador

Doutor em Antropologia pela Universidade Federal da Bahia

Fábio Macedo Velame

Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Bahia

Rosali Braga Fernandes

Doutora em Geografia Humana pela Universidad de Barcelona

“Só há duas opções nesta vida: se resignar ou se indignar.
E eu não vou me resignar nunca”.

Darcy Ribeiro

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos e todas que de alguma forma contribuiu para que mais uma importante etapa fosse concluída!

RESUMO

Esta Dissertação de Mestrado desenvolvida no âmbito do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia, traz à tona a relação entre a segregação socioespacial e a mobilidade urbana na periferia de Salvador, com recorte espacial para o bairro de Cajazeiras XI. Inicialmente, são feitas reflexões conceituais sobre os temas abordados com vistas a embasar os temas que permeiam a discussão. Foi utilizado o método de aproximação inicial no assentamento periférico de Cajazeira XI, Salvador/Bahia, na intenção de conhecer as particularidades do “bairro”, etapa basilar para realizar a pesquisa empírica, centrada nas narrativas dos moradores de, tanto na análise da infraestrutura local, quanto nos deslocamentos por transporte coletivo. O estudo busca relacionar a questão da periferização socioespacial, com foco sobre a cidade de Salvador, seus planos e projetos urbanos e quais os reflexos em relação aos deslocamentos de pessoas em situação de segregação socioespacial. O caráter sociopolítico da discussão permitiu que fosse realizado o estudo através de percursos reais dos moradores, que permitiu a realização de material documentado para fins de produção do trabalho analítico. Esta etapa só foi possível graças às pessoas que aceitaram narrar seu cotidiano durante deslocamentos, o que possibilitou evidenciar o caráter segregador e excludente dos moradores de “bairros” periféricos e da precária infraestrutura oferecida.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana. Periferia Urbana Salvador. Cajazeiras XI.

RESUMEN

Esta Tesis de Maestría desarrollada en el ámbito del Programa de Posgrado en Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Federal de Bahía, trae a la luz la relación entre la segregación socioespacial y la movilidad urbana en la periferia de Salvador, con un corte espacial para el barrio de Cajazeiras XI. Inicialmente, se realizan reflexiones conceptuales sobre los temas abordados con el fin de sustentar los temas que permean la discusión. Se utilizó el método de aproximación inicial en el asentamiento periférico de Cajazeira XI, Salvador/Bahia, con el fin de conocer las particularidades del "barrio", paso básico para realizar la investigación empírica, centrada en las narrativas de los habitantes de, tanto en el análisis de la infraestructura local, así como los desplazamientos en transporte público. El estudio busca relacionar la cuestión de la periferización socioespacial, centrándose en la ciudad de Salvador, sus planes y proyectos urbanos y cuáles son las consecuencias en relación con el desplazamiento de personas en situación de segregación socioespacial. El carácter sociopolítico de la discusión permitió que el estudio se realizara a través de los caminos reales de los pobladores, lo que permitió la realización de material documentado con el fin de producir el trabajo analítico. Este paso solo fue posible gracias a las personas que accedieron a narrar su cotidianidad durante los desplazamientos, lo que permitió evidenciar el carácter segregador y excluyente de los habitantes de los "barrios" periféricos y la precaria infraestructura ofrecida.

Palabras clave: Movilidad Urbana. Periferia Urbana de Salvador. Cajazeiras XI.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Tema e objeto da pesquisa	17
Figura 2: Cajazeiras XI, Salvador, Bahia, Brasil.....	23
Figura 03: Espaço, fixos e fluxos	38
Figura 04: Densidade das Atividades em Salvador nos anos de 1995 e 2012	44
Figura 05: Famílias com renda per capita mensal até meio salário-mínimo (percentual) Salvador - 2000	45
Figura 06: Atração de viagens individuais motorizadas e IDHM.....	57
Figura 07: Proporção entre atração e produção de viagens	57
Figura 08: Diagramas dos modelos das teorias gerais de segregação Griffin-Ford	69
Figura 9: Diagrama do Modelo Griffing-Ford	70
Figura 10: Centro de Salvador e bairros da periferia	74
Figura 11: Panorama dos bairros do Engenho Velho da Federação - Horto Florestal em Salvador, Bahia	76
Figura 12: Produção de viagens individuais motorizadas em Salvador	79
Figura 13: Expansão urbana de Salvador, 1600 - 1940.....	83
Figura 14: Crianças no bairro de Cajazeiras XI.....	89
Figura 15: Tipologia socioespacial – Salvador - 2000.....	91
Figura 16: Valor do solo urbano para efeitos de pagamento do IPTU	92
Figura 17: Salvador e Distribuição residencial dos brancos – Salvador - 2000.....	93
Figura 18: Distribuição residencial dos pardos – Salvador – 2000 e Distribuição residencial dos pretos – Salvador - 2000	94
Figura 19: Famílias com renda per capita mensal até meio salário-mínimo (percentual) Salvador - 2000	95
Figura 20: Densidade Habitacional (hab/ha).....	96
Figura 21: Formalização de Empregos	97
Figura 22: Classes de Renda	98
Figura 23: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-m)	99
Figura 24: Índice de Gini	100
Figura 25: Proporção de Pobres	101
Figura 26: Equipamentos comunitários (Projeto Urbanístico Integrado Cajazeira).....	105
Figura 27: Concepção urbanística – Projeto Cajazeira	107
Figura 28: Cajazeiras XI.....	111
Figura 29: Cartografia do percurso de avaliação	113
Figura 30: calçada estreita/irregular	114
Figura 31: calçada sem pavimentação	114
Figura 32: calçada irregular/estreita	114
Figura 33: inexistência de calçada.....	114
Figura 34: inexistência de calçada.....	115
Figura 35: inexistência de calçada.....	115
Figura 36: calçada sem pavimentação	115
Figura 37: calçada sem pavimentação	115
Figura 38: Ônibus lotado: trajeto Cajazeiras XI - Pituba	116
Figura 39: Padrão dos deslocamentos dos entrevistados.....	119
Figura 40: Trajeto 01, Cajazeiras XI - Itaipara.....	123
Figura 41: Trajeto 02, Cajazeiras XI - Federação.....	124
Figura 42: Trajeto 03, Cajazeiras XI – Corredor da Vitória.....	126
Figura 43: Trajeto 04, Cajazeiras XI - Comércio	127
Figura 44: Trajeto 05, Cajazeiras XI - Iguatemi.....	128

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Índice de Mobilidade de Salvador.....	47
Tabela 2: Índice de Mobilidade de acordo com o Grau de Instrução.....	47
Tabela 3: Divisão modal de acordo com a classe social.....	48

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Modo utilizado de acordo com a classe social.....	48
Gráfico 2: Modo utilizado de acordo com a classe social.....	49
Gráfico 3: Modo de transporte mais utilizado por classe social.....	49
Gráfico 4: Modos de transporte por classe econômica versus Índice de Mobilidade.....	51
Gráfico 5: “Onde trabalha/estuda?”.....	117
Gráfico 6: “Quais os modos de transporte que você utiliza para cumprir sua rotina diária de atividades?”.....	119
Gráfico 7: “Quanto tempo em média você leva cumprindo seu deslocamento diário?”.....	120
Gráfico 8: “Como você avalia o transporte público?”.....	121

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
1.1 Aspectos Metodológicos	18
1.2 A cidade	20
1.2.1 Compreendendo Cajazeiras XI: ponto de partida	20
1.2.2 A área de estudo	21
1.3 Estrutura da Dissertação	24
2 MOBILIDADE URBANA E DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS	25
2.1 Mobilidade urbana	25
2.2 A Política Nacional de Mobilidade Urbana	27
2.3 Mobilidade urbana como direito social	32
3.3.1 Mobilidade urbana e direito à cidade	35
3.3.2 A mobilidade como reivindicação na disputa pelo espaço	35
2.4 O espaço, a sociedade e a mobilidade urbana	37
2.4.1 A organização territorial e os deslocamentos dos diferentes grupos sociais ..	40
2.4.2 Características dos deslocamentos dos grupos sociais	46
3 PERIFERIZAÇÃO E SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL	59
4.1 Segregação: a origem da discussão na Escola de Chicago	60
4.2 Os pensadores de origem marxista	61
4.2.1 Henri Lefebvre	61
4.2.2 Manuel Castells	62
4.2.3 Jean Lojkin	63
4.4 Desigualdade e segregação socioespacial	70
4.5 O “lugar” das periferias	72
4.6 O processo de periferização em Salvador	77
4.7 Mobilidade e segregação socioespacial	78
4 DA CAPITAL COLONIAL À CAPITAL DESIGUAL	83
4.1 Salvador no período de 1991 a 2010	86
4.2 A divisão socioespacial de Salvador	90
4.2.1 Aspectos socioterritoriais	96
4.2.2 Crescimento urbano dos bairros da periferia de Salvador	101
4.3 Projeto Urbanístico Integrado Cajazeira: o espaço concebido, planejado	103
4.4.1 O espaço concebido: planejamento da mobilidade em Cajazeiras XI	108
5.4 Cajazeiras XI: uma leitura espacial	111
5 PERCURSOS DA MOBILIDADE PERIFÉRICA	113

5.1 A mobilidade a pé.....	113
5.2 Trajetos silenciados	116
5.2.1 Trajeto 01.....	123
5.2.2 Trajeto 02.....	124
5.2.3 Trajeto 03.....	126
5.2.4 Trajeto 04.....	127
5.2.5 Trajeto 05.....	128
CONCLUSÃO	132
REFERÊNCIAS	135
ANEXOS	140

1 INTRODUÇÃO

Esta dissertação, desenvolvida na Área de Concentração em Urbanismo do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU) vinculado à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) da Universidade Federal da Bahia (UFBA), pretende contribuir na temática da mobilidade urbana, mais precisamente com o olhar para a mobilidade em áreas periféricas e de grupos sociais excluídos¹. Entendendo que a mobilidade urbana possui um papel fundamental na dinâmica de produção do espaço e na forma como a cidade é organizada e apropriada pelos grupos sociais, estando intrinsecamente ligada às questões sociais, econômicas e espaciais. Questões essas que são temas centrais desta pesquisa.

O Brasil é um país que possui diferenciais de acesso aos serviços essenciais e aos direitos sociais básicos, sua estrutura social é extremamente estratificada. É desigual, por questões históricas de injustiça social causadas também por conta de sua história e passado colonial, visivelmente marcado pela divisão da sociedade entre exploradores e explorados, fato que ainda acontece em sua organização social através de altos índices de desigualdade – que mesmo com o passar dos anos, são estáveis ao longo de sua história – mesmo com algumas políticas recentes visando de certa forma, diminuir as desigualdades na sociedade brasileira.

De acordo com Araujo (2017), é preciso ressaltar que até o início do século XXI, os únicos mecanismos utilizados pelo Estado para enfrentar as questões da desigualdade foram baseados na tese de que o crescimento econômico levaria à inclusão social, porém, esta tese apresentou resultados limitados mesmo com alguns ciclos de crescimentos econômicos a desigualdade no Brasil praticamente não diminuiu. Nesse sentido, pensando na realidade da sociedade brasileira, é necessário o debate sobre as questões da desigualdade e pobreza, principalmente para contribuir na formulação de políticas necessárias em busca de uma sociedade mais justa e menos desigual.

Portanto, a desigualdade social é um fenômeno de múltiplas dimensões, que diz respeito às condições desiguais a que estão submetidos diferentes grupos sociais em

¹Aqui entende-se como pessoas que geralmente estão impedidas de exercer livremente seus direitos de cidadãos, pessoas de certa forma excluídas socialmente por conta dos processos do capitalismo – impulsionado pela estrutura de tal sistema econômico e político – grupos que possam sofrer afastamento e ou privação de acesso a determinados equipamentos e estruturas sociais.

relação à capacidade de satisfazer suas necessidades básicas e ao atendimento dos seus direitos.

No território, a desigualdade se expressa na forma da segregação socioespacial. Esse fenômeno tem sido amplamente estudado no Brasil por pesquisadores e profissionais dos campos do planejamento, da geografia e as ciências sociais. Porém, têm-se privilegiado leituras a partir dos componentes fixos do território, como a localização residencial das diferentes classes sociais e as concentrações de infraestrutura e serviços. Mas a segregação se expressa também através das características desiguais dos fluxos e deslocamentos de cada grupo social. As pesquisas de transporte mostram que a mobilidade é muito baixa para cerca de 80% da população brasileira que tem renda mensal familiar inferior a três salários-mínimos. As limitações de mobilidade e de acesso aos serviços de transporte são fortes obstáculos para a superação da pobreza e da exclusão social.

Esta pesquisa possui peculiaridades e instigações para os estudiosos da cidade, sejam geógrafos, urbanistas, antropólogos, sociólogos etc. por tratar da cidade e da experiência cotidiana que é se deslocar em uma grande cidade, sobretudo quando é preciso por qualquer que seja a necessidade, morar distante e ser dependente dos transportes coletivos – na maioria das vezes precários. A motivação da pesquisa nasce a partir de inquietações, uma delas é a forma como a mobilidade urbana geralmente é tratada, na maioria dos casos como modelos quantitativos, uma outra questão é a necessidade da melhor compreensão de fatores que podem influenciar diretamente na mobilidade e na vida das pessoas, como as diferenças socioespaciais, de classe, raça e gênero.

Na maioria dos estudos, a maneira mais comum de compreender a mobilidade urbana tem sido pensando no tráfego eficiente de veículos, o assunto tem sido usualmente tratado pelo campo da engenharia através de abordagens quantitativas – geralmente de oferta e demanda, logística, origem e destino, infraestrutura – associadas a estudos de tráfegos e fluxos. Pensando mais recentemente é possível começar a perceber que o que era apenas considerado como objeto dos planejadores de transportes, passa pela incorporação de novos conceitos, tais como o de acessibilidade urbana, o que de certa forma começa a dar uma nova característica aos estudos sobre a mobilidade urbana, que passa a ser encarada como um fenômeno multifacético e transversal ligado a aspectos de

uso do solo, meio ambiente, desigualdades sociais e territoriais, onde o transporte é apenas um de seus elementos.

Tal abordagem sobre a mobilidade urbana com um olhar ampliado também na ênfase dos deslocamentos das pessoas e já não apenas na eficiência dos transportes - sobretudo na circulação eficiente dos automóveis individuais motorizados – pode ser caracterizada como uma mudança de paradigma. Não restringindo o campo dos transportes à apenas discussões técnicas e a questões que são fundamentadas na economia ou do ponto de vista de infraestruturas. Sob tal olhar, a mobilidade urbana passa a considerar elementos que influenciam nas formas de deslocamento das pessoas, tais elementos podem ser a classe social a qual uma pessoa pertence, a renda que possui, o gênero, a idade, as condições físicas e os desejos e necessidades de cada um.

É preciso ressaltar ainda que a cidade e a mobilidade urbana se desenvolvem em uma constante interação funcional, assunto a ser tratado sobretudo por Geógrafos e Urbanistas – estudiosos que possuem um grande conhecimento sobre o espaço urbano – pela possibilidade de articulação dos diversos campos destas mesmas áreas do conhecimento. Na Geografia, por exemplo, é possível citar a Geografia da População, Geografia Urbana e Planejamento Urbano.

Este trabalho também pretende de certa forma, superar a visão tradicional das análises de transporte, propondo uma discussão sobre a mobilidade urbana em áreas onde geralmente não há muita interferência do planejamento público e o espaço acaba sendo moldado pelos agentes que ocupam o mesmo, muitas vezes sem muito conhecimento técnico, mas respeitando toda uma dinâmica particular de circulação própria. E com base nisso, questiona-se: de que modo as pessoas se deslocam no espaço urbano?

Uma das experiências cotidianas que mais incidem na “qualidade de vida” urbana é a mobilidade diária. A vida nas metrópoles contemporâneas está cada vez mais afetada pela mobilidade, seja esta física ou virtual, de ônibus ou de carro, a pé ou de bicicleta (JIRON, 2007). Um fator determinante é o tempo de deslocamento. Esse tempo de deslocamento, de um lugar para outro, tem um papel importante em nossas relações sociais, no tempo que resta aos indivíduos para a produção econômica individual ou familiar, tempo para descanso, para estudo, entre outras atividades da vida cotidiana dos habitantes das grandes cidades.

O transporte é uma das forças dominantes da estrutura espacial urbana. As necessidades e condições de deslocamento, bem como a tecnologia dos transportes, variam conforme as classes sociais (VILLAÇA, 2001). Segundo David Harvey, “os ricos podem comandar o espaço, enquanto os pobres são prisioneiros dele” (HARVEY, 1976, p.171). Isso ocorre, porque algumas partes das cidades seguem uma lógica de ordenamento espacial centralizador dos equipamentos urbanos, restando às outras partes, literalmente o “resto” ou o estigma da violência e da precariedade, fazendo com que a desigualdade seja amplificada. Na verdade, as cidades seguem uma lógica, onde, o valor de uma área sobre a outra, diz respeito não apenas à localização espacial, mas também a distribuição de infraestrutura, equipamentos etc.

Os atuais meios de transporte poderiam apresentar autonomia na forma como os indivíduos distribuem seu tempo, para um melhor aproveitamento. No entanto, o tempo da vida urbana é um privilégio que apenas alguns grupos sociais mais abastados podem desfrutar, devido ao acesso restrito a seus meios de transporte (geralmente o carro individual) e a proximidade entre suas residências e os equipamentos e serviços mais essenciais, que resultam na redução de tempo e distância de deslocamento.

Entendendo que a distribuição desigual dos benefícios no território afeta diretamente o cotidiano e a vida na cidade, considera-se pertinente perguntar como se estrutura a mobilidade urbana de pessoas que vivem em áreas periféricas da cidade e principalmente daquelas que vivem realidades de pobreza. Constituindo assim, o problema de pesquisa deste trabalho.

Compreendendo que a mobilidade urbana pode ser pesquisada através de várias perspectivas – a pé, bicicleta, automóvel individual motorizado, automóvel coletivo motorizado -, aqui, iremos limitar a pesquisa a apenas dois modos de transporte, neste caso: a pé e automóvel coletivo motorizado (ônibus). Ressalta-se que a pesquisa terá continuidade em estudos de pós-graduação e que o tema da mobilidade urbana na periferia deve ser cada vez mais explorado por pesquisadores, sobretudo das áreas do urbanismo, antropologia e geografia.

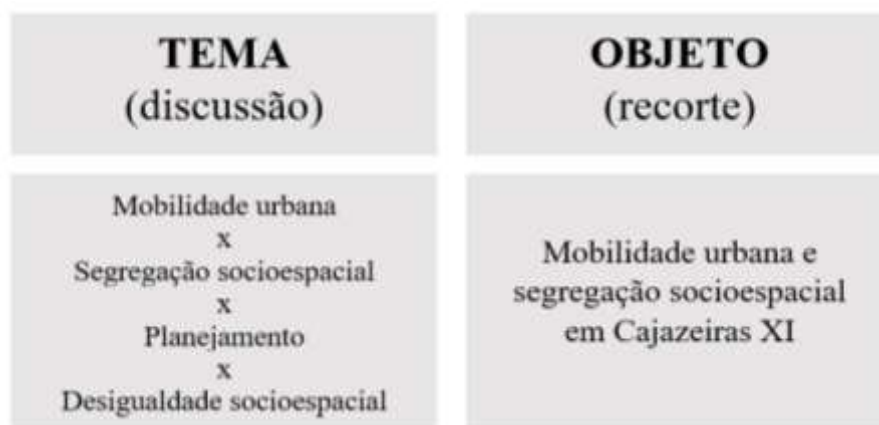
Deste modo, pretende-se ampliar os conhecimentos sobre o espaço urbano periférico de Salvador, compreendendo como objeto principal do estudo a mobilidade urbana neste espaço, logo, tem-se os objetivos da pesquisa que serão abordados a seguir.

Portanto, o **objetivo geral** é analisar a mobilidade urbana na periferia de Salvador com recorte espacial para o bairro de Cajazeiras XI², relacionando a mesma na perspectiva da segregação socioespacial. A pesquisa possui ainda os seguintes objetivos específicos:

- Realizar uma reflexão teórico-conceitual crítica sobre a mobilidade urbana enquanto fator sociopolítico, bem como da periferização e segregação socioespacial;
- Realizar uma reflexão crítica sobre a relação entre mobilidade urbana e segregação socioespacial com foco em Salvador;
- Contextualizar a organização do planejamento da mobilidade urbana e a organização socioespacial do bairro de Cajazeiras XI, relacionando dados socioeconômicos e dados de mobilidade urbana de Salvador;
- Elaborar pesquisa empírica, buscando retratar o cotidiano dos habitantes do bairro de Cajazeiras XI, com foco para a mobilidade espacial e segregação socioespacial.

A figura a seguir, apresenta de maneira sintética a proposta da pesquisa. O tema central da dissertação é a relação entre mobilidade urbana e segregação socioespacial. Investigando estes dois aspectos no contexto de um bairro periférico, sendo assim o objeto da pesquisa é a mobilidade urbana e segregação socioespacial em Cajazeiras XI.

Figura 1: Tema e objeto da pesquisa



Fonte: LOPES, K. F. F. (2019)

²De acordo com os moradores do bairro entrevistado, a identificação do bairro deve ser Cajazeiras 11, mas oficialmente o nome do bairro é Cajazeiras XI.

1.1 Aspectos Metodológicos

Retomando às questões que norteiam a pesquisa, na intenção de atender ao objetivo proposto, buscamos através da aproximação com a área, compreender as relações cotidianas de uso, percepção e vivência – **fixos e fluxos**. A partir desta ideia central, a pesquisa pode ser dividida em duas partes: a exploratória, que corresponde à interpretação de dados e à etapa empírica, e a descritiva.

A forma do que chamamos de “métodos de pesquisa” aqui apresentados, não são considerados de forma estanque ou excludente. Pois, a riqueza está na reunião dos métodos e dos usos de forma intercalada, dada a complexidade de uma pesquisa onde a apreensão das ideias, percepções e vivências dos sujeitos são umas das questões centrais. Sobre este tipo de pesquisa, Magnani (2002), explica que “o método etnográfico não se confunde e nem se reduz a uma técnica; pode-se usar ou servir-se de várias, conforme as circunstâncias de cada pesquisa; ele é antes um modo de acercamento e apreensão do que um conjunto de procedimentos” (MAGNANI, 2002, p. 17).

A etapa exploratória consiste na coleta e sistematização de dados da Pesquisa de Origem e Destino (O/D) realizada no ano de 2012 para a Região Metropolitana de Salvador (RMS), dados do Relatório do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador (PLANMOB Salvador), dados do Painel de Informações – Dados Socioeconômicos do Município de Salvador por Bairros e Prefeituras-Bairro (INFORMS), já a etapa empírica será realizada através da etnografia urbana, que consiste em analisar como os grupos sociais que vivem no bairro de Cajazeiras XI se deslocam no espaço urbano de Salvador. Para esta etapa, destaca-se a escolha da etnografia por conta da necessidade de preocupação social e da falta de estudos de observação participante nas pesquisas sobre mobilidade urbana.

O enfoque empírico consiste na apreensão do espaço com base na Teoria da Produção do Espaço de Henri Lefebvre, onde a tese central da obra é dividida em três principais momentos que auxiliam na elucidação da teoria: o espaço concebido – percebido – vivido. Para Lefebvre (2000), a produção espacial pode ser demonstrada através desta teoria, onde **espaço concebido** é a representação do espaço concebida pelos agentes conceituais, que podem ser os urbanistas, planejadores urbanos, engenheiros etc. Ainda de acordo com o autor, o espaço percebido, é aquele apreendido pelos sentidos dos sujeitos, é a materialidade dos elementos, a prática espacial:

A prática espacial de uma sociedade secreta seu espaço; ela o põe e o supõe, numa interação dialética: ela o produz lenta e seguramente, dominando-o e dele se apropriando. Para a análise, a prática espacial de uma sociedade se descobre decifrando seu espaço. (LEFEBVRE, 2000, p. 65)

Já o espaço vivido é a representação e compõe o eixo simbólico do espaço produzido socialmente, representa a vida diretamente ligada aos habitantes. É a relação que os sujeitos possuem com o espaço – seja de familiaridade ou repúdio.

Os espaços de representação, ou seja, o espaço vivido através das imagens e símbolos que o acompanham, portanto, espaço dos “habitantes”, dos “usuários”, mas também de certos artistas e talvez dos que descrevem e acreditam somente descrever: os escritores, os filósofos. Trata-se do espaço dominado, portanto, suportado, que a imaginação tenta modificar e apropriar. De modo que esses espaços de representação tenderiam (feitas as mesmas reservas precedentes) para sistemas mais ou menos coerentes de símbolos e signos não verbais. (LEFEBVRE, 2000, p. 66)

Mattos (2001), destaca que a etnografia é conhecida por muitos como uma pesquisa social, observação participante, pesquisa interpretativa, analítica ou hermenêutica e compreende o estudo através da observação direta por um período. Peirano (2008), destaca que a etnografia não é apenas uma metodologia ou uma prática de pesquisa, mas a própria teoria vivida [...] (PEIRANDO, 2008, p. 03). No caso desta pesquisa, serão coletados depoimentos e relatos nas viagens pelo bairro e nos deslocamentos feitos para fora dele, além de fotografias, que são capazes de demonstrar a estrutura do espaço urbano.

Nesse sentido, ressaltamos que os procedimentos metodológicos se relacionam de maneira a atender aos objetivos da pesquisa, uma vez que considera e valoriza as subjetividades que existem na representação dos lugares e das vivências a partir do ponto de vista, dos trajetos, sentimentos e narrativas dos sujeitos.

A compreensão da mobilidade urbana e de suas relações com a segregação socioespacial centrada na apreensão dos sujeitos e em suas práticas é o ponto de partida do trabalho, que possui como principais questões as narrativas dos sujeitos, por consistir principalmente em um estudo empírico que engloba os sujeitos envolvidos.

Ainda em relação à proposta de condução metodológica, é preciso enfatizar que diante da complexidade que se apresenta a análise do espaço urbano sob a égide da teoria de Henri Lefebvre, serão incluídos relatórios fotográficos, histórias e documentos que sejam relevantes para a pesquisa, que possui um caráter essencialmente social.

1.2 A cidade

A cidade, o principal produto das transformações do espaço realizadas pelo homem sempre foi objeto de profundo interesse das mais diversas áreas científicas. No estudo da evolução história deste objeto tão complexo, apresenta em cada momento os reflexos da sociedade que a produz.

Dentro desse contexto, torna-se necessário compreender os importantes processos urbanos que ocorrem em nossas cidades com o passar dos tempos, interpretando quais os reais interesses são representados pela pequena classe dominante e ao mesmo tempo sondar qual a reação dos grupos menos favorecidos. O que de acordo com Corrêa (1993), no caso do espaço urbano – a cidade - podem ser entendidos como processos de centralização, descentralização, coesão, segregação, inércia, invasão e ou sucessão (CORRÊA, 1993).

Diante desta complexidade, está Salvador, mais populosa cidade do Estado da Bahia e da Região Nordeste, além de ser a terceira mais populosa do Brasil, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em Censo realizado no ano de 2010. Esta complexa cidade apresenta grandes riquezas arquitetônicas e culturais, mas seu território é marcado por fortes marcas da desigualdade social.

As formas e estrutura da cidade não acontecem aleatoriamente. No caso das cidades brasileiras, e neste caso do nosso objeto de estudo, a cidade de Salvador, o foco principal é o caso dos projetos urbanísticos de bairros distantes do centro para pessoas de renda mais baixa, que posteriormente foi apropriado por grupos que necessitavam de moradia, produzindo então o espaço de acordo com suas necessidades e limitações.

1.2.1 Compreendendo Cajazeiras XI: ponto de partida

A compreensão do contexto em que está inserido o bairro de Cajazeiras XI, no que diz respeito à mobilidade urbana e a segregação socioespacial, requer o entendimento de lugar onde o fenômeno acontece. Assim, a partir da compreensão da particularidade

do espaço urbano de Salvador – neste caso, o bairro de Cajazeiras XI, na periferia da cidade.

É possível pensar nas mais diversas maneiras como se dá a mobilidade urbana e a segregação nas cidades pelo mundo, nos Estados Unidos e África do Sul, por exemplo, há estudos sobre a segregação racial e como a mesma pode influenciar no deslocamento das pessoas, em Londres no Reino Unido, há estudos sobre a forma como os transportes na cidade contribuem para aumentar a exclusão social, na Região Metropolitana de Barcelona há estudos de comparação entre a possibilidade de acesso ao emprego entre pessoas com carro e sem carro. No entanto apesar de algumas similaridades, estes estudos citados estão presentes em outro contexto político e social de países desenvolvidos, que podem contribuir para uma análise, mas que não ajudam a interpretar os fenômenos ocorridos no Brasil, tanto em relação à urbanização – segregação socioespacial – quanto ao planejamento da mobilidade urbana.

Para analisar o caso de Salvador, é importante lembrar do contexto social e político do Brasil, país do “chamado” mundo subdesenvolvido e de economia dependente. No caso soteropolitano, a Capital do Estado da Bahia está situada na Região Nordeste do país, fato que por si já é bastante emblemático se compararmos³ com as Regiões Sul e Sudeste do Brasil, por exemplo.

Para a melhor compreensão, faz-se necessária uma reflexão sobre a área que se pretende estudar, e então será possível compreender o motivo do recorte espacial do trabalho.

1.2.2 A área de estudo

O objeto de estudo tem sua história iniciada a partir do ano de 1977 com a conclusão do planejamento geral do então chamado “Projeto Urbanístico Integrado Cajazeira”. Salvador, na época com 1.300.000 habitantes necessitava, de acordo com Scheinowitz (1998) da expansão para outras áreas da cidade, foi aí que o Estado deu início ao “Projeto Narandiba” e que surgiu com a ideia de consolidar a faixa leste do Miolo – centro geográfico - de Salvador, localizado ao longo do eixo viário constituído pela Avenida Luís Viana – Avenida Paralela.

³Sugestão de leitura do texto de CORRÊA, R. L. A organização regional do espaço brasileiro. In.: CORRÊA, R. L. Trajetórias geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 197 – 210.

De acordo com Scheinowitz (1998), o projeto para Cajazeiras foi concebido na intenção de trazer mais densidade para uma área da cidade pouco habitada na época, conforme justifica, “O Projeto Cajazeira, tinha por objetivo densificar e prolongar os núcleos urbanos de Sete de Abril e Presidente Castelo Branco, situados na parte oeste do Miolo, a proximidade da BR-324.” (SCHEINOWITZ, 1998, p. 231).

Inicialmente, Cajazeiras deveria ser ocupada apenas por quem adquirisse um dos imóveis nos conjuntos habitacionais construídos pelo Estado, mas com o decorrer do abandono do projeto, aos poucos a população que precisava de moradia passou a se apropriar do espaço, conforme depoimento de uma das entrevistadas:

Minha irmã conseguiu pela URBIS, mas eu não tinha como pagar, então eu vi que tinha gente começando a invadir e vim também. Antes eu tinha que pagar aluguel, todo mês atrasava por conta do dinheiro que eu não tinha. Foi melhor ter invadido, pelo menos passei a ter uma casa. (Entrevistada 00, moradora de Cajazeiras XI).

Em Salvador é comum dizer que Cajazeiras na verdade é “Cajalonge”⁴, ou que “você dorme e acorda no ônibus e não chegou em Cajazeiras”⁵. Diante disso, nos interessa também nesta pesquisa, as narrativas, uma vez que entre os Soteropolitanos⁶ é comum a cara de espanto quando alguém diz morar em Cajazeiras. Aqui, pretendemos abordar aspectos da mobilidade urbana na periferia de Salvador, assim como os efeitos da mesma no que diz respeito à segregação socioespacial, o recorte espacial é o bairro de Cajazeiras XI, onde, através de retratos, relatos e narrativas dos moradores e da imersão no local de estudo, pretende-se compreender as questões centrais da pesquisa.

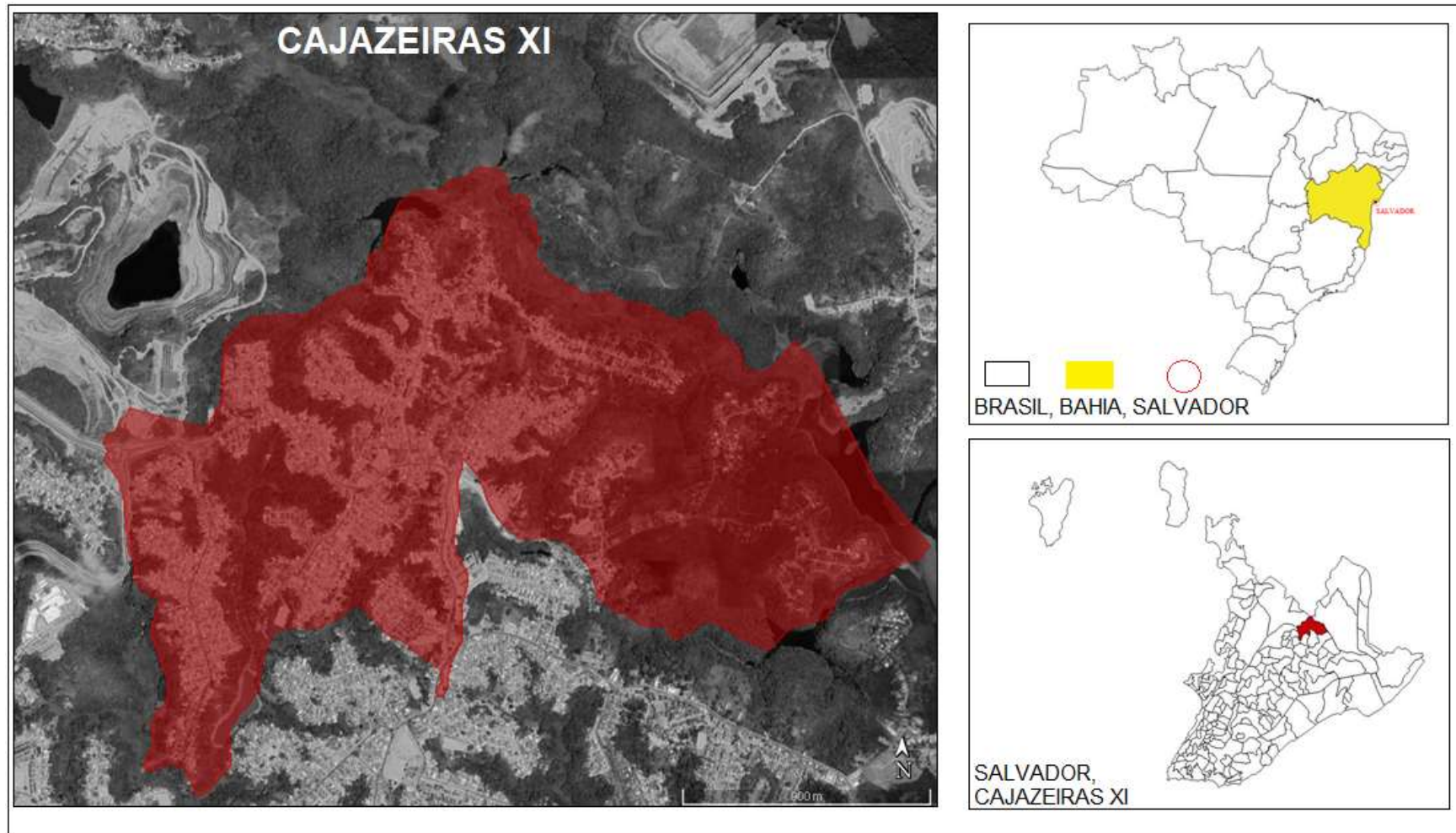
A Figura 02: Localização de Salvador no Estado da Bahia, Brasil e localização de Cajazeiras XI em Salvador, nos situa em relação à localização do sítio da cidade de Salvador em relação ao contexto estadual e nacional, assim como a localização do objeto de estudo em relação aos demais bairros de Salvador.

⁴De acordo com morador de Cajazeiras XI entrevistado.

⁵De acordo com morador de Cajazeiras XI entrevistado.

⁶Gentílico para os indivíduos naturais de Salvador.

Figura 2: Cajazeiras XI, Salvador, Bahia, Brasil



Fonte: Elaborado LOPES, K. F. F. (2019)

1.3 Estrutura da Dissertação

A dissertação é dividida em 5 capítulos. A estrutura dos capítulos, a partir dos eixos de investigação, convidam à reflexão a partir das questões conceituais acerca dos temas abordados – mobilidade urbana e segregação socioespacial na periferia – e do aporte histórico e social sobre o recorte espacial – Cajazeiras XI – no contexto de Salvador, Bahia, por último, nos resultados gerais da investigação empírica são apresentados os processos verificados durante o decorrer de toda a pesquisa.

O primeiro capítulo é dedicado à discussão geral e introdução sobre o tema, à apresentação do recorte espacial, aos objetivos, a justificativa e a estrutura do estudo.

O segundo capítulo dedica-se aos marcos teóricos acerca da mobilidade urbana e sua conceituação, além de discutir sobre o conceito de segregação socioespacial e desigualdades socioespaciais, conferindo abordagem sociopolítica para embasar a discussão.

O terceiro capítulo, além de fazer uma discussão teórico-conceitual sobre periferização e segregação socioespacial, traz aspectos sobre a cidade de Salvador e introduz a relação do tema com a mobilidade urbana no caso específico da cidade.

No capítulo de número quatro, buscamos fazer um apanhado histórico da formação socioespacial de Salvador no contexto dos aspectos socioterritoriais, para então chegar aos projetos urbanísticos que resultaram no que consiste à nossa área de estudo, o Projeto Urbanístico Cajazeira.

No quinto capítulo, é apresentado o estudo de caso realizado no bairro, além dos percursos acompanhados e as narrativas dos participantes da pesquisa, buscando relacionar todo o conteúdo teórico-conceitual com nosso estudo de campo.

2 MOBILIDADE URBANA E DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS

Este capítulo introduz o debate teórico que permeia e serve de base para toda a dissertação. Nele são abordadas além da definição – ou tentativa – do conceito de mobilidade urbana - sob a perspectiva social, política e técnica – além de entrelaçar este mesmo conceito à desigualdade social e segregação socioespacial. Apresenta ainda dados sobre as diversas desigualdades no território de Salvador e o reflexo desta nas áreas mais carentes de equipamentos e infraestruturas.

Este mesmo capítulo pretende demonstrar como a segregação se manifesta através da distribuição dos elementos fixos do território e dos fluxos, demonstrando como a estrutura urbana é capaz de submeter os diferentes grupos sociais a demandas particulares de mobilidade no espaço urbano – cada grupo, obviamente, possui diferentes condições de acesso à realização de viagens. Durante todo o capítulo pretende-se introduzir não apenas o debate teórico-conceitual, mas também apresentar dados e discussões sobre Salvador.

2.1 Mobilidade urbana

A origem da palavra mobilidade vem do Latim – *Mobilis* – e quer dizer o que pode ser deslocado, móvel, movido. A mobilidade está ligada às atividades humanas, o que inclui os deslocamentos para as diversas atividades necessárias – estudo, trabalho, lazer, consumo etc. – A mobilidade inclui a infraestrutura necessária para transportar de acordo com o modo ou modos de transportes e possíveis impactos causados (EUROFORUM, 2007).

De acordo com Sheller (2011), as pesquisas sobre a mobilidade urbana estão entrelaçadas com estudos sobre a globalização, comunicação, migração, geografia do transporte e antropologia da circulação, apesar de haver nas diferenças de enfoque e metodologia nas diversas abordagens (SHELLER, 2011 apud ELVIR, 2017).

Em relação à definição do conceito de mobilidade urbana, por conta da complexidade, é possível encontrar os mais diversos, muitos deles por vezes utilizam o transporte como sinônimo, mas há uma variedade de aspectos na caracterização deste conceito. Na busca de uma melhor compreensão, serão citados alguns conceitos do que vem a ser mobilidade urbana de acordo com alguns pesquisadores.

