

Spinola, Noelio; Costa, Paulo Patricio; Santiago, Tatiana

## Conference Paper

# A cidade do Salvador e a sua centralidade(The city of Salvador and its centrality)

55th Congress of the European Regional Science Association: "World Renaissance: Changing roles for people and places", 25-28 August 2015, Lisbon, Portugal

## Provided in Cooperation with:

European Regional Science Association (ERSA)

*Suggested Citation:* Spinola, Noelio; Costa, Paulo Patricio; Santiago, Tatiana (2015) : A cidade do Salvador e a sua centralidade(The city of Salvador and its centrality), 55th Congress of the European Regional Science Association: "World Renaissance: Changing roles for people and places", 25-28 August 2015, Lisbon, Portugal, European Regional Science Association (ERSA), Louvain-la-Neuve

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/124751>

### Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

### Terms of use:

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

## **A CIDADE DO SALVADOR E SUA CENTRALIDADE**

### ***THE CITY OF SALVADOR AND ITS CENTRALITY***

Noelio Dantaslé Spinola<sup>1</sup>

Paulo Patrício Costa<sup>2</sup>

Tatiana Santiago<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> E-mail: [spinolanoelio@gmail.com](mailto:spinolanoelio@gmail.com) Universidade Salvador (UNIFACS) – Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano (PPDRU) - Brasil

<sup>2</sup> E-mail: [paulo@patriciocosta.com.br](mailto:paulo@patriciocosta.com.br) Universidade Salvador (UNIFACS) – Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano (PPDRU) - Brasil

<sup>3</sup> E-mail: [tatianals.santiago@gmail.com](mailto:tatianals.santiago@gmail.com) Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Salvador – UNIFACS. PIBIC/CAPES. Brasil

## **A CIDADE DO SALVADOR E SUA CENTRALIDADE**

### ***THE CITY OF SALVADOR AND ITS CENTRALITY***

#### **Resumo**

Este texto aborda o tema da centralidade urbana na cidade do Salvador, capital do Estado da Bahia. Para tanto se trabalhou metodologicamente com uma pesquisa explicativa estruturada com o auxílio de pesquisas documentais e bibliográficas. A questão foi examinada no plano histórico sob dois ângulos. Primeiro o da centralidade em termos regionais – a influência exercida pela velha capital em relação à região de seu entorno. Segundo a centralidade da cidade em termos do seu próprio espaço interno. O texto leva a constatação de que as duas centralidades se correlacionam diretamente demonstrando que as alterações na centralidade regional afetam a centralidade urbana e o processo de ocupação e uso do solo da cidade. Em sentido oposto quanto maiores e mais importantes forem os bens centrais de uma cidade maior tende a ser sua região de influência. Nas atuais circunstâncias, na medida em que se reduz a influência de Salvador sobre o seu entorno, provocada por circunstâncias exógenas, a cidade transforma-se de monocêntrica para policêntrica e seus espaços se expandem pela migração de populações pobres que sobrecarregam sua capacidade de oferecer uma infraestrutura física e urbana social compatível com o seu porte e dimensão.

**Palavras – chave:** cidade; centralidade; urbano; regional; Salvador.

#### **Abstract**

This text is linked to the question of urban centrality of the city of Salvador, capital of Bahia State. For that he worked methodically with an explanatory survey structured with the help of documentary and bibliographic research. The issue was examined upon two perspectives regarding its historical background. Firstly, the centrality in regional terms - the influence of the old capital in relation to its surrounding region and secondly according to the centrality of the city in terms of its own internal space. The text leads to the realization about the two centralities correlating directly, demonstrating that changes in regional centrality affect urban centrality as well the process of occupation and land use in the city. On the other hand, the largest and most important assets are the core of a larger city the bigger tends to be its area of influence. In the current circumstances, to the extent that the influence of Salvador upon its surroundings is reduced, by external reasons, the city got transformed itself from monocentric into polycentric and their spaces are expanded due to the migration of poor populations that put overwhelming pressure upon its ability to provide physical infrastructure and urban social support according with its size and dimension. However when considering the type of occupation that occurred in the periphery, where the ruling was the low-income and poor instructional level, which saw was the dissemination of "centers of subsistence" equipped with central goods of limited range and reduced threshold without greater power of polarization. Salvador was poor and attracted poorest consolidating in a low-income city position.

**Keywords:** city; centrality; urban; regional; Salvador.

**JEL Classification:** R120; R110

## 1. INTRODUÇÃO

Salvador, metrópole de uma região periférica, assiste ao longo do tempo a um processo de urbanização cíclico que corresponde a reestruturações nos fluxos das relações que se processam no seu território. Recentemente, em função da complexidade do processo de globalização, vêm ocorrendo profundas reestruturações na rede urbana, conceituada, segundo Corrêa (2006, p. 7), como o “conjunto funcionalmente articulado de centros urbanos e suas hinterlândias [...]”. Como sugere Sposito (2011, p. 126), no período atual, há que se reconhecer uma notória “[...] reestruturação das relações entre as cidades”, e ainda entre as próprias redes urbanas, como resultado da redefinição dos papéis exercidos pelos distintos centros e pelos, igualmente, distintos segmentos de redes urbanas. Nesse contexto de reestruturação, nota-se profunda discussão a respeito da natureza hierárquica dessas relações, seja entre os centros, seja entre as redes urbanas, apontando para a necessidade de desvendamento dos conteúdos e sentidos dessas transformações.

Ao tratar da centralidade urbana não se pode omitir o conceito de espaço que sempre foi um elemento fundamental nos vários ramos do conhecimento. Ele aparece frequentemente, quer como uma base da teoria ou como um fator na pesquisa e está associado, mais ou menos diretamente, com toda a história do pensamento científico.

Ponsard (1958, p.12) dizia que ao nível do senso comum, a importância do conceito do espaço só é igualada pela sua falta de precisão. A posição privilegiada ocupada pelo conceito de espaço na história da ciência e a imprecisão do seu significado no uso corrente do termo, longe de constituir um paradoxo, se explicam mutuamente. Ele é necessariamente o resultado de uma abstração, seja o processo pelo qual é utilizado derivado da Matemática, da Biologia, da Psicologia, ou de qualquer outra disciplina. No que diz respeito à Ciência Econômica, o conceito de espaço tem encontrado dificuldades semelhantes. O atraso do conhecimento econômico em termos de espaço tornou-se evidente na segunda metade do século XX, quando o seu estudo estava apenas começando a interessar a um significativo número de economistas, depois de ter permanecido por muito tempo na obscuridade. Porém o rápido desenvolvimento da economia em geral e da economia dinâmica, em particular, levou a serem consideradas as disparidades dos resultados alcançados na economia espacial, o que pode ser visto como o resultado da ênfase desigual dada a várias áreas do conhecimento econômico.

