

Edson Abreu

Licenciado e bacharel em Geografia pela Universidade Federal da Bahia (UFBA), mestrando em Geografia no POSGEO-UFBA, professor da rede estadual de ensino  
edsonabreu11@gmail.com

---

# Origens da autossegregação em Salvador-BA: uma análise do período entre 1930 e 1977

## Resumo

O presente artigo objetiva investigar as origens da autossegregação em Salvador, enfatizando o papel do design ao estilo dos subúrbios americanos na produção do espaço urbano desde a década de 1930. A pesquisa parte da análise de 186 plantas de loteamentos aprovados pela prefeitura entre 1930 e 1977, contidas nos arquivos do Plandurb. Os resultados apontam que, ainda nos anos entre 1940 e 1950, Salvador já apresentava padrões de urbanização voltados à autossegregação, anteriores ao fenômeno dos condomínios fechados dos anos 1980, comumente responsabilizado pela autossegregação na cidade. Verifica-se também, para os anos 1950, que a produção do espaço formal passa a ser realizada em grandes projetos, ao invés dos muitos loteamentos pequenos feitos por proprietários individuais. Já para os anos 1970, percebe-se uma maior seletividade espacial nos empreendimentos realizados, antes distribuídos por toda a cidade, e que passam a se concentrar na Orla Atlântica.

**Palavras-Chave:** Autossegregação, Suburbanização, *Layout* urbano.

## Abstract

ORIGINS OF SELF-SEGREGATION IN SALVADOR-BRAZIL: AN ANALYSIS OF THE PERIOD BETWEEN 1930 AND 1977

The present article aims to investigate the origins and developments of self-segregation in Salvador, emphasizing the role of Americanized suburban design in the production of urban space since the 1930s. The research is based on the analysis of 186 subdivision plans approved by the municipal government between 1930 and 1977, present in the Plandurb archives. The findings indicate that, as early as

the 1940s and 1950s, Salvador already exhibited urbanization patterns oriented toward self-segregation, predating the phenomenon of gated communities from the 1980s, which are commonly held responsible for self-segregation in the city. It can also be seen that, by the 1950s, the formal production of space began to be carried out in large projects, rather than in the many small subdivisions created by individual developers. By the 1970s, a greater spatial selectivity was observed in the projects undertaken, previously distributed throughout the city, which began to be concentrated along the *Orla Atlântica*.

**Key-words:** Self-segregation, Suburbanization, Urban layout.

## 1. Introdução

Nos estudos referentes à fragmentação urbana, a autossegregação em espaços fechados de lazer, residenciais e de consumo é apresentada como um de seus principais fatores explicativos. Criando um novo modelo de segregação – a própria fragmentação – esses espaços transformam a qualidade da vida pública ao redor do mundo e encontram no medo da violência sua principal justificativa, sendo assim em São Paulo e Los Angeles (CALDEIRA, 1997), no Rio de Janeiro (GOMES, 2002; SOUZA, 2008), em Salvador (PEREIRA et al., 2022) e no Brasil em geral, assim como nos Estados Unidos e na França (KOWARICK, 2009). Estes espaços prometem “um novo conceito de moradia”, articulando imagens de segurança, isolamento, homogeneidade, instalações e serviços. Uma “convivência sem inconveniência” entre pares, em oposição à cidade, abandonada, deteriorada, barulhenta e insegura (CALDEIRA, 1997).

Segundo Arantes (2014), em Salvador, o modelo que daria origem aos condomínios fechados começou a surgir entre as décadas de 1970 e 1980 sem possuir muitas destas características, e, apenas posteriormente, com o aumento da violência na cidade, veio a se converter no modelo dos condomínios fechados, com muros, guaritas, câmeras e sistemas sofisticados de identificação que se conhece atualmente. Ainda assim, mesmo em sua concepção já guardavam potencial para tornarem-se as fortalezas segregadas que são hoje, por se constituírem em grandes áreas unificadas de população relativamente homogênea, pouco afeita à heterogeneidade social e às funções típicas de áreas mais centrais (ARANTES, 2014). Esse processo é precedido por uma divisão espacial prévia, fundamento de uma

segregação – mas, não ainda autosegregação – baseada na localização, iniciada nos anos de 1940 com a expansão a norte e a nordeste da cidade pelas populações pobres, enquanto as populações de média e alta rendas se direcionavam no sentido leste e sul do núcleo antigo (CARVALHO; PEREIRA, 2008, 2013; VASCONCELOS, 2016; SOUZA, 2008).