- “É o potencial para o movimento, a capacidade de ir de um lugar para outro” (Hansen, 1959).
- “É a capacidade do indivíduo de se locomover de um lugar ao outro e isso depende da disponibilidade de tipos de modos de transporte, inclusive a pé” (Morris et al., 1979).
- “É aquela que relaciona viagens atuais ou viagens feitas, utilizando as seguintes medidas: a) número de quilômetros por viagem por pessoa; b) número de viagens por pessoa por dia; c) número de quilômetros percorridos por pessoa por modo; d) número de viagens por dia por pessoa por modo” (Akinyemi e Zuidgeest, 1998).
- “É a qualidade ou estado de ser móvel, e móvel é a capacidade de se mover ou de ser movido facilmente de um lugar para outro” (Picket et al., 2000).

Nas descrições sobre o conceito de mobilidade urbana, são citadas “facilidades de se deslocar” e “capacidade de acesso às atividades”, que de fato são essenciais e influenciam na mobilidade, porém não são suficientes para defini-la. Machado (2010), apresenta que sobre a mobilidade urbana é preciso levar em conta, além dos fatores ambientais e econômicos, os sociais, uma vez que o fator social é capaz de prover acesso aos bens, recursos e serviços disponíveis.

O princípio mais comum da mobilidade é o da quantidade de viagens - quanto mais viagens diárias melhor. Esta abordagem quantitativa de viagens em muitos casos pode não significar que um indivíduo ou um grupo tenha mobilidade suficiente, supondo que uma pessoa precise fazer diversas baldeações para chegar ao destino final – significa que a quantidade de viagens foi alta – após 2 horas entre viagens e os mais diversos modos de transportes.

Se pensarmos no princípio “mais comum” da abordagem da mobilidade, uma pessoa que realizou tantas baldeações para chegar ao seu destino significa que ela teve mobilidade e quantidade de viagens, mas se consideramos a facilidade de deslocamento a interpretação pode mudar completamente, então, comparando com uma pessoa que vai de carro e realiza apenas uma viagem – quem tem mais mobilidade? Quem realizou mais viagens diárias ou quem realizou menos viagens? Por isso é preciso que a mobilidade não seja definida apenas de forma quantitativa, mas também qualitativa.

O Ministério das Cidades (2012) pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), define:

A mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infraestrutura (vias, calçadas etc.). É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade.

Logo, a mobilidade urbana envolve qualquer modo de transporte, sendo assim, todos são importantes e devem receber a devida atenção – em muitos casos é comum ver que a infraestrutura para pedestre e para bicicletas é negligenciada. O poder público, muitas vezes pensa apenas na infraestrutura para os automóveis motorizados. Na mobilidade urbana diversos fatores são capazes de influenciar na mobilidade, fatores individuais podem ser citados como os principais, por exemplo a faixa etária, classe social, mobilidade reduzida e até o gênero podem gerar restrições de uso.

É possível então, definir que a mobilidade urbana é um fenômeno social e que possui diversas origens, naturezas, percepções e periodicidades, devendo ser compreendida como uma prática social de deslocamento no território, condicionada por seus aspectos subjetivos, individuais e cotidianos.

A mobilidade é de extrema importância para a cidade, haja vista que é um dos vetores de influência na produção e apropriação do espaço urbano. Para isto, é preciso considerar além da importância dos fluxos, suas consequências nas mais diversas formas de análises e escalas, ou seja, os transportes – a mobilidade urbana - devem deixar de ser um campo tratado exclusivamente como uma questão técnica e de infraestrutura, geralmente pensada pelas secretarias de obras municipais e passar a ser uma questão com abordagem sociopolítica, que diz respeito à sociedade em geral, passando a ser de responsabilidade de vários órgãos e secretarias governamentais – planejamento, obras, transporte, saúde, educação, etc. -, passando por uma reformulação da abordagem meramente quantitativa para também qualitativa, onde o transporte não é apenas uma questão de fluxo e circulação eficiente de automóveis.

2.2 A Política Nacional de Mobilidade Urbana

O tema da mobilidade mais do que um problema técnico e operacional da atualidade, é assunto que diz respeito às questões dos direitos fundamentais à cidade. É possível constatar que o assunto sempre foi tratado – mesmo que superficialmente – por

muitos arquitetos e urbanistas ativistas dos direitos urbanos, a exemplo de Ermínia Maricato (1995) ou Nabil Bonduki (2011). O debate em torno da mobilidade urbana recai sobre a mesma questão: a centralidade do problema da mobilidade foi a procura da defesa de uma premissa, nem sempre encontrada, no que tange o tema da mobilidade urbana.

Na Assembleia Nacional Constituinte de 1988, eram debatidas quais seriam as medidas que o estado e os municípios deveriam tomar para melhorar a gestão das cidades. Uma das premissas seria a aplicação de uma gestão democrática, isto é, a participação popular e o acesso às informações nas decisões de planejamento das cidades. A preocupação da subcomissão da questão urbana e dos transportes na Assembleia Nacional Constituinte de 1988 foi criar os mecanismos institucionais que garantissem que as políticas públicas e os investimentos públicos priorizassem o atendimento das áreas mais carentes de infraestrutura urbana e moradia.

Voltado para a questão da mobilidade urbana, o debate na constituinte visou atribuir, ao poder público, instrumentos para a elaboração de um plano de controle do uso e ocupação do solo racionalizando a ocupação para melhorar a mobilidade e o transporte nas cidades.

Contemplado na Constituição de 1988, nos Artigos 158 e 159, é previsto o aumento da participação dos municípios na receita fiscal distribuída visando aumentar também a capacidade local em empreender políticas públicas adequadas às necessidades dos municípios, bem como controlar a capacidade do poder público local em gerir de modo mais eficiente os seus espaços públicos.

A criação do Ministério das Cidades (MCID), em 2003, pode ser considerada como um marco institucional para a inclusão da questão urbana na agenda política brasileira. Antes disso, não existiam marcos institucional ou regulatório para as políticas setoriais urbanas: habitação, saneamento — água, esgoto, drenagem e coleta e destinação de resíduos sólidos — e transporte — mobilidade e trânsito (MARICATO, 2006). Apesar de inserir o debate das questões urbanas em âmbito federal, o MC não desconsidera os deveres municipais e estaduais. O MCID objetivou⁷ tratar a política urbana de maneira integrada, rompendo a perspectiva setorial sobre o transporte urbano e repensando a mobilidade sob uma perspectiva conjunta com o espaço urbano.

⁷Extinção do Ministério das Cidades em 2019.

Foi também em 2003 que se realizou a 1ª Conferência das Cidades com o objetivo de concretizar a participação da sociedade na formulação das políticas públicas de desenvolvimento urbano. No ano de 2004, foi criado o Conselho das Cidades (CONCIDADES), órgão colegiado, deliberativo e consultivo que faz parte da estrutura do MC e visa propor diretrizes para a formulação, a implementação e o acompanhamento da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU). O CONCIDADES é formado por representantes do setor produtivo, de organizações sociais, de organizações não governamentais, de entidades profissionais, acadêmicas, de pesquisa e sindicais e de órgãos governamentais (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004).

No ano de 2012 foi sancionada a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Durante o processo de construção a PNMU passou por diferentes abordagens. As primeiras abordagens focavam somente a questão do transporte. Devido ao intenso processo de urbanização que ocorreu no país a partir da década de 1950, os estudos e planos de transporte urbano fundamentavam-se, principalmente, em um caráter rodoviarista, incentivados pelo apoio financeiro ao desenvolvimento da indústria automobilística, o que aumentou o uso de veículos motorizados (automóveis ou ônibus).

No sentido legal as definições de mobilidade e transporte na Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587/2012, no seu artigo 4º, incisos I e II, a definição para transporte e mobilidade urbana, conforme para seus fins:

“I – Transporte urbano: conjunto de modos e serviços de transporte público e privados utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;”

“II – Mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;”

Até os dias de hoje, há o incentivo à indústria automobilística. Desde maio de 2012, por exemplo, os automóveis batem recordes de venda impulsionados pelo aumento da renda e a redução do Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI). Nos últimos 5 anos, o número de carros praticamente dobrou nas cidades brasileiras, causando grandes congestionamentos com consequências sociais e econômicas. É cada vez mais preocupante o aumento do uso do transporte individual em detrimento do transporte coletivo, sobrecarregando o sistema viário das cidades brasileiras (GOMIDE, 2008). Segundo o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), nos últimos dez anos, a

frota nacional de veículos cresceu 121%, enquanto a população brasileira cresceu 12%: a relação de veículos por habitante saltou de um para cada cinco pessoas em 2001 para pouco mais de um veículo para cada três pessoas em 2012. A frota de motocicletas teve o maior avanço: 304%, passando de 4,5 milhões de unidades em 2001 para 18,3 milhões no ano de 2012 (MOREIRA, 2012).

A criação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), Lei nº 12.587, de 3 de janeiro 2012, é consequência desse contexto histórico e de lutas. As políticas de transporte, ao transferirem gradualmente o enfoque dos equipamentos de transportes para as pessoas, incorporaram uma concepção de mobilidade urbana como condição básica para a promoção de uma cidade mais acessível e democrática e como função social e econômica essencial para o desenvolvimento urbano. É possível evidenciar essa nova conceituação da mobilidade urbana nos seguintes princípios, diretrizes e objetivos:

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I – acessibilidade universal;
- II – desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III – equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV – eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V – gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI – segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX – eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I – integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II – prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III – integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV – mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V – incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI – priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
VII – integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I – reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II – promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III – proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV – promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V – consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

A PNMU estabelece também que os municípios com mais de 20 mil habitantes e todos os demais obrigados à elaboração do Plano Diretor deverão ter o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido, até 2015, para que assim possam estar aptos a receber recursos da União para a mobilidade urbana. A aprovação da PNMU é um marco na gestão das políticas públicas, pois instituiu diretrizes que dotaram os municípios de instrumentos para melhorar as condições de mobilidade das cidades brasileiras, ao considerar que o modelo de mobilidade utilizado atualmente costuma ser pautado pela inadequação da oferta do transporte coletivo, com poucos investimentos públicos e fontes de financiamento ao setor (IPEA, 2012).

A PNMU posiciona a mobilidade em um novo paradigma, além dos serviços de transportes urbanos. Ela aborda a relação dos deslocamentos das pessoas com o planejamento das cidades para o desenvolvimento das funções sociais de modo a propiciar o acesso universal da população às oportunidades oferecidas pela cidade e, mais ainda, a questão da equidade. Os três eixos que definem seus campos de ação e compromissos são: desenvolvimento urbano, sustentabilidade ambiental e inclusão social.

Pode-se dizer que o direito à mobilidade deve ser uma luta de todas as classes sociais, uma vez que a “problemática” da mobilidade – ou da falta dela – atinge a todos e todas e é reflexo direto da organização ou desorganização do espaço urbano, que na

maioria das vezes expõe seus moradores a longas distâncias do local de realização das atividades – estudo, trabalho, serviços, etc. – e o direito do acesso à cidade é para todos.

2.3 Mobilidade urbana como direito social

Pleitear a mobilidade urbana como direito social é tarefa que envolve tanto questões filosóficas de argumentação do direito quanto questões de ética e de justiça no planejamento das cidades. Ambos os enfoques devem ser pautados nos princípios de justiça para que ocorra o reconhecimento de necessidades não satisfeitas. Na abordagem da justiça social, a mobilidade urbana insere-se no debate das capacidades e necessidades humanas. Na abordagem do planejamento urbano, a mobilidade relaciona-se tanto aos deslocamentos realizados pelas pessoas nas suas atividades — seja para estudar, trabalhar ou divertir-se — quanto ao modo como esse deslocamento é feito — seja a pé, de bicicleta ou em veículos motorizados públicos ou privados.

No Brasil, 85% da população vive em áreas urbanas (IBGE, 2010). As áreas urbanas são os elementos-chave para que as pessoas consigam acessar bens e serviços, relacionando-se também ao modo de organização dos usos e da ocupação da cidade, além dos seus equipamentos e da infraestrutura de transporte. A questão da mobilidade influencia o modo de vida das populações e a forma das cidades, tornando sua dinâmica cada vez mais complexa com o crescimento demográfico urbano. A ideia da mobilidade centrada nas pessoas é o ponto principal na busca por cidades justas, para que elas tenham liberdade de ir e vir, bem como possam atingir seus destinos cotidianos e, conseqüentemente, satisfazer as suas necessidades. Devem ser consideradas as demandas das pessoas, não mais tratando a mobilidade como uma questão setorial do transporte, que privilegiava a fluidez do trânsito para o automóvel (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004).

Há privações de mobilidade que são conseqüências da pobreza e das desigualdades socioespaciais (padrões de distribuição espacial e de urbanização) e que restringem as condições de acesso das pessoas aos bens e serviços ofertados pela cidade. A ampliação da extensão territorial das cidades decorre da ocupação irregular do solo urbano, que atinge as periferias mais distantes, deixando as áreas centrais vazias, resultado do descompasso entre o planejamento do transporte, a ocupação do solo e a especulação fundiária (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004). Contudo, apesar da ampliação da extensão territorial das cidades, os equipamentos coletivos — hospitais,

escolas ou centros culturais, por exemplo — continuam centralizados, fazendo com que o deslocamento até eles sejam feitos por meios de transporte motorizados, que podem ser públicos e coletivos ou privados e individuais, de acordo com a renda dos usuários. Os modos de transporte diferenciam-se conforme a oferta, a qualidade, a eficiência e o tempo de deslocamento, e há um menor nível de acessibilidade das pessoas que dependem do transporte coletivo (PEREIRA, 2007). Nas áreas urbanas dos municípios com mais de 60 mil pessoas — que representam 10% dos municípios do país —, por exemplo, 35% dos deslocamentos são feitos a pé, 28% de automóvel, e 32% de transporte coletivo — sendo 84% dos deslocamentos feitos de ônibus (IPEA, 2011).

As populações pobres das cidades brasileiras — frequentemente, as mais dependentes dos transportes públicos e coletivos — enfrentam inúmeras dificuldades para acessar os equipamentos urbanos em consequência da falta de condições de deslocamento. A pobreza se relaciona não somente à insuficiência de renda para a satisfação de necessidades, mas também à privação de oportunidades. Nas cidades, a exclusão social tem como seu principal efeito a segregação espacial, pois as pessoas não podem escolher o local de sua moradia — favelas, loteamentos clandestinos e outras ocupações informais do solo (GOMIDE, 2003). Como resultado da segregação espacial devido à renda, muitas pessoas não conseguem se deslocar, porque não podem pagar os custos das tarifas de transporte.

O transporte coletivo, apesar de sua definição como um serviço público essencial na Constituição Federal (CF) de 1988, não atende adequadamente as pessoas pobres devido às altas tarifas, incompatíveis com seus rendimentos, ou devido à oferta precária dos serviços, principalmente nas áreas periféricas das cidades (GOMIDE, 2006). O serviço de transporte coletivo de ônibus é prestado por empresas privadas sob a forma de concessão ou permissão, que habitualmente é dada às empresas que estipulam a menor tarifa e/ou o maior valor pago por um conjunto de linhas. Não há subsídios operacionais diretos para o sistema de transporte público de ônibus, que na maioria dos casos são mantidos exclusivamente com a receita arrecadada com a tarifa paga pelos passageiros (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011). O impacto dos descontos e das gratuidades é incluído nos cálculos finais das tarifas, onerando, conseqüentemente, os demais passageiros, que, em sua maioria, são pobres (GOMIDE, 2003).

As privações da mobilidade decorrem não apenas da pobreza, mas também das desigualdades entre as capacidades corporais individuais. No debate sobre a desigualdade

das capacidades, impedimentos corporais aliados ao ambiente físico e às barreiras urbanísticas não devem prejudicar a participação plena e efetiva na sociedade, tornando-se um obstáculo à igualdade. As experiências da dependência e da deficiência podem acontecer nas diversas fases da vida — seja na infância, na velhice ou na doença. Esse grupo de pessoas, por exemplo, depende das relações de cuidado — seja de outras pessoas ou do Estado — para realizar as atividades diárias, zelar por si próprias ou acessar os equipamentos públicos.

A mobilidade deve ser entendida como uma capacidade humana. As capacidades são valores gerais que guiam as pessoas na satisfação de suas necessidades e são imprescindíveis a uma vida com igualdade. A mobilidade corresponde à capacidade de mover-se livremente independentemente das características corporais das pessoas, da renda ou da composição espacial das cidades (NUSSBAUM, 2000). Esse marco conceitual valoriza a igualdade das pessoas ao deslocar-se com proteção e segurança, não considerando apenas o deslocamento com o uso das máquinas de transporte ou influenciado pela renda. As capacidades comparam-se às liberdades substantivas de cada pessoa para ter a vida que valoriza: não é apenas a escassez de renda que gera pobreza ou exclusão social, mas também a privação de capacidades. É fundamental desenvolver o potencial humano, as capacidades das pessoas, por meio da ampliação das escolhas disponíveis — garantindo também o acesso ao saneamento, à água tratada, aos serviços de saúde e aos meios de transporte, entre outros. O que está em questão é a interpretação das necessidades sob a forma de capacidades para a busca pela igualdade (SEN, 2008).

Os contextos urbanos não são iguais para todas as pessoas. Devido à organização social, esses contextos refletem as relações de dominação de uma ordem discriminatória, que devem ser consideradas para a proteção da mobilidade.

Portanto, reconhecer as pessoas que estão em desvantagem na cidade devido à mobilidade — seja em razão da pobreza, da dependência ou da discriminação — é primordial para que a redistribuição do acesso seja efetivada e para que as pessoas vivam em condição de igualdade. As políticas devem minimizar as desigualdades, para que as pessoas possam ter liberdade de escolha diante dos seus projetos de vida. Apesar de as necessidades das pessoas serem culturalmente específicas, é devido ao corpo material que há o compartilhamento da vida na cidade: é por meio dos corpos e de sua dependência material que devem ser alinhados os valores morais das sociedades (EAGLETON, 2011).

3.3.1 Mobilidade urbana e direito à cidade

A mobilidade urbana enquanto reflexão sociopolítica está atrelada ao direito à cidade que de acordo com Lefebvre (2001), não trata apenas do acesso à cidade, mas do direito à vida urbana e de acordo com Harvey (2013):

O direito à cidade está muito longe da liberdade individual de acesso a recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade. Além disso, é um direito comum antes de individual já que esta transformação depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo de moldar o processo de urbanização. A liberdade de construir e reconstruir a cidade e a nós mesmos é, como procuro argumentar, um dos mais preciosos e negligenciados direitos humanos. (HARVEY, 2013, p. 74)

Nesse contexto, não é possível compreender o direito à cidade como um direito legal individual, mas deve ser visto e idealizado através de ideias e reivindicações coletivas inspiradas em ideias e sugestões dos movimentos sociais para uma cidade melhor para todas as pessoas.

Não se compra o direito à cidade em concessionárias de automóveis e no Feirão da Caixa: o aumento de renda, que possibilita o crescimento do consumo, não “resolve” nem o problema da falta de urbanidade nem a precariedade dos serviços públicos de educação e saúde, muito menos a inexistência total de sistemas integrados eficientes e acessíveis de transporte ou a enorme fragmentação representada pela dualidade da nossa condição urbana (favela versus asfalto, legal versus ilegal, permanente versus provisório). (ROLNIK, 2013, p. 8)

Na mobilidade urbana o direito à cidade está ligado à possibilidade que os diversos grupos sociais possuem de se deslocarem pelas cidades, logo, o planejamento deve ser voltado para estas ideias. O acesso aos locais de trabalho, saúde, cultura e lazer, podem ser realizados através da garantia das condições necessárias para a utilização dos diversos serviços distribuídos no território.

3.3.2 A mobilidade como reinvidicação na disputa pelo espaço

O processo de disputa pelo espaço através da reinvidicação da mobilidade urbana é o reflexo da organização espacial e das relações sociais que são estabelecidas no espaço urbano, o que reforça que a mobilidade urbana é uma questão que pode ser entendida também como uma questão de classe social e das diferenças socioeconômicas presentes no espaço.

A mobilidade urbana no contexto de lutas representa uma forma de apropriação da cidade através do questionamento de sua produção, ou seja, para quem e por quem ela é produzida. Dentro do contexto sociopolítico brasileiro, é possível dizer que a luta pela

mobilidade ganhou força no cenário nacional durante as manifestações ocorridas durante o ano de 2013, as chamadas “jornadas de junho”, mas é possível retratar que outras manifestações já ocorreram em diversas cidades brasileiras.

De acordo com Gomide; Galindo (2013), a insatisfação social no que diz respeito aos transportes teve início durante o governo autoritário no Brasil, onde o processo de urbanização acelerada refletiu de forma negativa na mobilidade urbana, principalmente durante a década de 1970, quando grande parte da classe trabalhadora no país dependia exclusivamente dos meios de transporte coletivos e já não suportavam mais as superlotações.

Com a primeira crise do petróleo (1973) o governo federal percebeu a importância do transporte coletivo para amenizar a dependência daquela fonte de energia. Naquele ano, o GEIPOT, então Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes, elaborou o primeiro documento sobre o transporte urbano em termos nacionais [...]. Contudo, foram as manifestações populares contra as péssimas condições de transporte nas grandes cidades ocorridas entre 1974-1982 que fizeram o transporte coletivo urbano entrar efetivamente na agenda decisória do governo federal. Diversas revoltas ocorreram naquele período, tanto contra as ferrovias suburbanas (em 1975, nove estações foram depredadas no Rio de Janeiro) quanto em relação aos serviços de ônibus (em 1981, 600 ônibus foram depredados em Salvador). A insatisfação popular dizia respeito à qualidade dos serviços, mas, sobretudo, ao aumento progressivo das tarifas: os famosos “quebra-quebra” marcaram época (GOMIDE; GALINDO, 2013, p. 28)

Os movimentos sociais por direito à cidade retomam, em meados dos anos 2000 a pauta da mobilidade e dos transportes públicos coletivos e em 2003 ocorre em Salvador a “Revolta do Buzu”, um movimento que ficou famoso em todo o país como um movimento de classe e que foi radicalizado pelo desemprego na época e que foi acentuado por conta dos aumentos das tarifas que não possuíam justificativa, além da baixa qualidade dos serviços.

Não obstante, foram mobilizações sociais contra os aumentos de tarifas dos ônibus urbanos ocorridas entre 2003 e 2004 nas cidades de Salvador (Revolta do Buzu) e Florianópolis (Revolta da Catraca) que fizeram que o problema dos transportes urbanos chamasse a atenção das autoridades políticas. Ressalte-se que tais manifestações populares resultaram na articulação e criação de importantes movimentos sociais: o Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos (MDT) e o Movimento Passe Livre (MPL). (GOMIDE ; GALINDO, 2013, p. 33)

2.4 O espaço, a sociedade e a mobilidade urbana

O espaço urbano não é apenas o fruto ou a obra da estrutura social. De acordo com Villaça (2001), a “estrutura territorial [...] está articulada a outras não territoriais, como a econômica, a política e a ideológica. [...] A estrutura territorial é socialmente produzida e ao mesmo tempo reage sobre o social”. Logo, é uma relação dialética. A sociedade desigual produz estruturas espaciais segregadas e fragmentadas ao longo do processo de urbanização e estas mesmas estruturas acabam por atuar na reprodução das desigualdades. “A forma como a cidade é geograficamente organizada faz com que ela não apenas atraia gente pobre, mas que ela própria crie ainda mais gente pobre. O espaço é, desse modo, instrumental à produção de pobre e de pobreza.” (SANTOS, 1990, p. 59 apud SPOSITO, 2004, p. 123).

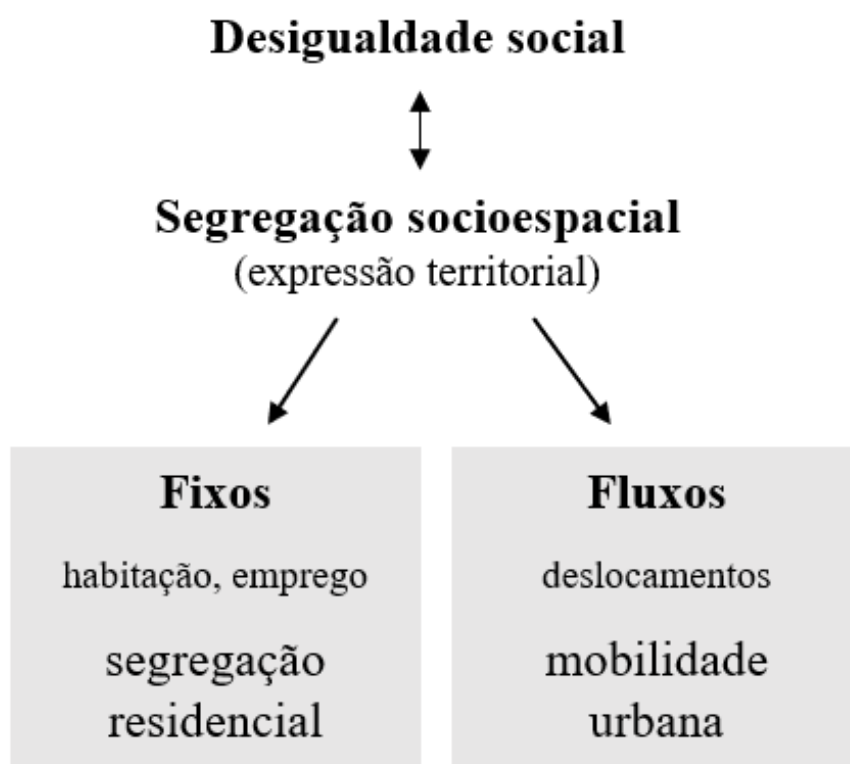
Para Ribeiro (2005), a segregação socioespacial não só distancia os grupos sociais no espaço, faz com que os moradores das periferias possuam menor renda em relação aos moradores das áreas centrais “mesmo quando tem os mesmos atributos de escolaridade, idade e cor” (RIBERO, 2005, p. 47). De acordo com Ribeiro, “entre os chefes com baixa escolaridade [...], os moradores em favela ganham em média cerca de 30% menos do que o seu equivalente morador no bairro” e desta mesma maneira, as crianças e jovens que pertencem à famílias com estrutura parecida, acabam por ter desempenho escolar diverso em razão da localização de suas moradias, logo, crianças e jovens que vivem em favelas ou periferias possuem os piores índices escolares do que seus semelhantes que vivem em bairros centrais.

Já no que diz respeito à relação dialética entre a formação social e a formação espacial, esta atua também nos deslocamentos – que é o tema central deste trabalho – e, portanto, sua relação está diretamente ligada à localização de moradia, classe social, etc. Conforme Santos (1996), os fluxos e deslocamentos não se dão sobre o espaço, pois eles são parte integrante e indissociável do espaço. Portanto, o espaço é “algo dinâmico e unitário, onde se reúnem materialidade e ação humana, [...] o conjunto indissociável de sistemas de objetos [...] e de sistemas de ações” (SANTOS, 1996, p. 49). Nesta linha de pensamento, “os sistemas de objetos não funcionam [...] se os vemos separados dos sistemas de ações. Os sistemas de ações também não se dão sem os sistemas de objetos.” (SANTOS, 1996, p. 90). Podemos dizer então, que o espaço é constituído por fixos – que são os objetos – e por fluxos – que são ações:

Os fixos (casa, porto, armazém, plantação, fábrica) emitem fluxos ou recebem fluxos que são os movimentos entre os fixos. As relações sociais comandam os fluxos que precisam dos fixos para se realizar. Os fixos são modificados pelos fluxos, mas os fluxos também se modificam ao encontro dos fixos. (SANTOS, 1996, p. 165).

Sendo assim, existe total interação entre a organização social e espacial do território e a mobilidade urbana e esta relação pode fazer com que a desigualdade social se manifeste no espaço urbano através de elementos fixos – localização residencial, equipamentos urbanos, infraestruturas coletivas etc. – e dos fluxos e deslocamentos.

Figura 03: Espaço, fixos e fluxos



Fonte: LOPES, K. F. F. (2019) com base em SANTOS (1996) e ARAUJO (2017).

Este tópico aborda a mobilidade através dos fluxos por conta da preferência dos estudos dos cientistas sociais – urbanistas, geógrafos etc. – em analisar a segregação socioespacial através de suas manifestações fixas. Isso quer dizer que, pesquisas sobre como a habitação e a distribuição das diferentes classes sociais acontece no território são privilegiadas, já as em relação à mobilidade, geralmente não são pesquisadas ou muitas vezes apenas citadas por estes mesmos estudos.

A segregação social se manifesta também através dos fluxos, em condições e maneiras diversas e desiguais da mobilidade urbana nas cidades. Nesta perspectiva, Villaça (2001), pesquisou quais as formas que a desigualdade social produziu nas metrópoles brasileiras, corroborando que a desigualdade não pode ser analisada “apenas do ponto de vista de seus equipamentos – coisa já fartamente destacada – mas do ponto de vista de suas localizações [e] na disputa pelo controle dos tempos de deslocamento”. De acordo com Villaça, a análise dos deslocamentos é questão central para compreender as relações entre a sociedade e o espaço:

O espaço intra-urbano [...] é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força e trabalho – como no deslocamento casa/trabalho –, seja enquanto consumidor – reprodução da força de trabalho, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola etc. (p. 20).

Logo, torna-se necessário reconhecer que a mobilidade urbana é totalmente influenciada pela organização territorial, da mesma maneira como fatores como a idade, gênero, renda, localização residencial e até o nível de escolaridade afetam as condições e características dos deslocamentos dos diferentes grupos sociais no espaço urbano.

Diante deste reconhecimento, torna-se necessário voltar à reflexão em torno do conceito de mobilidade urbana, pois a reflexão ajuda a compreender as relações entre deslocamento e território. O termo “mobilidade urbana” surgiu com mais força dentro dos ambientes técnico e político ocupando um espaço que anteriormente era tratado apenas como transportes. Esta nova reflexão e definição – mobilidade urbana – passou a ser adotada pelo Ministério das Cidades nos primeiros anos da estruturação da pasta e sua adoção de certa forma buscava superar as abordagens apenas técnicas do transporte, objetivando realizar a articulação entre os deslocamentos e o território em uma perspectiva mais ampla que apenas a da circulação, definida como: “mais do que o conjunto de serviços e meios de deslocamento de pessoas e bens, mobilidade urbana é o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade.” (MINISTÉRIO DAS CIDADES; INSTITUTO PÓLIS, 2005, p. 3).

De acordo com o Ministério das Cidades (2005), o conceito de mobilidade urbana teria “como ponto de partida que a percepção de que transporte não é um fim em si mesmo, mas uma forma da população acessar os destinos desejados na cidade” (MINISTÉRIO DAS CIDADES; IBAM, 2005, p. 10). Esta visão mais abrangente considera que era tratado apenas como transporte como uma visão sistêmica de

movimentação, ou seja, a mobilidade urbana envolve todos os modos de transportes e todos os fatores que geram a necessidade de deslocamento no espaço urbano. Dentro desta nova visão, tem-se a necessidade da consciência das relações entre os deslocamentos e a organização socioespacial, extremamente necessária no Brasil, país que possui uma estrutura social desigual. Esta nova abordagem também foi fundamental para reorientar o foco das políticas públicas que passam a ser pensadas na necessidade dos usuários – ou deve ser – e não apenas com foco quantitativo baseado na eficiência de sistemas:

A ideia de mobilidade é centrada nas pessoas que transitam e requer que seja possibilitada a todos a satisfação individual e coletiva de atingir os destinos desejados, as necessidades e prazeres cotidianos. Passa-se agora a valorizar, no desenvolvimento urbano, as demandas peculiares dos usuários em geral e particularmente as necessidades dos usuários mais frágeis do sistema. (MINISTÉRIO DAS CIDADES; IBAM, 2005, p. 11).

Esta nova abordagem começa a pensar nos deslocamentos considerando os comportamentos individuais e dos grupos sociais, o que é extremamente necessário, e de acordo com Balbim (2003), “o conceito de mobilidade tenta integrar a ação ao conjunto de atividades cotidianas do indivíduo. [...] o indivíduo que se desloca é ator social, com reivindicações e práticas próprias, sujeito de estudos, diretrizes e planificações, um agente da produção do espaço de circulação” (BALBIM, 2003, p. 181).

Sendo assim, o conceito supõe a relação entre a sociedade, o espaço e os deslocamentos de indivíduos e grupos sociais no território. Logo, em territórios segregados e desiguais, os padrões da mobilidade urbana vão refletir a desigualdade.

2.4.1 A organização territorial e os deslocamentos dos diferentes grupos sociais

Os deslocamentos humanos possuem fortes conexões com a “espacialidade das atividades econômicas e dos serviços públicos e com os mecanismos de acesso à moradia, ao trabalho e aos serviços” (LAGO, 2007, p. 2). No território, a localização das atividades, o mercado de terras, as necessidades e condições dos deslocamentos estão em conexão com a forma como nossa sociedade está estruturada. Conforme aponta Santos (1990):

A relação entre atividades e serviços cuja utilização supõe a presença do usuário no lugar, como a educação e a saúde, ajuda a explicar a queda da qualidade de vida [...] e a acessibilidade cada vez menor a tais serviços dos estratos mais pobres. Isso equivale a um empobrecimento ainda mais sensível dos mais pobres e das classes médias, pelo fato de que, para aceder a esses bens que deveriam ser fornecidos pelo poder público, essa camada tem de pagar. (SANTOS, 1990, p. 53)

Sob este mesmo olhar, Lago (2007), considera:

A intensidade da mobilidade diária resulta da articulação entre a hierarquia espacial de centros e subcentros econômicos, as condições do transporte coletivo (os itinerários, a periodicidade e as tarifas) e a dinâmica imobiliária, responsável pela localização dos diferentes setores sociais no território. Como as condições de acessibilidade ao mercado de trabalho e ao consumo são muito desiguais, a distância casa-trabalho e o tempo gasto nesse percurso são indicadores relevantes na compreensão dos mecanismos reprodutores das desigualdades socioespaciais. (LAGO, 2007, p. 15)

O processo conhecido como “desconexão espacial entre a localização residencial das minorias sociais e a localização dos empregos de baixa qualificação que eles poderiam ocupar” (GOBILLON; SELOD; ZENOU, 2007, p. 2402) é também conhecido pelo termo em inglês, *Spatial Mismatch*, muito estudada nos Estados Unidos, onde a principal hipótese é a de que “os trabalhadores negros, por residirem em zonas segregadas, distantes e mal conectadas aos principais centros econômicos, são confrontados com barreiras para encontrar e manter empregos” (GOBILLON; SELOD; ZENOU, 2007, p. 2419). Apesar do enfoque étnico nas pesquisas, também são considerados fatores sociais, uma vez que os estudos consideram os fatores étnicos e sociais na escolha das áreas pesquisadas.

Os pesquisadores estadunidenses consideraram que por conta dos processos ocorridos nas cidades dos Estados Unidos no decorrer do século XX, a população branca e de maior renda, bem como as atividades econômicas e conseqüentemente os postos de trabalho, foram deslocadas para as regiões mais distantes dos centros – subúrbios – enquanto a maior parcela da população mais pobre e negra do país permaneceu nos centros que encontravam-se carentes de infraestruturas e deteriorados. Desta forma, distanciando os grupos sociais mais carentes das oportunidades de trabalho e de acesso à renda, situação que implicou de acordo com os pesquisadores em altos índices de desemprego e pobreza entre a população negra estadunidense. “A média de pobreza é sempre maior nas áreas centrais e normalmente três ou quatro vezes maior entre os negros do que entre os brancos.” (GOBILLON; SELOD; ZENOU, 2007, p. 2407).

No Brasil a segregação é mais estudada sob o olhar da concentração dos diferentes grupos sociais no território, do que por questões étnicas, embora no caso brasileiro a divisão social e étnica não sejam apenas coincidência. Outra questão a ser levada em consideração é que as classes sociais mais altas e a oferta de empregos historicamente se

mantiveram concentrados próximos às áreas centrais, enquanto as classes sociais mais baixas ocuparam em sua grande maioria as periferias.

Em Salvador, de acordo com dados da Pesquisa de Origem e Destino (1995, 2012), as atividades de emprego que antes possuíam maior concentração no Centro Histórico – Centro de Salvador – apresentaram descentralização para as áreas do “Iguatemi e Pituba, mas também com alguns pontos ao longo da Avenida Paralela.” (Relatório Técnico – PLANMOB Salvador, 2017, p. 371).

Com estes dados é possível observar que a evolução da população de Salvador para as áreas mais periféricas da cidade não acompanhou a evolução da oferta de empregos, uma vez que nos dados analisados a concentração das atividades de emprego continuou predominantemente nas áreas Centrais e na Centralidade do Iguatemi, já as áreas que mais cresciam em relação à população continuou carente de ofertas de empregos. A relação da distribuição da população e da oferta de empregos, relata que a população de Salvador – principalmente os grupos mais carentes – necessitam realizar longos deslocamentos diários para trabalhar.

Villaça (2001), explorou em suas pesquisas o reflexo da distribuição desigual de moradias e das atividades no território. De acordo com o autor dois conceitos são fundamentais na análise, eles são a localização e a acessibilidade. A primeira é uma propriedade de cada localização, que corresponde à distância ou proximidade a qualquer parte da cidade. Para Villaça (2001), cada localização está associada a uma política de valorização imobiliária, “valor que, no mercado, se traduz em preço da terra” (VILLAÇA, 2012, p. 72). Desta forma, ao citar Lefebvre, Villaça relata que quando ao comprar um imóvel, o comprador “não compra apenas o volume habitável, permutável com outros. O adquirente é detentor de uma distância, aquela que interliga sua habitação a lugares, aos centros de comércio, de trabalho, de cultura, de decisão.” (VILLAÇA, 2001, p. 73). Ou seja, de acordo com Villaça, “a terra urbana só interessa enquanto ‘terra-localização’, ou seja, enquanto meio de acesso a todo sistema urbano, a toda a cidade.” (VILLAÇA, 2001, p. 74).

A acessibilidade de um terreno ao conjunto urbano revela a quantidade de trabalho socialmente necessário dispendido em sua produção. Quanto mais central o terreno, mais trabalho existe dispendido na produção dessa centralidade, desse valor de uso. Os terrenos da periferia têm menos trabalho social incorporado em sua produção do que os centrais. (VILLAÇA, 2001, p. 72).