Richard Cantillon no seu livro *Essai sur la nature du commerce en générale*, publicado em 1755, inicia uma teoria da localização e uma análise das relações inter-regionais, “que não são mais do que verdadeiras políticas de descentralização industrial” (Lajugie et al., 1985, p.18).

A história das teorias espaciais é a do refinamento dos quadros de análise, a busca paciente e coordenada da sua unidade, bem como o desenvolvimento lento e descritivo de métodos analíticos. É para ser entendido que os avanços nem sempre são contínuos e bem ordenados mesmo se a direção do desenvolvimento é bem marcada e relativamente sublinhada.

Entre os vários autores importantes que marcam os momentos críticos da evolução das teorias econômicas, espaciais destaca-se Johann Heinrich Von Thünen o qual, segundo Ponsard (1958, p.72) “embora tivesse feito uma primeira síntese criativa, ainda é pensado como um pioneiro a despeito dos fundamentos de seu arcabouço conceitual poder ser facilmente encontrado em obras anteriores, nomeadamente em alguns manuais de economia agrícola do Século XVIII”. Esta não é a opinião de Schumpeter (1964, p.114-118) para quem: “somente Thünen, trabalhou a argila amorfa dos fatos e das observações. Ele não reconstruiu. Construiu - e a literatura econômica de seu tempo e do antecedente poderia muito bem não ter existido, no que se refere à sua obra”. Sua forte originalidade, no entanto, repousa em seu tratamento do espaço. Em seguida, a teoria de Alfred Weber sobre a localização industrial apresenta a crítica influência da economia pura no domínio espacial. A abordagem de Weber não só delimita o âmbito específico da localização industrial como lhe confere uma natureza científica. Isso motivou muita polêmica o que assegurou ao tema sua continuidade ao longo do tempo. Schumpeter (1964), dentre outros, questionava se a teoria da localização era uma teoria particular da microeconomia convencional ou se esta deveria fazer parte de uma microeconomia espacial. Em seguida, com Andreas Predohl, um início decisivo é feito em direção a uma teoria do equilíbrio geral de localização. Como fundador da teoria regional do comércio Predohl demonstra que o comércio intranuclear precede ao comércio internuclear tendo sido seguido por Tord Palander e August Lösch. Na prática o que se pretendia, tanto em um quanto no outro caso era inter-relacionar uma incipiente teoria econômica espacial com uma vigorosa microeconomia de base marginalista. (Arau, 1971, p. XI) Segundo Arau (1971) Bertil Ohlin em seu *Comércio Inter-regional e Internacional* (1933) tentou demonstrar que a teoria do comércio internacional era somente uma parte de uma teoria geral da localização. Discípulo de Karl Gustav Cassel, Ohlin, especialista em temas de comércio internacional, explicitou as contradições existentes entre equilíbrio interno e externo. Estabeleceu assim um modelo de determinação de preços no qual se definia uma interdependência geral em relação com a variação dos mesmos em uma multiplicidade de mercados. Mas Ohlin não foi adiante se limitando a sugerir a necessidade de uma teoria geral deste tipo e, em consequência, o mais relevante que ficou do seu estudo foi a definição do conceito de região como área dentro da qual existe plena mobilidade dos fatores produtivos. O combinado esforço desses autores cobre quase 150 anos da história da teoria espacial e dá continuidade a um conjunto de contribuições extremamente diversas.

A Economia Geral exerceu constantemente um efeito de dominação intelectual sobre a análise econômica espacial. Essa influência foi sempre assimétrica e irreversível. Von Thünen não pode ser entendido sem compará-lo com Adam Smith e David Ricardo. A teoria mecanicista de Alfred Weber é uma projeção da economia pura no domínio espacial. A teoria de Andreas Predohl e mais tarde o desenvolvimento de uma teoria do equilíbrio geral da localização mostram a influência da Escola de Lausanne. Também as teorias neoclássicas de preços serviram como um impulso para as obras de Tord Palander e August Lösch. Do mesmo modo, autores como J.R. Hicks e V. Leontief influenciaram o trabalho de Walter Isard que vem a ser considerado o criador da Ciência Regional com o seu seminal *Location and Space-economy* de 1956. Os exemplos são numerosos. No entanto, seria um grande erro concluir que a economia espacial só introduziu uma dimensão suplementar nos modelos econômicos gerais e contemporâneos. O efeito da influência exercida por esses modelos tem como exemplo significativo a *Teoria dos Lugares Centrais* formulada pelo geógrafo alemão Walter Christaller em 1933 e os estudos a respeito das atividades econômicas e sua localização de Lösch, em 1939.

A teoria de Christaller foi aplicada no Brasil pelo IBGE servindo de referência para a divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas atualizadas pelas Regiões de Influência das Cidades em 1987. Na Bahia, muito antes, em 1958, o geógrafo Milton Santos publicava *Zonas de influência comercial no Estado da Bahia*, estudo considerado pioneiro no Brasil, onde propunha com base também em Christaller uma “divisão regional mais funcional e menos estática” do que a até então utilizada, por intermédio da classificação em zonas fisiográficas. Segundo o IBGE (2007, p.129) a pesquisa da rede urbana brasileira foi retomada em 1978, e seus resultados publicados como *Regiões de influência das cidades*, em 1987. “O estudo tomou como base conceitual a teoria das localidades centrais, centros urbanos cuja centralidade decorre do papel de distribuição de bens e serviços para a população (Christaller, 1966).” Segundo esta teoria, a frequência da demanda conduz a padrões de localização diferenciados: bens e serviços de consumo frequente podem ser oferecidos por centros acessíveis a uma população próxima, e têm mercado mínimo e alcance espacial reduzido. Os bens e serviços de uso mais raro, por outro lado, têm mercado mínimo e alcance espacial maiores, e tendem a localizar-se em um menor número de centros urbanos de hierarquia mais elevada. Da geografia espacial “christaliana” surgiu uma teoria das cidades e têm sido muito utilizados conceitos de hierarquia urbana, de lugar central, de distância (*range*) de um bem, de limite ou limiar (*threshold*) e tantos outros que vem sendo aplicados por diferentes autores.