Assim, as diferentes localizações e acessibilidades na cidade refletem as desigualdades presentes em nossa sociedade, determinados grupos sociais só conseguem morar onde podem pagar, bem como utilizar determinadas tecnologias para se transportar de acordo com a possibilidade que sua classe social permite. Villaça ao retratar sobre estas questões cita Santos:

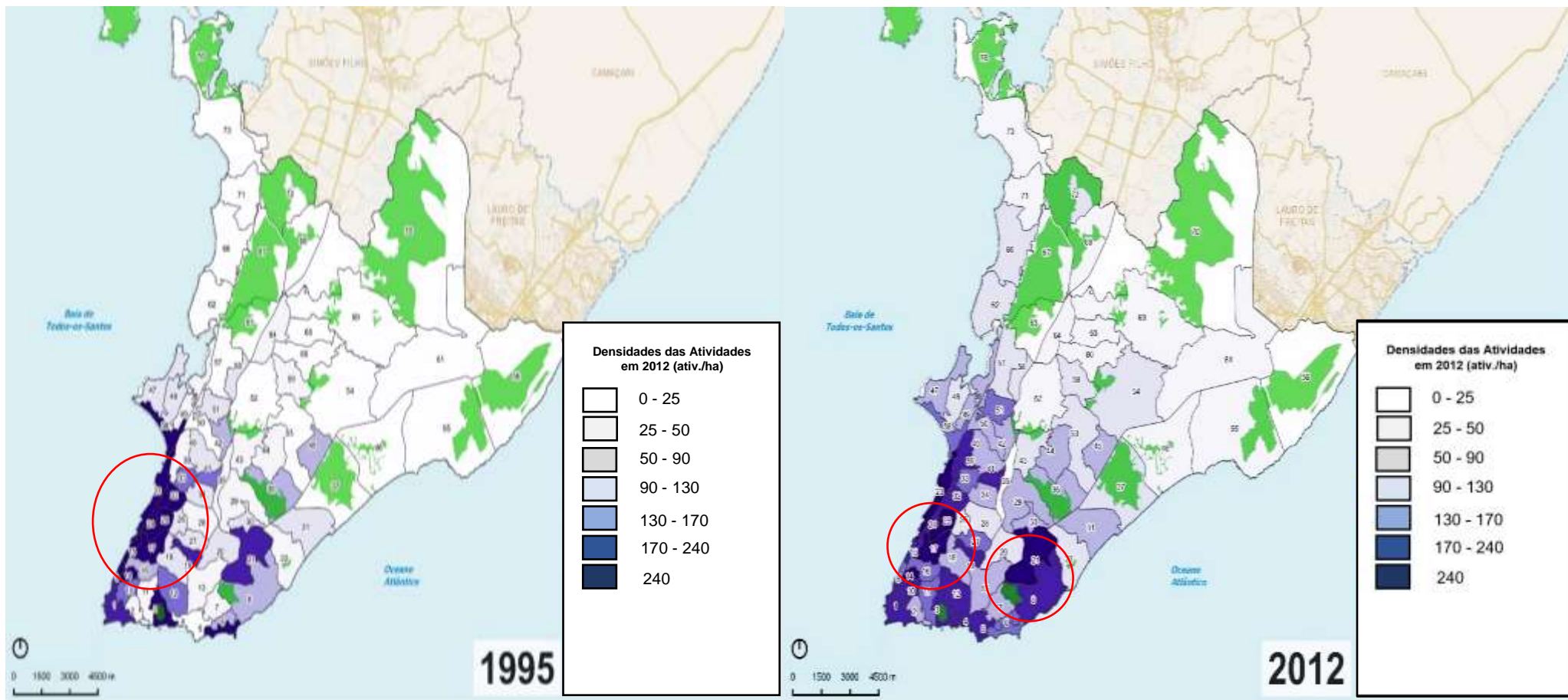
Cada homem vale pelo lugar onde está; o seu valor como produtor, consumidor, cidadão depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando incessantemente, para melhor ou para pior, em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço) independentes de sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação, até mesmo o mesmo salário, têm valor diferentes segundo o lugar em que vivem: as oportunidades não são as mesmas. Por isso, a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde está”. (SANTOS, 1987, p. 81 apud VILLAÇA, 2001, p. 75).

Sendo assim, a desigualdade na mobilidade urbana inicia a partir da estruturação do espaço urbano e da diferente distribuição dos grupos sociais no território. A desigualdade pode se intensificar com o acesso dos diferentes grupos sociais às condições diferenciadas para a realização de seus deslocamentos, logo, entra em questão a mobilidade social⁸.

As figuras a seguir apresentam a densidade das atividades nos anos de 1995 e 2012, de acordo com os dados das Pesquisas de Origem e Destino (1995, 2012) e o Relatório do PLANMOB Salvador (2017).

⁸A capacidade de obter ascensão social. Movimento categórico de um indivíduo dentro da escala socioeconômica de classes

Figura 04: Densidade das Atividades em Salvador nos anos de 1995 e 2012

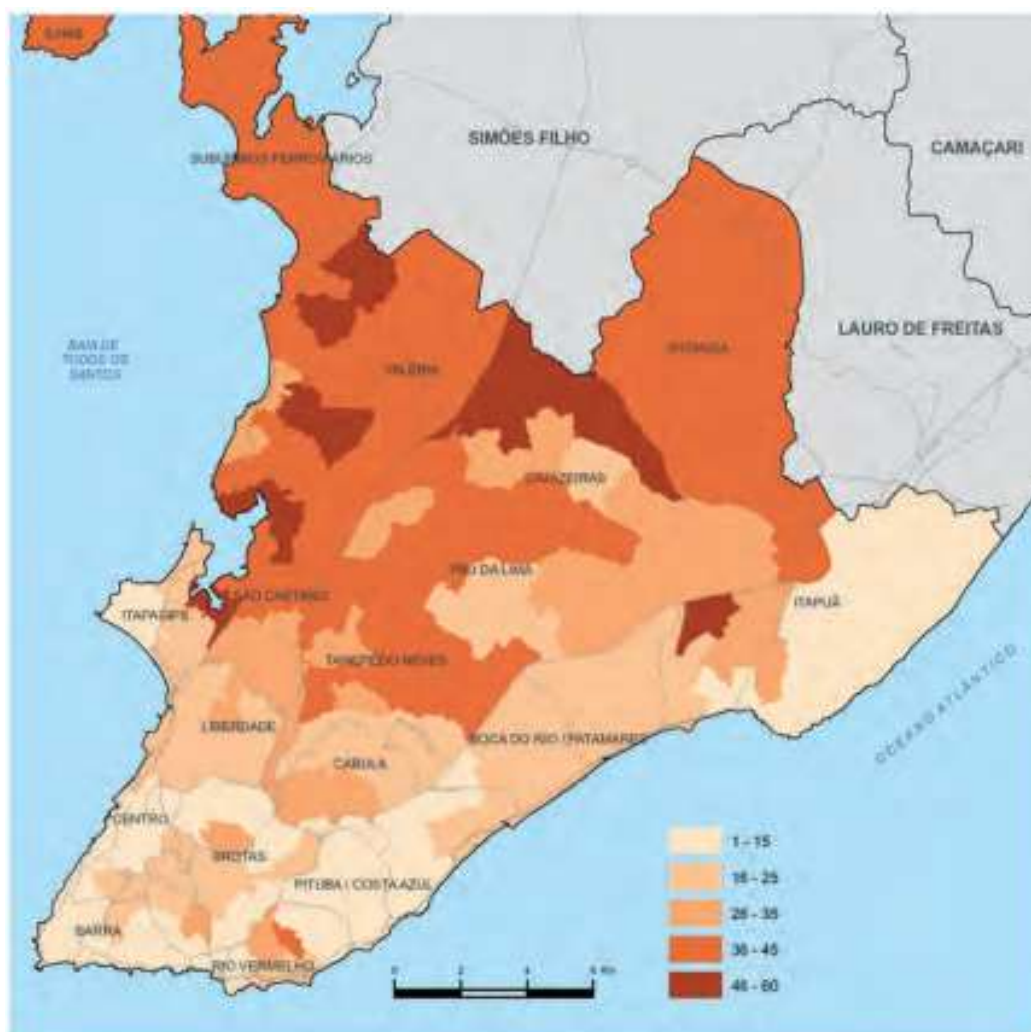


Fonte: Elaboração PlanMob Salvador (2017) – Dados Pesquisa OD/1995 e 2012.

A partir dos dados, é possível perceber que no período compreendido entre os anos de 1995 a 2012, houve uma descentralização das atividades do Centro para a área do Iguatemi, mas em outras áreas o crescimento da oferta de atividades não apresenta grandes números em relação às centralidades – Centro e Iguatemi –, fazendo com que seja preciso que os grupos que se localizam nas áreas periféricas precisem realizar deslocamentos mais longos.

A partir da relação da distribuição da oferta de atividades em Salvador, é possível relacioná-los com a renda per capita mensal familiar. Os mesmos locais que possuem menor concentração da oferta de atividades são os que possuem menor renda per capita mensal.

Figura 05: Famílias com renda per capita mensal até meio salário-mínimo (percentual) Salvador - 2000



Fonte: Carvalho e Pereira (2006)

2.4.2 Características dos deslocamentos dos grupos sociais

A mobilidade urbana dos grupos sociais está intimamente ligada às variáveis como a renda, idade e o gênero. De acordo com o Ministério das Cidades, isto faz com que, nas cidades brasileiras, as desigualdades territoriais sejam cada vez mais evidentes.

[...] indivíduos que encontram dificuldades de buscar trabalho por não terem condições de deslocamento até os locais onde se concentram as oportunidades de emprego, com indivíduos que têm todas as condições de realizar, com a máxima fluidez e conforto, uma gama enorme de deslocamentos por motivos variados, efetivando as mais diversas necessidades de reprodução de suas vidas. (BRASIL, 2004, p. 31)

Mesmo com as evidentes relações entre a mobilidade urbana e a desigualdade social, o tema é pouco abordado nos âmbitos acadêmicos, técnicos e políticos. Algumas das poucas pesquisas, mostram que a mobilidade da população pobre é muito baixa, mas geralmente estas pesquisas estão sempre relacionadas apenas a fatores quantitativos de renda e não relacionam estes fatores à qualidade das viagens. Uma pesquisa realizada pelo Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte (ITRANS), mostra que os mais pobres enfrentam fortes dificuldades no deslocamento, isto acaba por se refletir em “problemas de acesso ao trabalho e às oportunidades de emprego, às atividades de lazer e aos equipamentos sociais básicos” (ITRANS, 2004, p. 4). De acordo com o estudo, as más condições da mobilidade urbana são obstáculos para superar a pobreza de 45% da população das cidades brasileiras que possuem renda mensal de até três salários mínimos.

Além da submissão a maiores deslocamentos por conta da distribuição dos usos e atividades no território das cidades, os grupos sociais com menor renda possuem condições mais restritas na realização de viagens. Eles possuem em média menos automóveis, fato que os torna dependentes do transporte coletivo, são atendidos de forma mais precária pelas redes de transporte e infraestrutura, além de possuírem menor renda para realizar os deslocamentos. Sendo assim, as condições sociais se refletem em diversos indicadores, como o número de viagens realizadas por dia; o modo de transporte utilizado; o motivo das viagens; e os tempos de deslocamento. De acordo com a Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia (SEINFRA), responsável pela Pesquisa de Origem e Destino (O/D) na Região Metropolitana de Salvador (RMS), “a renda familiar é a principal variável relacionada à mobilidade. Quanto maior a renda familiar, maior o número de viagens realizadas por pessoa.”

Um indicador capaz de revelar os reflexos da desigualdade socioespacial na mobilidade urbana é o dos gastos com o transporte no orçamento. De acordo com Villaça (2003), o custo de uma passagem de ônibus para uma pessoa que possui menor renda é cinco vezes maior do que para uma pessoa que possui maior renda. Já Andrade (2016), ressalta que o transporte é o principal item de despesa das famílias com baixa renda, uma vez que os gastos com os serviços de transporte público tendem a diminuir quando a renda familiar também diminui. Considerando todos os itens da despesa das famílias brasileiras, os gastos com transportes representam 18%, ficando atrás apenas da habitação e da alimentação, com 35% e 21% respectivamente.

Na medida em que as tarifas de transportes crescem, o problema aumenta. De acordo com o Ministério das Cidades (BRASIL, 2004), as famílias com rendimento inferior a 3 salários-mínimos comprometiam 5,8% do orçamento com transporte na década de 1970. No início dos anos 80 esse gasto já era de 12,4% e na década de 1990 ultrapassava 15%. Em 2004, para se deslocar duas vezes ao dia durante um mês, uma única pessoa gastava 30% do salário-mínimo. Conforme Gomide (2003) “está em curso uma progressiva expulsão dos mais pobres do acesso aos serviços de transporte público coletivo nos principais centros urbanos brasileiros”. (GOMIDE, 2003, p. 18)

O acesso ao transporte é medido pelo índice de mobilidade e diz respeito ao número de viagens realizado por pessoa por dia. A pesquisa da RMS demonstra que “quanto maior a renda familiar, maior o número de viagens diárias realizadas por pessoa” (SEINFRA, 2012, p. 23). Em Salvador, o índice de mobilidade total para a classe social de menor renda (classe econômica E) é de 1,44 viagens por dia, enquanto a da classe social de maior renda (classe econômica A) é de 2,40 viagens por dia.

A mesma relação se revela no que diz respeito à escolaridade. O índice de mobilidade aumenta na razão do grau de instrução, como mostra a Tabela 1.

Tabela 1: Índice de Mobilidade de Salvador

Classes Econômicas	Índice de Mobilidade
A	2,40
B	2,00
C	1,59
D	1,52
E	1,44
Mobilidade Geral	1,65

Fonte: Elaborado pelo autor através de dados da SEINFRA, 2012.

Tabela 2: Índice de Mobilidade de acordo com o Grau de Instrução

Grau de Instrução	Índice de Mobilidade
Analfabeto	0,78
Pré-Escolar	1,78
Fundamental I (1º ao 5º ano)	1,50
Fundamental II (6º ao 9º ano)	1,64
Ensino Médio	1,67
Superior	2,34
Pós-Graduação	2,76
Outros	0,41
Mobilidade Geral	1,65

Fonte: Elaborado pelo autor através de dados da SEINFRA, 2012.

O nível de rendimento mensal influencia diretamente no modo de transporte utilizado. Conforme a pesquisa O/D de 2012, as classes sociais com menor renda (C, D e E), realizam aproximadamente de 40% a mais de 50% dos deslocamentos através de modos não motorizados; enquanto os deslocamentos em transporte coletivo varia de 47,3% (classe C) a 39,4% (classe E); e somente 12,5% (classe C) enquanto as classes D e E, realizam 6,9% e 9% através de modos motorizados individuais, respectivamente. Nas faixas com renda mais alta ocorre o contrário: 80,8% deslocamentos na classe A são realizados através do modo de transporte individual motorizado, enquanto apenas 7,3% dos deslocamentos é feito através de modos não motorizados. Estes dados demonstram que o crescimento do uso dos modos motorizados, principalmente os automóveis

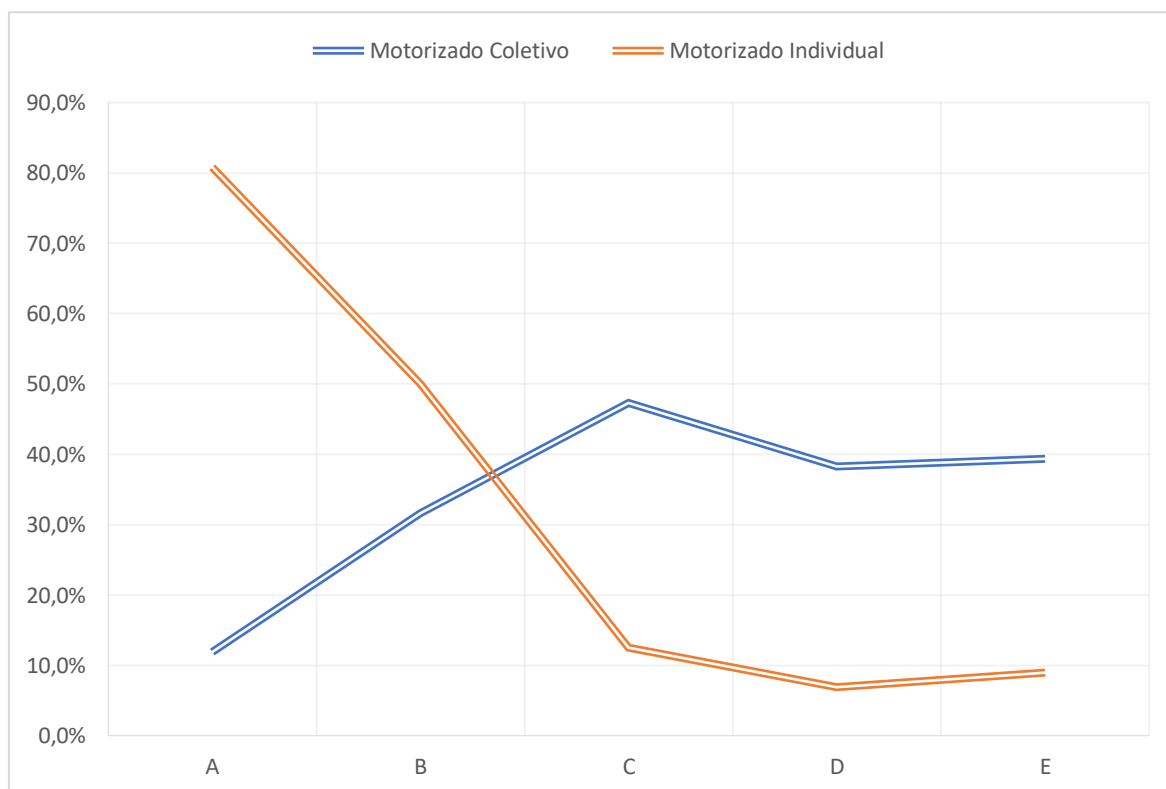
individuais, é proporcional à renda. Como aponta Gomide (2003, p. 12) “as pessoas com renda mais baixa tendem a restringir os deslocamentos motorizados e a substituí-los pelos deslocamentos a pé”. O agravamento desta situação se também por conta da segregação socioespacial, uma vez que na maioria das vezes os que possuem menor renda residem mais distantes das oportunidades de trabalho.

Tabela 3: Divisão modal de acordo com a classe social

MODO	Tipo	A	B	C	D	E
Motorizado	Coletivo	11,9%	31,6%	47,3%	38,3%	39,4%
	Individual	80,8%	50%	12,5%	6,9%	9%
Não Motorizado		7,3%	18,4%	40,2%	54,8%	51,6%
Total Geral		100%	100%	100%	100%	100%

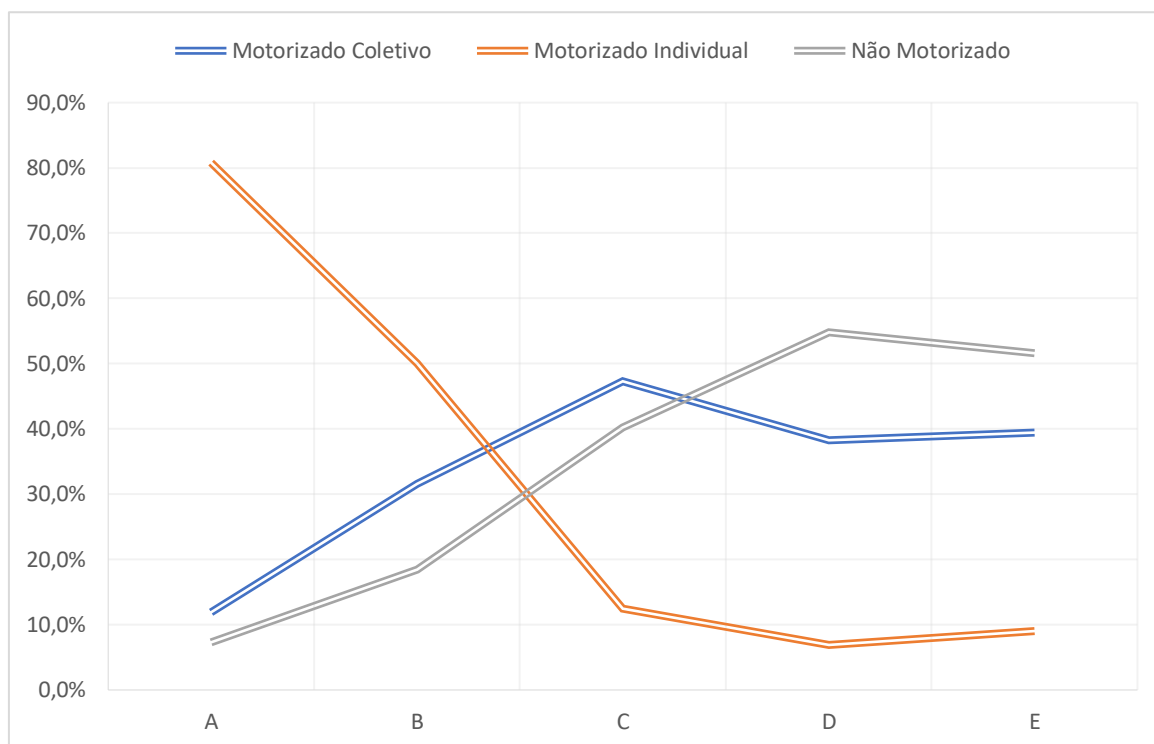
Fonte: Elaborado pelo autor através dos dados da Pesquisa Origem e Destino, 2012.

Gráfico 1: Modo utilizado de acordo com a classe social



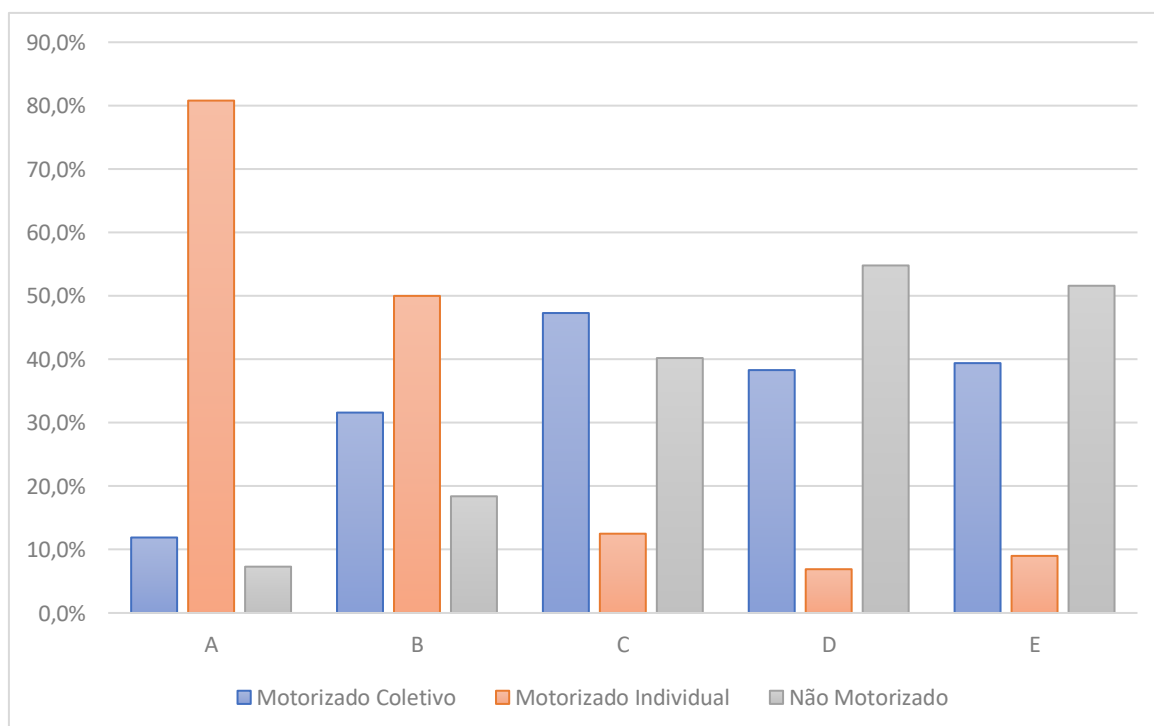
Fonte: Elaborado pelo autor através dos dados da Pesquisa Origem e Destino, 2012.

Gráfico 2: Modo utilizado de acordo com a classe social



Fonte: Elaborado pelo autor através dos dados da Pesquisa Origem e Destino, 2012.

Gráfico 3: Modo de transporte mais utilizado por classe social

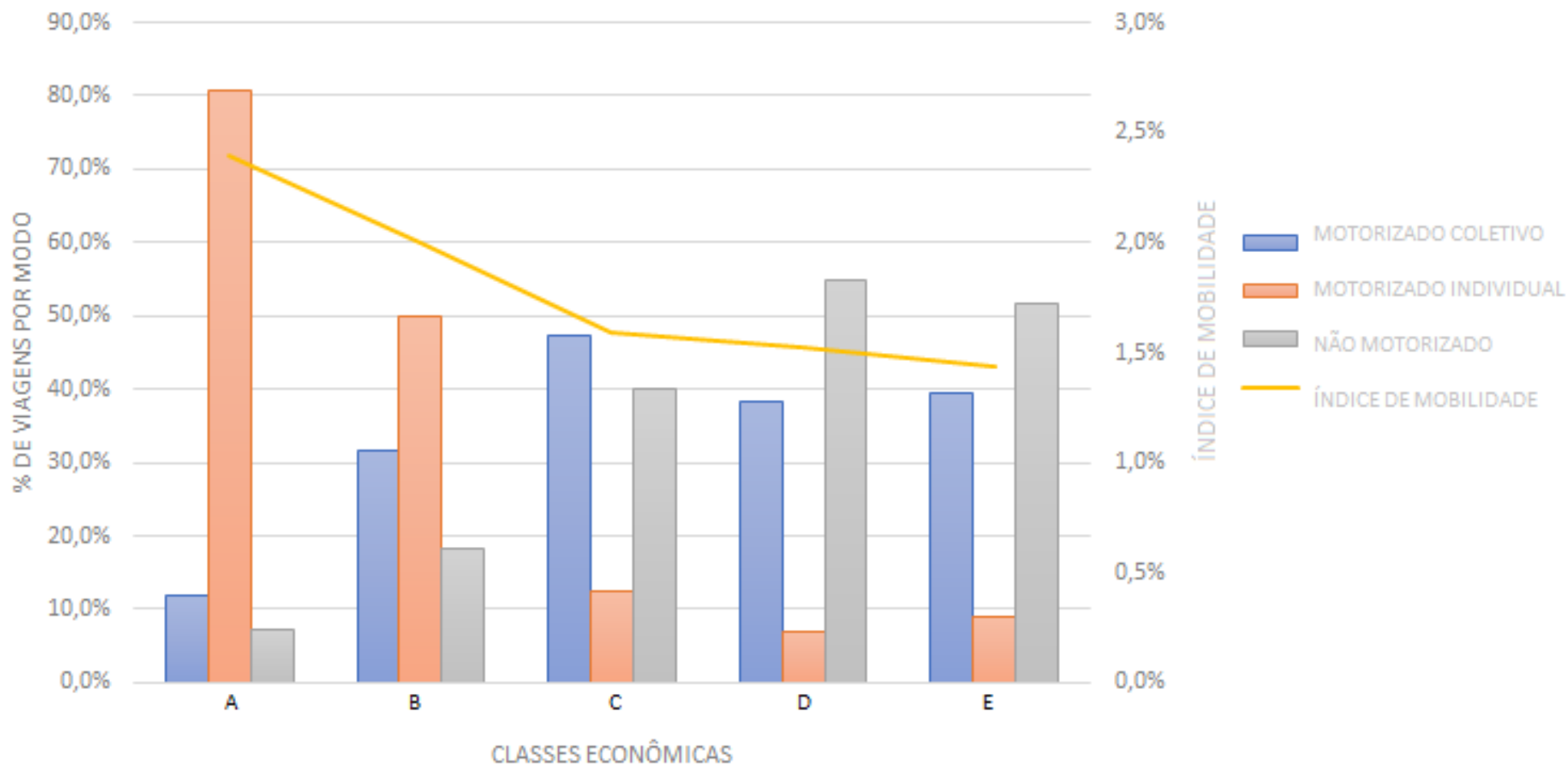


Fonte: Elaborado pelo autor através dos dados da Pesquisa Origem e Destino, 2012.

É possível notar que quando mais baixa a classe social, maior é a quantidade de transporte realizada através do modo Não Motorizado, enquanto na classe social mais baixa é o contrário.

Realizando o cruzamento entre o índice de mobilidade, as classes econômicas e os modos de transportes utilizados por cada uma em Salvador, fica nítida a desigualdade, pois, o maior índice de mobilidade – 2,40 – é por conta da utilização do veículo individual motorizado que representa apenas na classe econômica “A”, impressionantes 80,8% do total na divisão modal, enquanto as classe mais baixas este percentual varia de 6,9% a no máximo 9% do total de veículos individuais motorizadas.

Gráfico 4: Modos de transporte por classe econômica versus Índice de Mobilidade



Fonte: Elaborado pelo autor através dos dados da Pesquisa Origem e Destino, 2012.

Quanto maior a renda, menor é o uso do transporte motorizado coletivo, e maior é o índice de mobilidade. Em contrapartida, quanto menor a renda, maior é o uso do transporte coletivo e menor o índice de mobilidade.

Essa realidade faz com que a maioria das pessoas tenham as possibilidades de mobilidade reduzidas por conta das limitações econômicas, que de acordo com Maricato (2000), seria uma alta quantidade de pessoas que permanecem ociosas um grande período do dia, no interior das residências, e que dificulta o acesso ao transporte por conta da limitação da renda. Outra questão é que isso pode causar limitação às oportunidades de trabalho, pois, de acordo com Gomide (2003), a busca por um emprego requer o investimento em tarifas de transporte coletivo, chegando a ser um fator impeditivo para determinadas parcelas da população procurar um posto de trabalho devido às altas tarifas.

Em pesquisa, o ITRANS (2004), relata que o nível de desemprego é mais elevado entre as classes sociais com renda mais baixa nas cidades pesquisadas. Os dados mostram que uma das causas é a incapacidade dos indivíduos que diante do desemprego, não conseguem arcar com os custos para procurar trabalho:

Num mercado que já oferece poucas oportunidades de trabalho, uma pessoa desocupada que estivesse procurando emprego precisaria realizar deslocamentos frequentes para conseguir uma colocação. Índices de mobilidade tão baixos, como os constatados, não mostram isso. [...] por conta das altas despesas com o pagamento de tarifas, muitas pessoas desocupadas ficam impossibilitadas de sair à procura de trabalho. (ITRANS, 2004, p. 14-16)

De acordo com Gomide (2003), os motivos das viagens da população com menor renda também estão relacionados, afirmando que “as poucas viagens [...] são quase exclusivamente para escola e trabalho” (GOMIDE, 2003, p. 12). Já os indivíduos com maior renda possuem mais viagens com motivos de lazer, compras e saúde, mostrando que além das restrições de oportunidade de trabalho, as barreiras da locomoção limitam a socialização, lazer e diversão dos grupos com menor renda. De acordo com o ITRANS (2004), a maioria dos grupos sociais com renda mais baixa não se desloca durante os fins de semana. Este fato torna-se importante no que diz respeito aos direitos dos indivíduos, pois:

[...] o relacionamento social, de convivência com parentes e amigos cria redes de apoio sem as quais as muitas pessoas não teriam como encontrar uma oportunidade de trabalho, por exemplo. Além disso, não se pode esquecer que as atividades de lazer são fundamentais para o

equilíbrio psicossocial dos indivíduos, continuamente ameaçados pelas tensões e pela violência dos grandes centros urbanos. (ITRANS, 2004, p. 22)

Ainda em relação à desigualdade no que diz respeito à mobilidade urbana é a organização do espaço viário nas cidades, principalmente nas maiores. De acordo com a Confederação Nacional do Transportes (CNT), “60% do espaço viário das cidades brasileiras é destinado ao trânsito de automóveis, [...] que transporta apenas 20% dos passageiros. Por outro lado, os ônibus transportam 70% dos passageiros e contam com apenas 25% do espaço viário.” (ARAUJO, 2017, p. 52). De acordo com Vasconcellos (2012), “a apropriação do sistema de circulação [...] é caracterizada por diferenças enormes entre as pessoas, classes e grupos sociais” (VASCONCELLOS, 2012, p. 35). Sendo assim, o planejamento dos transportes nas cidades brasileiras que na maioria dos casos são baseados na ampliação do sistema viário para os automóveis, acaba cumprindo o papel de excluir os grupos sociais com menor renda e fazendo com que os grupos de maior renda – que possuem capacidade de comprar um automóvel – possam se apropriar do espaço através do uso de automóveis individuais motorizados.

O tempo médio das viagens acaba por refletir as diferenças da desigualdade, e nesse sentido, Reis et al (2014), relacionam dados de renda e dos deslocamentos por motivos de trabalho no Distrito Federal, concluindo que os tempos de viagem aumentavam conforme a renda familiar diminuía. Villaça (2001), ressalta que o tempo das viagens é um elemento central na disputa pelas localizações urbanas que gera a segregação, afirmando que “a disputa pelas localizações é uma disputa pela otimização (não necessariamente minimização) dos gastos de tempo e energia. A segregação e o controle do tempo de deslocamento dos indivíduos que ela possibilita são decisivos nessa disputa” e que “em seu processo de dominação por meio do espaço urbano [...] a classe dominante comanda a apropriação diferenciada”, ou seja, a otimização do acesso às localizações urbanas é decisiva para os que podem pagar. “As burguesias produzem para si um espaço urbano tal que otimiza suas condições de deslocamento. Ao fazê-lo, tornam piores as condições de deslocamento das demais classes”. (VILLAÇA, 2001, p. 328-333).

A segregação se manifesta também através da mobilidade urbana, através dos componentes fixos do território – moradia, onde cada um pode morar – e na forma como os diferentes grupos se locomovem, bem como nas condições que possuem para realizar os deslocamentos. Assim, as classes “menos favorecidas” de capital são duplamente

atingidas, primeiro por estarem submetidas a maiores exigências de deslocamentos e depois por conta das condições mais precárias para a realização deste. Conforme conclui Villaça (2001):

O “longe” para elas é produzido por vários processos: pela dificuldade de acesso, inclusive econômico, a um sistema de transportes satisfatório [...]; pelas crescentes distâncias, em tempo e em quilômetros, a que são impelidas suas casas e, finalmente, pelo deslocamento dos centros de empregos e subemprego terciários para a direção oposta à de seus bairros residenciais. (VILLAÇA, 2001, p. 225)

No Brasil a estrutura econômica que gera um crescimento acelerado, mas que conseqüentemente não gera desenvolvimento, se reflete também no espaço urbano e gera diferenças que vão da ordem social à espacial e estes fatores acabaram por gerar desigualdades não só no espaço urbano de um município, por conta da metropolização, a metrópole acaba por gerar maior crescimento, enquanto os demais municípios apenas reforçam a desigualdade gerando movimentos pendulares, conhecido como casa-trabalho-casa. Estes movimentos pendulares geralmente acontecem entre municípios de uma região metropolitana, onde a população sai para realizar suas atividades na metrópole e precisa voltar para casa novamente.

De acordo com Santos (1990) “quanto mais pobre é um indivíduo, mais dependente ele é dos transportes coletivos... e o da população com maior renda pelo automóvel particular.” (SANTOS, 1990, p. 79). A questão central é que as pessoas pertencentes às classes sociais menos favorecidas ficam subordinadas aos meios de locomoção precários, pelos quais pagam uma parcela cada vez maior dos seus ganhos mensais. Essa questão ainda é agravada pela a expansão territorial das cidades. Simplificando, “quanto menor a renda, de um modo geral, maior é o tempo gasto para se fazer transportar do domicílio ao trabalho” (IBID, 1990, p. 85)

Reforçando este mesmo pensamento, Ulian (2006), afirma que a renda e a mobilidade são interdependentes, sendo que os cidadãos com renda superior são detentores de maior mobilidade. Nesse sentido, e continuando nesta mesma linha de pensamento, questiona-se: a solução seria que a população mais pobre tivesse acesso ao transporte individual motorizado? Trata-se de um questionamento pertinente, uma vez que a distribuição de renda pode trazer, principalmente para os mais pobres a sensação de “poder de compra”, porém, o que deveria ser feito para atingir todos estes objetivos de diminuição das desigualdades poderia ser o investimento em transportes coletivos de

qualidade que transportasse as pessoas com menor e maior renda de forma segura, confortável e rápida, ficando o transporte individual motorizado – carro - como uma opção de locomoção e não como a única solução.

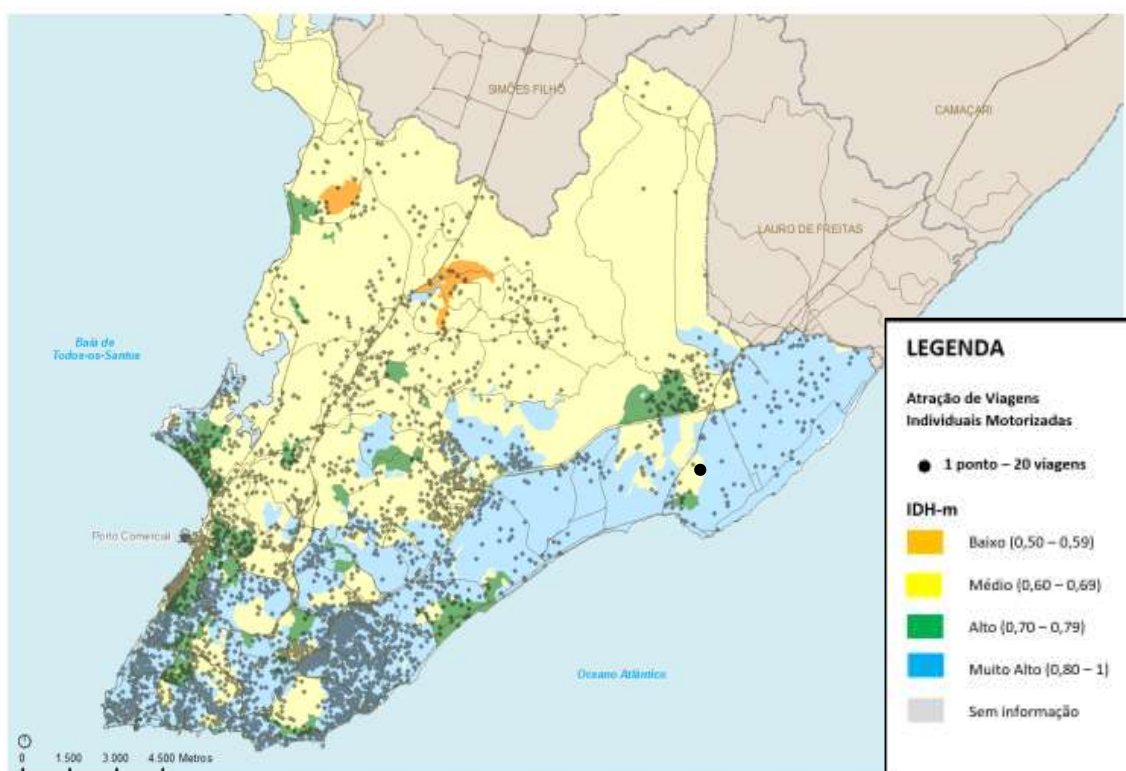
Voltando ao caso de Salvador, que é o objeto do estudo, de acordo com o texto do Relatório PLANMOB Salvador (2017), na figura percebe-se que as Subzonas de Tráfego com maior concentração na produção das viagens por automóvel individual motorizado está nos bairros da Barra, Itaigara e Caminho das Árvores, apesar de certo destaque para uma área do Centro – localidades que conciliam alta densidade populacional e o predomínio de pessoas com renda “A” e “B” (PLANMOB, 2017, p. 274).

O texto destaca ainda que “apesar de a Orla Atlântica contemplar diversas Subzonas de Tráfego com população predominantemente com classe⁹ “A” e “B”, a baixa densidade populacional da sua porção intermediária resulta em uma menor intensidade de viagens” quando comparado aos bairros citados – que estão compreendidos na Orla Atlântica – e aos bairros do Centro. Já no Miolo e Subúrbio a situação é inversa, estas áreas são predominantemente ocupadas por pessoas com renda classificadas como “C”, “D” e “E”, mas com alta densidade populacional.

Outro fato no caso de Salvador é que as áreas com melhores infraestruturas e mais oportunidades – empregos – atraem viagens de toda a Região Metropolitana (PLANMOB, 2017, p. 276). A área que apresenta o maior aglomerado de atração das viagens na cidade, são: Comércio, Barra, Ondina, Pituba e Iguatemi. Na Figura 00: Atração de viagens individuais motorizadas e IDHM, a atração das viagens está relacionada com o índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de cada bairro, sendo que os que possuem maior IDHM, atraem mais viagens.

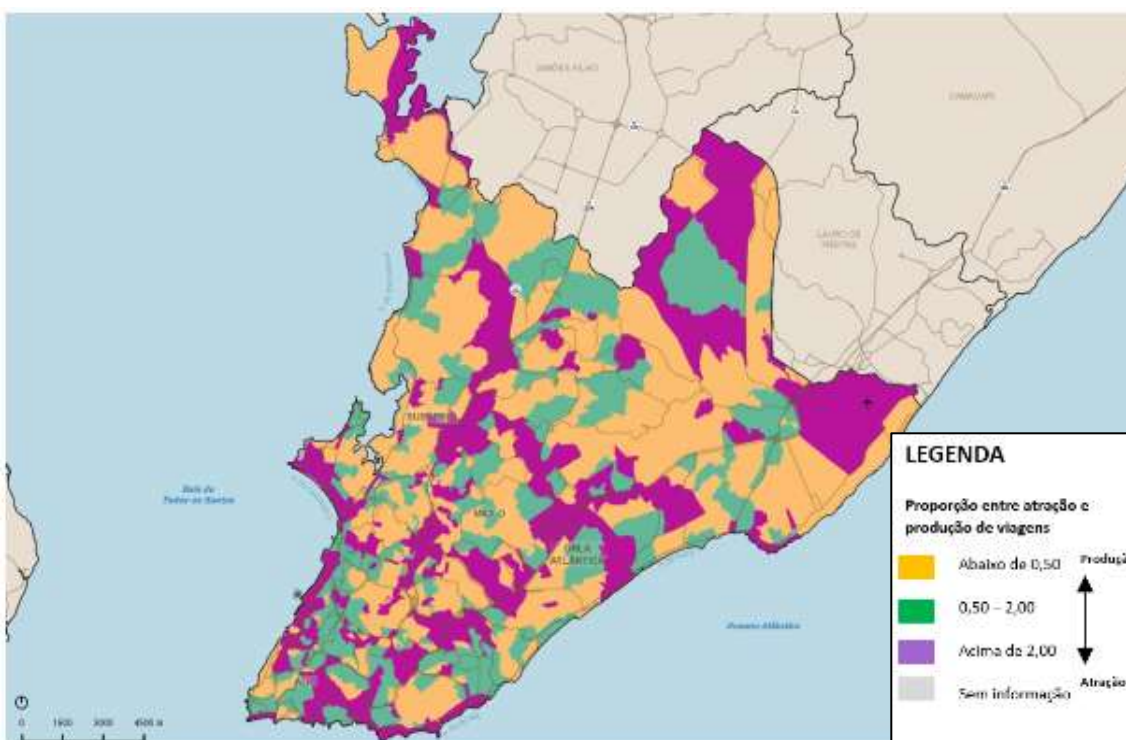
⁹Tanto o PLANMOB quando a pesquisa O/D 2012, consideram as classes sociais como classes de renda a partir de critérios pré-selecionados e não de acordo com a classificação do IBGE.

Figura 06: Atração de viagens individuais motorizadas e IDHM



Fonte: Pesquisa O/D Salvador e Relatório PLANMOB Salvador (2017)

Figura 07: Proporção entre atração e produção de viagens



Fonte: Pesquisa O/D Salvador e Relatório PLANMOB Salvador (2017)

Há um desequilíbrio entre a proporção de viagens produzidas e atraídas em Salvador, o que acontece é que a desigualdade socioespacial acaba por resultar em áreas com infraestrutura insuficiente e oportunidades escassas – emprego, serviços, lazer etc. – o que gera impedimento em relação ao deslocamento da população realizar deslocamentos para outras áreas da cidade.

A diferença proporcional entre a distribuição da produção e da atração de viagens cotidianas resulta no desequilíbrio na intensidade dos deslocamentos e, a consequência é a utilização deficitárias da infraestrutura; já que a população precisa percorrer longas distâncias para chegar aos seus destinos. A questão é que acaba por sobrecarregar o sistema viário, além de subutilizar a deficiente infraestrutura das regiões que mais produzem viagens ao longo do dia.

Em relação à produção de viagens, o relatório do PLANMOB (2017), destaca que a predominância é dos bairros do Miolo e Subúrbio Ferroviário; já os que mais atraem viagens são os bairros localizados na Orla Atlântica – Ondina, Pituba, Brotas, entorno do Porto Seco e as centralidades – Centro Antigo e Iguatemi (Pituba). Reforçando o que já foi exposto, os bairros que mais produzem viagens são os periféricos e mais carentes, por conta da oferta desigual das oportunidades de emprego, serviços, lazer, etc. no território de Salvador.

No território de Salvador, a desigualdade não está presente apenas na distribuição dos equipamentos, na infraestrutura dos bairros, na questão habitacional ou na renda das pessoas. A desigualdade se reproduz também através da forma como as pessoas se locomovem, conforme afirmação de Maricato (2001), “é impossível esperar que uma sociedade como a nossa, radicalmente desigual e autoritária, baseada em relações de privilégio e arbitrariedade, possa produzir cidades que não tenham essas características” (MARICATO, 2001, p. 51). Podemos concluir então, que o território de Salvador, a terceira mais populosa cidade do Brasil, capital com maior Produto Interno Bruto (PIB) da Região Nordeste é uma cidade que possui fortes marcas de desigualdade e segregação socioespacial.

3 PERIFERIZAÇÃO E SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL

“A cidade é um teatro e cada lote urbano uma poltrona; quem chega por último ocupa os piores lugares e o que define a ordem de chegada é a condição de classe.”

David Harvey, 1980.

A desigualdade social no território é promovida também através da expulsão da população que apresenta menor poder aquisitivo dos centros urbanos para áreas periféricas, este processo resulta no aumento do tempo em deslocamentos para as diversas atividades diárias, uma vez que na maioria dos casos as cidades possuem centralização dos serviços de emprego e renda, este fato acaba por prejudicar quem precisa viver na periferia. Sendo assim, políticas estruturais com planejamento para a expansão de infraestruturas de transportes, descentralização dos centros e uma gestão abrangente do uso do solo que vise o desenvolvimento de toda a cidade ou região são ações que podem ajudar na equiparação de oportunidades, mas estas exigem a integração com as políticas de mobilidade urbana, buscando atender às estratégias do desenvolvimento urbano.

Em muitos casos a periferização urbana será diretamente relacionada à pobreza urbana e aos processos do sistema capitalista, uma vez que, compreendemos que a população de baixa renda não possui o privilégio de escolher onde e como irá morar, restando assim, para a maioria da população, principalmente em países do chamado “Terceiro Mundo”, as áreas distantes dos centros urbanos com pouca ou nenhuma infraestrutura dos serviços básicos necessários.

O conceito de periferia é de extrema importância na compreensão do presente trabalho, portanto, no decorrer deste capítulo serão feitas definições na intenção do esclarecimento e definição.

Entendendo que o conceito de segregação socioespacial é fundamental para análise dos processos de produção e estruturação do espaço urbano, portanto, pretende-se partir de sua origem na Escola de Chicago, chegando à discussão com autores da corrente de pensamento de origem marxista até chegar ao processo de periferização em Salvador.

4.1 Segregação: a origem da discussão na Escola de Chicago

Entre os anos de 1930 e 1940, a utilização generalizada do conceito segregação urbana dos pensadores da Escola de Chicago foi o ponto de partida para a tentativa de explicação e entendimento da preferência em relação à localização residencial dos grupos ou indivíduos das mais diversas classes de renda nas cidades estadunidenses.

Esta escola, através de alguns pensadores em seus estudos urbanos, compreendiam a segregação urbana como uma característica presente em todas as cidades, o que os causava provocação em estudar na tentativa de compreender o fenômeno, mas os estudos eram realizados através da simples observação da paisagem. Caso fosse constatada a partir da localização dos diferentes grupos e indivíduos de classes de renda em lugares distintos e separados, a segregação era destacada e apontada como um processo de escolha e de preferência de cada um desses grupos e indivíduos.

Nesta fase o conceito se limitava às opções metodológicas e às teorias dos pensadores da Escola de Chicago, que entendiam o fenômeno através de uma ideia de equilíbrio, como liberdade individual de escolha e de certa “harmonia social”, conforme destaca Farret (1985), “num quadro institucional definido pelo funcionamento de um mercado imobiliário livre, neutro e perfeito e pela ação equidistante do Estado em relação aos agentes envolvidos” (FARRET, 1985, p. 75), por tanto, para os pesquisadores não era possível a realização de análises aprofundadas sobre os processos, condições ou consequências desta separação das classes sociais no espaço urbano observado, portanto, a segregação para esta corrente de pensamento era tida como um fato comum, natural do processo de urbanização, o que tornava desnecessário compreender os agentes e causas do processo de segregação.

A partir disto, é possível perceber que o processo de segregação socioespacial não é negado por esta corrente de pensamento, mas a sua análise e discussão se dá por diferentes pontos de vista e posições políticas e ideológicas, conforme apontam Preteceille (1996), Veras (1999) e Scorel (1999), através das palavras expressas como “áreas sociais naturais” ou “grupos sociais naturais” que estão presentes na obra de Robert Park, ou de Ernest Burgess considerando que os processos do espaço urbano são análogos ao metabolismo do corpo humano (VASCONCELLOS, 1999).

4.2 Os pensadores de origem marxista

A partir de 1960, o conceito de segregação socioespacial começa a ser abordado pelos pensadores de origem marxista, que passa a ser utilizado e definido principalmente na Escola de Sociologia Urbana Francesa como ferramenta e instrumento para a compreensão dos processos desiguais e contraditórios da urbanização no contexto do capitalismo.

Assim, ao contrário do que os pensadores da Escola de Chicago seguiam, a segregação socioespacial não era um fator natural da urbanização, promovendo assim “uma espécie de desnaturalização da análise do espaço urbano” (SOUZA, 2002, p. 25-26), utilizando então a segregação não apenas como mera constatação da localização das diferentes classes sociais no espaço urbano, e sim compreendendo que a segregação socioespacial é resultante das contradições das relações sociais e das lutas de classe no sistema capitalista que são refletidas na organização e estruturação do espaço urbano, conforme apontam Castells (1978) apud Villaça (1998, p. 148):

[...] a distribuição das residências no espaço produz sua diferenciação social e há uma estratificação urbana correspondente a um sistema de estratificação social e, no caso em que a distribuição social tem uma forte expressão espacial, ocorre a segregação urbana.

Sendo assim, com a corrente de pensamento marxista, a segregação deixa de ser um fator comum e natural da paisagem e do espaço urbano e passa a ser entendida como um importante objeto de estudo, passando a ser aprofundada e analisada principalmente por grandes pensadores clássicos da urbanização e do urbanismo capitalista, sendo: Jean Lojkin, Manuel Castells e Henri Lefebvre, abordando a segregação urbana de formas diferenciadas, cada um dando destaque para determinados aspectos que podem ser entendidas como complementares entre si.

4.2.1 Henri Lefebvre

De acordo com o pensamento de Lefebvre, a forma de organização do espaço urbano na sociedade capitalista é uma forma de organização e de produção social, de acordo com três condicionantes básicos, sendo: a) o espaço urbano é tido como sendo também uma mercadoria; b) em consequência disto há um acesso diferenciado ao espaço urbano entre as diferentes classes sociais e; c) resultando das condicionantes anteriores, há uma apropriação subjetiva e ideológica do espaço.

Então, para Lefebvre, o espaço urbano seria o reflexo da sociedade e sua condicionante, ou:

[...] el espacio no es solo el lugar em que las prácticas sociales se llevan a cabo, sino también, un elemento que interactúa em el proceso de configuración de essas prácticas sociales [...] (SALAS e CASTRO, 1993, p. 18).

Para o autor, a segregação urbana seria um fenômeno social e espacial e ao analisá-lo deve-se levar em consideração três dimensões básicas: 1) a repercussão cultural da composição de espaços homogêneos socioeconômicos; 2) a valorização ou desvalorização dos lugares e dos indivíduos ou grupos e; 3) os problemas de sociabilidade, ou seja, a possibilidade ou a impossibilidade de comunicação entre os diferentes.

Assim, para Lefebvre, as três dimensões básicas do estudo do processo de segregação socioespacial baseiam-se no resultado das condicionantes da organização do espaço urbano, principalmente no estudo da apropriação subjetiva do espaço pelos diferentes indivíduos ou diferentes classes sociais.

4.2.2 Manuel Castells

De acordo com o pensamento de Castells, além da importância do estudo da segregação socioespacial, é preciso dar a devida dimensão e importância pelo papel exercido pelas políticas públicas habitacionais no processo de segregação (SALAS e CASTRO, 1993, p. 20-21).

Para o autor, a importância da dimensão política no processo de segregação se dá através do entendimento da atuação e do papel exercido pelas forças políticas e ideológicas que estão presentes na organização e produção do espaço urbano na sociedade capitalista. Nas diferentes forças políticas, é possível citar o Estado, que através da formulação e implementação de políticas públicas, principalmente as habitacionais e formulações de legislações urbanísticas, bem como sua fiscalização e processos de planejamento e gestão.

Há ainda outra força política, a elite que detém o capital e possui representatividade junto às autoridades, atuando como um forte modelador e organizador do espaço urbano através de seus mecanismos através da mídia, por exemplo.

Outra força política são as classes sociais menos favorecidas, que por conta de seu acesso restrito às informações, falta de representatividade ou mesmo por seu desinteresse ou falta de entendimento.

Castells, destaca também que a definição do conceito de segregação socioespacial está baseada numa separação espacial das diferentes classes sociais no interior das cidades e no acesso desigual destas mesmas classes aos bens e meios de consumo coletivo, afirmando que o processo de segregação é condicionado por fatores econômicos, ideológicos e sociais, ainda de acordo com pensamento do autor, a segregação não é um processo estático, sendo possível e necessário ser modificado e na medida do possível promover sua diminuição, bem como combater sua manutenção.

4.2.3 Jean Lojkine

Para Lojkine, a forma de organização do espaço urbano sob o modo de produção capitalista é o resultado da organização/divisão social, ou seja, a organização espacial urbana seria um resultado da forma desenvolvida da divisão social do trabalho (LOJKINE, 1997, p. 42), com papel determinante do Estado, que seria apropriado pela classe dominante – a elite – e que a ela serviria e representaria na realização e na defesa de seus interesses, deixando à margem a sociedade em geral, apontando o seguinte:

[...] podemos [...] formular a hipótese de uma segregação espacial e social entre o espaço urbano ‘central’ monopolizado pelas atividades de direção dos grandes grupos capitalistas e do Estado e as zonas periféricas onde estão disseminadas as atividades de execução assim como dos meios de reprodução empobrecidos, mutilados, da força de trabalho. (LOJKINE, 1997, p. 171-172).

O autor aponta ainda para a possibilidade de se distinguir três tipos de segregação socioespacial, que são: 1) uma oposição entre o centro – onde o preço do solo é mais alto – e a periferia; 2) uma separação entre zonas de moradias reservadas às camadas sociais mais privilegiadas e as zonas de moradia popular; 3) um esfacelamento generalizado das funções urbanas, disseminadas em zonas geográficas distintas e cada vez mais especializadas: zona de escritório; zona industrial; zona de moradia (LOJKINE, 1997, p. 189).

De acordo com a visão de Salas e Castro (1993), estes três tipos de segregação socioespacial operariam em outros três níveis: a) acesso aos bens de consumo coletivo, transporte e situação das habitações; b) atenção às políticas públicas habitacionais; c) configuração espacial das cidades. (SALAS E CASTRO, 1993, p. 19-20).

Para Lojkine, o Estado servindo a serviço do capital na reprodução e organização do espaço urbano através da criação de políticas públicas e principalmente as habitacionais – por estarem a serviço do capital – servem para manter e aumentar a segregação socioespacial nas cidades.

Assim, a segregação socioespacial se apresenta como o processo de acesso desigual à cidade entre os grupos sociais, sendo que este acesso se reflete também no consumo diferenciado e utilização dos bens de consumo coletivo e através da sua localização e relação espacial – ricos aqui e pobres lá, ricos de um lado e pobres do outro.

Porém, conforme aponta Sposito (2002), é necessário lembrar que a periferia urbana não se resume apenas ao distanciamento de locais de moradia dos centros urbanos, ou seja, não se deve falar em periferia apenas no sentido do distanciamento do centro, mas analisando também sua complexidade social e cultural. Em relação à periferia será discutida no decorrer deste capítulo.

Para concluir a discussão, – ou não concluir – existem outros autores cujos trabalhos são obras sobre o espaço urbano e que tratam direta ou indiretamente com o conceito de segregação socioespacial conforme os autores já citados, é possível ainda citar David Harvey (1978), Edmond Preteceille (1996), Christian Topalov (1992), há também autores brasileiros como Milton Santos (1988; 1989), Roberto Lobato Corrêa (1993), Ermínia Maricato (1985; 2000; 2001), Ana Fani A. Carlos (1992), e ainda há os que tratam da segregação de forma mais ou menos direta em trabalhos sobre o espaço urbano, como Flávio Villaça (1998), que trabalha o conceito de segregação associado aos estudos sobre regiões metropolitanas no Brasil com ênfase à questão dos transportes e tempos de deslocamentos – obra que para o presente trabalho é de extrema relevância.

Para alguns dos autores citados durante a discussão inicial, são mais relevantes os aspectos subjetivos da segregação socioespacial, a exemplo de Lefebvre, enquanto outros apontam a importância do papel do Estado – através de suas políticas públicas (habitacionais, transportes etc.) – e da questão ideológica, além dos que atuam com a ajuda deste mesmo.

Apesar das diferenças na forma de analisar a segregação socioespacial no espaço urbano, é possível perceber que os autores concordam em um ponto comum: o processo de segregação socioespacial resulta das desigualdades que existem nas relações sociais entre as diferentes classes sociais e que acabam por gerar o acesso diferenciado à cidade,

seja através da localização espacial ou no acesso aos bens de consumo coletivos. Nesta mesma visão, Carlos (1992, p. 23), aponta que:

O uso diferenciado da cidade demonstra que esse espaço se constrói e se reproduz de forma desigual e contraditória. A desigualdade espacial é produto da desigualdade social. (CARLOS, 1992, p. 23).

Desta forma, pensando sobre a localização ou acesso das diferentes classes sociais no espaço urbano, Farret (1985) e Smolka (1987), vem afirmar que enquanto as classes mais favorecidas dominam ou se apropriam do espaço, as camadas menos favorecidas são reféns deste mesmo espaço, o que acaba por fazer com que o acesso diferenciado e desigual ao espaço urbano, determinado pela condição socioeconômica e não por escolha – no caso das classes menos favorecidas – acaba por gerar e manter a ampliação do processo de segregação socioespacial, conforme Santos:

[...] existem duas ou diversas cidades dentro da cidade. Este fenômeno é o resultado da oposição entre níveis de vida e entre setores de atividade econômica, isto é, entre classes sociais (SANTOS, 1989, p. 185).

Na cidade capitalista o acesso – para as classes menos favorecidas – é restrito e desigual. Este acesso que é fruto de uma sociedade desigual, acaba gerando uma articulação – e desarticulação, por assim dizer – espacial e social, que acaba gerando uma disputa também desigual, conforme afirma Villaça:

[...] a segregação deriva de uma luta ou disputa por localização; está se dá, no entanto, entre os grupos sociais ou entre classes [...] A dimensão da luta aparece quando se introduz a segregação por classe (VILLAÇA, 1998, p. 148).

O resultado da disputa que articula – e desarticula – o espaço urbano, gera processos como o de segregação socioespacial e que cada vez mais separa a distância entre ricos e pobres – mesmo que a distância não seja física, como em muitos casos – conforme aponta Villaça:

[...] a segregação seria um processo dialético, em que a segregação de uns provoca, ao mesmo tempo e pelo mesmo processo a segregação de outros (VILLAÇA, 1998, p. 148).

Sendo assim, é possível compreender a segregação socioespacial como um processo dinâmico e contínuo está no centro do processo de produção do espaço urbano e que faz a sociedade interagir no espaço, se concretizando e configurando de maneira contraditória e dialética. A segregação socioespacial não acontece de forma espontânea ou por desejo próprio dos moradores – dos de menor renda – e sim, de uma agenda planejada que visa separar ricos e pobres, conforme afirma Lefebvre (1983), ao dizer que

a segregação é apenas o resultado de uma estratégia de diferenciação social conduzida e que visa impedir a comunicação entre as diferenças.

Diante da complexidade da compreensão da segregação, uma que o conceito pode receber diversas adjetivações como residencial, urbana, social, espacial ou socioespacial. Portanto, a conceituação definida é a de segregação socioespacial, que está diretamente ligada às questões econômicas e espaciais - que são refletidas no espaço -, assim como também são determinadas por este mesmo. Dessa forma, a dinâmica resultante das relações entre espaço e sociedade - o espaço é o local onde as condições para a vida são transformadas através das relações sociais.

A segregação socioespacial pode ser apreendida e observada a partir da separação entre os diferentes segmentos sociais na estruturação do espaço urbano, o típico afastamento entre ricos e pobres – mesmo que em muitos casos por um muro ou uma via. É possível perceber a segregação socioespacial na implantação de condomínios fechados, no surgimento e crescimento das favelas e na lógica que orienta o capital imobiliário no que diz respeito à implantação de conjuntos habitacionais populares. Esta análise é relativamente fácil, pois, através de um simples estudo dos diferentes usos do solo e das diferenças da paisagem urbana, é possível visualizar através da forma urbana, os processos segregativos.

Porém, a segregação socioespacial também faz parte de uma dimensão mais subjetiva, onde, a relação entre os grupos sociais e o espaço é revelada através da percepção deles. Sobre esta dimensão subjetiva, Sabatine, Cáceres e Cerda (2004), confirmam a importância da mesma

Se a relação entre desigualdades sociais e segregação residencial está tão permeada pelo fenômeno da mobilidade e das identidades sociais, parece essencial levar em conta os aspectos subjetivos da segregação ao estudá-la. (...) a dimensão subjetiva é essencial não apenas para explicar a origem da segregação, mas também para entender seus efeitos mais negativos de desintegração social que atualmente estão se agravando. Para o caso de pessoas e famílias pobres, a dimensão subjetiva da segregação consiste no sentimento de marginalidade e “de estar sobrando”. Sentimentos como estes são fatores chave para que a “segregação objetiva” dê lugar a efeitos de desintegração social. (SABATINE; CÁCERES E CERDA, 2004, p. 63-64).

Esta subjetividade está ligada à produção do espaço e reforça os aspectos metodológicos adotados durante a pesquisa. A realização de estudos capazes de

contemplar a relação entre as dimensões subjetivas e objetivas pode ser um grande passo na compreensão do processo de segregação socioespacial, mas é preciso ressaltar que é preciso avaliar também as contradições entre pares dialéticos, por exemplo: a cidade como um todo e os bairros estudados; o centro e a periferia.

Os indicadores para análise podem ser a concentração de pessoas mais pobres ou ricas em determinadas áreas da cidade; o nível de escolaridade; o nível de renda; as condições da habitação e da moradia; a mobilidade e acessibilidade; qualidade e quantidade de equipamentos de consumo coletivo etc. Estas análises são extremamente importantes, por isto, no decorrer de toda a pesquisa serão apresentados dados e informações relativos ao nosso alvo de estudo, a cidade de Salvador e do recorte espacial para o bairro de Cajazeiras XI, fazendo a relação com a dimensão subjetiva, em busca da compreensão das condições de vida urbana que parcela da população da cidade está submetida em nosso recorte espacial.

Ainda sobre a segregação socioespacial, é preciso ressaltar que este fenômeno é o resultado do aprofundamento das desigualdades sociais no território através da forma como ele é estruturado e como é distribuído, conforme Harvey (2004), “a implantação na paisagem geográfica do capitalismo de todo tipo de divisão de classe, de gênero, e de outras divisões” (HARVEY, 2004).

Para Villaça (2001), a produção da segregação socioespacial, é o resultado da luta de classes, que é estruturada pelas desigualdades expressas no espaço urbano por conta da apropriação diferenciada das vantagens – ou desvantagens – que estão distribuídas na cidade.

A complexidade da segregação socioespacial é tamanha dentro da objetividade e da subjetividade, que será preciso encerrar o tópico definindo-a como o processo de diferenciações, afastamento e isolamento entre moradores e frequentadores das diferentes áreas da cidade, podendo ser definida também como a separação socioespacial de áreas, conforme já dissemos, ricas e pobres. Além disto, a segregação socioespacial é expressa no território e no espaço vivido por cada um, sendo assim, entendida por vários aspectos e segundo diferentes critérios.

4.3 Segregação urbana

O conceito de segregação urbana, vai além da “segregação de classes sociais”, engloba também a “diferenciação residencial”, pois, as classes sociais são diferenciadas no espaço a partir de sua distribuição residencial, conseqüentemente, as áreas residenciais diferem entre si de acordo com a composição de renda destas classes (HARRIS, 1984). Nesse sentido, ao pesquisar sobre a segregação urbana, devemos levar em conta os padrões de segregação residencial de uma cidade, e compreender que estes derivam de lógicas de localização e realocação das classes sociais no espaço urbano (CORRÊA, 1993) e podem servir como auxílio para contextualizar e representar uma problemática como a da segregação.

Para descrever a complexidade da segregação urbana, é possível combinar três teorias, a primeira, proposta por Kohl (1841), foi complementada por Sjoberg (1955), a segunda é a proposta por Burgess (1925) e por fim, a proposta de Hoyt (1939), mas Corrêa (1993) aponta que no contexto latino-americano as três lógicas citadas coexistem nas grandes cidades.

O modelo de Kojl e Sjoberg – criado por Kohl e complementado por Sjoberg – é pré-industrial referente ao padrão locacional intraurbano mais antigo, onde a elite ocupava o centro e as localidades com melhor infraestrutura, nesse mesmo modelo a população mais carente ocupa a periferia.

[...] na metade do século XIX, assim como anteriormente, a mobilidade intraurbana era muito limitada e a localização junto ao centro da cidade constituía uma necessidade para a elite porque aí se localizavam as mais importantes instituições urbanas: o governo, através do palácio, a Igreja, as instituições financeiras e o comércio a longa distância. A localização central da elite se devia, pois, a uma questão de acessibilidade às fontes de poder e de prestígio (CORRÊA, 1993).

Após a difusão da industrialização, em 1925 Burgess propõe um novo modelo após observar algumas cidades nos Estados Unidos da América, em especial Chicago, onde a população com maior renda passa a residir nas periferias e não mais no centro, mas estas áreas periféricas são dotadas de serviços e infraestruturas de crescimento urbano (BURGESS, 1925). Esse modelo oposto ao de Kohl e Sjoberg descreve que a população com maior renda passa a viver em áreas com menores densidades, em residências maiores e mais confortáveis, sem o incômodo em relação à distância em

relação ao centro, pois estes grupos sempre foram dotados de mobilidade espacial facilitada (CORRÊA, 1993).

Figura 08: Diagramas dos modelos das teorias gerais de segregação Griffin-Ford

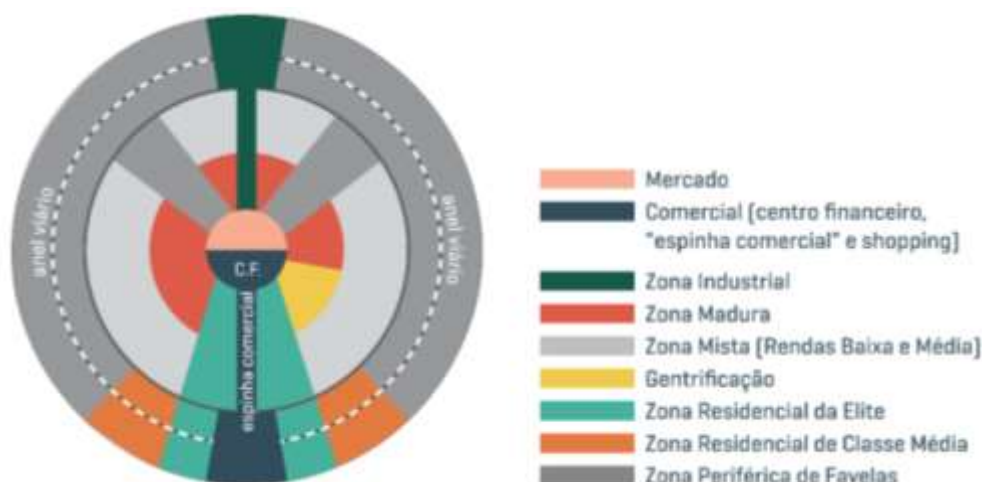


Fonte: Andrade, 2016.

O modelo de Hoyt (1939), apresenta uma proposta diferente das anteriores, a partir do processo de expansão das cidades e a segregação residencial, segundo o autor, não se davam em zonas concêntricas, mas sim em setores. Para Hoyt, a cidade era composta de diferentes tipos de áreas e o processo de expansão não se dava uniformemente. De acordo com Corrêa (2013), os setores de alta renda, por exemplo, acompanham eixos de circulação rápida, onde há uma oferta de serviços com conexão às centralidades e sem barreiras para a expansão urbana, fortalecendo o processo de segregação residencial.

Os três modelos apresentados foram baseados em padrões de cidades nos Estados Unidos da América que não era capaz de retratar a realidade das cidades latino-americanas e seus padrões de estruturação urbana, portanto Griffing (1980) e Ford (1996), constroem um modelo baseado no contexto a América Latina, que pode ser adaptado às realidades socioeconômicas e suas especificidades (FORD, 1996).

Figura 9: Diagrama do Modelo Griffing-Ford



Fonte: Ford, 1996.

Neste modelo é possível perceber a influência dos anteriores, mas a diferença é que há uma reconfiguração, onde não há apenas uma área central e sim a formação de ligações entre este e áreas com dinamização comercial (shoppings e serviços), nas franjas urbanas, que conseqüentemente estão interligados às zonas industriais através de anéis viários.

Em relação à segregação socioespacial, é possível observar que nos modelos propostos, que há a constante dicotomia Centro – Periferia, quando se trata da localização das chamadas “classes econômicas” – baixa e alta renda. O que acontece em todos os casos é que os grupos com maior renda possuem a capacidade de escolher onde podem viver, pois a localização assim como os meios de chegar a determinadas áreas está sujeita à ação dos produtores do espaço urbano. Enquanto os impactos da periferação socioespacial é sofrido pela população mais carente e acaba resultando em níveis mais precários de acessibilidade e mobilidade espacial.

4.4 Desigualdade e segregação socioespacial

A desigualdade é multifacetada e se expressa nas condições desiguais dos grupos sociais em relação à renda, capacidade de satisfazer suas necessidades, acessos aos serviços, aos bens, aos transportes, entre outros fatores. Além de ser o contraste entre um grupo que detém as capacidades sociais e materiais para atender suas necessidades e possuem seus direitos assegurados, e o grupo que detém renda insuficiente, não possui

condições suficientes para atender às suas necessidades básicas, além de não possuírem acesso aos serviços essenciais e da privação de seus direitos básicos.

A desigualdade está relacionada com o conceito de exclusão social, o entendimento deste conceito está acima da capacidade aquisitiva de bens e serviços, sendo preciso também analisar aspectos como a discriminação – social, étnica, sexual, de gênero etc. – e a segregação e negação de direitos sociais básicos. A respeito disto, Gomide (2003) afirma que “a exclusão social é [...] uma situação de privação não só individual, mas coletiva” (GOMIDE, 2003, p. 7). Assim, para o autor, o conceito indica a negação da cidadania. Para Maricato (2003), a exclusão social possui dificuldades de mensuração, porém “pode ser caracterizada por indicadores como a informalidade, a irregularidade, a ilegalidade, a pobreza, a baixa escolaridade, o oficioso, a raça, o sexo, a origem e, principalmente, a ausência de cidadania” (MARICATO, 2003, p. 3).

Conforme já discutido neste mesmo capítulo, no espaço urbano a desigualdade e a exclusão social estão expressas através da segregação socioespacial, que em sociedades desiguais está expressa como a forma com que os diferentes grupos se apropriam do espaço urbano. De acordo com Villaça (2015), a segregação é definida como “manifestação espacial urbana das desigualdades econômicas e de poder político que imperam em nossa sociedade” (VILLAÇA, 2015, p. 13), o processo da segregação faz com que os grupos sociais que possuem melhores condições de renda ocupem as melhores áreas – localização, acessibilidade, infraestrutura e serviços – e por outro lado, os grupos sociais menos favorecidos – grupos sociais excluídos – que não possuem renda suficiente para acessar e se apropriar dessas áreas, ocupam áreas carentes de infraestrutura, distantes das oportunidades – podendo ser não apenas física.

Este processo acaba por retroalimentar a desigualdade, fazendo com que seja mais difícil para as classes menos favorecidas superar a exclusão, por outro lado, favorece as classes dominantes a manter seus privilégios. Conforme afirma Ermínia Maricato:

A segregação urbana [...] é uma das faces mais importantes da desigualdade social e parte promotora da mesma. A dificuldade de acesso aos serviços e infraestrutura urbanos (transporte precário, saneamento deficiente, drenagem inexistente, dificuldade de abastecimento, difícil acesso aos serviços de saúde, educação e creches, maior exposição à ocorrência de enchentes e

desmoronamentos etc.) somam-se menos oportunidades de emprego (particularmente do emprego formal), menos oportunidades de profissionalização, maior exposição à violência (marginal ou policial), discriminação racial, discriminação contra mulheres e crianças, difícil acesso à justiça oficial, difícil acesso ao lazer. A lista é interminável. (MARICATO, 2003, p. 2).

As cidades brasileiras – principalmente, as maiores – refletem em sua estrutura a desigualdade e a segregação.

4.5 O “lugar” das periferias

O termo “periferia” explicita, geralmente, áreas localizadas fora ou nas imediações de algum centro. Todavia, muitas áreas afastadas dos centros das cidades não são entendidas, atualmente, como periféricas. O termo absorveu uma conotação sociológica, redefinindo-se. Dessa forma, “periferia” hoje significa também aquelas áreas com infraestrutura e equipamentos de serviços deficientes, sendo essencialmente o *locus* da reprodução socioespacial da população de baixa renda.

Para Lefebvre (2008), o que gerou o espalhamento das cidades para os subúrbios e periferias foram os diversos tipos de segregação – econômicos, sociais e culturais – e que foram agravados pelo rápido crescimento econômico, assim como da necessidade de forças produtivas para as indústrias. O autor destaca que “os subúrbios são cidades explodidas e ruralizadas. (...) a urbanização da sociedade é acompanhada de uma deterioração da vida urbana: explosão dos centros, a partir de então privados de vida social, pessoas segregativamente repartidas no espaço” (LEFEBVRE, 2008, p. 149). O autor enfatiza o processo com uma contradição presente no espaço, onde, uma pequena parcela da população – classe dominante – e o Estado são capazes de fazer a cidade à sua maneira e de acordo com seus interesses, fazendo assim com que grande parcela da população – classe dominada – seja de certa forma “controlada”.

De acordo com Paviani (1994), “as periferias urbanas diferenciam-se do resto da cidade pela precariedade da configuração espacial.” Através da consolidação de loteamentos clandestinos, imprime-se, no espaço urbano, um processo social maior, de exclusão. A moradia, por sua tradução na paisagem urbana, é o elemento denunciador das diversas formas de segregação socioespacial (PAVIANI, 1994).

Fernandes (1992), enfatiza que os que vivem na periferia estão lá por conta da necessidade e não apenas por vontade própria, não se trata de uma decisão de livre e espontânea vontade, residir na periferia acaba sendo uma decisão imposta que gera dificuldades até na locomoção para as atividades diárias. A autora então afirma que “a periferia é onde o proletariado periferizado espacialmente, por questões alheias à carência de espaço urbano próximo às áreas centrais, é obrigado a percorrer em Salvador, até duas horas no caminho para o trabalho, é privado de horas de lazer e descanso, e continua se sacrificando por toda a sua vida, concebendo o processo como normal, justo e imutável” (FERNANDES, 1992, p. 22).

A questão é que a periferia é onde a população carente, necessita através dos mais diversos processos, morar para conseguir ter acesso à moradia. Neste mesmo contexto, surgem outros tipos de segregação, que vão da ordem econômica à espacial, através da diferenciação da estrutura das moradias e dos tipos de locomoção. De acordo com Santos (1987), morar na periferia é “se condenar duas vezes à pobreza. (...) pobreza gerada pelo modelo econômico, segmentador do mercado de trabalho e das classes sociais.” (SANTOS, 1987, p. 115). A grande questão em relação à periferia é que ainda de acordo com o autor, o modelo econômico é que vai determinar as formas da periferia, conforme afirma “(...) este, afinal, determina quem deve ser mais ou menos pobre somente por morar neste ou naquele lugar.” (SANTOS, 1987, p. 115).

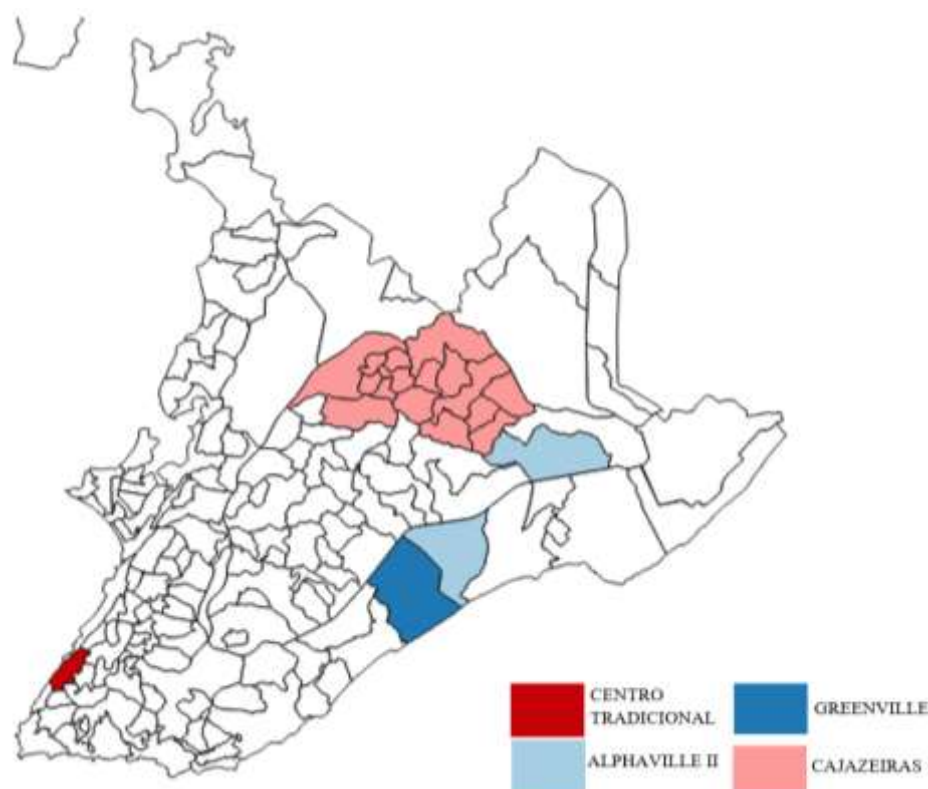
Não à toa, que no Brasil é comum citar que quem vive em uma área com poder aquisitivo baixo e distante, vive na periferia ou é “periférico”, o que não acontece quando alguém vive, por exemplo, nos condomínios residenciais de luxo, que podem ser tão longe quanto as áreas onde vivem os mais pobres, mas são dotados de infraestrutura e cercados de muros. No Brasil é comum ver áreas como estas nos *Alphavilles* em grandes cidades como São Paulo e Salvador, e no bairro da Barra da Tijuca no Rio de Janeiro. Quem vive nestes bairros, nunca será chamado de periférico, mesmo que geograficamente esteja ao lado, em muitos casos separados por muros de um bairro “pobre”.

No caso específico de Salvador, o centro não está localizado no centro geográfico e sim onde a cidade foi fundada. Na Figura, a distância do centro em relação aos condomínios de luxo – *Alphaville I e II e Greenville*, na periferia da cidade, mostra como um eles podem ser geograficamente próximos a um bairro mais pobre e o quanto são

diferentes, pois quem fixa o valor do solo é o Estado – que consequentemente destina infraestrutura, etc.

Alguns dos condomínios de luxo da cidade estão próximos a bairros como Cajazeiras - Fazenda Grande IV e III, Boca da Mata, Jaguaripe, Bairro da Paz, Mussurunga e São Cristóvão, todos rotulados como “bairros periféricos”, enquanto os outros – os ricos -, não. A diferença é que tais áreas – a periferia rica é ocupada por pessoas que pertencem às classes com maiores rendimentos - são mais valorizadas por permissão do Estado, que é responsável por fixar os valores dos impostos e por direcionar os serviços e infraestruturas, ao passo que a desvalorização de outras áreas também ocorre de acordo com as ações deste mesmo Estado, que é capaz de direcionar serviços e infraestruturas distintos – no caso da periferia pobre, sempre precários – que no caso do sistema capitalista, define onde cada um vai morar, pois, estes lugares já são previamente definidos a partir da “ordem” capitalista de acumulação. Sendo assim, fica claro que as ações dos agentes envolvidos no espaço urbano não são realizadas de qualquer forma, muito pelo contrário, segue toda uma lógica capitalista, que é capaz de “dominar tudo”, podemos assim dizer.