Christaller (1966) advertia que, desde quando a oferta de produtos e serviços fosse realizada em lugares centrais, a posição desses lugares seria uma função da importância dos produtos e serviços por eles oferecidos. Há, portanto, uma relação direta entre a relevância dos lugares centrais e a importância

dos produtos e serviços por eles disponibilizados. Outro ponto a destacar é o fato de que um lugar central de ordem superior está em condições de fornecer não apenas todos os bens que lhes correspondem na hierarquia dos produtos e serviços, mas também, todos os bens que são fornecidos por todos os centros de ordem inferior.

Christaller foi criticado e complementado pelos estudos do seu contemporâneo, o economista August Lösch que expandiu o seu trabalho no livro *The Economics of Location*. Ao contrário de Christaller, cujo sistema de lugares centrais começou com a mais alta ordem, Lösch começou com um sistema de menor ordem, que foi distribuído regularmente em um padrão triangular-hexagonal. Desta menor escala da atividade econômica, Lösch matematicamente derivou vários sistemas de lugar central, incluindo os três sistemas de Christaller. Os sistemas de lugares centrais de August Lösch contemplam os locais especializados. Ele também ilustrou como alguns lugares centrais se desenvolvem em áreas mais ricas do que outras. Ao contrário de Christaller, que expôs um sistema de lugares centrais de pequena escala, August Lösch introduziu um sistema em uma escala maior. Ele o ilustrou em um padrão triangular-hexagonal. August Lösch também criticava Weber e sua teoria locacional por procurar o ponto de menor custo afirmando que a procura deveria concentrar na localização que gerasse o maior lucro.

Merecem registro, por fim, as contribuições de F.Perroux e J.Boudeville no que tange à Teoria dos Polos e seus efeitos que, no Brasil, segundo Geiger (1967), fundamentou o IBGE na criação em 1966 do *Esboço preliminar de divisão do Brasil em espaços homogêneos e espaços polarizados* onde a questão da centralidade regional é instrumentada para fins de planejamento.

Em assim sendo, este texto aborda a questão da centralidade urbana, uma categoria multidisciplinar que interessa a diferentes campos do saber entre os quais a economia, a sociologia e a geografia. Busca descrever a questão da centralidade da cidade do Salvador vista sob dois planos. O primeiro examina a questão sob o enfoque regional e o segundo sob o enfoque local. Ou seja: a cidade vista no plano macro da sua área de influência e a cidade vista no plano micro, por dentro, e demonstra historicamente como a conjuntura externa condiciona a interna.

Em termos metodológicos trabalhou-se com uma pesquisa explicativa estruturada com o auxílio de pesquisas documentais e bibliográficas. A reflexão do tema abordado se realizou na interpretação de conceitos-chave para subsidiar e fomentar a construção de uma análise dialética. Os conceitos relacionados à temática do trabalho são: espaço intra urbano, agentes sociais produtores de espaço urbano ou agentes socioespaciais e configuração espacial, todos referenciados na cidade de Salvador.

O trabalho está dividido em duas partes sem considerar esta introdução e a conclusão. A primeira trata de Salvador e seus espaços fornecendo informações básicas relativas às características da cidade, o povo que a constitui e as suas contingências econômicas. A segunda parte aborda a questão da centralidade nos planos regional e local. A conclusão une os pontos expressando a tese dos autores.

## **2 CARACTERÍSTICAS DA CIDADE DO SALVADOR**

### **2.1 Salvador e suas contingências naturais**

Criada para ser a capital colonial do Brasil, Salvador não surgiu no espaço como fruto de um processo espontâneo de povoamento gerado de forma gradual pelo perambular de aventureiros, comerciantes e guerreiros. Na verdade foi criada por decreto. Como sua irmã caçula Brasília que saiu das pranchetas de Lúcio Costa e Oscar Nyemaier e dos delírios progressistas de Juscelino Kubitschek, ela foi instalada no sítio que hoje ocupa segundo os ditames de uma estrutura patrimonialista onde o estado criou o povo e a sua urbe, bem ao contrário do admissível. Quando aqui chegou em 1549 Tomé de Souza o seu primeiro governador trazia com ele, além das plantas da cidade elaboradas pelo Mestre Luís Dias que conduziu inicialmente as obras de construção, o seu estatuto jurídico e uma população pouco superior a mil pessoas composta por degredados (400), soldados (320), colonos (280), além de funcionários públicos, clérigos regulares e seculares (Accioli, 1919).

Até o final do século XVIII a cidade foi a aglomeração urbana mais importante do Atlântico Sul e o seu porto o principal da colônia. Nas palavras de Boxer (2000, p.154) no século XVIII “a Bahia de há muito ultrapassara a “Goa Dourada” e tornara-se a segunda cidade do império português, tendo a sua frente, em população e importância, apenas Lisboa”. Cidade primacial, estruturalmente monocêntrica, São Salvador da Baía de Todos os Santos foi a primeira capital do Brasil, posição que, para sua desgraça futura, perdeu para o Rio de Janeiro em 1763 por ato do Marques de Pombal, todo poderoso Ministro de D. José I, rei de Portugal. Naquele ano a Bahia impotente viu escapar-lhe entre os dedos um dos mais importantes instrumentos da sua centralidade nacional cedendo ao Rio de Janeiro todo o aparato do poder político, administrativo e econômico.

Salvador está localizada em uma península pequena, mais ou menos triangular, que separa a Baía de Todos os Santos das águas abertas do Oceano Atlântico, possuindo uma área territorial<sup>4</sup> de 693,276 km<sup>2</sup>, e coordenadas geográficas, a partir do marco da fundação da cidade, no Forte de Santo Antônio da Barra, de 12° 58' 16" Sul e 38° 30' 39" Oeste<sup>5</sup>. A baía, que recebe esse nome por ter sido descoberta pelos portugueses no dia de Todos-os-Santos, forma um porto natural. Salvador é um dos principais

---

<sup>4</sup> Existem diferentes áreas em diferentes fontes. Optou-se pela atribuída pelo IBGE.