Figura 10: Centro de Salvador e bairros da periferia



Fonte: O autor, 2018.

Para Santos (1978), “há desigualdades sociais que são, em primeiro lugar, desigualdades territoriais, porque derivam do lugar onde cada qual se encontra”, afirmando ainda que a democracia deve considerar “todos os cidadãos como iguais, independentemente do lugar onde estejam.” (SANTOS, 1978, p. 123). A partir dessa visão, é preciso considerar o cidadão como um indivíduo que ocupa um lugar e que o tratamento destinado a cada um dos cidadãos não pode ser seletivo, muito menos alheio às realidades territoriais.

O que acontece é que na verdade existem, duas “periferias”, como nos ensina Corrêa (1993), “aquela com urbanização de status e aquela com urbanização popular. As periferias nobres, valorizadas por amenidades físicas (mar, sol, verde), ganham infraestrutura adequada e tornam-se bairros de status”. De acordo com Corrêa (1993), tendo vista o sentido pejorativo do termo periferia, estes bairros que são fisicamente periféricos, passam a não ser percebidos como bairros da periferia urbana, pois afinal de contas, os bairros de status não possuem caráter socialmente periféricos. A progressiva urbanização da favela, no entanto, advém ou da ação dos próprios moradores ou da sua capacidade de pressão sobre as instâncias governamentais, para implementação de alguma infraestrutura (CORRÊA, 1993).

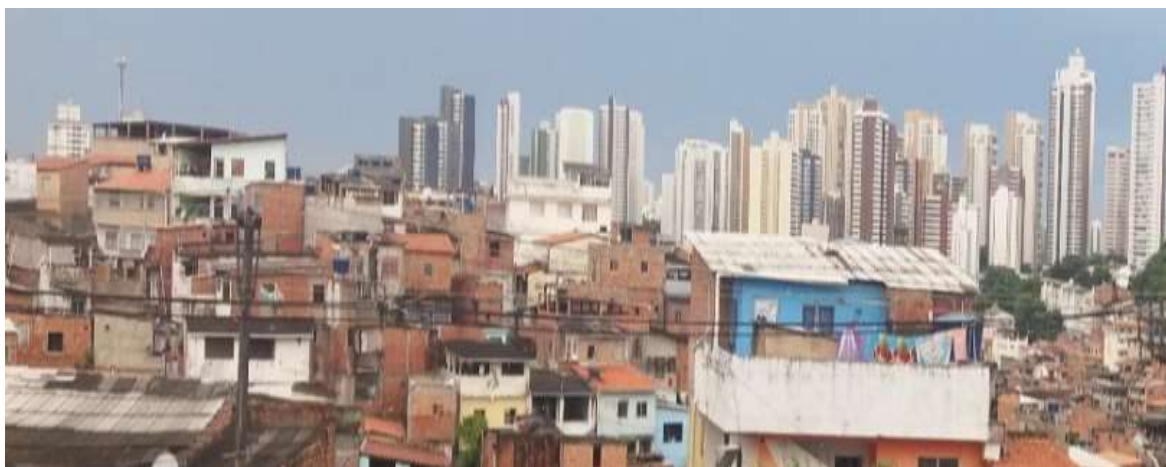
É preciso destacar o papel das periferias no espaço urbano, já que estas apresentam particularidades e dinâmicas específicas, que resultam do acúmulo de processos singulares que são desenvolvidos a partir dos conflitos originados dos diferentes sentidos de tempos. De acordo com Santos (1999), estas diferenças em relação ao sentido temporal caracterizam a produção e a reprodução do espaço periférico.

A epígrafe de Maricato nos revela que a cidade se constituiu em mais um espaço e lugar de disputas (econômicas, políticas e sociais) no capitalismo contemporâneo:

[...] a representação da “cidade” é uma ardilosa construção ideológica que torna a condição de cidadania um privilégio e não um direito universal: parte da cidade toma o lugar do todo. A cidade da elite representa e encobre a cidade real. (MARICATO, 1982, p. 165).

Como uma grande cidade, a desigualdade socioespacial em Salvador constitui-se em característica marcante, onde o espaço é produto de uma sociedade estruturada em classes de renda, o que leva à produção de cidades organizadas em áreas residenciais com fortes marcas de segregação.

Figura 11: Panorama dos bairros do Engenho Velho da Federação - Horto Florestal em Salvador, Bahia



Fonte: O autor, 2018.

Na imagem, as autoconstruções retratam o contraste entre o bairro popular do Engenho Velho da Federação - onde grande parte da população vive em construções em precárias e sem acesso aos serviços básicos por conta da urbanização não planejada - e ao fundo com os edifícios de alto padrão os bairros do Acupe de Brotas e Horto Florestal – onde quem pode pagar para habitar em nestes lugares, vive outra realidade da cidade, com suas ruas bem pavimentadas, áreas de lazer e convivência, além das boas condições de moradia e acesso aos serviços – retratando então, duas cidades.

Os componentes fixos do território – como a moradia – são capazes de retratar como a desigualdade está distribuída e ordenada pelo território, mas é possível dizer também que os fluxos são capazes de mostrar como esta mesma desigualdade se reverbera seja através do planejamento ou da gestão, os padrões de desigualdade são reforçados também por meio dos deslocamentos diários.

A questão é que cidades como Salvador, apresentam situações cada vez mais contraditórias entre os bairros, uma vez que os mais pobres convivem com as deficiências nas infraestruturas urbanas, nos serviços e também na ausência de equipamentos públicos necessários, e por outro lado os bairros ricos são bem atendidos no que diz respeito à infraestrutura e serviços de utilidade pública.

Em bairros “pobres” ou da periferia, a desigualdade se mostra através da construção das residências, do desenho urbano e da mobilidade das pessoas, que será tratado no decorrer do trabalho.

4.6 O processo de periferização em Salvador

Podemos apontar como sendo o início do processo de expansão/periferização da cidade de Salvador, o Plano de Ocupação para a Área do Miolo de Salvador, apesar de o Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador (EPUCS) e o Plano de Desenvolvimento Urbano da Cidade do Salvador (PLANDURB), possibilitarem o crescimento, sobretudo a partir da abertura das avenidas de vale, direcionando o uso do automóvel para a parte norte da cidade. Efetivamente, é no Plano de Ocupação para a Área do Miolo de Salvador que ocorrerá um planejamento efetivo para toda a área, o referido estudo, além de contar com estudos sobre o meio físico, elaborou também as diretrizes gerais para ocupação da área que contava com planos de sistema viário e distribuição populacional por toda a área (BAHIA, 1985).

Fernandes (1992), discorre sobre o processo de periferização urbana como o “mecanismo de expulsão dos pobres, cidadãos ou imigrantes, dos centros urbanos para áreas mais distantes, ocorrido nas grandes cidades do chamado mundo subdesenvolvido” (FERNANDES, 1992, p. 04), constituindo-se então como forma de crescimento de forma caótica e visivelmente desigual.

O processo de periferização de Salvador tem seu início com a construção de novas avenidas que davam acesso ao Miolo da cidade. De acordo com Scheinowitz (1998), “a rede de avenidas construídas entre 1967 e 1975 permitiu à cidade avançar pelo setor rural do município.” Este processo foi resultado da criação de redes de circulação viária em desarticulação com projetos de urbanização. Isso quer dizer que, distante do ideal teórico, a rede viária foi criada antes da urbanização.

Antes do processo de periferização, a cidade possuía poucos acessos ao Miolo, o que fazia com que a sua ocupação fosse restrita. No ano de 1966, a Avenida Silveira Martins foi concluída, permitindo assim, a construção de conjuntos habitacionais em zonas de chácaras rurais no Cabula. Este processo resultou na construção de mais conjuntos habitacionais no Miolo, e no ano de 1967, foram inaugurados outros conjuntos habitacionais em Sete de Abril.

Inicialmente, os conjuntos habitacionais em áreas distantes do centro de Salvador foram criados para uma população que deveria atender aos critérios mínimos de renda

estabelecidos para a compra de uma unidade habitacional, fazendo com que os que não possuíssem renda, não conseguissem acessar a moradia.

O processo de periferização está diretamente ligado com o processo capitalista de produção das cidades e às classes sociais, conforme afirma Castells (1983), que as relações entre a distribuição da residência e a capacidade social dos indivíduos no contexto capitalista estão ligadas às suas rendas e ao status profissional que os indivíduos possuem. É pertinente citar a lógica capitalista de produção do espaço, pois, até mesmo na produção de moradias no espaço periférico, o Estado, resolve criar conjuntos habitacionais e fixar valores mínimos de renda para quem deseja morar, excluindo os que possuem menor renda ou não possui renda alguma.

É possível chegar à conclusão que o processo de periferização de Salvador teve início com ações do Estado através da abertura de vias de circulação e na produção de moradias no espaço urbano periférico da cidade, mas também na exclusão dos que não possuíam a renda mínima para exercer o direito de morar, precisando então, invadir áreas onde não havia moradores.

4.7 Mobilidade e segregação socioespacial

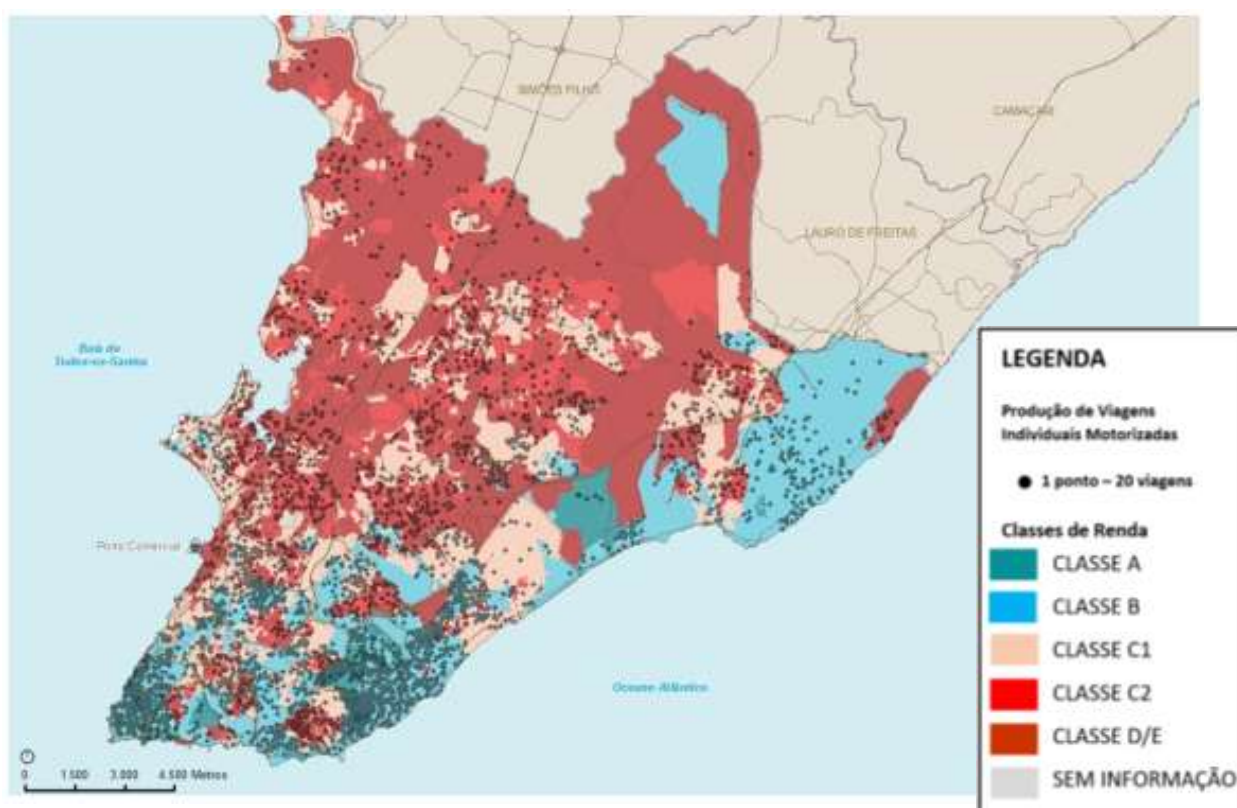
A mobilidade urbana possui uma importante função no exercício da cidadania, através dela é possível viabilizar a realização das atividades econômicas e sociais que incluem o acesso à saúde, educação, serviços e oportunidades de trabalho, sobretudo para os mais pobres.

Dentro da mobilidade urbana, a forma como determinado grupo social ou indivíduo se transporta é questão-chave no que diz respeito à escolha da residência. Os que possuem maior renda podem adaptar suas formas de locomoção de acordo com a localização de sua residência e trabalho; assim, geralmente o automóvel individual é o modo de transporte mais utilizado por conta da flexibilidade que é capaz de proporcionar.

Já os que possuem menor renda, quando podem, optam por morar próximo ao local de suas atividades diárias com o objetivo de minimizar gastos com grandes tempos de deslocamento e altos valores com o custo do transporte. Quando não podem pagar por determinados espaços, vão para áreas mais distantes, precisando percorrer longas distâncias em muitos casos.

Além do fator distância, para os que possuem menor renda, um fator que limita o acesso às atividades é o valor gasto com as tarifas de transporte coletivo. Ou seja, os que precisam residir em áreas mais distantes dos centros, possuem mais desvantagens ainda, mesmo que possuam as mesmas características socioeconômicas dos que vivem mais próximo às áreas centrais. A figura 00 mostra a quantidade de produção de viagens por automóveis individuais em Salvador, é possível perceber que as áreas em azul – classificadas como Classe A e B – produzem mais viagens que as em vermelho – Classe C, D e E).

Figura 12: Produção de viagens individuais motorizadas em Salvador



Fonte: Relatório PLANMOB Salvador (2017)

Em casos assim, principalmente em países onde a desigualdade social é muito grande, como o Brasil, a maneira de exclusão social pode também ser causada pelo transporte e pela forma como ele é planejado e gerido. A exclusão social está ligada à pobreza que aqui é relacionada não somente ao fator renda, mas à segregação socioespacial, a não equidade e a negação de direitos sociais básicos.

De acordo com Gomide (2003), a pobreza é uma situação na qual a pessoa – ou grupo – não possui condições de atender às necessidades físicas, mas também de seu

desenvolvimento como pessoas e cidadãos, não inclui apenas a insuficiência de renda, mas a privação do acesso aos serviços essenciais – educação, saúde, etc. – e os direitos sociais básicos – moradia, trabalho, etc.

Devido à rápida urbanização brasileira e o crescimento da quantidade de automóveis em circulação no espaço urbano, as cidades brasileiras passaram pelo processo de espalhamento urbano, onde o alongamento das distâncias por conta da facilidade do automóvel passou a ser maior, em consequência a queda da velocidade dos deslocamentos foi ampliada por conta dos congestionamentos, dos acidentes de trânsito e aumento da poluição ambiental – penalizando principalmente os grupos sociais mais carente, segregados socioespacialmente nas periferias que na maioria dos casos, mesmo com a ampliação da oferta de redução dos valores de veículos individuais não possuíam renda suficiente, restando assim a única opção o transporte coletivo.

Para agravar ainda mais a situação dos que necessitam de transporte coletivo, é preciso citar a falta de prioridade dos investimentos públicos, fazendo com que quem necessita utilizar os transportes coletivos sofra ainda mais por conta da distância de suas moradias, conforme relata uma das entrevistadas do bairro de Cajazeiras XI:

A gente dorme e acorda dentro do ônibus e não chegou em casa. Na maioria das vezes eu saio às 17 horas do trabalho na Pituba, pego um ônibus lotado e vou em pé por mais de duas horas até chegar em casa por volta das 19 horas e 30 minutos. (Entrevista com moradora de Cajazeiras XI)

Em Salvador, mesmo com os últimos investimentos, há a inexistência de uma rede de transporte coletivo que garanta o acesso confortável e seguro para a população de áreas mais carentes conseguirem acessar a todo o espaço urbano. O tempo excedente em viagens longas e onerosas poderia ser mais bem aproveitado para outras atividades da população. Sendo assim, transporte coletivo pode contribuir para a redução das desigualdades sociais urbana.

Assim, podemos entender a mobilidade urbana como um fator de “reparação” da segregação. Partindo deste princípio, se determinada pessoa ou grupo está segregado – socialmente, socioespacialmente ou auto segregado – e possui mobilidade suficiente e de qualidade, a segregação poderá ser uma barreira vencida - que no caso da segregação social e socioespacial deve ser através de ações do Estado, como por exemplo investimentos em infraestruturas de transportes.

No caso da segregação socioespacial, a mobilidade ineficiente ou a falta dela, pode gerar problemas que vão da ordem social à econômica de quem se encontra segregado socioespacialmente. Imaginemos um bairro distante dos serviços básicos necessários para viver na cidade. Agora vamos pensar que este mesmo bairro não possua uma boa oferta de sistemas de mobilidade urbana, a dificuldade de acessar os serviços, emprego etc. será muito maior para quem não possui renda suficiente para morar em um bairro bem infraestruturado ou para adquirir um automóvel individual.

Podemos concluir então que mobilidade é a capacidade de os indivíduos realizarem seus deslocamentos, ela sofre influência da acessibilidade, uma vez que através desta são retratadas as condições dos serviços ofertados pelo sistema de transporte. De acordo com Ulian (2008), o planejamento em transportes enxerga a acessibilidade como a facilidade que um indivíduo possui em se deslocar para participar de qualquer atividade – seja de trabalho, educação, lazer, usando modos de transportes.

A análise da circulação através de estudos específicos sobre a mobilidade urbana e segregação socioespacial é necessária em relação ao modo de vida da grande cidade, uma vez que a qualidade inferior dos deslocamentos da população é exposto das mais diversas formas, seja através da mídia, manifestações de moradores e reclamações cotidianas que podem ser escutadas por quem se transporta através de transportes coletivos. Na verdade, estas discussões, precisam ser não apenas realizadas no meio acadêmico, mas também no espaço urbano (cidade, bairros), onde a vida da maioria das pessoas efetivamente acontece. Na verdade, a mobilidade urbana deve ser discutida como uma infraestrutura inserida em uma rede no espaço urbano.

É preciso destacar dentro da discussão das relações entre mobilidade urbana e segregação socioespacial em áreas periféricas das cidades, o que Lefebvre (2001), destaca como “urbanização desurbanizada”, referindo-se à incapacidade das cidades no que diz respeito à promoção aos chamados “bens de cidadania”, que de acordo como autor são capazes de fazer parte da experiência urbana dos indivíduos. Neste caso, romper com a segregação socioespacial seria muito mais do que destinar a infraestrutura necessária aos bairros periféricos, está no contexto da possibilidade do direito à cidade, no pertencimento, na participação efetiva nas decisões.

Além da infraestrutura necessária e dos equipamentos de uso coletivo, é preciso prover os cidadãos de acesso aos serviços, ao lazer, à tomada de decisões – participação

política - e no acesso à cultura. É preciso que haja um processo de construção da cidadania que seja visível na realidade e no cotidiano das pessoas, desta forma, talvez a sociedade tenha capacidade de iniciar um movimento de rompimento das desigualdades socioespaciais.

4 DA CAPITAL COLONIAL À CAPITAL DESIGUAL

Salvador, cidade fundada em 29 de março de 1549 ainda durante o Brasil Colônia, constituindo-se na atualidade como uma Metrópole Nacional com taxa de urbanização de 99,97% (IBGE, 2010), possui o maior Produto Interno Bruto (PIB)¹⁰ entre as capitais da Região Nordeste do Brasil, além de ser a cidade mais populosa da região, é a terceira maior do Brasil em relação à população de acordo com o último Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) realizado no ano de 2010, onde Salvador possuía 2.675.656 milhões de habitantes, possuindo um Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM)¹¹ de 0,759 – considerado alto – mas este índice trata-se de uma média e conforme veremos a seguir, Salvador, assim como o Brasil, possui grandes desigualdades e portanto, este índice será confrontado através da comparação entre os bairros da cidade.

A Figura 13, ilustra a expansão da área urbana de Salvador, as primeiras ocupações registradas no local de fundação da cidade, onde hoje encontra-se o Centro Histórico; depois uma maior expansão concentrada ainda nas margens da Orla da Baía de Todos os Santos, no início do século XX; em terceiro, a partir de 1940, a cidade começa a se expandir para outros lados em direção à Orla Atlântica.

Figura 13: Expansão urbana de Salvador, 1600 - 1940



Fonte: Carvalho e Pereira (2006).

¹⁰Soma dos de todos os bens e serviços finais produzidos durante determinado período, sendo um dos indicadores econômicos mais utilizados para a quantificação da atividade econômica.

¹¹Medida composta de indicadores de três dimensões de desenvolvimento humano que leva em consideração a longevidade, educação e renda de um município.

Na década de 1940, a cidade de Salvador era dividida em:

[...] áreas nobres e proletárias, localizadas nos limites intra-urbanos. Na periferia, havia apenas pequenos núcleos de casebres, chácaras e casas de veraneio, estas para a segunda moradia das famílias mais abastadas, ou seja, uma situação praticamente em equilíbrio, na qual predominava o sistema de aforamentos e arrendamentos de terras e aluguéis de casas para os estratos sociais de média e baixa rendas. (SOUZA, 2008, p.105).

De acordo com Souza (2008), devido à intensa migração para a capital por conta da procura de novas opções de trabalho, a população urbana de Salvador cresceu em 44% entre os anos de 1940 e 1950, passando de 290.443 para 417.235 habitantes. Este rápido crescimento da população resultou em um desequilíbrio do espalho urbano que acabou por fazer com que o Estado justificasse sua intervenção em ações habitacionais. Neste mesmo período, começou a acontecer o aumento dos valores dos aluguéis que atingiu todos os grupos sociais, que acabou por resultar na ocupação coletiva de áreas públicas e privadas – as chamadas invasões.

A partir de 1960, a administração de Salvador passou a construir vias e obras de circulação, como túneis e as avenidas de vale, o que acabou por resultar na oferta de novos loteamentos para as classes médias e altas – Vale do Canela, Nazaré, Barris, Avenida Contorno. Porém, para as classes sociais com menores rendimentos, poucas intervenções foram realizadas, o que contribuiu para que estes grupos começassem a ocupar áreas de acordo com seu poder aquisitivo.

Com o discurso de que havia a necessidade de “organizar” a malha urbana, a partir da década de 1970, o Estado passa a planejar e executar conjuntos habitacionais em áreas isoladas de Salvador e novamente as classes mais baixas – os que tinham pouquíssimos ou nenhum recurso – eram excluídas. Estes conjuntos tiveram início em áreas distantes do centro da cidade e o ponto de partida foi quando a Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CEDURB), resolveu formular uma proposta de conjunto habitacional integrada ao desenvolvimento urbano com a realização de três projetos: “I – Projeto Urbanístico Integrado Cajazeira; II – Projeto Urbanístico Integrado Caji; III – Projeto Urbanístico Integrado Narandiba” (ALMEIDA, 2005, p. 15).

De acordo com Barbosa (2009), no ano de 1975, o governo do Estado, declara as áreas das fazendas União, Cajazeiras e Jaguaripe de Cima ou Fazenda Grande e Chácara Nogueira, através do decreto nº 24.922, realizando desapropriação de uma área com total

de 16 milhões de metros quadrados. “Áreas na BR-324, na altura do Supermercado Makro, até o km 5,5 da Estrada Velha do Aeroporto, cujos limites abrangiam os bairros de Castelo Branco - Nova Brasília - Golfe Clube e a Represa do Ipitanga” (BARBOSA, 2009, p.62).

Do total da área que foi desapropriada, apenas 6,9 milhões de metros quadrados foram legalmente regularizados pelo Governo da Bahia através da empresa governamental Habitação e Urbanização da Bahia (URBIS), já o restante foi invadido ou incorporado pelo governo para diversos usos – comércio, equipamentos urbanos, sistema de tratamento de esgoto e venda direta ao morador.

Os projetos que anteriormente pretendiam atender às necessidades de moradia, acabaram sendo esquecidos pelo Estado, o que resultou na ocupação de diversos grupos sociais que necessitavam de moradia, a partir deste fato é que começa a nascer novamente a negligência por parte do Estado com as áreas mais carentes, que sofreu durante muito tempo com a falta de planejamento, conforme afirma uma moradora que vive em Cajazeiras XI, há 38 anos:

No início isso aqui era um deserto, só tinha barraco mesmo. Não tinha asfalto e nem ônibus... depois de muito reivindicar, começou a passar poucos ônibus, mas sempre demorou, se hoje ainda é difícil, imagine há 38 anos atrás. (Moradora de Cajazeiras XI)

A manifestação da periferização no espaço urbano das grandes cidades é um fato que dificilmente passa despercebido, este processo de aumento exponencial das periferias urbanas é tanto reflexo da condição atual de reprodução da pobreza na sociedade como da forma desigual que o poder público destina os investimentos em infraestruturas nas cidades.

A produção de espaços específicos para o exercício das atividades hegemônicas, somada às inúmeras intervenções do setor público, que busca através de suas ações privilegiar sobretudo os agentes hegemônicos e as parcelas com maior poder aquisitivo da sociedade, conduziu à periferização, entendida como o processo de exclusão social e geográfica das modernizações do país. As periferias urbanas são o exemplo mais cabal da valorização desigual dos homens e dos lugares (ALMEIDA, 203, p.218).

Desta forma, Santos (1979), discorre que o espaço urbano é planejado e constituído apenas para alguns, ganhando caráter de espaço corporativo e fragmentado,

pois não atende aos interesses de todos. Desta maneira é que a periferia, por falta da presença do poder público, cresce nas grandes cidades, a moradia precária acaba sendo reforçada posteriormente através das ações do Estado, que acaba sendo alimentado através das ações do capital, que não possui interesse na ascensão dos mais pobres.

Assim, o espaço urbano é fortemente marcado pelas inúmeras desigualdades. De um lado os espaços segregados dos pobres que precisam se juntar em busca da sobrevivência e de outro, a auto segregação dos que possuem maior renda nos condomínios fechados. Processos que retratam a fragmentação da sociedade no contexto capitalista baseada nas desigualdades e em classes sociais.

4.1 Salvador no período de 1991 a 2010

O Gráfico 00 demonstra a evolução da população de Salvador de acordo com dados do último Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) realizado no ano de 2010, de acordo com os dados, no ano de 1991 a cidade tinha uma população de 2.075.273 habitantes, anos depois em 2000, Salvador contava com uma população no total de 2.443.107 habitantes e de acordo com o Censo de 2000, ficou estabelecido que a população total era de 2.675.656 habitantes. Cabe ressaltar que alguns estudos de projeção da população saem anualmente, mas os dados oficiais são o do Censo do IBGE, que geralmente é realizado no intervalo de 10 anos.

A imagem de cidade de praia e sol, na verdade esconde uma outra Salvador, onde vive a população de baixa renda – esmagadora maioria – que precisa superar diariamente diversos os obstáculos de uma cidade fortemente marcada pela desigualdade.

Conforme afirmam Carvalho e Pereira (2008), “casarios coloniais, igrejas barrocas, praias ensolaradas... Normalmente associadas a Salvador, essas imagens não retratam todo o panorama da velha capital e de sua região metropolitana, onde também se encontram algumas ilhas de modernidade e vastas áreas marcadas pela precariedade, pela pobreza e pela segregação.” (CARVALHO E PEREIRA, 2008, p. 83).

A primeira capital do Brasil, é uma cidade de contrastes, Salvador foi, durante três séculos, a aglomeração urbana mais importante e populosa do país. Santos (2008) a descrevia, na década de 1950, como:

[...] uma cidade cuja paisagem é rica de contrastes, devidos não só a multiplicidade dos estilos e de idade das casas, à variedade das

concepções urbanísticas presentes, ao pitoresco de sua população, constituída de gente de todas as cores misturadas nas ruas, [...] é uma cidade de colinas, uma cidade peninsular, uma cidade de praia, [...] cidade de dois andares, como é frequente dizer-se, pois o centro se divide em uma Cidade Alta e uma Cidade Baixa (SANTOS, 2008, p.35).

A realidade de Salvador está ligada a sua história de produção espacial e apresenta um crescimento socioespacial completamente contraditório e excludente. A cidade está configurada como um espaço urbano desigual, que determina a separação dos grupos sociais de acordo com sua renda. Essa realidade socioespacial influencia diretamente na distribuição dos indivíduos na cidade.

De acordo com pesquisa realizada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Salvador é a capital brasileira que possui maior quantidade de pessoas vivendo em favelas, o total levantado no estudo é de 33% da população da cidade de acordo com a pesquisa realizada no ano de 2012 (IPEA, 2012). Além disto, Salvador também foi constatada com um percentual de 33,34% de sua população vivendo em condições de pobreza e precariedade, com renda mensal per capita e até $\frac{1}{2}$ salários mínimos (IBGE, 2010). Este levantamento foi realizado pelo IBGE, com base no censo de 2010, indicando que a capital baiana possui 86% do total da população de moradores de favelas de todo o Estado da Bahia, sendo representado por 882 mil soteropolitanos (PMS, 2014).

Mesmo com uma realidade completamente desigual, onde grande parte da população vive em situação de precariedade, Salvador apresenta, em seu espaço, áreas que segundo Serpa (2007), podem ser espaços de “grifes” imobiliárias, onde a grande maioria é supervalorizada graças a projetos ligados à urbanização e paisagismo para rendas mais altas. Porém, ao lado desses espaços, há uma cidade com áreas pobres, onde há uma forte condição de exclusão da população do acesso à cidade, fato este que ainda não foi suficientemente investigado.

É notório em Salvador, que os bairros de menor renda, e automaticamente, de maior densidade populacional, não possuem devida atenção das gestões municipais, sendo que esta realidade é contraposta à dos bairros de maior renda, que contam com melhor atendimento do poder público no que diz respeito à infraestrutura urbana, quando é feita a comparação com os demais bairros da cidade.

Essa realidade estratificada permite e justifica o questionamento da drástica diferença de serviços públicos e de infraestrutura urbana entre os bairros da cidade de Salvador. Estas questões levam o observador a refletir sobre a forma perversa da atuação do poder público na oferta, organização e provimento de infraestrutura para os habitantes da cidade, sobretudo nos bairros mais populares, gerando assim, a segregação socioespacial.

Sobre a segregação socioespacial em Salvador, de acordo com, Gordilho-Souza (2008), “determina a separação da população no espaço habitacional de acordo com a renda, colocando os diferentes segmentos sociais em locais distintos, com características físico-ambientais diferenciadas, resultará na também diferenciada oferta de infraestrutura básica e de serviços nos bairros populares.” (GORDILHO-SOUZA, 2008, p.15). Desta forma, é possível seguir a linha de pensamento de Gilbert e Guggler (2000) e Lima (2000), apud Cardoso (2008, p. 186) para afirmar que:

A concentração massiva de recursos nas mãos de grupos de rendas média e alta é expressa fisicamente por uma alta concentração de infraestrutura nas áreas onde vivem essas populações. Os pobres são beneficiados apenas indiretamente por essa infraestrutura, quando eles se estabelecem próximos de áreas bem servidas (GILBERT, GUGGLER, 2000 e LIMA, 2000 apud CARDOSO, 2008 p.186).

Logo, os bairros segregados socioespacialmente na cidade, são os lugares de moradia dos pobres e carecem dos mais diversos serviços urbanos – esgotamento sanitário, coleta de lixo, sistema viário, ordenamento comercial etc. Nesta mistura entre áreas com infraestrutura urbana debilitada e estratificação social surgem espaços que podem ser entendidos como zonas de exclusão da cidadania, locais estes em que a população vivem cotidianamente as carências de serviços deficitários.

Estas zonas de exclusão, onde aproximadamente 60% da população soteropolitana vive, se expressa como uma territorialidade que produz e reproduz a pobreza as desigualdades sociais, que no caso do espaço, pode ser lida como desigualdade socioespacial. Resumindo, existe um grande problema a ser enfrentado em Salvador relacionado à oferta de infraestrutura urbana em bairros populares – pobres –, tendo em vista o desigual tratamento por parte do poder público, tanto no planejamento quanto na gestão da cidade. De acordo com Pereira (2006), essa população faz parte da “cidade esquecida e desassistida”, uma cidade “real” que cresce cada vez mais fora das “regras”

e certos “padrões”, mas que são ordenadas de acordo com os interesses de agentes externos, que alimentam a desigualdade socioespacial.

Figura 14: Crianças no bairro de Cajazeiras XI



Fonte: O autor, 2018.

Na periferia socioespacial, imagens como essa não são raras. Em meio à falta de infraestrutura adequada, crianças se divertem de acordo com suas possibilidades de lazer dentro de suas carentes áreas, onde falta do saneamento básico adequado às áreas de lazer.

A realidade de grande parte dos bairros de Salvador, sobretudo na periferia, permite levantar a hipótese de que a atuação do agente estatal sobre o espaço urbano é capaz de amplificar a desigualdade socioespacial, reforçando os padrões desiguais através da oferta diferenciada no que diz respeito à infraestrutura e aos serviços nos bairros.

Cabe lembrar, que conforme foi abordado no início do capítulo, Salvador tem sua fundação planejada, e mesmo assim cresceu a partir de ocupações espontâneas, fato que fez com que a desigualdade no processo de urbanização foi cada vez mais aparente, uma vez que as condições socioeconômicas da população influenciou na ocupação do espaço e na distribuição populacional da cidade. Assim, fazendo um paralelo com a questão econômica, a população que ocupa a base da pirâmide social, é em grande parte pobre e negra, estando em situação de inferioridade financeira e habitando espaços onde, grande maioria convive com um sentimento de abandono, descaso e miséria. A grande questão é que em Salvador e na maioria das cidades brasileiras, as classes dominantes – em geral as mais altas - decidem sobre a estrutura e qualidade dos equipamentos públicos em seus

bairros, enquanto as classes populares não tem voz ativa – falta de participação popular nas gestões – e possui pouca ou nenhuma opção do que fazer no âmbito territorial.

É importante, ao investigar a realidade espacial de Salvador, analisar também o grau de contribuição do poder público na ampliação destas desigualdades e nos processos de segregação socioespacial na cidade – seja através da infraestrutura, equipamentos, planejamento e operação dos transportes etc., de modo a oferecer à população estratégias para lutar por seus direitos e assim, ir em busca da redução das desigualdades sociais e territoriais através de uma postura crítica com relação ao planejamento e gestão das cidades.

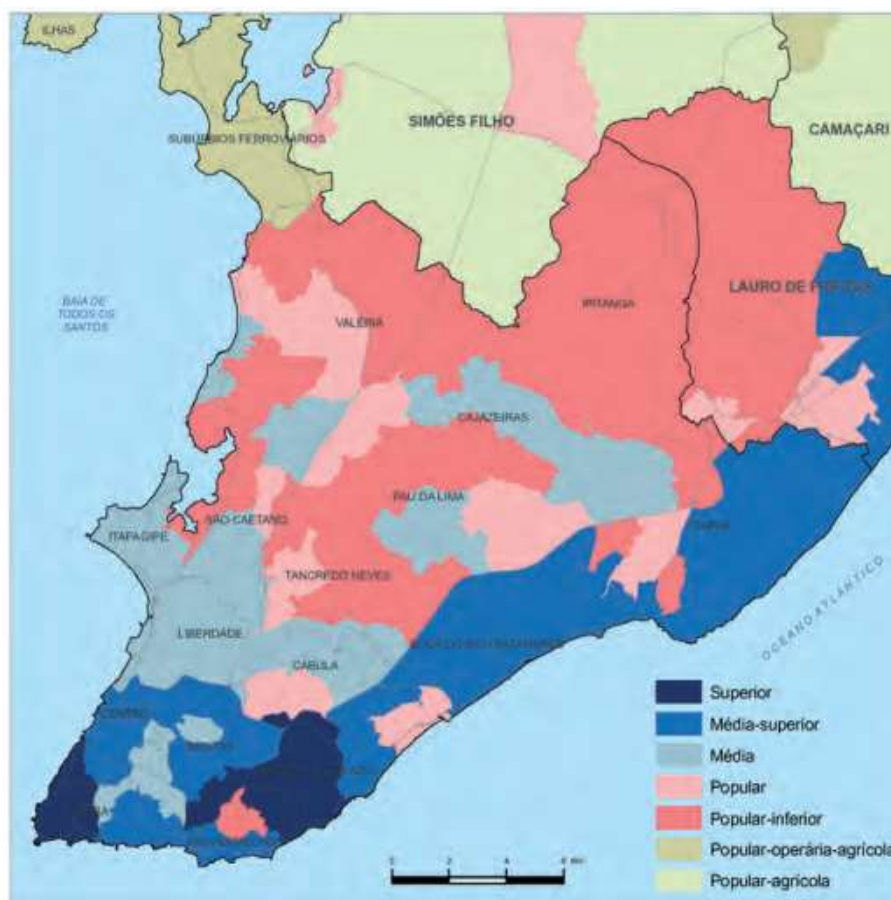
4.2 A divisão socioespacial de Salvador

Carvalho e Pereira (2006), discorrem sobre as características da segregação na Região Metropolitana de Salvador (RMS), mostrando que há uma divisão socioespacial da cidade através de análises da distribuição das categorias ocupacionais da população no território a partir das Áreas de Expansão Domiciliar definidas para o Censo de 2000 do IBGE.

A tipologia das áreas foi definida no trabalho pela predominância de uma categoria ocupacional em determinada área em relação à sua média. Isso quer dizer que, uma área superior, por exemplo, não é território exclusivo da classe “superior”, que pode compartilhar esse espaço com setores “médios”, ou até com as classes mais “populares”, mas isso não significa que tenham as mesmas condições de vida, muito pelo contrário, podem até compartilhar um mesmo bairro, mas o território da elite é sempre diferenciado.

O resultado do estudo realizado pelos autores, conforme apresentado nas figuras, deixa clara a ocupação da Orla Atlântica de Salvador pela categoria “Superior”, Média Superior” e “Média, com pequenos no bairro Nordeste de Amaralina e Boca do Rio – na cor rosa. Nesses espaços superiores, encontram-se os equipamentos públicos e privados mais importantes, modernos centros de comércio e de serviços, redes de infraestrutura (energia, esgoto, água, telefonia, coleta de lixo, sistema viário), as oportunidades de trabalho e de obtenção de renda e alguns trechos com baixa densidade.

Figura 15: Tipologia socioespacial – Salvador - 2000



Fonte: Carvalho e Pereira (2006)

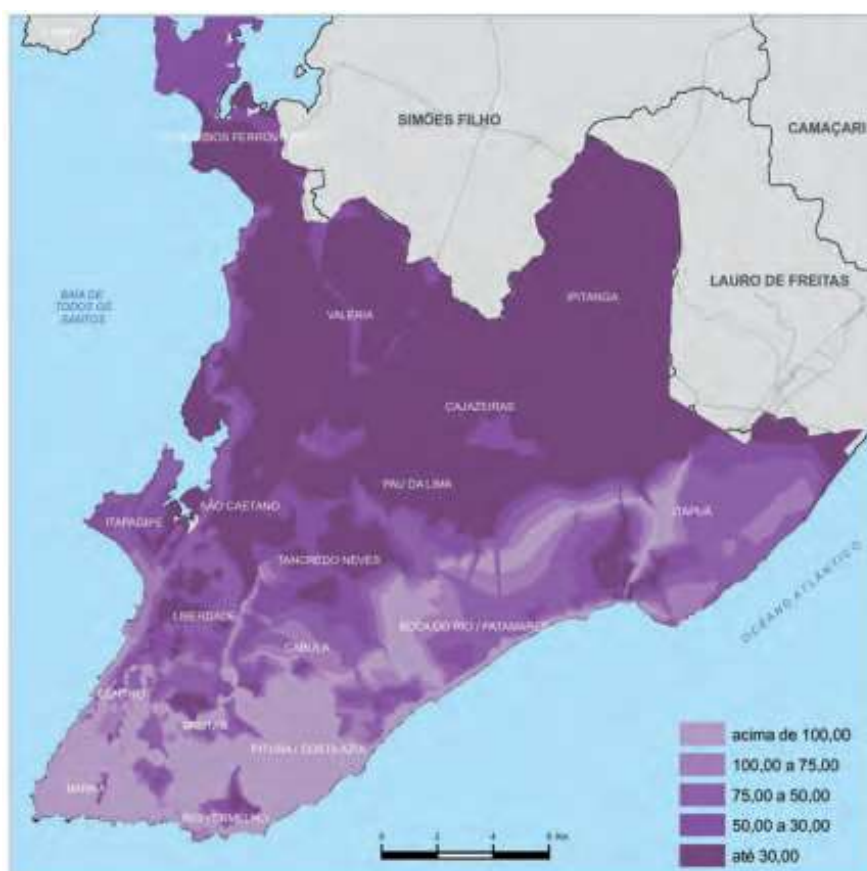
Carvalho e Pereira (2006), afirmam que a diferenciação existente entre esses espaços (e entre as condições sociais dos seus moradores) é tão grande que, de uma forma um tanto esquemática, pode-se dizer que Salvador comporta uma “cidade tradicional”, uma “cidade moderna” e uma “cidade precária”.

Desta forma, Carvalho e Pereira (2006), concluem que há uma estreita relação entre as características de ocupação e o valor do solo urbano. Este fato é demonstrado através da figura 17: Valor do solo urbano para efeitos de pagamento do IPTU, onde é ilustrada a diferenciação dos valores praticados pela administração municipal de Salvador. Desta forma, fica evidente a relação entre a tipologia espacial das áreas “superiores” e “médias” e as áreas populares, que ocupam trechos menos valorizados do território municipal.

A publicação dos autores também traz a associação que existe entre o território e a questão racial, que se constitui como aspecto relevante para a análise da segregação.

Em Salvador, a população declarada negra corresponde a 54,8%, enquanto 20,4% se autodeclara pardo, de acordo com o Censo do IBGE do ano 2000. De acordo com Carvalho e Pereira (2006), esta significativa parcela da população, é excluída desde o período de formação da cidade, e afirma que esses grupos são “secularmente discriminados e com restritas oportunidades de educação, inserção produtiva e ascensão social, pretos e pardos têm ficado, historicamente, na base da pirâmide social, e não é diferente com o bairro e a moradia.” (CARVALHO E PEREIRA, 2006, p. 08)

Figura 16: Valor do solo urbano para efeitos de pagamento do IPTU

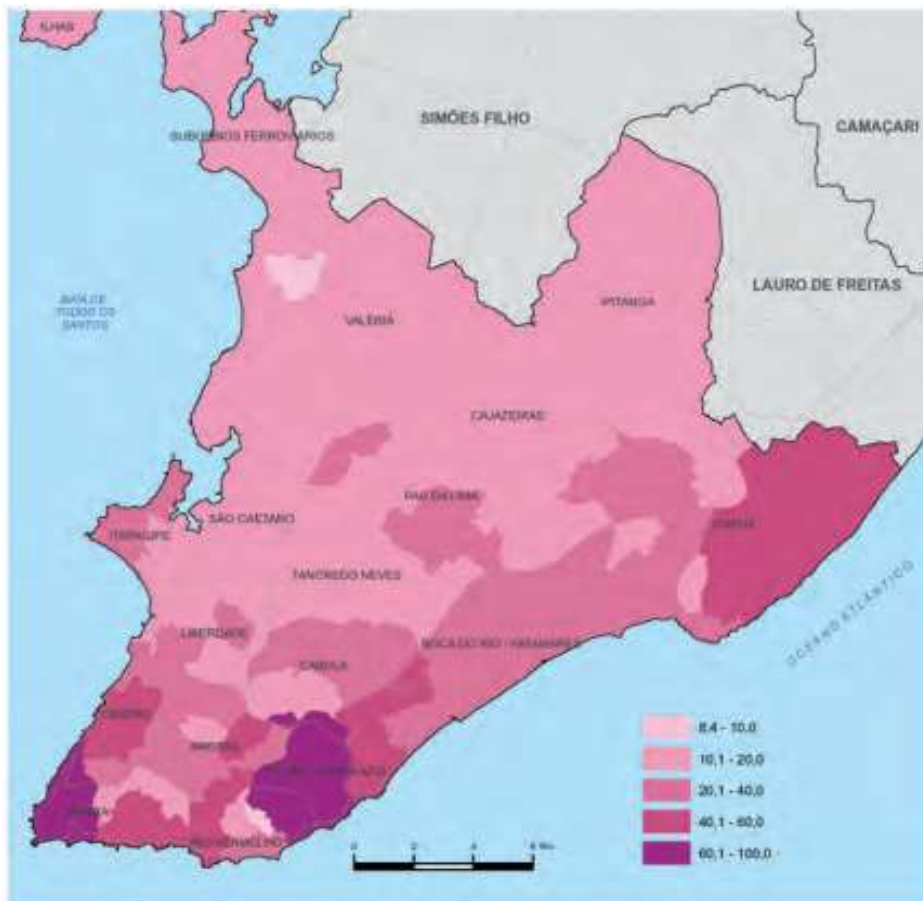


Fonte: Carvalho e Pereira (2006)

E qual a real importância da compreensão de destes dados? Qual a razão em realizar uma análise socioespacial de Salvador? Para que seja possível compreender que a cidade é completamente dividida. Seja em renda, etnia, valor do IPTU etc. É possível observar que a maioria da população mais pobre – predominantemente parda e negra - vive nas áreas que possuem menos equipamentos públicos e onde o valor do IPTU é menor – automaticamente possui menos investimentos -, mesmo que existam pontos de concentração de pessoas pardas e negras em outras áreas, a grande maioria vive em áreas

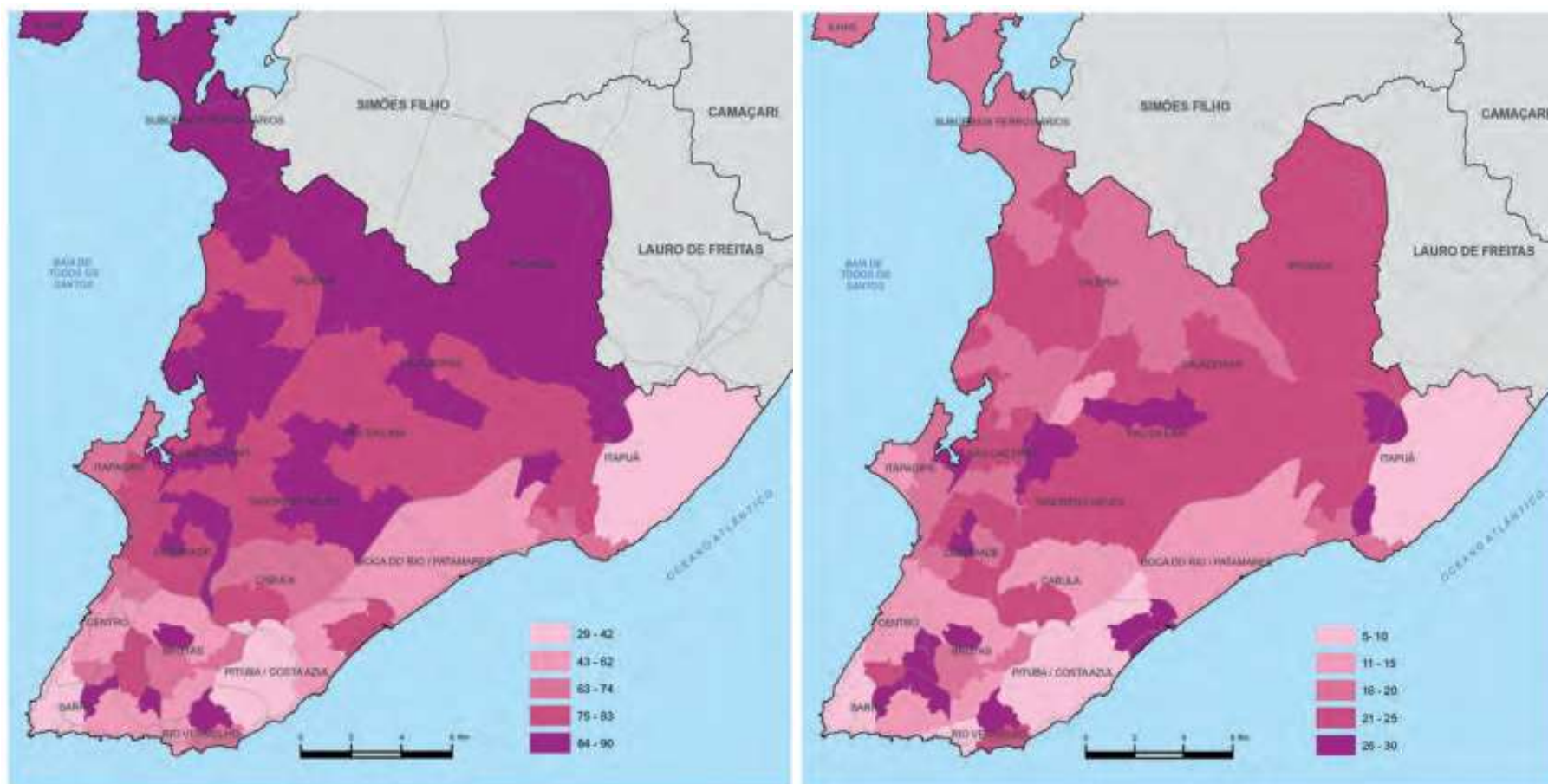
mais afastadas da parte Central e da Orla Atlântica, por outro lado, é possível observar que as áreas que possuem maior valor de IPTU é onde vivem a maioria das pessoas autodeclaradas brancas e com maior renda.

Figura 17: Salvador e Distribuição residencial dos brancos – Salvador - 2000



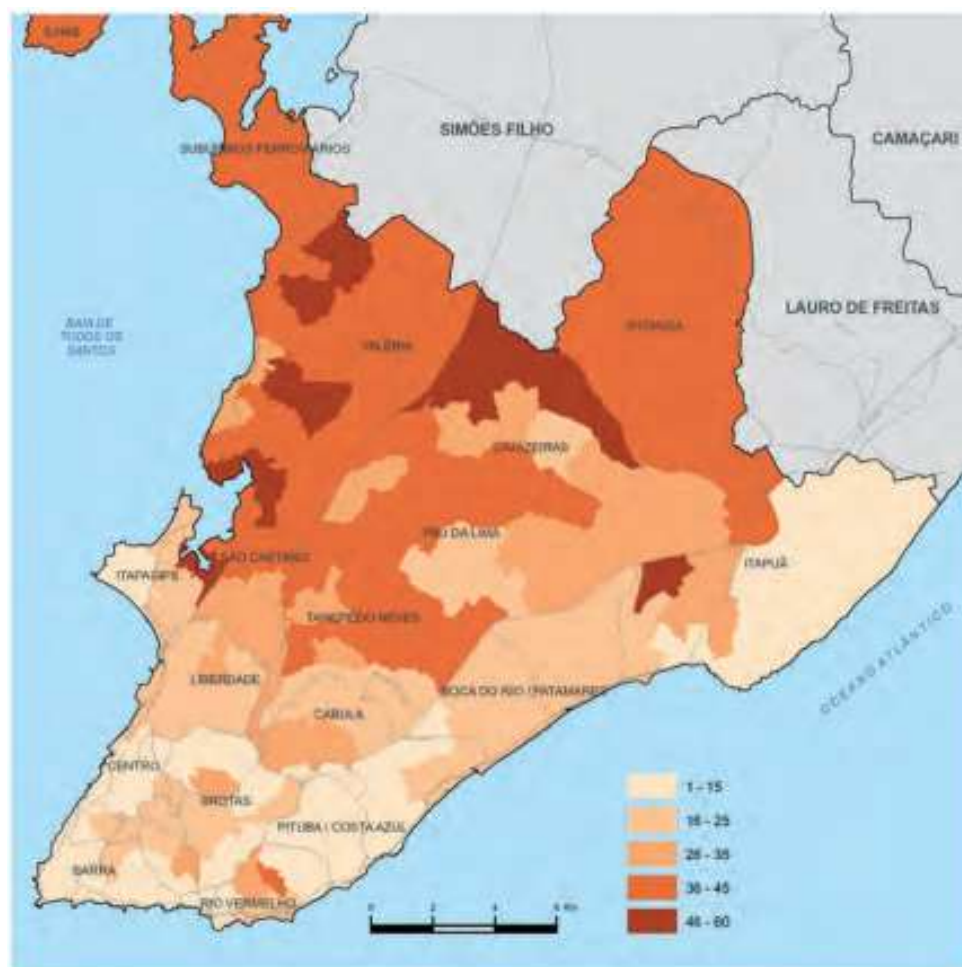
Fonte: Carvalho e Pereira (2006)

Figura 18: Distribuição residencial dos pardos – Salvador – 2000 e Distribuição residencial dos pretos – Salvador - 2000



Fonte: Carvalho e Pereira (2006)

Figura 19: Famílias com renda per capita mensal até meio salário-mínimo (percentual)
Salvador - 2000



Fonte: Carvalho e Pereira (2006)

Em Salvador, as classes mais baixas, ocupam os espaços “abandonados”, sendo que algumas ocupações nas Regiões da Orla Atlântica e Central resultaram de invasões, enquanto os “setores” médios ocupam predominantemente as áreas em torno do centro da cidade e áreas mais antigas, mas que possuem infraestrutura adequada.

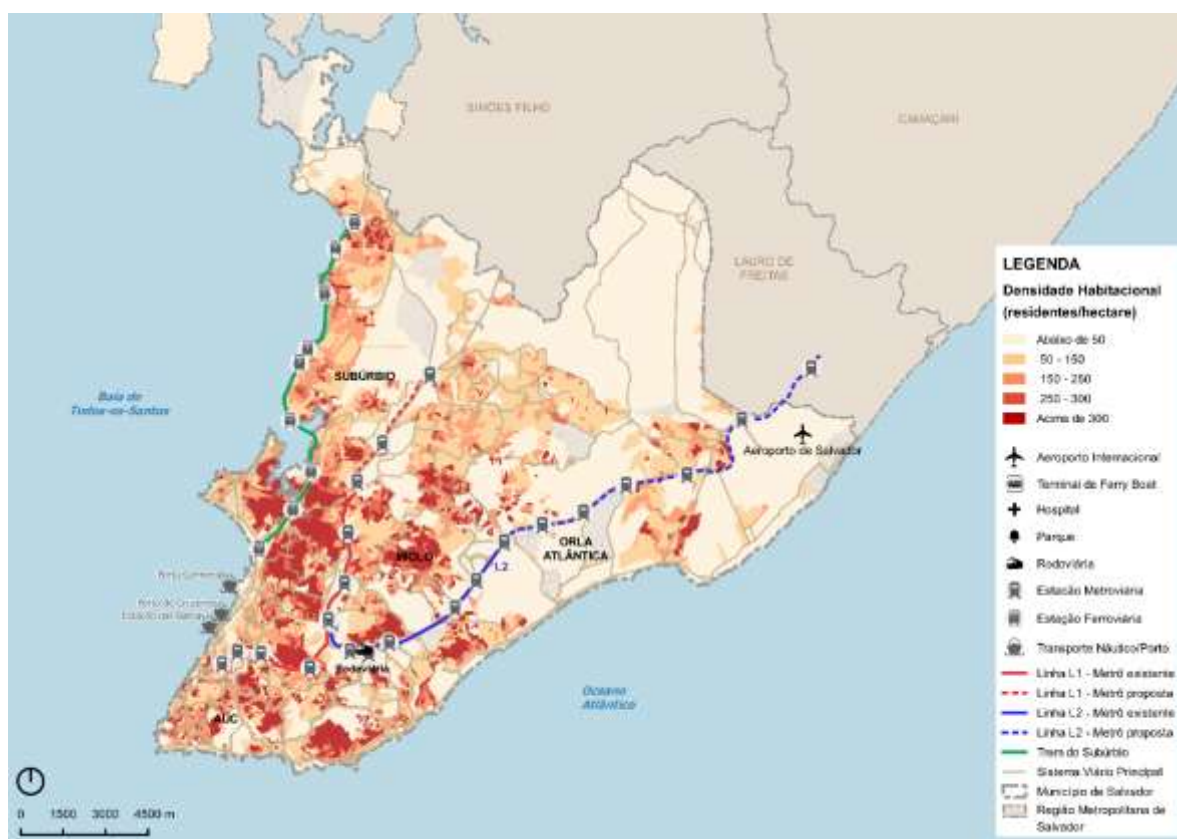
Já as áreas populares abrigam a população que não tem possibilidade de consumir os espaços da cidade tradicional, muito menos da cidade “moderna”, estes grupos acabam ocupando espaços de origem clandestina com ocupações precárias construídas predominantemente nas Regiões Miolo e Subúrbio de Salvador.

4.2.1 Aspectos socioterritoriais

Os aspectos socioterritoriais de Salvador mostram como a cidade é dividida. É possível observarmos que os padrões da divisão socioespacial são mantidos em diversas categorias, conforme serão descritas a seguir.

O Subúrbio Ferroviário e o Miolo possuem alta densidade habitacional, isso quer dizer que, estas áreas possuem grande potencial de produzir viagens, mesmo sendo áreas mais carentes da cidade.

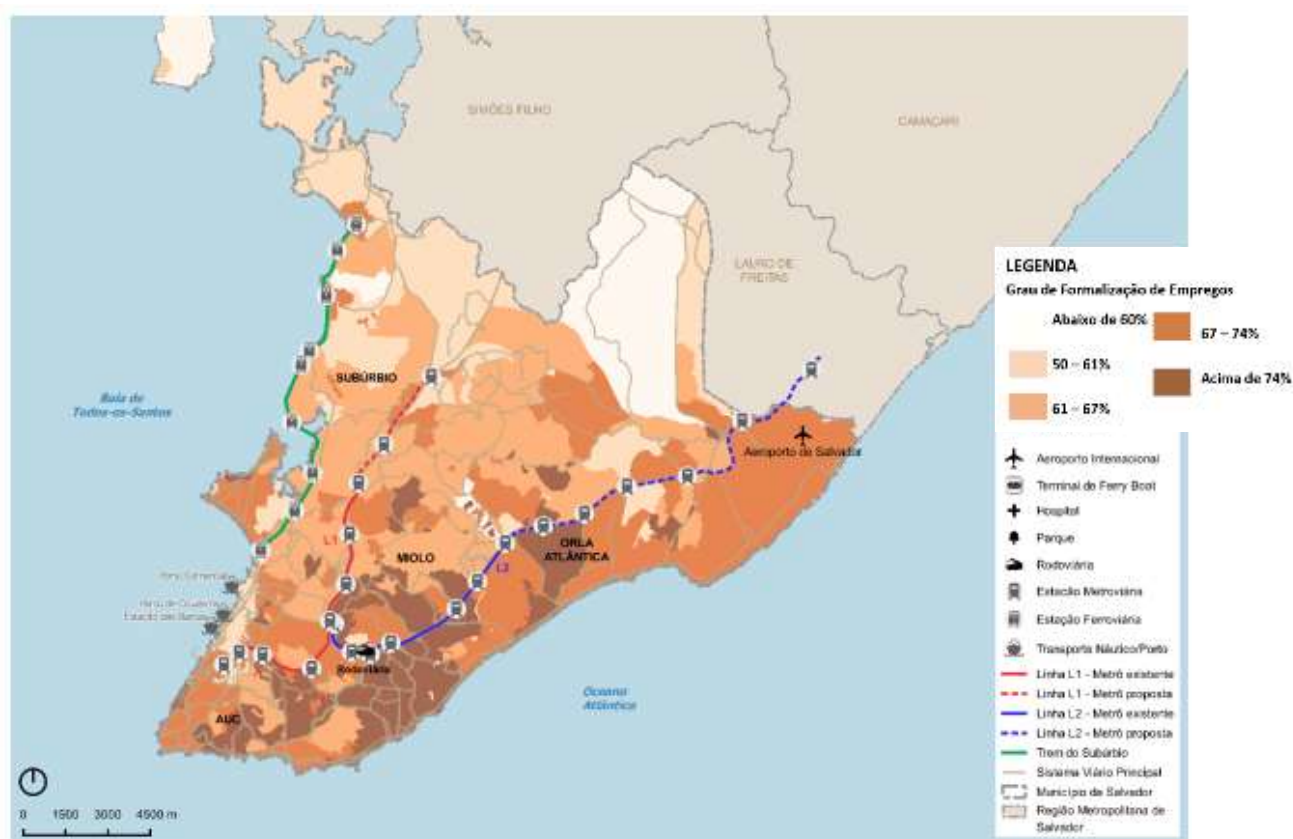
Figura 20: Densidade Habitacional (hab/ha)



Fonte: Relatório PLANMOB Salvador (2017) através de dados do IBGE (2010).

Outra análise importante no que diz respeito aos aspectos socioterritoriais de Salvador é relação de formalização de empregos e a renda média familiar (que corresponde à classe social). Neste caso, os dados fornecidos pelo Atlas Brasil (2010) e elaborado pelo Relatório PLANMOB (2017), relatam que as áreas com maior renda familiar são as mesmas com a maior taxa de formalização de emprego, estas áreas são a Área Urbana Consolidada e Orla Atlântica (Centro e Orla), repetindo o padrão da divisão socioespacial de Salvador.

Figura 21: Formalização de Empregos

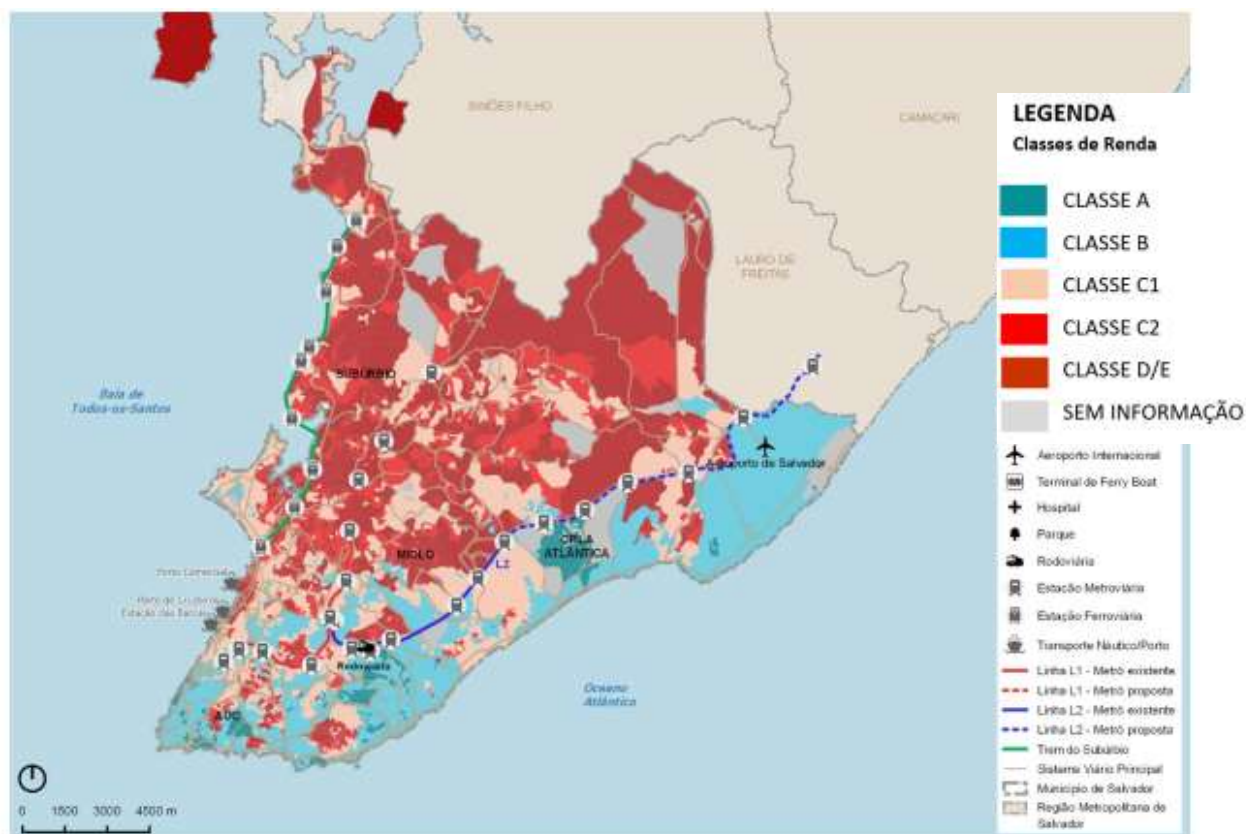


Fonte: Relatório PLANMOB Salvador (2017) através de dados do Atlas Brasil (2010).

Desta forma, fica evidente que a distribuição das classes renda (classes sociais) e da formalização de empregos em Salvador apresentam uma evidente segregação entre a Área Urbana Consolidada e Orla Atlântica (Centro e Orla), por conta da predominância de classes sociais¹² “A” e “B”; enquanto o Miolo e o Subúrbio, a predominância das classes “C”, “D” e “E”, relatando que a desigualdade está presente e marcada por áreas em Salvador, mesmo que em áreas mais “nobres” existam núcleos com população de renda baixa – as periferias sociais.

¹²Tanto o PLANMOB quando a pesquisa O/D 2012, consideram as classes sociais como classes de renda a partir de critérios pré-selecionados e não de acordo com a classificação do IBGE.

Figura 22: Classes de Renda



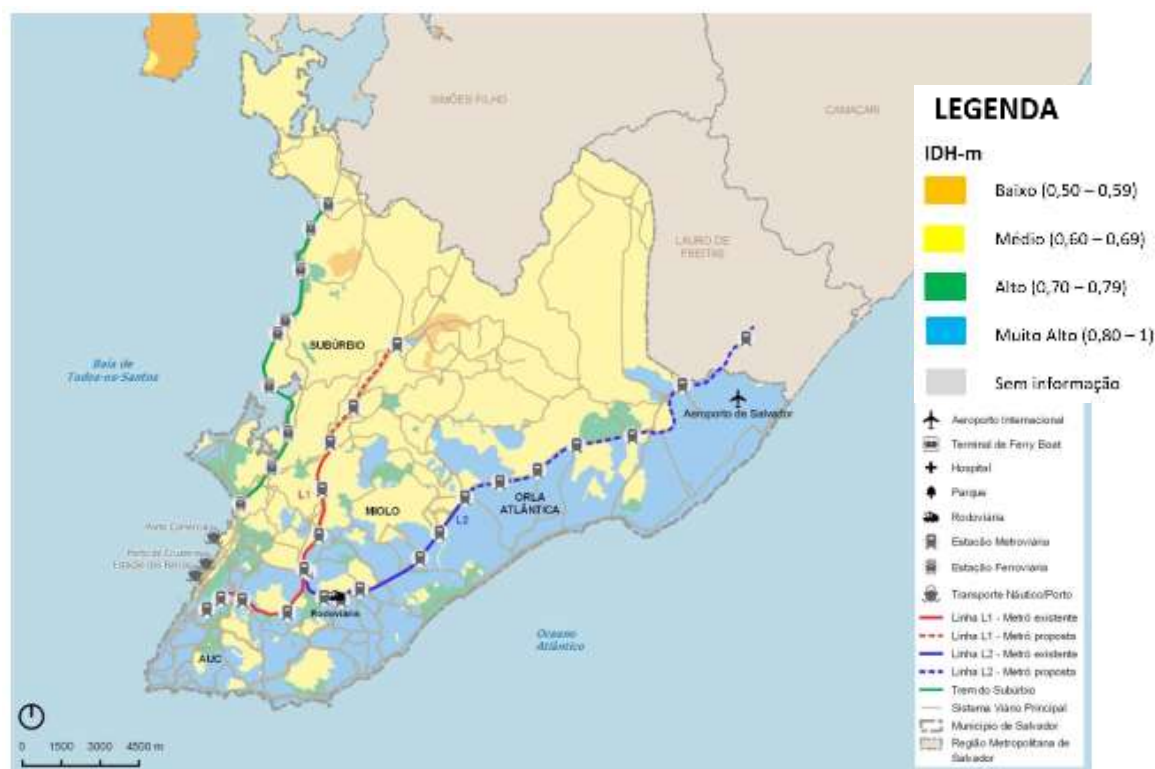
Fonte: Relatório PLANMOB Salvador (2017) através de dados do Atlas Brasil (2010).

Além destes aspectos já citados, a segregação socioespacial em Salvador se apresenta também através do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-m)¹³ – cabe lembrar que o IDH de Salvador é considerado alto: 0,759.

De acordo com os dados apresentados pelo Atlas Brasil, em Salvador há uma forte diferença entre os números de IDH nos eixos Centro e Orla, já o Miolo e o Subúrbio se destacam pela baixa concentração do mesmo dado, apresentando predominantemente valores mais baixos em relação às outras áreas.

¹³O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal é um indicador composto por três dimensões de desenvolvimento humano: longevidade, educação e renda. Este indicador varia entre 0 e 1, quanto mais próximo de 1 maior o desenvolvimento humano.

Figura 23: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-m)

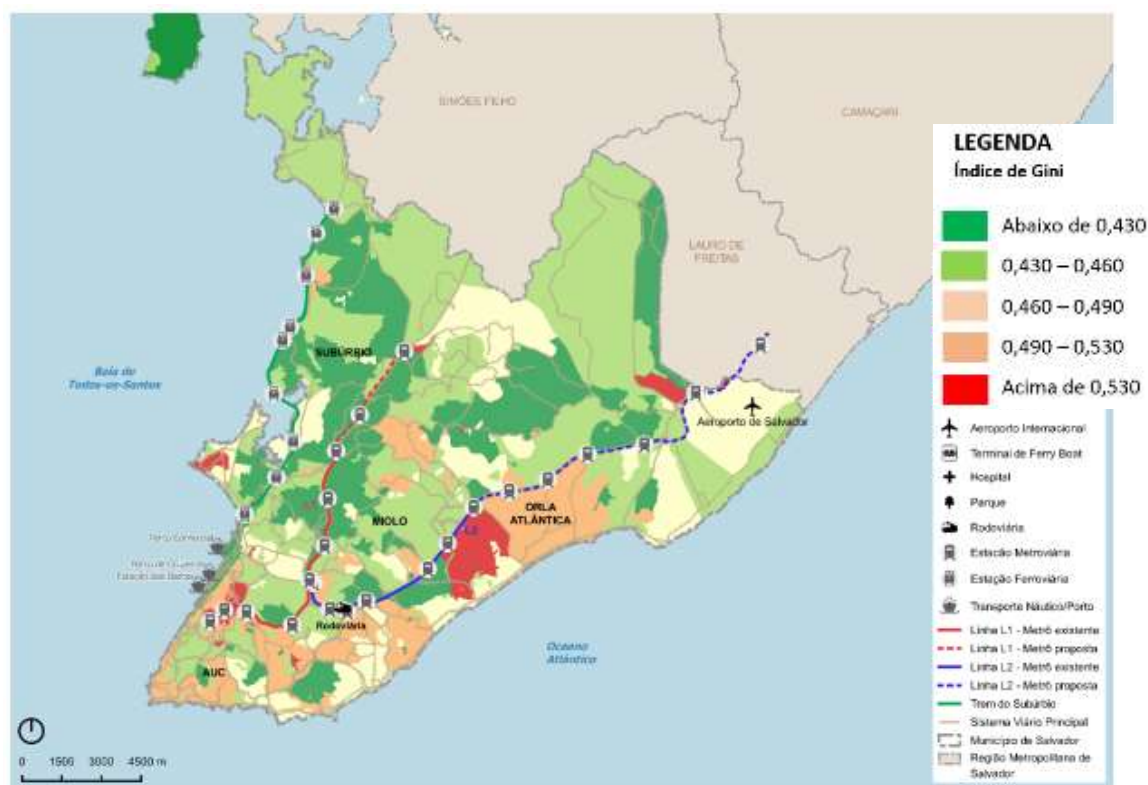


Fonte: Relatório PLANMOB Salvador (2017) através de dados do Atlas Brasil (2010).

Ainda sobre esta mesma visão da desigualdade socioterritorial, um dado importante é o Índice de Gini¹⁴, que apresenta as condições de desigualdades através da diferença de taxas socioeconômicas entre áreas. No caso de Salvador, novamente, é possível observar que o Miolo e Subúrbio possuem maior homogeneidade (concentração de classes sociais baixas), já Centro e Orla, apesar de possuírem desigualdades, estas não são relevantes para tornar as áreas homogêneas, já que a desigualdade existe, mas a concentração de classes sociais mais alta é predominante.

¹⁴O Índice de Gini é um indicador que compara a renda per capita entre os 20% dos mais ricos da população com os 20% dos mais pobres, seu valor é 0 quando não há desigualdade e tende a 1 à medida que a desigualdade aumenta. O universo de indivíduos é limitado àqueles que vivem em domicílios particulares permanentes.

Figura 24: Índice de Gini

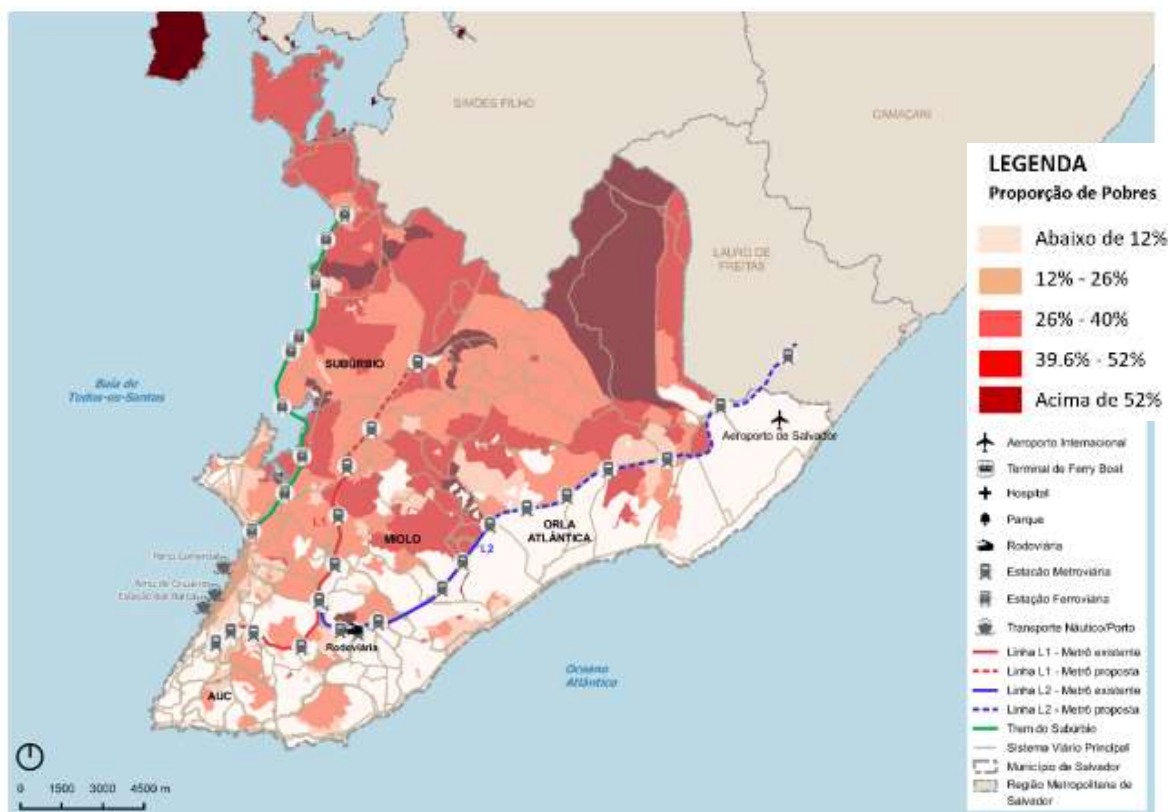


Fonte: Relatório PLANMOB Salvador (2017) através de dados do Atlas Brasil (2010).

Ainda relacionando com os dados já apresentados, o Relatório PLANMOB e o Atlas Brasil, apresentam os níveis de pobreza¹⁵ em Salvador, mostrando que mesmo com algumas exceções, a maior proporção de pobreza está localizada no Miolo e Subúrbio, conforme o Relatório PLANMOB (2017), “quando mais à noroeste do município maior o número de pobres.” (Relatório PLANMOB, 2017, p. 70). Estes dados reafirmam a divisão socioespacial da cidade, sendo possível relacionar as questões de vulnerabilidade socioeconômicas com o acesso às oportunidades de trabalho.

¹⁵Proporção de indivíduos com renda domiciliar per capita igual ou inferior a R\$140,00 mensais, em reais de agosto de 2010. (Atlas Brasil, 2010)

Figura 25: Proporção de Pobres



Fonte: Relatório PLANMOB Salvador (2017) através de dados do Atlas Brasil (2010).

4.2.2 Crescimento urbano dos bairros da periferia de Salvador

O incremento populacional de Salvador a partir de 1940 aliado principalmente à falta de moradia para os grupos com menor renda, é possível verificar em Salvador o crescimento da “cidade informal” a partir do crescimento das invasões coletivas de terra que começaram a ocorrer no final dos anos 1940 apresentando uma alternativa para que não podia pagar para morar.

De acordo com Gordilho (2001):

[...] a expansão urbana do município dá-se por três vetores. O primeiro é a Orla Atlântica Norte, que configura o espaço mais “nobre”. Está interligada ao município de Lauro de Freitas e tende a seguir ao longo da Estrada do Coco, via litorânea paralela ao litoral norte. Miolo, área geograficamente central localizada entre a Avenida Paralela e BR-324, é o segundo vetor. O terceiro é o Subúrbio Ferroviário, que se desenvolveu a partir da década de 1940, com loteamentos populares. Concentra, hoje, grande parte de habitações precárias e é deficiente de equipamentos, serviços e infraestrutura. (SALVADOR, 2008, pág. 16-17).

O Miolo de Salvador passou a ser denominado a partir do Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador (PLANDURB, 1975), que regionalizou Salvador em 4 (quatro) áreas a saber: Área Urbana Consolidada; Orla Atlântica; Subúrbio Ferroviário e o Miolo. De acordo com Fernandes (2002), o nome se deve ao fato de a região estar situada no centro geográfico de Salvador. A partir do processo de expansão da cidade e do Plano de Ocupação para a Área do Miolo de Salvador (CONDER; PMS, 1985), o Miolo passou a oferecer condições favoráveis para a habitabilidade.

O Miolo de Salvador – onde estão todas as unidades dos bairros de Cajazeiras, Castelo Branco, Pau da Lima etc. – teve a expansão continuada por loteamentos e diversas invasões coletivas, fazendo com que esta área da cidade apresentasse o maior crescimento populacional. Um levantamento para o Plano Municipal de Habitação de Salvador, executado pela Secretaria Municipal de Habitação (SEHAB) para os anos de 2008 a 2025, definiu padrões de habitabilidade que classificou as habitações como “bom”, “regular”, “precário” ou “insuficiente”, nos bairros compreendidos pelo Miolo da cidade prevalecem os padrões “precário” e “insuficiente”.

A partir das informações é possível compreender que a “evolução” dos bairros da periferia de Salvador indicam a segregação e a exclusão nos mais diferentes momentos da história da cidade, que podem ser inicialmente compreendidos pela segregação habitacional – criação de conjuntos habitacionais distantes do centro para pessoas com menor renda – como também pela segregação socioespacial.

Estes processos contribuem para a formação de uma periferia pobre e informal e é possível afirmar que os moradores de grande parte do Miolo de Salvador vivem em habitações com características similares aos padrões de habitabilidade classificados pela SEHAB como “precário” e “insuficiente”, mas o ponto de partida inicial foi um ciclo que teve início com a exclusão por parte do Governo do Estado na época, dos grupos sociais com renda mais baixa não conseguirem acessar até mesmo as moradias distantes do centro. Em Salvador, durante colônia portuguesa ou na república, a população mais pobre sempre foi excluída e deixada à própria sorte no que diz respeito à educação, renda, moradia, transporte etc.