<sup>5</sup> Segundo o IBGE (<http://cod.ibge.gov.br/232MX>)

portos de exportação do país, encontrando-se no coração do Recôncavo Baiano, uma rica região agrícola e industrial, e englobando a porção norte do litoral da Bahia. O relevo de Salvador é acidentado e cortado por vales profundos. Conta com uma estreita faixa de planícies, que em alguns locais se alargam. A cidade está a oito metros acima do nível do mar. Uma característica particularmente notável desse relevo é a escarpa que divide Salvador em Cidade Baixa, porção Noroeste da cidade, e Cidade Alta, maior e mais recente (corresponde ao resto da cidade), sendo que a primeira está 85 metros abaixo da última. A cidade alta e a cidade baixa se comunicaram por inúmeras “ladeiras” e elevadores desde a sua fundação. Um elevador (o primeiro instalado no Brasil), conhecido como o Elevador Lacerda, conecta as duas "cidades" desde 1873, já tendo sofrido diversos melhoramentos de lá pra cá. Quando foi inaugurado, em oito de dezembro de 1873, era o mais alto do mundo, com cerca de 63 metros de altura. (Sampaio, 2005, p.185). O elevador integra a paisagem da cidade e depois da sua reforma em 1930 passou a ser um exemplo do estilo *art-déco* no Brasil. Salvador possui um clima de floresta tropical sem estação seca discernível, com precipitação média de 2.144 (mm) anuais. As temperaturas são relativamente constantes ao longo do ano, com condições de clima quentes e úmidas. Chegam a extremos de 17 °C no inverno e a 30 °C no verão. Com média de 2 500 horas de sol por ano, a umidade do ar é relativamente elevada, com médias entre 75% e 85% (INMET 2014).

## **2.2 O povo da cidade**

Possuindo uma população censitária de 2.675.656 habitantes em 2010 e estimada de 2.902.927 em 2014 e uma densidade demográfica de 3.859,44 hab./km<sup>2</sup>, a cidade permanece como a terceira maior do País, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Conforme demonstra o Quadro 1, Salvador que em 1950 possuía 417.235 habitantes, levando 401 anos para reunir esta gente, em 60 anos (1950/2010) multiplicou-se por mais de 6,41 vezes. Esta explosão demográfica se deve ao êxodo rural e, notadamente a partir de 1970, à atração exercida pelos grandes projetos industriais canalizados pelo Governo Federal para a região. Por isso, para cá não vieram só baianos do interior, foram brasileiros de todos os cantos atraídos pelas obras dos parques industriais em construção na Região Metropolitana e pela expectativa de emprego. Este fluxo migratório que continua com menor intensidade nos dias atuais, vem mudando radicalmente o perfil cultural da velha capital baiana que vem trocando a galope a culinária do dendê pelas pastas e churrascos e perdendo a cordialidade e sensualidade cantadas nos livros de Jorge Amado.

Salvador, cidade velha para o perfil etário do Novo Mundo é uma das mais antigas das Américas e assiste ao envelhecimento da sua população como demonstra o gráfico da pirâmide etária da Figura 2.

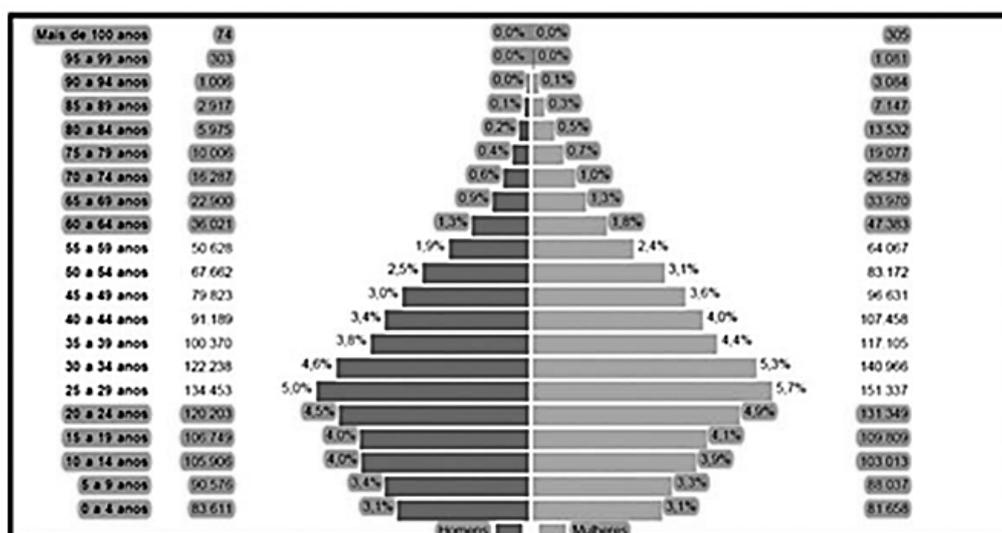
A sua PIA corresponde a 69% da população total e é o contingente mais significativo. Note-se que a base da pirâmide é diminuta, uma situação típica de cidade de migrantes.

Por muito tempo Salvador foi chamada de “Bahia”, “cidade da Bahia” ou “Salvador da Bahia” a fim de diferenciá-la de outras cidades do mesmo nome. Também foi apelidada de *Roma Negra* e *Meca da Negritude*, pela quantidade de afrodescendentes o que a torna plena de elementos simbólicos e religiosos africanos. De acordo com o antropólogo Costa Lima (1977), a expressão "Roma Negra" é uma derivação de "Roma Africana", cunhada por Mãe Aninha fundadora do Ilê Axé Opô Afonjá. Nos anos 1940, em depoimento à antropóloga cultural Ruth Landes. Segundo Mãe Aninha, assim como Roma era o centro do catolicismo, Salvador seria o centro do culto aos Orixás.

**Quadro 1 – Crescimento da população de Salvador 1900/2010**

ANO	POPULAÇÃO	%	%
1900	205.813	49	100
1920	283.422	68	138
1940	290.443	70	141
1950	417.235	100	203
1960	655.735	157	319
1970	1.027.142	246	499
1980	1.531.242	367	744
1991	2.072.058	497	1.007
2000	2.440.828	585	1.186
2010	2.675.656	641	1.300

Fonte: IBGE – Censos demográficos do Brasil.



**Figura 2 - Pirâmide etária de Salvador – Divisão por Sexos - 2010**

Fonte: IBGE – Cidades

Em Salvador a maior parte da população é negra<sup>6</sup> 79,5%. Segundo dados divulgados pelo IBGE em 2010, 51,7% da população eram de cor parda e 27,8% negra. Salvador é a cidade com o maior número de descendentes de africanos no mundo, seguida pela Cidade de Nova Iorque, majoritariamente de origem ioruba, vindos da Nigéria, Togo, Benim e Gana.<sup>7</sup> Um estudo genético realizado na população de Salvador confirmou que a maior contribuição genética da cidade é a africana (49,2%), seguida pela europeia (36,3%) e indígena (14,5%). O estudo também concluiu que indivíduos que possuem sobrenome com conotação religiosa tendem a ter maior grau de ancestralidade africana (54,9%) e a pertencer a classes sociais menos favorecidas (Machado, 2008). Em Salvador, a região com o maior número de pretos e pardos é Ilha de Maré (92,99%). Em seguida, estão os bairros Fazenda Coutos (90,57%) e Rio Sena (90,3%), que ocupam o 2º e o 3º lugar, respectivamente. A Liberdade, eleita pelo imaginário baiano como o bairro mais negro de Salvador, figura no 54º lugar, com 85,41% de pretos e pardos autodeclarados. Já a região do Curuzu fica em 40ª posição, com 86,39%. Os bairros com menor número de pessoas que se autodeclararam pretas e pardas são Itaigara (34,49%), Vitória (36,42%), Graça (37,82%), Caminho das Árvores (38,03%) e Canela (41,64%) (IBGE 2013).

O espaço de Salvador sofre um processo de ocupação condicionado pelo grande desnível no padrão de renda da população e pelas intervenções autocráticas realizadas ao longo do tempo pelo governo em associação com o capital imobiliário. Conforme Souza (2000) comprometida com uma modernização excludente e com os interesses dos empresários da construção civil, a Prefeitura de Salvador, que já foi a maior proprietária das terras do município, transferiu sua propriedade para (algumas poucas) mãos privadas através da Lei de Reforma Urbana de 1968 e erradicou ocupações populares localizadas na orla marítima e nos vales (Ogunjá, e Bonocô entre outros) reservando essas áreas para o turismo, outro componente da estratégia de crescimento e modernização da cidade. A construção das avenidas de vale na reforma urbana conduzida pela Prefeitura na década de 1970 desarticulou completamente a antiga estrutura da cidade rompendo um equilíbrio que se mantinha nas relações de emprego, habitação e transporte desde o final do século XIX, criando novos umbrais, segregando parcela considerável da população pobre e ampliando o custo de toda a infraestrutura urbana.

### **2.3 Contingências econômicas**

Na opinião de Santos (1979), como função das novas preferências mercadológicas nacionais enquanto que as preferências e hábitos de consumo tradicionais subsistem, a economia da cidade adaptou-se

---

<sup>6</sup> Negro é a raça, preto ou pardo é a cor. O pardo é o mulato uma denominação que tornaram preconceituosa. Antonil, no século XVI dizia que o Brasil era o inferno dos negros, purgatório dos brancos e paraíso dos mulatos. Salvador é mulata na alma.

<sup>7</sup> Introduction to Bahia - *New York Times* . Visitado em 6 de janeiro de 2012

simultaneamente às exigências de uma poderosa modernização e às realidades sociais, novas ou velhas. Isso funciona tanto na oferta como na procura de bens e serviços e assim, aparecem dois circuitos econômicos, denominados de “circuito superior” ou “moderno”, e “circuito inferior” ou tradicional que até hoje respondem pelo funcionamento da economia, e pelo processo de organização do espaço.

Como uma cidade negra Salvador é pobre. Nas raízes desta pobreza esteve o sistema escravocrata que vigorou no país até o final do século XIX e toda uma gama de preconceitos que bloquearam a mobilidade social dos negros e continua sabotando-a até os dias atuais. Segundo Soares (2007, p.6) os espaços de pobreza de Salvador se aglomeram principalmente na área Oeste composta pelo **Subúrbio Ferroviário** e na área Norte do **Miolo da cidade** – parte geograficamente central – onde, nas últimas décadas, houve uma ocupação mista, mas com predominância de áreas residenciais. Segundo Ângela Gordilho (2000, p. 60) é notória a ausência de grandes equipamentos urbanos nestas áreas que concentram a moradia da maioria da população com predominância de rendas mais baixas.

A elite e a classe média, segundo Soares (2007, p.7) localizam-se na área correspondente ao **Centro** que possui uma ocupação consolidada com predominância de boa habitabilidade e é formada por bairros antigos (construídos a partir da década de 1920) que foram importantes para o processo de estruturação da cidade. Esta área é considerada como sendo a cidade formal, possuidora de equipamentos urbanos e da atenção dos órgãos públicos. É a cidade dos mais afortunados, composta pelos bairros da Barra-Ondina, Graça, Rio Vermelho, Pituba, Vasco da Gama, Bonocô, Caminho das Árvores, Iguatemi, Brotas, Matatu, até o bairro de Nazaré, Comércio e centro histórico (Pelourinho).

Já o **Subúrbio Ferroviário**, por seu turno, compõe um dos maiores territórios de pobreza da cidade. Teve sua ocupação iniciada pela construção da linha férrea, em 1860, sendo ocupada nos anos de 1940 por muitos loteamentos populares que mantêm importantes manifestações da cultura afrodescendente. O subúrbio tem aproximadamente 500 mil habitantes de acordo com o último censo do IBGE, em sua maioria negros, pobres e com baixa escolaridade, vítimas da maior violência urbana do contexto metropolitano. Nesta área há predominância de habitações precárias e deficientes, com aglomerados de barracos em morros, encostas de alto risco e até mesmo avançando sobre as águas da Baía de Todos os Santos (palafitas).

A outra área pobre da cidade corresponde ao **Miolo de Salvador**, assim denominado desde os estudos do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (Plandurb/1970). Este nome se deve ao fato da região situar-se, em termos geográficos, na parte central da península que abarca toda a cidade do Salvador. Possuindo cerca de 11.500 ha, ele está entre os dois vetores de expansão da cidade (Noroeste, franjas

da Baía de Todos os Santos e Nordeste, litoral do Atlântico) estendendo-se até o limite norte do município. Segundo Carvalho e Pereira (2007, p.88), este miolo, começou a ser ocupado pela implantação de conjuntos residenciais para a “classe média baixa” na década de 1970, fase áurea da produção imobiliária, através do Sistema Financeiro de Habitação, tendo a sua expansão continuada por loteamentos populares e sucessivas invasões coletivas, com uma disponibilidade de equipamentos e serviços bastante restrita. A área é formada por 41 bairros que ocupam aproximadamente 36% da superfície da cidade, em uma densidade demográfica no intervalo de 15.000 a 25.000 hab./km<sup>2</sup>, sendo que a parte mais densa corresponde ao complexo de Cajazeiras que é hoje uma cidade dentro da cidade com uma população estimada pela Prefeitura em torno de 600 mil habitantes.

Registra-se um quadro típico de segregação econômica quando se observa à divisão da renda municipal, a qualidade das moradias e a infra-estrutura urbano social. Conforme dados do Sistema de Informações Municipais (Sim/Salvador) observa-se que a grande maioria dos chefes de família, com rendimentos superiores a 20 salários mínimos, está concentrada no Centro [Pituba (43,5%) e Barra]. Por outro lado, no Subúrbio Ferroviário, e no Miolo de Salvador concentram-se mais da metade dos chefes de família com rendimentos abaixo de dois salários mínimos.