Salvador possui um complexo processo de planejamento. A cidade teve diversos planos e mesmo assim, ainda é difícil encontrar dados e informações desta complexa metrópole. Um exemplo da complexidade, é a delimitação dos bairros de Salvador, que

no ano de 2017 passou por uma revisão, pois, antes disso, havia apenas a delimitação instituída pela Lei Municipal nº 1.038/1960, que dividia a cidade em 32 bairros. Cabe ressaltar que de acordo com dados do IBGE (2001), em 1960 a população da cidade era de 655.735 habitantes, enquanto no último Censo do IBGE (2010), a população passou a ser de 2.675.656 habitantes. Portanto, revelando a defasagem da delimitação de bairros, haja vista que a população aumentou e conseqüentemente a cidade se expandiu, mas na “forma” da lei, a cidade não possuía bairros oficiais.

Durante o ano de 2017, foi sancionada a Lei Municipal nº 9. 278/2017, que passou a delimitar a cidade em 163 bairros. Para fins administrativos, a Prefeitura Municipal passou a adotar a regionalização através de Prefeituras-Bairro (PB), instituídas também em 2017. As PB compreendidas no Miolo de Salvador apresentam grande incremento populacional no período de 1991 a 2010. A Prefeitura-Bairro III – Cajazeiras, tinha no ano de 1991 uma população de 128.386 habitantes, já em 2010 passou para um total de 198.005 habitantes.

4.3 Projeto Urbanístico Integrado Cajazeira: o espaço concebido, planejado

(...) Pois, desde os CIAM's, tudo se passa como se possível fosse desenhar esse 'destino' fundado numa visão positivista de mundo: o mundo das 'certezas' plenas, absolutas como se a cidade fosse um único edifício a ser construído (SAMPAIO, 1999, p. 21).

A execução do Projeto Urbanístico Integrado Cajazeira tem seu início no ano de 1978, a partir da elaboração dos estudos preliminares pela empresa Hidroservice Engenharia de Projetos LTDA, onde foram definidas as diretrizes para os projetos setoriais na área, que conseqüentemente estavam atrelados aos conceitos do Plano de Desenvolvimento Urbano da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CEDURB).

Inicialmente o Governo da Bahia tinha o discurso de que o “Projeto Cajazeira” seria um grande núcleo habitacional com alguns serviços públicos e infraestrutura suficiente para atender aos moradores da área e também de alguns outros projetos do entorno, constituindo-se de um polo de atração urbana, onde as ocupações seriam “organizadas”, possibilitando a condução do crescimento ordenado de Salvador.

Sobre a integração dos projetos urbanísticos e de núcleos já existentes, como o bairro de Pau da Lima e o chamado Conjunto Habitacional Presidente Castelo Branco e

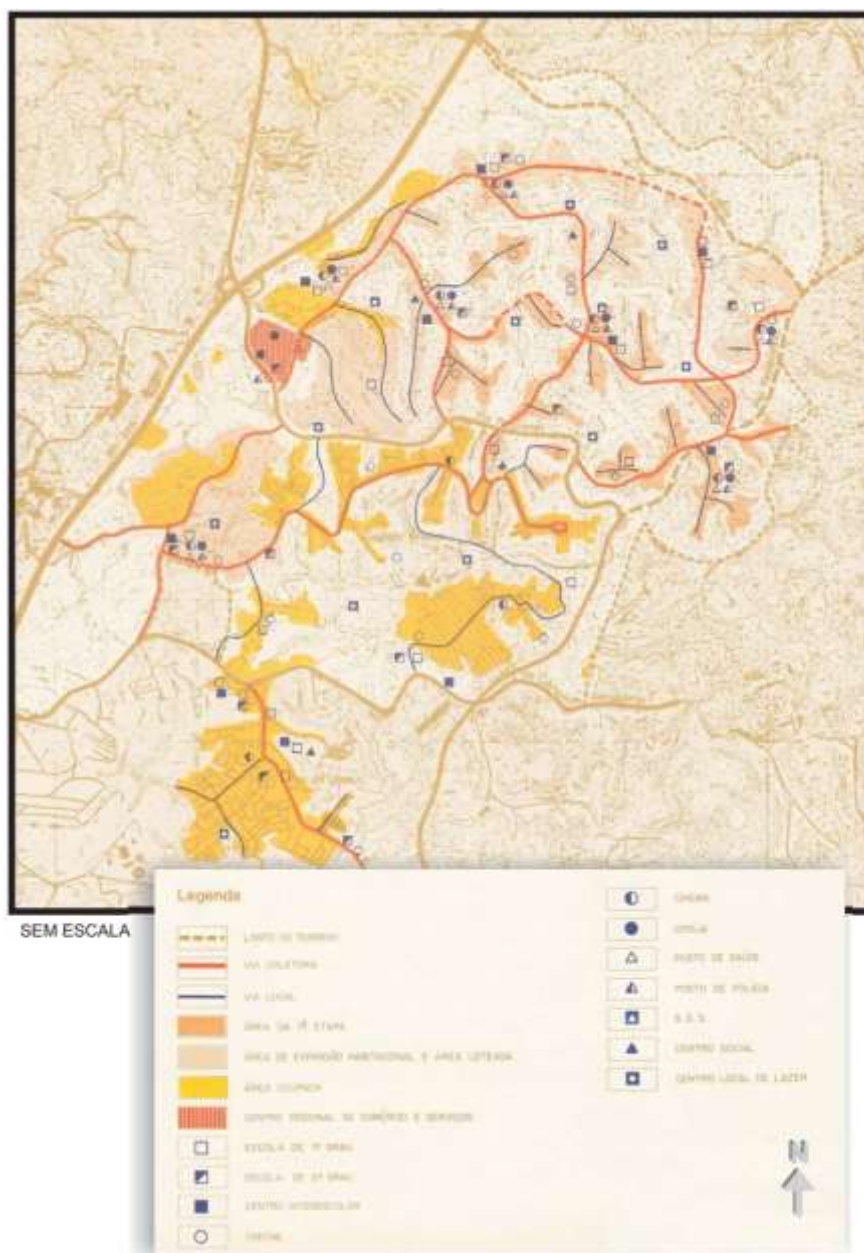
Sete de Abril, seria uma integração a nível quase que regional, pois, com a implantação do Centro Industrial de Aratu (CIA) e do Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC), imaginava-se uma influência destes empreendimentos no entorno dessas áreas, que seria realizada pelo eixo principal que ligaria Cajazeiras às demais áreas – a BR324.

A proposta inicial de integrar o projeto a nível metropolitano se constitui de uma boa ideia, mas não suficiente e eficaz, uma vez que seus reflexos são perceptíveis até hoje, pois não foram executados planos de transporte, por exemplo. Soma-se a isto o abandono do projeto que constava no discurso - construção de equipamentos de utilidade pública – e o posterior abandono do projeto, que culminou na ocupação de aproximadamente 70% da área presente nos vales, conforme Almeida (2005), a área desapropriada e livre acaba por “atrair e dispor o espaço à ocupação não planejada” (ALMEIDA. 2005, p. 66).

De acordo com Scofield (2005), o projeto inicial tinha a como concepção a ideia de que com a finalização, haveria uma abrangência metropolitana dentro da cidade de Salvador, alcançando os bairros do chamado Subúrbio Ferroviário e “atendendo uma demanda de 250.000 habitantes” (SCOFIELD, 2005, p. 66). Mas para suprir as necessidades de toda essa população que o projeto atrairia, seria preciso planejar e executar equipamentos de uso coletivo que não gerassem deslocamentos para áreas mais centrais da cidade, eles deveriam contemplar supermercados, escolas, cinemas, unidades de saúde, lojas, bancos etc.

A Figura 26, por exemplo, nos mostra como estavam dispostos os equipamentos comunitários no projeto para Cajazeiras.

Figura 26: Equipamentos comunitários (Projeto Urbanístico Integrado Cajazeira)



Fonte: SCOFIELD (2005)

Scotfield (2005), descreve de uma forma geral a concepção do projeto, que possuía uma diretriz de ocupação que condicionou os planejadores ao projeto inicial de sete bairros, onde cada um teria seu centro comercial, assim como outros centros de serviços e equipamentos comunitários.

Todo o planejamento seguia diretrizes e parâmetros que constavam no Plano da CEDURB para o projeto, e que seguiam uma ideia uma lógica de organização, ordem, na

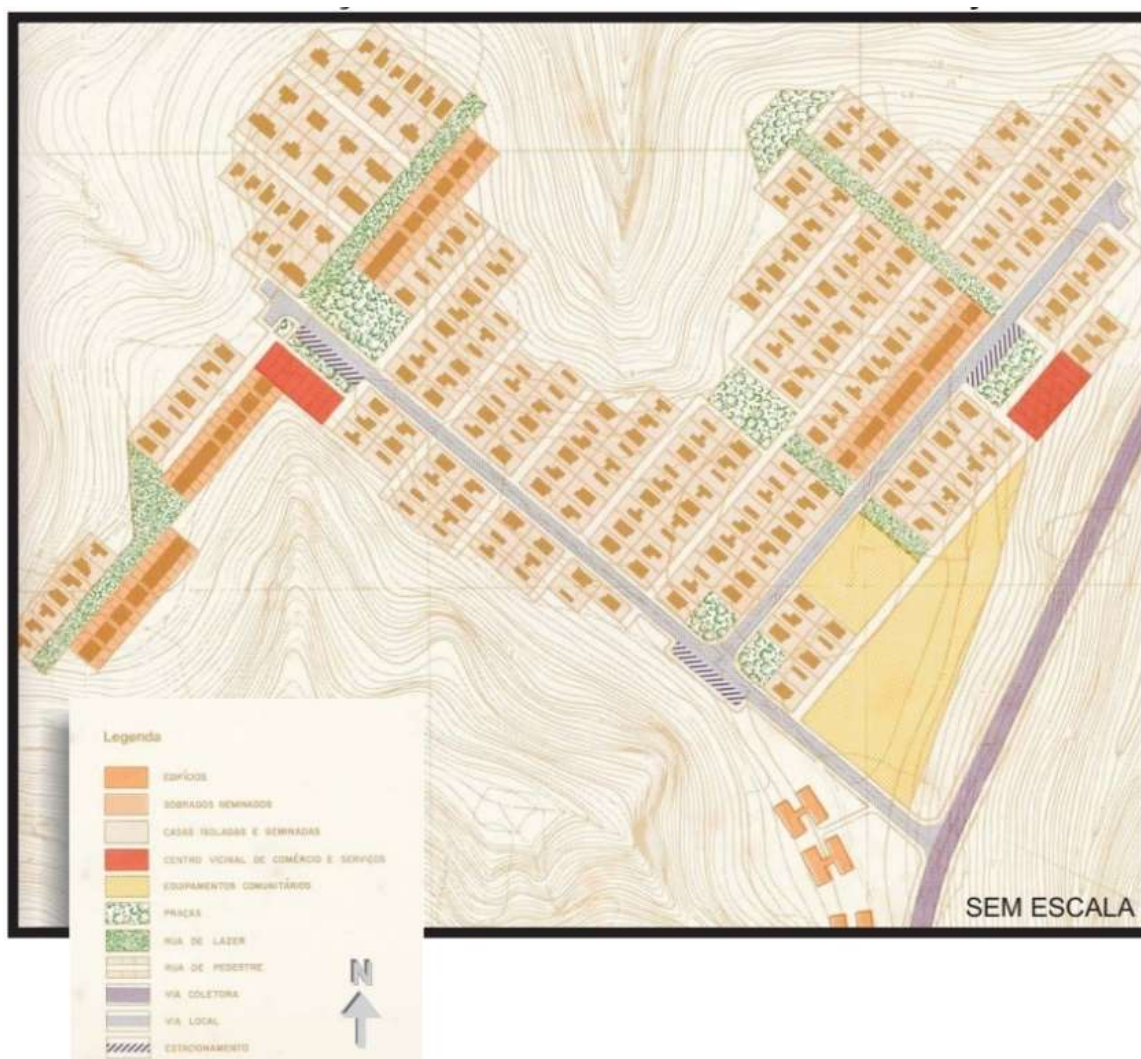
verdade a expressão, “cidade ordenada”, pois, o projeto da CEDURB, estava definido na linha de pensamento “funcionalista”, que organizava a cidade por densidade, hierarquia do sistema viário, com o objetivo de manter a cidade contida do “crescimento desordenado” que na época era uma das maiores aflições dos técnicos e políticos.

A CEDURB foi extinta no ano de 1979, durante o a gestão de Antônio Carlos Magalhães, a URBIS acabou ficando responsável pelas funções deste órgão, e a partir daí, é possível atrelar ao ainda chamado Projeto Urbanístico Integrado Cajazeira às políticas habitacionais do Banco Nacional de Habitação (BNH), quando este foi integrado à Política Nacional de Habitação Popular (PLANAHP).

A PLANAHP priorizava a produção de habitação em escala com a ideia de acabar com o chamado “déficit habitacional”. De acordo com Scofield (2005), “no período havia grande disponibilidade de recursos públicos e o Estado detinha os investimentos para habitação e infra-estrutura, promovendo-se a condição de agente dominante no processo” (SCOFIELD, 2005, p. 71). Este processo acabou por gerar mudanças e consequentes atropelamentos no projeto anterior, conforme afirma Scofield (2005), “perdeu-se a proposta original de projeto integrado e prevaleceu a setorização, através da implantação de núcleos habitacionais, uma vez que importava, sobremaneira, o máximo de agilidade na captação de recursos junto ao BNH para a produção maciça de moradias.” (SCOFIELD, 2005, p. 71).

Do total de 16 milhões de metros quadrados de terra, apenas 6.9 milhões de metros quadrados foram regularizados pela URBIS. A partir do ano de 1982, o governo amplia a área física do projeto com a compra de outras áreas em Fazenda Grande, que somou 3.8 milhões de metros quadrados, o que deu origem a uma nova proposta: “Projeto Urbanístico Integrado Cajazeira – Fazenda Grande”.

Figura 27: Concepção urbanística – Projeto Cajazeira



Fonte: SCOFIELD (2005)

A partir deste projeto urbanístico, surgem os processos licitatórios das obras que iniciaram por etapas, que iniciou por Cajazeira IV, depois pelos projetos de Cajazeira V, VI, VII, VIII, seguida de Cajazeira X e XI. Os projetos de Cajazeira I, II e III, eram parte integrante de um lote que de acordo com Scofield (2005), faziam parte de uma espécie de pacote de “licitação de terraplenagem antecedentes” (SCOFIELD, 2005, p. 76). O projeto de Cajazeira IX, nunca foi construído.

No ano de 1984, os conjuntos habitacionais de correspondentes aos projetos de número VI ao VIII, além do X, já eram realidade quando a então gestão de João Durval lançou o Plano de Equipamentos Urbanos de Cajazeira, que consistia em distribuir espacialmente e de forma planejada os equipamentos urbanos necessários ao projeto que

havia sido mudado algumas vezes, mas mesmo assim, o projeto não seguiu, sendo realizadas obras pontuais e que não possuíam articulação com o plano, isto acaba por gerar uma grande demanda com a ocupação do “bairro”. O projeto não executado de forma integral, fez com que a ocupação gerasse um planejamento posterior, que começa a ser pensado por órgãos setoriais dos governos estaduais e municipais, com o objetivo de atender às demandas. Esta decisão, de acordo com Scofield (2005), passa a exigir um redimensionamento dos espaços públicos coletivos, que começam a seguir o traçado da dinamização que já ocorria no então local, e não apenas seguindo a lógica de um projeto no papel.

Sobre a consolidação do projeto, Scofield (2005), relata que o processo de ocupação de Cajazeiras foi dinâmico, mas que grande parte das unidades habitacionais foram modificadas para atender às necessidades dos moradores, que começaram a transformar algumas áreas em extensões de suas unidades, começou a ocorrer a verticalização de algumas casas e ampliação de outras para abrigar um comércio, além da alteração do uso para o funcionamento de equipamentos como escolas, creches e armazéns, devido à falta de consolidação dos chamados subcentros de comércio nas áreas projetadas.

4.4.1 O espaço concebido: planejamento da mobilidade em Cajazeiras XI

A concepção do plano, que diz respeito ao planejamento da mobilidade no bairro de Cajazeiras XI, também está ligada ao espaço concebido. Primeiro, porque é de responsabilidade de agentes externos, como a Prefeitura Municipal e Consórcio Integra e os técnicos planejadores de transportes, mas o que é possível perceber é que a lógica de distribuição de transporte coletivo por ônibus é baseada na ideia de demanda. Ou seja, o bairro possui uma determinada quantidade de ônibus por hora, de acordo com a demanda identificada nos modelos quantitativos das empresas que administram os transportes.

Durante os anos de 2018 e 2019, foram realizadas visitas na tentativas de solicitar dados à Secretaria de Mobilidade de Salvador (SEMOB) e ao Consórcio Integra, mas mesmo com ofício redigido pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia, não foi possível obter acesso às informações, nem ao corpo técnico dos agentes citados.

Devido à falta de informações suficientes, e considerando que o espaço concebido só poderia ser explorado sob a ótica técnica, ou seja, de quem o planeja, foi preciso

reformular esta etapa. Dadas as limitações encontradas, recorreremos ao Plano de Mobilidade Urbana de Salvador, mas encontramos outra limitação, pois, o plano não foi publicado pela Prefeitura Municipal do Salvador até a fase de desenvolvimento da pesquisa.

Sendo assim, diante das limitações encontradas durante o desenvolvimento da pesquisa, foi preciso contar com os Relatórios do PLANMOB, alguns deles disponibilizados na página do referido plano, e mesmo que todos eles sejam apenas um diagnóstico, nos deu informações no que diz respeito ao espaço concebido, mas é preciso ressaltar que a experiência dos moradores de Cajazeiras XI, foi fundamental também nesta parte, uma vez que nos deparamos com a falta de informações dos agentes que planejam a mobilidade no bairro. Confirmando mais uma vez a importância do conhecimento empírico quando pesquisamos o que está relacionado com a prática social.

Neste espaço concebido pelos agentes responsáveis pelo planejamento da mobilidade urbana em Salvador, foi possível observar que com a chegada do metrô até a Estação Pirajá – ponto mais próximo ao bairro de Cajazeiras –, um acordo realizado entre a concessionária do sistema, a CCR Metrô Bahia e o consórcio Integra, extinguindo linhas de ônibus e definindo que os ônibus do bairro iriam apenas para a Estação Pirajá, conforme trecho do contrato¹⁶ assinado pelos responsáveis.

A extinção das linhas para atender ao Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas (SMSL), segue uma lógica de racionalização das linhas, onde os ônibus funcionam como alimentadores do metrô, mas este tipo de planejamento leva em consideração apenas a “eficiência” do sistema.

Sobre as linhas extintas, ressaltamos que na página de número 12 (doze), há diversas linhas da área de Cajazeiras, mas como nosso recorte espacial corresponde apenas ao bairro Cajazeiras XI, resolvemos sinalizar apenas as linhas que atendiam a este bairro.

Conforme o contrato, é possível compreender – mesmo sem informações suficientes por parte dos planejadores – como se dá o processo de planejamento da mobilidade no bairro. De acordo com moradores entrevistados, a extinção das linhas dificultou mais ainda a mobilidade no bairro - que antes do metrô já era precária e agora

¹⁶O contrato pode ser conferido nos anexos.

com os ônibus indo apenas até a estação de metrô, conforme veremos nos relatos sobre os trajetos dos entrevistados.

5.4 Cajazeiras XI: uma leitura espacial

O bairro de Cajazeiras XI - Comunidade de Cajazeiras XI¹⁷ - está situado no Miolo de Salvador, é uma área que possui altos índices de vulnerabilidade social de Salvador, possui dinâmicas urbanas particulares e complexidades capazes de tornar o espaço uma área diversa, mesmo que possua uma heterogeneidade no padrão espacial.

Devido às características físicas do espaço e à localização, estas distintas formas espaciais são capazes de criar modos de vida específicos e particulares dos moradores do bairro que se configuram principalmente de acordo e em função das áreas de serviço e transporte. Para a pesquisa, a leitura espacial é feita dentro do perímetro oficial do bairro de Cajazeiras XI.

De acordo com o INFORMS (2016), a população do bairro de Cajazeiras XI é de 16.899 habitantes e a densidade demográfica do bairro é de 53,58 hab./ha.

Figura 28: Cajazeiras XI



Fonte: Elaborado por LOPES, K. F. F. (2018) com base em SICAR (2009)

¹⁷Entre os moradores entrevistados, a ideia do bairro como uma comunidade é comum.

Cajazeiras sua tem origem na esteira da periferização de Salvador, intensificada por volta do início da década de 1970, quando a gestão estadual da época decide criar projetos de moradia afastadas do centro da cidade. Em relação a sua caracterização como um bairro da “periferia pobre”, possui uma realidade difícil para os que habitam, pois, sua infraestrutura é insuficiente para a população que reside nos bairros.

Em Salvador, Cajazeiras é sempre lembrada com estigma. Muito comum a população reagir de modo negativo e preconceituoso, através de expressões como: “Cajalonge” ou conforme relata uma das entrevistadas:

Minha filha disse que uma colega da faculdade falou que a avó dela é dona de uma escola em Cajazeiras, mas que ela nunca pisou os pés lá, pois, mora na Pituba e que esperava nunca pisar os pés aqui, que deve ser horrível e só tem pobre, ladrão e gente feia. Minha filha disse que ficou com vergonha de falar que mora em Cajazeiras, depois disso tudo que ouviu. (Entrevistada 03)

Em Salvador, é comum moradores de bairros pobres da cidade omitirem seu bairro de residência por medo de serem vítimas de preconceito. Em muitos casos, conforme depoimento de um entrevistado, moradores relatam que já perderam oportunidades de emprego por conta da moradia. A típica ideia de que “você vale onde mora” em Salvador é mais do que real e quando se trata de Cajazeiras torna-se um atestado.

Eu estava quase sendo contratado, mas aí eu disse que morava na 11. A mulher me disse que era muito longe e que eu ia chegar atrasado e que por isso não poderia me selecionar para a vaga naquele momento, já que precisaria chegar muito cedo no trabalho. Foi nesse dia que entendi que eu tinha sido excluído por não ter condições de morar em outro bairro. (Entrevistado 01)

É possível constatar que o bairro é formado por vales e a maioria dos conjuntos habitacionais da URBIS foram construídos nas partes mais altas, afastados uns dos outros, já as demais áreas foram ocupadas por construções diversas, onde nas cumeadas existem casas mais precárias, sem saneamento e infraestrutura básica.

5 PERCURSOS DA MOBILIDADE PERIFÉRICA

“É em função do espaço percorrido que se faz o tempo das pessoas em transporte coletivo. O tempo necessário para os trajetos percorridos virou um dado naturalizado. [...] Essa naturalização impõe-se como uma sobrecodificação ideológica, sucumbindo às experiências do corpo e transpondo aos indivíduos uma responsabilidade de administração que é do Estado”.

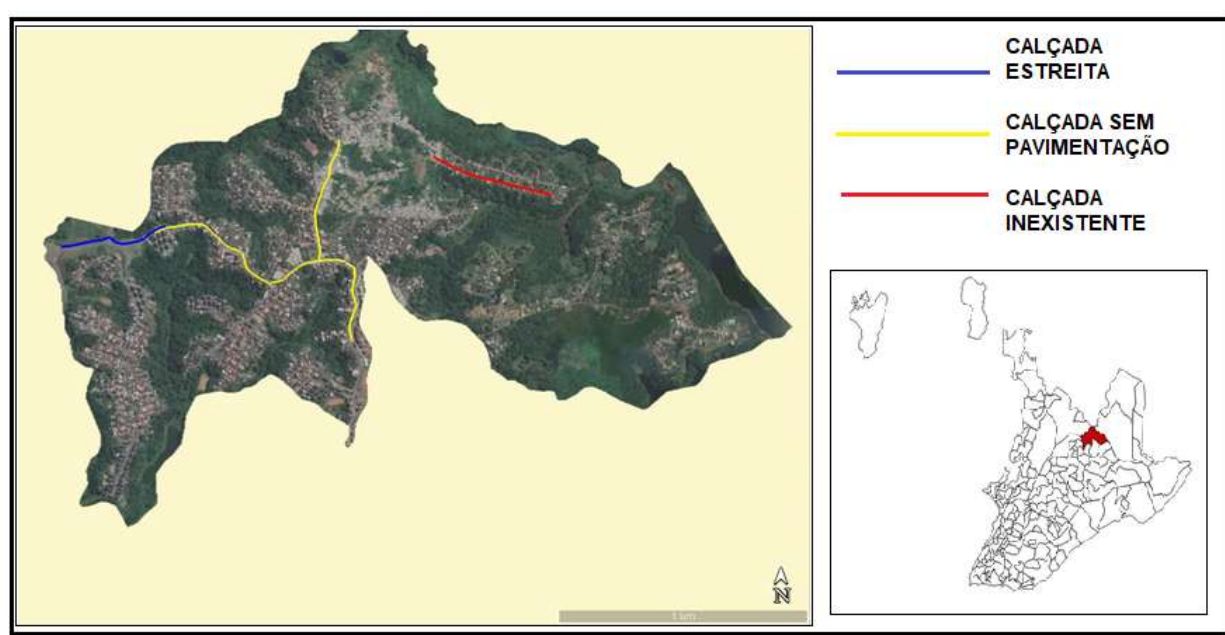
Priscila Tamis, 2016

5.1 A mobilidade a pé

Inicialmente percorremos o bairro na intenção de avaliar qualitativamente os espaços destinados à mobilidade a pé. As principais ruas e avenidas foram percorridas, conforme a figura 29, mostra.

Constatamos que os espaços para caminhar são precários em sua grande maioria. Apesar de as faixas de rolamento para os veículos serem relativamente bem pavimentadas, as calçadas se encontram na maioria das vezes sem qualquer tipo de pavimentação ou regularidade do piso. Foi possível definir três tipologias para as áreas destinadas ao transporte a pé, a saber: calçada estreita; calçada sem pavimentação e calçada inexistente.

Figura 29: Cartografia do percurso de avaliação



Fonte: Elaborado por LOPES, K. F. F. (2019)

Figura 30: calçada estreita/irregular



Figura 31: calçada sem pavimentação



Figura 32: calçada irregular/estreita



Figura 33: inexistência de calçada



As figuras apresentam a deficiente e limitada infraestrutura do bairro, evidenciando o caráter segregador e limitador do transporte a pé no bairro.

Figura 34: inexistência de calçada

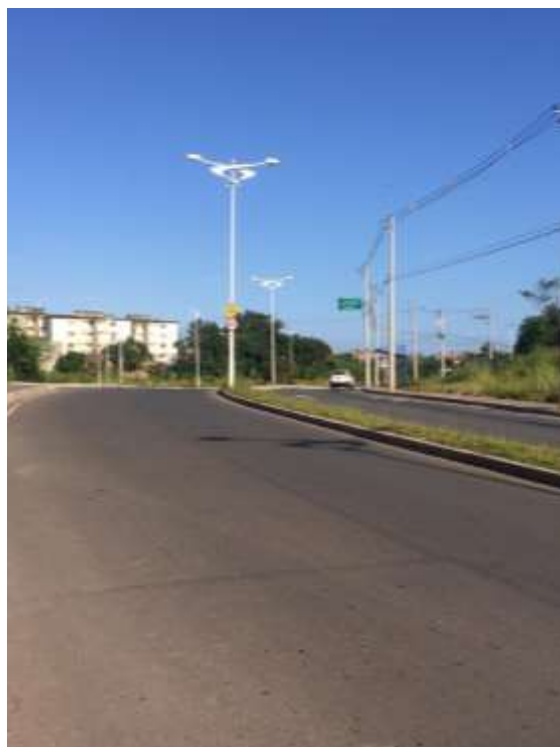


Figura 35: inexistência de calçada



Figura 36: calçada sem pavimentação



Figura 37: calçada sem pavimentação



A precariedade da estrutura espacial do bairro também dificulta o acesso aos equipamentos urbanos, sobretudo pela necessidade de o transporte a pé ser o primeiro modo de deslocamento para chegar aos pontos de ônibus.

5.2 Trajetos silenciados

*“Ônibus lotado, povo apertado
Será que na vida tudo é passageiro
Um calor danado, povo sem dinheiro
Tenho lá minhas dúvidas se Deus é brasileiro”
(Deus é brasileiro, Terra Samba)*

Figura 38: Ônibus lotado: trajeto Cajazeiras XI - Pituba



Fonte: LOPES, K. F. F. (2019)

Destacando a importância de pensar a questão dos transportes a partir do ponto de vista da abordagem qualitativa e perceptiva dos usuários, considerando as dificuldades do transporte que refletem em viagens múltiplas, e não apenas considerando a dinâmica pendular das viagens. Diante desta perspectiva, a avaliação entre mobilidade urbana e segregação socioespacial e percepção dos usuários/moradores, foi elaborada uma pesquisa amostral, com a intenção de compor o trabalho de pesquisa em campo.

A pesquisa amostral foi organizada na plataforma Google Formulários¹⁸, onde foi possível gerar um formulário eletrônico que os usuários puderam responder às questões objetivas, podendo caracterizar sua localização e percepção em relação à pesquisa, e sobretudo, a partir de sua relação com a cidade e seus deslocamentos diários.

A quantidade de respostas obtidas no questionário foi de 154. Uma amostra pequena quando comparado à população do bairro, de acordo com o Censo do IBGE realizado no ano de 2010, que era de 16.899 habitantes, porém, como a pesquisa não tem caráter quantitativo e sim, qualitativo, serviu de auxílio para retratar as incursões e trazer alguns dados relevantes. Com o objetivo de retratar, a partir das dinâmicas urbanas observadas, como é a estruturação da organização socioespacial de Cajazeiras XI, considerando duas escalas, mobilidade urbana e o acesso às oportunidades dos moradores deste pequeno recorte da periferia de Salvador.

Ainda sobre o formulário, buscou-se através das perguntas perceber o nível de satisfação dos moradores em relação à organização socioespacial de seu bairro e a relação dela com outras partes da cidade através de seus deslocamentos diários, levando em consideração o tempo para realização de deslocamentos, além de sondar aspectos concernentes à questão da segregação socioespacial.

Através do formulário foi possível identificar os residentes do bairro, totalizando um total de 154 respondentes. Para reforçar e checar impressões, interesses e percepções dos moradores e usuários do sistema de transporte, o questionário foi estruturado de forma mais simples possível e de fácil entendimento por parte dos respondentes, por exemplo:

- Pergunta 01: Onde trabalha/estuda?
- Pergunta 02: Quais os modos de transporte que você utiliza para cumprir sua rotina diária de atividades?
- Pergunta 03: Quanto tempo em média você leva cumprindo seu deslocamento diário?
- Pergunta 04: Como você avalia o transporte público?

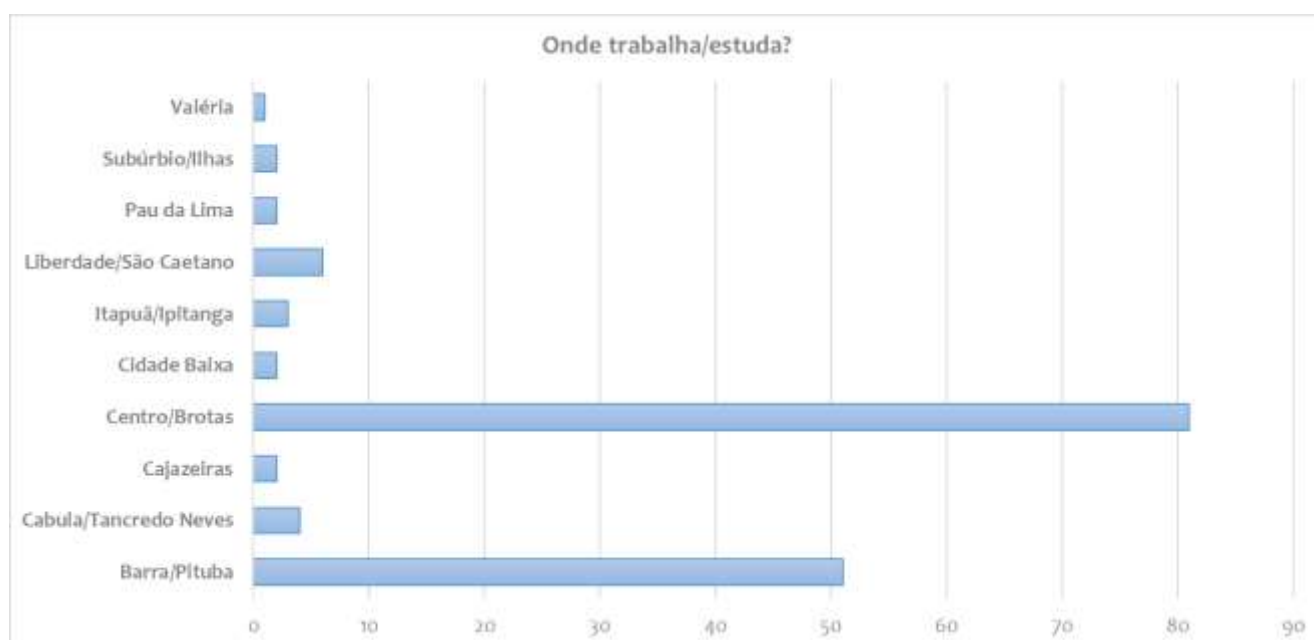
Na pergunta “Onde trabalha/estuda?”, é possível pontuar alguns adendos em relação às análises, como por exemplo, a descentralização das atividades. A partir de

¹⁸Endereço eletrônico docs.google.com/forms

dados como este, foi possível gerar não apenas um gráfico das respostas que foram subdividas por Prefeituras-Bairro para facilitar a compreensão, mas produzir também uma cartografia que possibilite visualizar os diversos deslocamentos dos respondentes residentes no bairro de Cajazeiras XI.

Com estas respostas, é possível perceber que Salvador, mesmo tendo uma descentralização das atividades (comparando 1995 a 2012), ainda é uma cidade que concentra atividades de emprego e serviços em áreas mais centrais, como a Área Urbana Consolidada (AUC) e Centralidade do Iguatemi, que é considerado o Centro Econômico da cidade.

Gráfico 5: “Onde trabalha/estuda?”



Fonte: Elaborado por LOPES, K. F. F. (2020)

Os deslocamentos partindo do bairro de Cajazeiras XI para as centralidades da cidade denotam que a relação desigual da distribuição dos serviços na cidade, conforme já abordamos anteriormente. Os fluxos estabelecidos, a quantidade de tempo gasto nos deslocamentos diários, a qualidade dos sistemas de transportes, poderia ser pensada para além da dimensão casa-trabalho/trabalho-casa, como ocorre atualmente.

As centralidades da cidade reforçam o padrão de mobilidade pendular, uma vez que é preciso percorrer longos trajetos para chegar às áreas de maior dinâmica socioeconômica da cidade, além do fato de que o planejamento urbano de Salvador ignora

a percepção dos mais variados tipos de deslocamentos possíveis da periferia da cidade, causando locomoções rígidas e pendulares.

Abordamos também o planejamento urbano no contexto da segregação, pautado em políticas de afastamento da população mais carente para as áreas mais distantes da cidade, como correu em Salvador, sendo possível apontar contribuições dos estudos sobre a urbanização e o papel dos meios de transportes no surgimento e desdobramento de cenários que configuram o espaço urbano, para a partir daí, reconfigurar com efetividade participativa e políticas públicas, visando a melhoria de vida da população.

Figura 39: Padrão dos deslocamentos dos entrevistados



Fonte: Elaborado por LOPES, K. F. F. (2020)

Diante do cenário de grandes movimentos pendulares, onde as pessoas residentes no bairro de Cajazeiras XI, precisam percorrer longas distâncias, perguntamos “Quais os modos de transporte que você utiliza para cumprir sua rotina diária de atividades?”, ou seja, quais os modos de transporte utilizados para cumprir a rotina de atividades considerando apenas um trecho (ida). A esmagadora maioria, utiliza mais de um modo de transporte para se locomover.

Isso significa que a maioria das pessoas que responderam o questionário, precisam, para chegar ao seu destino vencer diversas barreiras no quesito locomoção. Em síntese, a grande maioria, um total de 54 respondentes, necessitam de ônibus, metrô e outro ônibus para realizar uma viagem, que se torna onerosa e cansativa à medida que se torna necessidade realizar diversas baldeações.

Gráfico 6: “Quais os modos de transporte que você utiliza para cumprir sua rotina diária de atividades?”



Fonte: Elaborado por LOPES, K. F. F. (2020)

Outro ponto de destaque no questionário, 38 pessoas responderam “1 ônibus + metrô + caminhada”, além disto, outro número expressivo, 29 pessoas responderam que necessitam utilizar “3 ônibus + caminhada” para chegar ao destino, estas conexões e baldeações despertam curiosidade sobre a intensa demanda por deslocamento para algumas regiões de Salvador, como é o caso da área periférica de Cajazeiras XI para áreas mais centrais. O gráfico expressa as combinações de todas as respostas obtidas no questionário.

Gráfico 7: “Quanto tempo em média você leva cumprindo seu deslocamento diário?”



Fonte: Elaborado por LOPES, K. F. F. (2020)

Em relação à pergunta “Quanto tempo em média você leva cumprindo seu deslocamento diário?”, é interessante notar que para a maioria dos respondentes, um total de 72 pessoas levam 2 horas e 30 minutos para cumprir seu deslocamento durante o dia. Outro dado que chama bastante atenção é a quantidade que responderam que seu tempo de deslocamento é de em média 2 horas, somando ao número anterior um total de 29 respondentes.

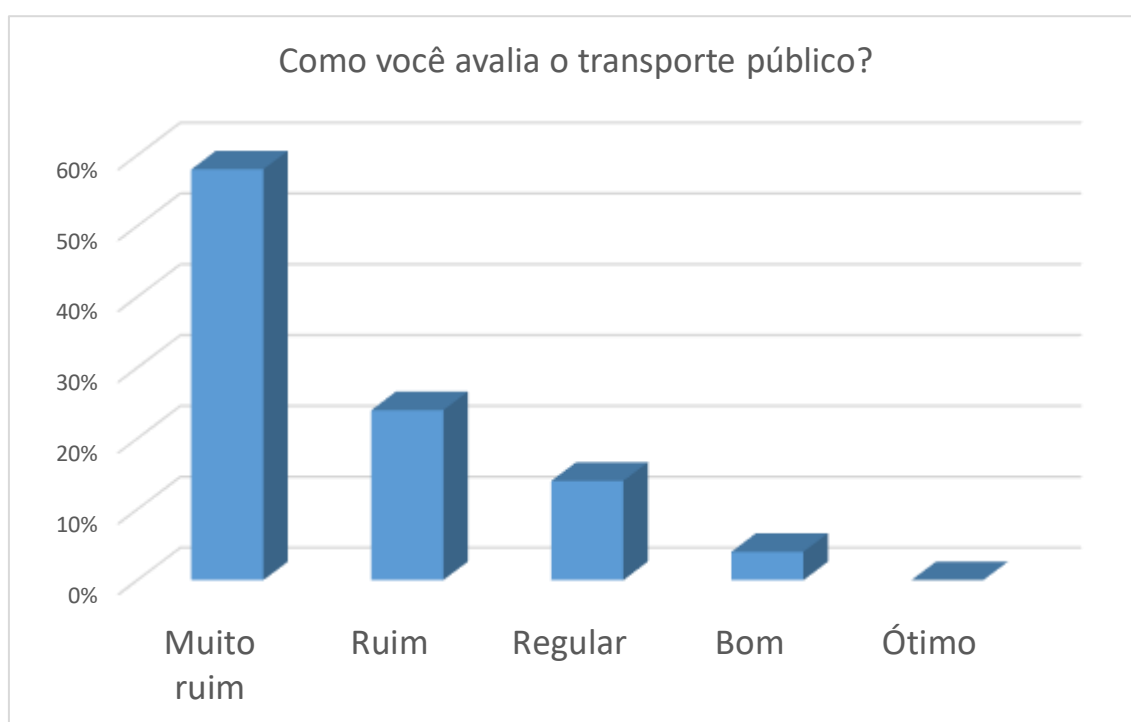
Importante para o desenvolvimento de nossas cidades, qualquer tema sobre os transportes, não se constituem em ponto final, mas são de suma importância para se pensar sobre questões ligadas à economia e as condicionantes socioespaciais em nosso território. Diante disso, é através da possibilidade do movimento de pessoas e mercadorias que o desenvolvimento socioeconômico pode se tornar viável, gerando mais fluidez e acessibilidade voltada às atividades urbanas.