### **3 A CENTRALIDADE DE SALVADOR**

Em uma realidade de região periférica, Salvador assistiu ao longo do tempo a um processo de urbanização cíclico que correspondeu a longos períodos de estagnação e a outros de expansão exponencial desde a sua fundação em 1549 até os dias atuais. Os fluxos das relações que se processaram no seu espaço repercutiram as diferentes funções que exerceu no transcorrer da sua história. Uma das características básicas de uma cidade reside na existência e importância do seu centro. Segundo Hassenpflug (2007, p.1) as cidades são cidades porque elas têm um centro ou mais centros. Por exemplo: uma hierarquia composta pelo centro principal, subcentros e centros de vizinhança. Esses centros têm grande importância no provimento da forma urbana e de sua coerência. Conforme Hassenpflug (2007, p.1): “eles tornam as cidades distintas e legíveis. Como preconizado pela Escola de Chicago, a saber, por E. Burgess e R. Park, o centro urbano é em princípio, o lugar com o maior significado simbólico, o solo mais escasso e de melhor acessibilidade”.

Há que destacar a existência de dois tipos de centralidade. Primeira aquela que trata da relação da cidade com o macro território que forma o seu entorno envolvendo efeitos de



Para entender o sistema que se formou até 1950 no entorno da Baía de Todos os Santos, tendo Salvador como o centro da região, devemos recorrer à teoria das Regiões Nodais e Lugares Centrais, de Christaller ([1933] 1966), que parte da consideração de que as regiões se estruturam em função da localização dos núcleos urbanos na rede intermodal de transportes, evidenciando a distribuição interna dos fluxos de mercadorias para os centros primários de distribuição e destes para os maiores centros consumidores dentro e fora do espaço regional. Nesta medida, os pontos ao longo do sistema viário que concentram os serviços comerciais e de apoio às atividades produtivas tendem a conformar áreas de maior dinamismo dos processos demográficos, de formação de renda e de geração de emprego, induzindo a ampliação das vias que se direcionam dos municípios de menor porte para esses centros e a melhoria das linhas-troncos, intensificando as trocas intra e extras regionais a partir desses pontos privilegiados de características estritamente urbanas face aos efeitos multiplicadores decorrentes da concentração-expansão dos serviços e da população que aí encontra maiores oportunidades de ocupação e de aquisição de renda monetária.

À dinâmica urbana e o direcionamento das vias de penetração axial na direção dessas grandes aglomerações regionais acabam por estabelecer uma ampla articulação das bases econômicas da região com outras que lhe são adjacentes, e mesmo com outras mais distantes, a depender da sua posição no sistema de transportes e do seu porte demográfico, criando as condições para a realização de grandes e pequenos negócios, em todos os setores da economia, amplificados pela urbanização que se acelera com o passar do tempo.

Entre as décadas de 1960/1970 Salvador assistiu encerrar-se um ciclo da sua história urbana provocado pela decadência do sistema de transporte que alimentava a cidade desde o período colonial e que se estruturava na Baía de Todos os Santos e no Recôncavo por intermédio do conjunto de rios que lhe são tributários (Paraguaçu, Subaé e Jiquiriçá) ligando Salvador às importantes cidades médias do seu entorno e às regiões da caatinga e sertão. A partir de 1941, o porto de São Roque do Paraguaçu e a Estrada de Ferro de Nazaré – EFN faziam a ligação até a cidade de Jequié no Sudoeste do Estado num percurso de 290 km que servia a 37 cidades do interior baiano. Este sistema foi desmontado pela construção de novas linhas de comunicação com as regiões Sudeste, Sul e Centro-Oeste.

### **3.2 Centralidade urbana**

O segundo tipo de centralidade é mais popular entre os urbanistas e refere-se à cidade intrinsecamente, tratando do seu território específico.

Desde sua fundação em 1549 até finais daquele século, a ocupação de Salvador limitava-se às áreas mais elevadas da conhecida Falha de Salvador. Pensamos que esta tendência se manteve nos períodos seguintes. Nos anos, que passaram entre 1600 e 1900, a cidade se expandiu lentamente, buscando proteção contra as chuvas instalando-se os “brancos” nos divisores d’água, sobre os morros, e os negros nas baixadas vizinhas. A cidade cresceu surgindo a Baixa dos Sapateiros. Entretanto, até o início do século XIX, boa parte da Baixa dos Sapateiros ainda era um pântano. Segundo a publicação digital Salvador Antiga<sup>8</sup>. Por volta dos anos 1830, a região começou a ser urbanizada. Em 1865 a Rua da Vala tornou-se a primeira grande avenida de vale da Cidade.

Na segunda metade do Século XIX a cidade se expande, saindo de seu casco original, formando novos bairros, nas direções de Itapagipe e Ribeira ao Norte e a Barra no Sul da Península, sempre debruçada sobre a Baía de Todos os Santos. Os novos meios de transportes beneficiaram este processo. Nos primeiros cinquenta anos do Século XX a cidade, do ponto de vista demográfico, adormeceu. Porém, neste período assistiu a uma grande reforma urbana comandada pelo então governador JJ. Seabra decididamente influenciado pelas reformas parisienses do Barão Hausman. Neste período de governo a cidade assistiu também, em 1913, a inauguração das obras do Porto, sendo 750m de cais e seis armazéns. A primeira guerra mundial fechou as linhas de crédito internacionais e limitou todas as obras que estavam em curso. As obras do porto promoveram uma mudança radical na antiga topografia da orla da Cidade Baixa, especialmente no trecho compreendido entre a Alfândega e a praia de Água de Meninos. As redondezas do Mercado Modelo receberam uma nova leva de comerciantes que transformaram a sua rampa em uma grande feira livre, onde eram comercializados produtos que correspondiam substancialmente à demanda da população afrodescendente, que via ali a fonte de suprimento das suas necessidades, para sobrevivência e para a festa (Spinola, 2003 p. 119).

A cidade, então, era monocêntrica, tendo seu eixo urbano fixado na região do Comércio – na área compreendida entre o Mercado Modelo e a Praça Conde dos Arcos, no sopé da Montanha. Era a chamada Cidade Baixa. Ali funcionava o seu *Central Business District – CBD* (Alonso, 1964) composto à época pelas grandes casas atacadistas, trapiches, exportadoras e importadoras, empresas marítimas, de seguros e as principais instituições bancárias. A outra parte, contígua, ficava na chamada Cidade Alta num trecho que começava na Praça Castro Alves e terminava na Praça da Sé. Ali se localizava o centro político, administrativo e religioso; as casas comerciais do varejo de luxo, restaurantes, teatros, cabarés, cinemas e hotéis de luxo Do Farol da Barra até a

---

<sup>8</sup> [www.salvador-antiga.com/baixa-sapateiros/antigas.htm](http://www.salvador-antiga.com/baixa-sapateiros/antigas.htm)

península de Itapagipe toda a cidade debruçava-se sobre a Baía de Todos os Santos. A área litorânea do Atlântico, na face Leste que ia da Ponta do Padrão, na Barra, até Itapuã era escassamente povoada.

Nas décadas de 1960/1970 com a desarticulação do sistema da Baía de Todos os Santos e a construção de grandes complexos industriais nos municípios da vizinhança Norte modificou-se radicalmente a estrutura urbana de Salvador. A cidade deu as costas para a Baía voltando-se para o litoral do Atlântico. No plano econômico a consolidação do programa rodoviário federal para o Nordeste, que assegurou as condições para a redução da capacidade ociosa do parque fabril do Sudeste com a abertura de novos mercados, foi o mais importante dos fatores aqui referidos. A ligação de Salvador ao Sudeste do País eliminou as condições de competição das indústrias locais, tecnologicamente mais atrasadas, e tornou obsoleto o velho sistema de transportes. As velhas fábricas têxteis fecharam as portas, dispensando muita gente que, dadas as condições do desemprego estrutural, foram engrossar o mercado informal. O grande mercado grossista que dominava o Comércio da Cidade Baixa desapareceu, deixando para trás velhos sobrados que o Instituto do Patrimônio Histórico Nacional – IPHAN tombou e dificultou seu ajustamento aos novos padrões arquitetônicos exigidos pelo *design* moderno.

Salvador deixou de sediar indústrias de peso significativo em seu território a partir da década de 1970, pois o planejamento estadual localizou os parques industriais nos municípios vizinhos, reservando para a capital o papel de cidade dormitório e provedora de serviços. Esta política de industrialização fundamentada na construção de distritos industriais na Região Metropolitana atraiu para Salvador um significativo fluxo migratório. Para isto, também contribuiu o ingresso de substanciais transferências de recursos federais, o que ativou o mercado regional, dada a realização de um impressionante conjunto de obras de infra-estrutura, de conjuntos habitacionais e da montagem industrial, que expandiram consideravelmente a criação de empregos.

Por fim, nas transformações espaciais de Salvador, destaca-se a reforma urbana a que foi submetida a cidade no período de 1970/1980 que modificou completamente a antiga funcionalidade da urbanização portuguesa. Ditada por um rodoviarismo extremado empurrou a população pobre para a periferia exacerbando o processo de segregação social. Ocuparam-se os grotões de terras mais baratas e construíram-se bairros populares como Cajazeiras e Castelo Branco; expandiram-se outros como o Pernambués e o Cabula; fizeram surgir novos bairros verticalizados como a Pituba, o Caminho das Árvores/Itaigara e o novo centro comandado pelo Iguatemi. Com a construção do conjunto de grandes avenidas e equipamentos de massa que confluíram ou se instalaram nas proximidades do bairro mais nobre da cidade (Pituba) a cidade

tornou-se **policêntrica**. Os grandes “shoppings” e os “supermercados” disseminados pela cidade ao sabor dos interesses empresariais não só acabaram com o comércio de rua e liquidaram as feiras livres como criaram inúmeras “áreas de influência” com fortes efeitos gravitacionais.

## CONCLUSÃO

Este texto abordou o tema da centralidade urbana na cidade do Salvador, capital do Estado da Bahia. Metodologicamente trabalhou com uma pesquisa explicativa estruturada com o auxílio de pesquisas documentais e bibliográficas. O tema foi examinado no plano histórico sob dois ângulos. Primeiro o da centralidade em termos regionais – a influência exercida pela velha capital em relação à região de seu entorno. Segundo a centralidade da cidade em termos do seu próprio espaço interno. Buscou-se comprovar que as duas centralidades se correlacionam diretamente demonstrando que as alterações na centralidade regional afetam a centralidade urbana e o processo de ocupação e uso do solo da cidade. Em sentido oposto quanto maiores e mais importantes forem os **bens centrais** da cidade maior tende a ser sua região de influência. Nas atuais circunstâncias, percebe-se claramente que se reduz a influência de Salvador sobre o seu entorno, provocada por circunstâncias exógenas e também endógenas. A cidade transformou-se no plano urbano de monocêntrica em policêntrica ou pontilhada por “áreas de influência” observando-se, contudo que seus espaços se expandem pela migração de populações pobres que sobrecarregam sua capacidade de oferecer uma infraestrutura física e urbana social compatível com o seu porte e dimensão.

A despeito de uma minoritária contribuição de migrantes de melhor nível de renda e instrução, assinalada neste texto a massa de pobres e carentes os sobrepuxa em números alarmantes. Assim a cidade cresce e se transforma em função da pobreza que abriga e se espalha em seu território. Não é mais a pobreza do miserável famélico descrito no passado pelos cientistas sociais. É o pobre subsidiado pelos programas do governo, no estilo Renda Mínima.

Segundo um estudo de Borges e Carvalho (2012) analisando a relação entre segregação sócio espacial e o mercado de trabalho de Salvador ficou demonstrado que em 2010 persistiam aqui uma alta taxa de desemprego (13%) e grande contingente de pessoas na informalidade (37,4%) indicadores que confirmam um mercado de trabalho marcado pela pobreza da maior parte das ocupações que gera. Segundo o estudo as atividades dos Serviços e do Comércio respondem por 82,7% da ocupação total, com os Serviços Domésticos respondendo, isoladamente, por 9,1% desse total. Finalmente, as ocupações mais bem remuneradas são em número bastante reduzido apenas 6,4% dos ocupados alcançava a classe de rendimento de 10 ou mais salários mínimos

considerando a soma de todos os trabalhos – **encontrando-se a maioria (68,9%) na faixa de até 2 salários mínimos de rendimento mensal sendo que 39,4% ganhava, no máximo, até um salário mínimo.** (2012, p.5)

A segregação social na forma espacial sempre existiu, mas se agravou na década de 1970 com as intervenções urbanas então processadas e que mudaram o estilo de vida da velha capital baiana.