Para o cumprimento e viabilidade do desenvolvimento socioeconômico de determinadas áreas, torna-se necessária a articulação entre planejamento e políticas públicas que sejam capazes de favorecer as atividades, e uma delas é o transporte, principalmente quando este é pensado também como uma força motriz de desenvolvimento. Neste ponto de vista, o transporte não é visto apenas como o sistema

“reparador” da expansão urbana, apenas a capacidade de vencer as barreiras impostas pela mesma, e sim, quando articulado às políticas públicas, torna-se capaz de dinamizar a estruturação do espaço e, ainda, tornar viável o desenvolvimento através da acessibilidade que pode proporcionar.

Vasconcellos (200), aponta para esta reflexão, onde ressalta que os serviços oferecidos às áreas centrais são mais diversos que os das áreas periféricas, necessitando que a periferia sempre seja dependente e precise estar ligada ao centro. Para isso, as pessoas que residem em áreas distantes de centralidades, tem sua acessibilidade ao transporte e à mobilidade totalmente prejudicada.

Gráfico 8: “Como você avalia o transporte público?”



Fonte: Elaborado por LOPES, K. F. F. (2020)

Apesar de Salvador não ser dotada de apenas uma centralidade, reforçamos a ideia de que uma melhor distribuição dos bens e serviços na cidade poderá contribuir para uma melhor distribuição territorial, gerando maior acessibilidade e melhor qualidade da mobilidade urbana através da efetivação da implantação de sistemas de transportes efetivos e integrados. Portanto, reforçamos a importância da policentralidade, através da criação de outras centralidades tão dinâmicas quanto as já existentes

5.2.1 Trajeto 01

O acompanhamento dos trajetos foi fundamental na compreensão da dinâmica dos deslocamentos por ônibus do bairro de Cajazeiras XI, através das “viagens” é que foi possível apreender com sensibilidade, grande parte do que discurremos por toda a pesquisa.

Figura 40: Trajeto 01, Cajazeiras XI - Itaipara



Fonte: Elaborado por LOPES, K. F. F. (2020)

No trajeto 01, saímos do bairro às 05:15 da manhã e aguardamos por volta de 15 minutos até a chegada da linha Cajazeiras XI – Pituba com destino ao bairro do Itaipara, onde o Entrevistado 01 realiza suas atividades laborais. O percurso total durou aproximadamente 1 hora e 40 minutos para chegar ao destino.

O retorno às 18 horas, quando o Entrevistado 01 finaliza suas atividades, é marcado pela demora da linha de retorno, que de acordo com ele, não possui um horário definido, variando entre 18 horas e 18:40. O tempo total do trajeto, desconsiderando o tempo de espera, durou 3 horas e 34 minutos.

Aguardamos a Linha Pituba – Cajazeiras XI por volta de 36 minutos, e então tomamos um ônibus lotado, como na ida, no horário da manhã. O Entrevistado relata que todos os dias são iguais e que nunca percebeu diferença na lotação do ônibus.

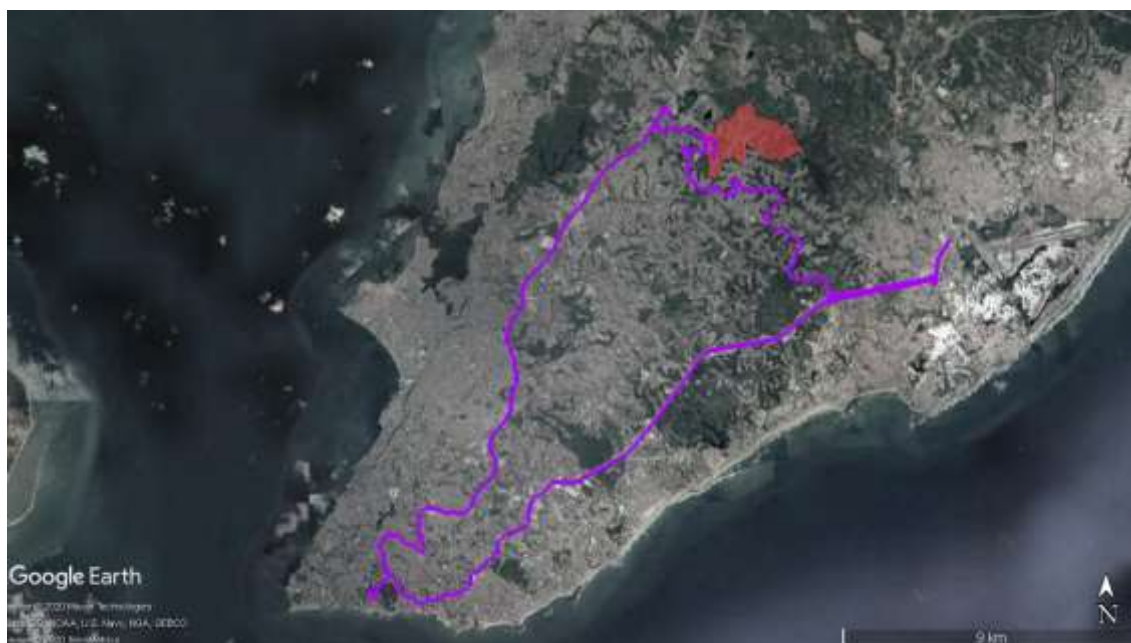
[...] rapaz isso aqui é sempre cheio mesmo, nunca tem um dia vazio não, aliás, hoje ‘tá’ é bom, dá pra falar, olhar pro lado e tudo, mas geralmente

nem dá pra pisar direito com os dois pés, é uma agonia só. A tarifa muda sempre, todo ano o prefeito aumenta o valor, mas a condição dos ônibus, a lotação, o que a gente passa fica sempre igual mesmo, eles acham que pobre tem que se esmagar aqui, na certa. (Entrevistado 01)

As ideias de Santos (1996), sobre os fixos e fluxos como ideias significativas para entender a rede urbana são de extrema importância na compreensão do problema de (i) mobilidade urbana em nossas cidades.

5.2.2 Trajeto 02

Figura 41: Trajeto 02, Cajazeiras XI - Federação



Fonte: Elaborado por LOPES, K. F. F. (2020)

O trajeto 02 faz parte do cotidiano da entrevistada 02, que é estudante universitária e trabalha no shopping na área do Iguatemi. Nossa viagem tem início às 05:00 horas da manhã, mas precisamos esperar por volta de 25 minutos no ponto de ônibus. A entrevistada relata que na maioria das vezes, precisa aguardar alguns minutos para pegar o ônibus.

Geralmente eu preciso esperar mesmo. Os primeiros já chegam lotados do primeiro ponto, então eu preciso andar até o fim de linha, mas não vou, principalmente sozinha e tão cedo, tem gente que é assaltada, então prefiro não ir. Acordo mais cedo e fico esperando mesmo. O problema é que se eu espero esse tempo, começa a engarrafar ali na saída pra BR, na pista nova, e aí ficamos um tempo parados... (Entrevistada 02)

A entrevistada relata que depender do transporte público é também comprometer boa parte do tempo, no ônibus e no congestionamento. O trajeto que dura cerca de 1 hora e 40 minutos é prolongado pelo congestionamento, que no caso do trajeto realizado, durou 20 minutos. A entrevistada relata que o ônibus não vai até seu destino, é preciso fazer baldeação no metrô e depois tomar outro ônibus, para então chegar. O tempo total do trajeto considerando apenas ida e volta, excluindo o tempo de espera, durou 3 horas e 49 minutos.

Cansativo, né?! O metrô é muito melhor, claro, mas a gente que mora em Cajazeiras foi penalizado demais. Primeiro: você obrigado a ir até a Estação Pirajá e pegar o metrô, descer no Acesso Norte, andar, pegar outro metrô, descer na Rodoviária e pegar outro ônibus. Chego na faculdade morta, só por causa do transporte. (Entrevistada 02)

[...] antigamente eu achava que ia ser tipo aqueles filmes que a gente vê, a estação do metrô a poucos metros de casa, você pega um trem daqueles, vai direto, desce na sua estação e tá tudo certo [...] já tive a oportunidade de andar de metrô na Argentina, em Buenos Aires. Muito diferente, viu?! Esse metrô de Salvador é horrível. Acho que é melhor pra quem mora ali na Paralela, pra mim que moro em Cajazeiras é péssimo. (Entrevistada 02)

Para a entrevistada, o metrô acabou por gerar ainda mais demora nas viagens, sobretudo pelo fato de os ônibus realizarem transbordo na Estação Pirajá. O elevado tempo de trajeto que está submetida a população periférica acaba por gerar problemas de diversas ordens na cidade, conforme relata Rodrigues (2016):

os graves problemas de transporte também têm causado no país a percepção generalizada de uma espécie de mal-estar coletivo, que é resultado direto dos congestionamentos e das horas em que as pessoas passam no trânsito, especialmente nos trajetos casa-trabalho (RODRIGUES, 2016, p. 13)

No caso da entrevistada, apesar do sistema metroviário ser relativamente melhor, a falta de alcance do sistema metroviário para os bairros periféricos acaba por gerar uma resistência ao modo de transporte, visto que os longos trajetos de ônibus em Salvador era visto como mais benéfico que as baldeações necessárias para o utilizar sistema metroviário, uma vez que este é limitado a pontos específicos de Salvador.

5.2.3 Trajeto 03

Figura 42: Trajeto 03, Cajazeiras XI – Corredor da Vitória



Fonte: Elaborado por LOPES, K. F. F. (2020)

O trajeto 03 é marcado pelo percurso da entrevistada 03, uma senhora de 62 anos que aceitou nossa companhia durante a viagem. Ela relata que faz serviços domésticos no Corredor da Vitória e que se mudou para Cajazeiras XI devido ao sorteio das unidades habitacionais para o financiamento, conforme relato:

Olhe, meu filho, eu não vou te dizer que é maravilhoso, seria mentira. É longe pra sair e pra voltar e o transporte é demorado, aí se torna longe mesmo. Antigamente eu pegava um ônibus Boca da Mata/Lapa-Barra, vinha direto, mas agora tem que pegar um ônibus até Pirajá, de lá da Estação eu pego o metrô, depois outro ônibus na Lapa mesmo que é pra eu subir até aqui na Vitória. (Entrevistada 03)

O trajeto (ida), durou um total de 1 hora e 28 minutos, contabilizamos o percurso de ônibus até o sistema metroviário, o tempo até a Estação Metroviária Lapa e o percurso do último ônibus até o Corredor da Vitória. A entrevistada relatou que a volta era um pouco pior, já que para ir até a Lapa era necessário andar um pouco mais e depois tomar um carro do sistema metroviário. O percurso de ida e volta durou um total de 2 horas e 52 minutos, excluindo o tempo de espera.

Fica evidente que em Salvador, depender do transporte coletivo é uma maratona cotidiana e que boa parte do tempo diário é perdida devido aos longos trajetos pendulares que as classes sociais populares são submetidas, mas também pelo atraso das viagens, principalmente pela falta de condições confortáveis para embarque e de superlotação dos veículos.

A realidade vivenciada pelos entrevistados no transporte público de Salvador é apenas um recorte mínimo do que boa parte da população soteropolitana enfrenta diariamente para se deslocar na cidade. O processo de expansão da cidade aliado aos processos de exclusão da população mais vulnerável no espaço urbano acaba por gerar problemas na vida das pessoas, como o tempo perdido no transporte coletivo e o estigma de morar em bairro periférico.

5.2.4 Trajeto 04

Figura 43: Trajeto 04, Cajazeiras XI - Comércio



Fonte: Elaborado por LOPES, K. F. F. (2020)

A entrevistada durante o trajeto 04 é uma jovem e trabalha como atendente de telemarketing no bairro do Comércio, em Salvador. Nossa viagem iniciou às 06:15 da manhã, e a entrevistada enfatizou que o horário era de máxima lotação da linha em direção à Estação Pirajá, onde será necessário embarcar no sistema metroviário. O tempo de espera foi relativamente curto, esperamos até aproximadamente 06:32 até a chegada do ônibus, onde embarcamos.

O trajeto até a Estação Pirajá, onde embarcamos no sistema metroviário, durou por volta de 57 minutos, de acordo com nosso diário de campo. Somado ao tempo, aproximadamente 20 minutos até chegar à Lapa, onde a entrevistada relatou possuir duas opções, ir a pé ou embarcar em outro ônibus. Decidimos pelo ônibus, mas o congestionamento acabou por atrapalhar o horário da entrevistada, que na maioria dos casos prefere ir a pé.

A pé é mais rápido, mas foi bom que a gente testou, pra você ver como é ruim mesmo. Daqui pro Comércio, ali do lado e dá essa volta... é um absurdo. Quando vou andando, desço a Ladeira da Montanha ou pego o Elevador Lacerda, mas aí eu tenho custo, já que o cartão de passagem não integra, nem dá desconto e por menor que seja a tarifa, acaba pesando quando eu pego sempre. (Entrevistada 04)

5.2.5 Trajeto 05

Figura 44: Trajeto 05, Cajazeiras XI - Iguatemi



Fonte: Elaborado por LOPES, K. F. F. (2020)

No trajeto 04, acompanhamos o entrevistado 05, jovem estudante que faz durante todos os dias da semana o trajeto casa-universidade. Neste caso, o trajeto iniciou às 17 horas e 15 minutos, horário de aula noturna do entrevistado.

Para realizarmos o percurso, o ônibus levou cerca de 15 minutos para chegar ao ponto de ônibus, mas o trajeto se tornou cansativo pelo constante congestionamento na saída para a BR-324, que o entrevistado relatou enfrentar todos os dias.

O percurso de ida se encerrou por volta das 18:45 minutos, enquanto o retorno para Cajazeiras XI às 21:40, durou em média 1 hora e 39 minutos. De acordo com o entrevistado, o percurso não costuma variar muito. Os ônibus geralmente são cheios e não varia muito.

Eu sei que os ônibus que saem de Cajazeiras geralmente são lotados mesmo, mas no meu caso, como estou desempregado e só estudando, o ônibus é sempre esse mesmo. Tenho sorte de ir direto nessa linha, mas durante o dia pra sair é bem pior. Acho que esse ônibus aqui ele tem mais os passageiros que vão pra Cajazeiras mesmo, pelo menos eu sempre vejo a maioria das pessoas todos os dias. A sensação que tenho é uma ansiedade em chegar logo, realmente demora muito. Podia ter umas linhas que fossem direto para alguns bairros mais longe, sem parar, seria bom. (Entrevistado 05)

O entrevistado relata o constante desgaste físico e mental provocado, sobretudo pelo longo percurso a fazer, o que interfere em seu cotidiano, reduzindo o tempo de descanso e lazer, por exemplo.

O tempo despendido nos deslocamentos implicam em mudanças no tempo, pois, os transportes estão relacionados à organização da vida dos usuários e à jornada de trabalho (AMOUZOU, 2000). No caso específico de pessoas segregadas socioespacialmente, a situação é ainda mais grave. A dificuldade em acessar não apenas os bens e serviços da cidade, mas o transporte em si, torna-se um fator determinante para a segregação, conforme afirma Maricato (2003):

A segregação urbana ou ambiental é uma das faces mais importantes da desigualdade social e parte promotora da mesma. À dificuldade de acesso aos serviços e infraestrutura urbanos (transporte precário, saneamento deficiente, drenagem inexistente, dificuldade de abastecimento, difícil acesso aos serviços de saúde, educação e creches, maior exposição à ocorrência de enchentes e desmoronamentos etc.) somam-se menos oportunidades de emprego (particularmente do emprego formal), menos oportunidades de profissionalização, maior exposição à violência

(marginal ou policial), discriminação racial, discriminação contra mulheres e crianças, difícil acesso à justiça oficial, difícil acesso ao lazer. A lista é interminável (MARICATO, 2003, p.152).

Para Maricato (2003), a extensão das periferias a partir da década de 1980, passaram a apontar crescimentos maiores do que os núcleos centrais nas metrópoles, sobretudo devido à expressão mais concreta da desigualdade social do Brasil, expressa territorialmente como a segregação espacial ou ambiental conformando grandes áreas de pobreza.

A dificuldade de acessar às redes de transportes nas cidades acabam por gerar um ciclo de segregação dos estratos sociais, principalmente daqueles que estão postos como parte inferior, como subalternos que a sociedade desigual insiste em reproduzir.

Em relação aos transportes coletivos e o uso sob a lógica capitalista, em realidade podemos constatar que são operados com capacidade acima de suas condições de funcionamento, ou seja, sobrecarregados e inseridos num contexto que não lhes permite funcionar de maneira adequada, porém que atende aos interesses de um pequeno grupo. A típica prática neoliberal de priorizar o lucro em detrimento da vida dos usuários dos serviços de transporte, conforme nos afirma Harvey (2008):

à medida que o Estado reduz os recursos dedicados ao bem-estar social e reduz o seu papel em áreas como a assistência à saúde, o ensino público e a assistência social, que um dia foram tão fundamentais para o liberalismo embutido, o Estado vai deixando segmentos sempre crescentes da população expostos ao empobrecimento (HARVEY, 2008, p. 86)

Em depoimento, um de nossos entrevistados relatou situações de estresse e princípio de depressão devido aos longos deslocamentos diários no transporte coletivo, mas este mesmo usuário apontou diversas propostas que poderiam ser utilizadas como peças para solucionar problemas ligados à circulação dos grupos até então excluídos da sociedade, porém, parece não haver interesse suficiente por parte do Estado e dos operadores dos transportes.

O tempo e os fatores psicológicos passam a ser questões fundamentais na compreensão da (i) mobilidade periférica. De acordo com Lefebvre (1999), a rua regula os tempos urbanos e o tempo torna-se a moeda do jogo programado:

O tempo torna-se ‘tempo-mercadoria’ (tempo de compra e de venda, tempo comprado e vendido). A rua regula o tempo além do tempo de trabalho; ela o submete ao mesmo sistema, o do rendimento e do lucro. Ela não é mais que a transição obrigatória entre o trabalho forçado, os lazeres programados e a habitação como lugar de consumo. Desse modo, a organização neocapitalista do consumo mostra sua força na rua (LEFEBVRE, 1999, p. 31).

O modelo pautado nas relações de poder que se reproduzem também no espaço urbano, gera a limitação no acesso aos recursos que delimitarão as relações humanas, gerando desigualdades sociais nos mais diversos espaços – podemos dizer que são fronteiras invisíveis, mas que existem e são marcadores da diferenciação de classes.

Desta maneira, podemos considerar a necessidade de avançar em relação à política para os transportes coletivos com foco na redução de desigualdades, como estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana, mas parece que caminhamos a passos lentos, considerando as estruturas oferecidas para os deslocamentos e o tempo das viagens que não possibilitam o mínimo de conforto e redução das desigualdades. Destacamos, assim a importância de avançar na implementação de políticas de transportes municipais que busquem oferecer com justiça social para os mais vulneráveis.

Esperamos com o estudo, contribuir para a discussão sobre a importância do investimento na mobilidade urbana que melhore a possibilidade de vida nas cidades, que busque dirimir as disparidades existentes na cidade e que não viole ainda mais os grupos sociais vulneráveis.

Ressaltamos a importância em tratar a mobilidade urbana com maior sensibilidade, com olhar atento aos modos de transportes coletivos e não motorizados, integrados com as áreas de moradia e com o uso do solo urbano, com vistas à promoção da melhoria das condições dos transportes. O planejamento participativo efetivo poderá ser uma das ferramentas para efetivação da mobilidade urbana enquanto direito social.

CONCLUSÃO

As diversas finalidades de deslocamento nas cidades fizeram do transporte um serviço indispensável no cotidiano das pessoas e, em nível nacional, a mobilidade urbana entrou na agenda política com a aprovação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, sendo garantida por lei como um direito social. Discutir a mobilidade e seu papel na produção do espaço urbano deve ser uma questão central para o desenvolvimento de nossas cidades, além trazer para o debate o papel dos transportes na vida dos cidadãos, explicitando-o como uma pauta urgente das cidades.

Esperamos que o trabalho possa contribuir com a discussão e proposição referente à temática, sobretudo para as áreas periféricas de Salvador, numa perspectiva socioeconômica e sociopolítica, sob o ponto de vista fenomenológico da mobilidade urbana e suas relações com espaço e o indivíduo na cidade.

A (i)mobilidade periférica e o isolamento dos grupos sociais mais vulneráveis e os longos percursos demonstram uma metrópole fragmentada, onde bairros periféricos parecem estar isolados em meio a uma metrópole globalizada. A imobilidade acaba por gerar uma fragmentação, resultando numa cidade desintegrada e que gera, diariamente, deslocamentos pendulares e onerosos para a população mais empobrecida, enquanto pequenos grupos possuem o privilégio de escolher seus padrões de deslocamento, numa cidade em que a maioria da população vive em condições restritivas e precárias de mobilidade, como resta demonstrado.

No percurso dissertativo, os dados quantitativos e as análises qualitativas mostram como a formação socioespacial de Salvador favorece os grupos mais abastados em detrimento dos grupos sociais excluídos. Para tanto, o arrazoado debate discussões sobre mobilidade na cidade e a segregação socioespacial, apresentando como os agentes sociais vivenciam a cidade através de um olhar crítico e humano, problematizando os modos de circulação das pessoas, vinculando às questões da dinâmica da cidade e as relações com o espaço urbano.

Ao analisar o caso de Salvador e mais especificamente o bairro de Cajazeiras XI, fica constatado que o tempo surge como um dos indicadores que apresentam importância na mobilidade espacial, e que o acesso aos bens e serviços no espaço da cidade perpassam pelos interesses de classe, sobretudo pelo fato de o “transporte rápido” ser um privilégio

de classe. No caso específico de Cajazeiras XI, a população carece de infraestrutura suficiente e dos equipamentos adequados para uma mobilidade urbana efetiva, além da distância em relação às centralidades da cidade, fazendo com que os moradores se sintam como um ser isolado (enclausurado) na própria cidade, desprotegido e sem segurança, dependendo de serviços usados no cotidiano que comprometem boa parte de seu tempo diário.

No decorrer do estudo fica clara uma insatisfação em relação à infraestrutura oferecida pela cidade e pelo bairro. A condição precária dos ônibus e a distância a ser percorrida se revelam como as principais insatisfações, bem como a restrição de acesso a alguns trechos e as baldeações criadas após o sistema metroviário. A (i) mobilidade imposta à população, que furta horas de descanso, lazer e estudos, somada em longo prazo, acaba por abrir lacunas que comprometem as condições de vida dos indivíduos e da coletividade.

Para alcançar aos objetivos propostos, foi utilizada uma metodologia qualitativa, considerando principalmente, a observação participante e a aplicação de entrevistas e questionários, com a intenção de revelar a percepção dos usuários em relação ao seu modo de deslocamento, além dos levantamentos teóricos sobre as questões apresentadas.

Como resultados a pesquisa revela que é no transporte, produzido pela segregação socioespacial, e as condições de habitabilidade na cidade, é possível detectar as piores condições de deslocamento. A população que vive em áreas periféricas se desloca em uma dinâmica que contribui para gerar valor às áreas já valorizadas da cidade, porém essa mesma população que vende sua força de trabalho está submetida às condições de vida subalterna, distanciada e indesejada. O espaço periférico revela os espaços de conflito no arranjo urbano de Salvador.

A segregação socioespacial em Salvador estabelece fronteiras de disputa de privilégios para pequenos grupos, mostrando que essas características são fruto do processo de concentração de serviços e equipamentos urbanos nas centralidades e áreas nobres das cidades, criando, cada vez mais, uma dependência dos transportes coletivos pela população periférica. Portanto, apresentamos algumas indicações gerais para a melhoria das condições de mobilidade urbana e segregação socioespacial, não apenas no contexto do bairro de Cajazeiras XI, mas também de Salvador, a saber:

Repensar as ações do planejamento urbano de Salvador enquanto unidade territorial integrada, potencializando áreas com pouco dinamismo, tornando-as mais atrativas do ponto de vista da oferta e dos serviços urbanos, aumentando a oportunidade de geração de renda das áreas mais empobrecidas.

Investir em políticas públicas de enfrentamento à desigualdade, através de políticas de distribuição de renda, geração de empregos e descentralização de maneira equitativa tanto no território municipal, quanto na região metropolitana.

Diversificar a rede de transportes no contexto municipal e da RMS, fazendo com que o transporte de massa amplie os limites de atendimento para além das linhas já estabelecidas, priorizando, sobretudo, a maior parte da população periférica que realiza deslocamentos pendulares casa-trabalho.

Ampliar as redes de transporte de média capacidade, a exemplo de linhas de Bus Rapid Transit (BRT) e Bus Rapid Transit (BRS) nas vias arteriais da cidade, principalmente aquelas avenidas consideradas estruturantes do ponto de vista municipal, conferindo menor tempo de deslocamento para as demais áreas da cidade e gerando conforto e dignidade aos usuários do transporte coletivo em Salvador.

Não basta descrever Salvador, pois requalificar a cidade também é pensar no deslocamento das pessoas, e o tempo despendido nos transportes coletivos, que é oneroso, cansativo e que adoce psicologicamente os indivíduos, sobretudo pelas distâncias e desconforto diário que estampam as marcas de uma mobilidade precária nas áreas periféricas.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, T. M. S. S. **Cajazeira. Planejamento, processos de ocupação e contradições: um percurso entre os discursos e as práticas que configuraram o território Cajazeira.** 156p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2005.

AMOUZOU, K. D. **Qualidade de vida e transporte público urbano: estratégias para melhorar a qualidade do serviço de transporte público urbano por ônibus.** 2000. 154f. Dissertação (Mestrado em Administração Pública) – Escola Brasileira de Administração Pública, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro.

ANDRADE, B. R. **Compreensão da problemática da periferização por segregação involuntária no planejamento da acessibilidade e mobilidade em Fortaleza.** Dissertação de Mestrado - Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Ceará, 2016. 115 f.

ARAÚJO, P. X. de. **A desigualdade social e o planejamento da mobilidade: o caso da Região Metropolitana de Porto Alegre (1973 – 2015).** 2017. 228f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

BARCELLA, B. L. S. **Mercado imobiliário, expansão territorial e transformações intra-urbanas – o caso de Presidente Prudente.** 173p. Dissertação (Mestrado em Planejamento urbano e regional). IPPUR, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1993.

CARLOS, A. F. A. **A cidade.** São Paulo: Contexto, 1992. 98p.

CARLOS, A. F. A. **A privação do urbano e o “direito à cidade” em Henri Lefebvre.** In: CARLOS, A. F. A.; ALVES, G.; PADUA, R. F. de. *Justiça espacial e direito à cidade.* São Paulo: Editora Contexto, 2017.

CARVALHO, I. de. **Condições Sociais, Segregação e Violência.** <http://redepofissionaisolidarios.objectis.net/salvador/texos/condicoes-sociaissegregacao-e-violencia>. Acesso em 04 de fev. de 2019.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano.** São Paulo: Cortez, 1993.

COSTA, B. Alfredo. **Exclusões Sociais.** Lisboa: Fundação Mário Soares. Edição gradiva. 2ª ed. 2001.

ELVIR, M. A. M. **Mulher e mobilidade urbana, uma perspectiva de classe: retratos da mobilidade de mulheres do Coque, Recife.** Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, 2017. 141 f.

FARRET, R. L. **O espaço da cidade: contribuição à análise urbana.** São Paulo: Projeto, 1985. p. 73-90.

FARRET, R. L. **Paradigmas da estruturação do espaço residencial intra-urbano.** In: FORD, L. R. *A New and Improved Model of Latin American City Structure.* **Geographical Review.** v. 86, n.3 Latin American Geography, 1996.

GOMIDE, A.; GALINDO, E. P. **A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi.** Estudos avançados 27, 2013.

GUTIÉRREZ, A. I. ¿Qué es la movilidad?. Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. **Bitácora Urbano Territorial**, [S. l.], v. 21, n. 2, 2012. Disponível em: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/29076>. Acesso em: 14 jun. 2021.

HARVEY, D. **Las raíces urbanas de las crisis financieras: reclamar la ciudad para la lucha anticapitalista.** In Belil, M. (Ed.) Ciudades: una ecuación imposible. Buenos Aires: Café de las Ciudades, 2012.

HARVEY, D. O direito à cidade. Artigo publicado na Revista Piauí n. 82 de julho de 2013. Disponível em <<http://revistapiaui.estadao.com.br/edicao-82/tribuna-livre-da-luta-declasses/o-direito-a-cidade>> Acesso em 15 mai. 2019.

HARVEY, D. **Social Justice and the City.** London, Edward Arnold, 1976.
HARVEY, David. **A liberdade da cidade.** Revista Urbânia 3. Editora Pressa, 2008. São Paulo, v.1, p. 11-17.

HERCE, M. **Sobre la Movilidad en la Ciudad.** Editora Reverté, Barcelona, 2009. 313p.

KAUFMANN, V. **Les paradoxes de la mobilité:** Bouger, s'enraciner. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008. 115p

LEFEBVRE, H. A produção do espaço. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. 4ª ed. Paris: Éditions Anthropos, 2000.

LEFEBVRE, H. A Revolução Urbana. Tradução: Sergio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002.

LEFEBVRE, H. **A vida cotidiana no mundo moderno.** São Paulo: Editora Ática, 1991.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade.** Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

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

LEFEVBRE, Henri. **O direito à cidade.** São Paulo: Centauro, 2001.

LEVY, J. - **Os novos espaços da mobilidade.** In: Geographia: Revista da Pós-graduação em Geografia da UFF, ano 3-n.6. Rio de Janeiro, 2002.

LOJKINE, J. **O estado capitalista e a questão urbana.** São Paulo, Martins Fontes, 1981.

LOJKINE, J. O Estado Capitalista e a questão urbana. Tradução de E. S. Abreu. São Paulo: Martins Fontes, 1997. 359p.

LOPES, C. M. S. O. **Rotinas de vida, autonomia e mobilidade de jovens em contexto urbano.** ESEC, 2013. Dissertação (Mestrado em Educação para Saúde) – Escola Superior de Educação, Coimbra/Portugal, 2013.

LOPES, K. F. F. **Mobilidade urbana em Salvador (BA): um estudo da integração do transporte por bicicleta com o sistema metroviário.** Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes e Gestão Territorial, Universidade Federal de Santa Catarina, 2019. 177 f.

MAGNANI, J. G. C. **De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana.** Rev. bras. Ci. Soc., São Paulo v. 17, n. 49, p. 11-29, jun. 2002. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010269092002000200002&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em 07 jan. 2019.

MARICATO, E. A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil Industrial. Editora Alfa-Ômega. São Paulo, 1979.

MARICATO, E. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias: planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, Otília. B. F.; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis: Ed. Vozes, 2000. p. 121-192.

MARICATO, E. Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana. Petrópolis: Ed. Vozes, 2001. 204p.

MARICATO, E. **É a questão urbana, estúpido!** In: Cidades Rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013.

MARICATO, E. **Habitação e cidade.** Série Espaço & Debate. 3ªed., São Paulo: Atual Editora, 1997.

MARICATO, E. MetrÓpole, legislação e desigualdade. Revista Estudos Avançados. v.17. n.48. São Paulo, 2003. p.151-167.

MATTOS, C. **Globalización, negocios inmobiliarios y transformación urbana.** Nueva Sociedad, no. 212, nov-dic 2007, p. 82-96.

MPL. **Não começou em Salvador, não vai terminar em São Paulo.** In: Cidades Rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013.

PEIRANO, M. “Etnografía, ou a teoria vivida”. PontoUrbe, ano 2, versão 2.0, fevereiro de 2008.

PIRES, F. L. **O direto à mobilidade na cidade: mulheres, crianças, idosos e deficientes.** UnB/SER, 2009. Dissertação (Mestrado em Política Social) – Universidade de Brasília, Departamento de Serviço Social, Pós-Graduação em Política Social, 2009.

PRETECEILLE, E. Segregação, classes e políticas nas grandes cidades. Cadernos IPPUR, Rio de Janeiro, vol. X, n. 2, p. 15-37, 1996.

REIS, C. V. S., et al. **O efeito da mobilidade urbana na renda do trabalhador no Distrito Federal.** Revista Eletrônica Gestão & Saúde. Edição Suplementar 3. Ano 2014 p.3239-62.

RODRIGUES, A. M. **Desigualdades socioespaciais – luta pelo direito à cidade,** In: Revista Cidades, v. 4, n. 6, 2007.

- RODRIGUES, J. M. Qual o estado da mobilidade urbana no Brasil? In: PAULA, Marilene; BARTELT, Dawid (org.). Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016. p.12-23.
- ROLNIK, R. **As vozes das ruas: as revoltas de junho e suas interpretações**. In: Cidades Rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013.
- ROMA, C. M. **Segregação socioespacial em cidades pequenas**. Dissertação de Mestrado - Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, 2008. 156 f.
- SABATINI, F., **Transformação urbana e dialética entre integração e exclusão social: reflexões sobre as cidades latino-americanas e o caso de Santiago**, In: OLIVEIRA, M. C. (org.) Demografia da exclusão social: temas e abordagens. Campinas, Unicamp. 2001.
- SABATINI, F.; CÁCERES, G. e CERDA, J. **Segregação residencial nas principais cidades chilenas: tendências das três últimas décadas e possíveis cursos de ação**. Espaços e Debates. São Paulo – v. 24 n. 45 – p.1-136 – jan/jul 2004.
- SALAS, M. M.; CASTRO, F. S. Segregación urbana: um acercamiento conceptual. In: Revista de Ciências Sociales. Universidade de Costa Rica, n. 61, p. 17.26, 1993.
- SANTOS, M. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. São Paulo: Editora: Edusp, 2004.
- SANTOS, M. Manual de geografia urbana. São Paulo: HUCITEC, 1989. 214p.
- SERPA, A. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo, Ed. Contexto, 2007.
- SHELLER, M. **Mobility**. Philadelphia, Sage Publications, 2011.
- SHELLER, M.; URRAY, J. **The City and the Car**. Lancaster, International Journal of Urban and Regional Research Vol. 24.4, December, 2000.
- SMOLKA, M. O capital incorporador e seus movimentos de valorização. In: Cadernos PUR/UFRJ. Rio de Janeiro, ano II, n. 1, p. 41-78, 1987.
- SOGAME, M. Metropolização e segregação socioespacial: o loteamento Jd. Gianetti em Ferraz de Vasconcelos – SP. 1999. 220f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.
- SOUZA, M. L. Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002. 556p.
- SPOSITO, M. E. B. Novos conteúdos das periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil. Investigaciones Geográficas, Boletim do Instituto de Geografia, v. 54, ago. 2004. Universidad Nacional Autónoma de México. Distrito Federal, México, 2004, p.114-139.
- SPOSITO, M. E. B. **Reflexões sobre a natureza da segregação espacial nas cidades contemporâneas**. In: Revista de Geografia AGB-Dourados. Dourados, 1996. p. 71-85.

SPOSITO, M. E. B. **Reflexões sobre a natureza da segregação espacial nas cidades contemporâneas.** Revista de Geografia. Dourados, nº 4, p. 71-86, 1996.

VASCONCELOS, E. A. **Transporte urbano y movilidad en países en desarrollo: reflexiones y propuestas.** Unsam Edita, 2015.

VASCONCELOS, P. de A. **Dois séculos de pensamentos sobre a cidade.** Ilhéus: EDITUS, 1999. p. 596.

VERAS, M. P. B. Notas ainda preliminares sobre a exclusão social, um problema brasileiro de 500 anos. In: VERAS, Maura P. B. (org.). **Por uma sociologia da exclusão social – o debate com Serge Paugam.** São Paulo: EDUC, 1999.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Nobel, 1998. 373p.

ANEXOS



Uma cidade de 150 mil habitantes está nascendo em Salvador

Projeto Cajazeira vai ter 22 mil habitações

O governador João Durval visitou, na manhã de ontem, as obras do Plano Urbanístico Integrado Cajazeira/Fazenda Grande, que ao ser concluído, pela sua dimensão, assumirá características de uma cidade de porte médio. O secretário do Trabalho, Rafael Oliveira, ao falar sobre o projeto, definiu-o como "uma das maiores obras do atual governo. São 22 mil habitações populares que deverão abrigar uma população estimada de 150 mil habitantes.

"Teremos uma cidade de porte médio, mas sem os problemas das cidades de porte médio da Bahia destacou. Rafael Oliveira, revelando que a que está sendo construída disporá de infra-estrutura com vias asfaltadas, saneamento, energia e, também, equipamentos comunitários como escolas, creches, clubes, postos de saúde e delegacia de Polícia.

Após as palavras do secretário Rafael Oliveira, técnicos da Urbis explicaram o andamento do projeto ao governador João Durval, dizendo que o Plano Urbanístico Integrado Cajazeira/Fazenda Grande totaliza uma área de 22 milhões de metros quadrados e é constituído de 22.294 unidades habitacionais destinadas à população de baixa de renda mensal situada entre um e cinco salários-mínimos.

A área situa-se nas proximidades da BR-324, tida como um dos vetores mais influentes no processo de expansão urbana, segundo os estudos mais atualizados para a Região Metropolitana de Salvador. A sua área de influência vai até a Paralela, segundo mostram os técnicos. Em nível local, vias coletoras vão promover a integração inter-bairros já que a estrutura urbana é caracterizada ainda por bairros isolados sem um maior relacionamento entre si.

O Plano Urbanístico Integrado Cajazeira foi executado pela Hidroservice em 1977 e previa a urbanização de uma área de 16 milhões de metros quadrados, consolidando núcleos pré-existentes (Sete de Abril, Pau da Lima, Castelo Branco). Em 1979, o plano foi revisado pela Urbis, verificando-se, a partir

daí, a sua ampliação, com a integração das áreas de Fazenda Grande. As obras começaram a ser executadas quando era governador Antônio Carlos Magalhães.

ÁGUA ASSEGURADA

O Plano deverá estar concluído até o final do atual governo. Segundo os técnicos, encontram-se concluídas 1.813 unidades habitacionais, o que representa 961 mil e 579 UPCs, em fase final de execução, estão 6.871 unidades, correspondendo a 5 milhões 55 mil e 355 UPCs contratadas com o BNH, são mais 2.215 unidades habitacionais. Estão sendo analisadas pelo BNH 4.162 habitações e em fase de elaboração de projeto, para serem construídas nas áreas remanescentes da Cajazeira, 3.159 moradias.

A infra-estrutura proposta para o Plano Urbanístico de Cajazeira, segundo explicações dos técnicos, extrapola a sua própria área de influência. O abastecimento de água está assegurado, como também a energia elétrica (com as subestações de Cajazeira I e II).

Houve também preocupação com a preservação das áreas verdes, no seu sentido mais significativo: estas estarão integradas à vida da comunidade e por ela deverão ser utilizadas. O projeto, além de assegurar condições de habitação, será dotado de equipamentos comunitários, serviços públicos e pólos geradores de emprego e renda.

O Núcleo contará com sete creches, 14 escolas de educação pré-escolar, 19 escolas de 1º grau e três de 2º grau. Terá, ainda, 11 centros de saúde, uma delegacia, dois postos policiais, sete centros comunitários, dois postos de gasolina e um clube.

Dirigindo-se aos seus auxiliares que o acompanharam durante a visita, o governador João Durval Carneiro "assegurou que tudo o que está planejado para Cajazeira será construído até o final do seu governo". Em seguida, visitou algumas unidades (casas e apartamentos) em fase de conclusão.