Como definiu Sampaio (1999, p.228), “a malha expandida, com extensas áreas de terras vazias próximas às vias e a legislação urbanística flexibilizada no sentido horizontal e vertical, implodindo a velha forma-urbana de característica mononuclear herdada do século XIX” foi como o capital imobiliário encontrou o campo fértil necessário aos seus negócios:

O sítio do antigo entreposto comercial fundeado em seu porto nas margens da Baía de Todos Santos transformou-se numa ruína parcial para a qual sucessivas administrações reservam uma função turística deslocando para um novo-centro no Cabula-CAB/Iguatemi-Rodoviária-Tancredo Neves as funções de governo e de CBD<sup>9</sup> da cidade.

Ao promover uma infra-estrutura fora do território de Salvador, criando um complexo de externalidades industriais de modo a atrair capitais e investidores de outras regiões, se remodelou a cidade destinando-a as funções básicas de área de preservação do patrimônio histórico, paisagístico e cultural com ênfase para o turismo, o papel de dormitório e prestadora de serviços. Assim, segundo Sampaio (1999, p.229), Salvador passa a ser condicionada por fatores externos ao seu território político administrativo. “As novas vias arteriais e regional levarão a cidade-real a se expandir, não exatamente como a cidade-ideal desenhada pelos urbanistas do passado, mas numa configuração outra – descentralizada em que o *sprawl* da metropolização é a tônica da forma-urbana polinuclear.”

Porem ao considerar o tipo de ocupação que ocorreu em sua periferia, onde a dominante foi a população de baixa renda e precário nível instrucional, o que se assistiu foi a disseminação de “centros de subsistência” dotados de bens centrais de alcance limitado e *threshold* reduzido sem maior poder de polarização.

A cidade, como no truísmo de Nurkse (1957) é pobre porque é pobre. O afluxo de pobres cresce continuamente e se reproduz mecanicamente. O padrão da renda limita o alcance dos seus bens centrais que são ofertados em centros concorrentes e assim estabelece-se um quadro de estagnação econômica num contexto de expansão demográfica. Salvador ficou pobre e atrai mais pobres consolidando-se numa posição de metrópole de baixa renda.

---

<sup>9</sup> Central Business District (Alonso, 1964)

## Referências.

- ACCIOLI, I. (1919) **Memórias históricas e políticas da província da Bahia**. Salvador: Imprensa Oficial.
- ALONSO, William. (1964). **Location and land use: toward a general theory of land rent**. Boston: Harvard University Press.
- ARAU, Juan Hortalá.(1971) In ISARD, Walter. **Metodos de Analisis Regional**. Barcelona: Ariel.
- BORGES, Ângela. CARVALHO, Inaiá de. (2012) **Segregação Urbana e Emprego: observações preliminares sobre Salvador**. Trabalho apresentado no XVIII Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, realizado em Águas de Lindóia/SP – Brasil, de 19 a 23 de novembro.
- BOXER, Charles R. (2000) **A Idade de Ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial**. Trad. Nair de Lacerda. 3ª ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira.
- BRAUDEL, F. (1979) **Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle** - 3 vols. Lisboa: Teorema.
- BUENO, Eduardo. (2006) **A Coroa, a Cruz e a Espada**. São Paulo: Objetiva.
- CANTILLON, Richard. (1755) **Essai sur la nature du commerce**. Paris: Gyles.
- CARVALHO, Inaiá. PEREIRA, Gilberto Corso (2007) **Dinâmica metropolitana e segregação socioespacial**. Salvador: CRH.
- CHRISTALLER, W. (1966). **Central places in Southern Germany**. Englewood Cliffs: Prentice-Hall.
- CORREIA, Roberto Lobato. (2006). **Estudos sobre rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- COSTA LIMA, Vivaldo. (1977). **A Família de Santo nos Candomblés Jeje-Nagôs da Bahia**. Bahia.
- HASSENPFUG, Dieter. (2007). Sobre centralidade urbana. **Arquitextos** 085.00 ano 08, jun.
- GEIGER, Pedro Pinchas. (1967) “Esbôço Preliminar da Divisão do Brasil nas Chamadas "Regiões Homogêneas". In **Revista Brasileira de Geografia**. Vol. 27, no. 2.. pp. 59-64.
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – **Censo Demográfico**. Rio de Janeiro: Editora Ibge, 2011.
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – **Cidades**. Rio de Janeiro: Editora Ibge, 2010.
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de Influência das Cidades 1957** . Rio de Janeiro: Editora Ibge, 1958.
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de Influência das Cidades 2007** . Rio de Janeiro: Editora Ibge, 2008.
- ISARD, Walter. (1956) **Location and space-economy: a general theory relating to industrial location, market areas, land use, trade, and urban structure**. University of Florida Library.
- LAJUGIE, Joseph. LACOUR, Claude. DELFAUD, Pierre. (1985) **Espace régional et aménagement du territoire**. Paris: Dalloz.
- LÖSCH, August. (1952) **The Economics of Location**. New Haven: Yale University Press.
- MACHADO, Taisa M.Bonfim. (2008) **Ancestralidade em Salvador-Bahia**. Salvador: Fundação Osvaldo Cruz.
- NURKSE, Ragnar. **Problemas da formação de capital em países subdesenvolvidos**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1957.

- OHLIN, Bertil. (1971). **Comercio interregional e internacional**. Barcelona: Oikos.
- PONSARD, Claude. (1958). **Histoire des théories économiques spatiales**. Paris: A. Colin.
- SAMPAIO, Antonio Heliodório Lima. (1999) **Formas urbanas: cidade real & cidade ideal**. Salvador: Quarteto/PPG/AU.
- SAMPAIO, Consuelo Novais. (2005) **50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no Século XIX**. Rio de Janeiro: Versal.
- SANTOS, Milton (1958) **Zonas de influência comercial no Estado da Bahia**. Salvador: Progresso
- SANTOS, Milton. (1959) **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. Rio de Janeiro: Francisco Alves. 1959.
- SCHUMPETER, Joseph A. (1964) **História da Análise Econômica**. 1º v. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, p.114-118.
- SOARES, Antônio. (2007) Salvador: **Pobreza, Figurações e Territórios**. Anais do XIII Congresso Brasileiro de Sociologia – Desigualdade, Diferença e Reconhecimento – Campus UFPE – Recife-PE.
- SOUZA, Celina. (2000) **O Projeto Amazon e seus impactos na RMS**. Salvador: Seplantec/SPE, novembro.
- SPÍNOLA, Noelio Dantaslé. **Economia cultural de Salvador**. Salvador: Unifacs. 2003.
- SPOSITO, Maria Encarnação B. (2011). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. (Org.). São Paulo: Contexto.