Se a autosegregação em espaços fechados pode, em parte, ser explicada pelo aumento nos índices de violência testemunhados no Brasil e em toda a América Latina a partir dos anos 1980, que tiveram, como consequência, uma onda de insegurança (BRICEÑO-LÉON, 2007), ela tem, em Salvador, raízes mais distantes. Mesmo nas décadas de 1940-1950, quando as cidades latino-americanas eram consideradas espaços de esperança (BRICEÑO-LÉON, 2007), se verá que o modelo de urbanismo adotado se inclinava em direção a padrões autosegregacionistas que vão além da segregação pela localização.

Deste modo, este artigo tem por objetivo analisar as origens da autosegregação em Salvador para além das explicações referentes à autosegregação em condomínios fechados, intensificada, na cidade, a partir dos anos 1980.

Para tal, analisou-se as plantas de loteamentos disponíveis no livro *Plandurb: disponibilidade de terras – anexo*, de 1977, que contém os dados dos processos de loteamentos aprovados pela prefeitura entre os anos de 1930 e 1977, acompanhado por pouco mais de 60% de suas plantas. Buscou-se identificar no traçado dos lotes a influência do design popularizado pelos subúrbios americanos com o avançar das décadas.

Os princípios desse tipo de design vão além de um suposto “bom desenho”, recomendado nos *Land Planning Bulletins* que os popularizaram, e propagam “um estilo de vida baseado no desperdício de recursos naturais e energéticos e, principalmente, na exacerbação da segregação social” (ALEX, 2011, p. 91). O subúrbio americano é uma instituição dominada principalmente pela ideia de diferenciação, riqueza, raça e etnia, e foi caracterizado, nos Estados Unidos, pela autosegregação da parcela política e economicamente dominante da população, a maioria branca, para fora da cidade, em um processo conhecido como *white flight*, o voo branco (SECCHI, 2009; ALEX, 2011). Portanto, o reconhecimento do *layout* americanizado no contexto soteropolitano servirá como indicador dos processos de autosegregação na cidade.

## 2. (Sub)urbanismo americano

O subúrbio americano surge na década de 1930, na esteira da crise de 1929, graças à popularização do automóvel, aos incentivos ao planejamento regional e à construção civil do New Deal e ao órgão público Federal Housing Administration (FHA), como parte do plano de recuperação econômica dos Estados Unidos. Em 1933, a FHA instituiu a Land Planing Division que publicou os chamados *Land Planning Bulletins*, recomendando o “bom desenho” dos lotes, isto é, lotes grandes, áreas verdes e casas unifamiliares<sup>1</sup> sem paredes geminadas, com recuo nos lotes, partindo da ideia de que, com menos casas e ruas mais longas, o loteamento seria mais exclusivo e, ao mesmo tempo, mais barato de se produzir (ALEX, 2011). O padrão, porém, estimulava a distinção entre as classes sociais, econômicas e raciais, a partir da recusa dos brancos – e do governo, grande parte do crescimento suburbano foi financiado pela FHA e pela Veteran Administration<sup>2</sup> – a dar financiamento aos negros para a aquisição de propriedades nos subúrbios (ALEX, 2011).

A partir daí, há um *boom* inicial na fuga para os subúrbios. Entre 1940 e 1950, nos EUA, a população das cidades centrais cresceu 13%, enquanto a população suburbana cresceu 35%. Atualmente, 55% dos americanos vivem nestas áreas (PARKER et al., 2018), em um estilo de vida caracterizado pelo isolamento, pela homogeneidade e pela dependência do automóvel. Um “pensamento urbanístico sem cidade” com uma estética de conformidade no espaço coletivo (ALEX, 2011, p. 96).

Para além das questões históricas específicas dos Estados Unidos, são os efeitos provocados por seu *layout* que os tornam preocupantes por onde quer que se instalem, pois, apesar das questões específicas de cada país, acabam por provocar resultados similares.

Baseando-se em Hillier (1993) e Penn (1998), Décio Rigatti (2000) irá afirmar que o *layout* urbano propõe uma certa estrutura, por meio de particulares associações dos elementos da composição urbana – os edifícios e os espaços abertos. As relações dele resultantes são essenciais para a compreensão das modalidades de apropriação social na cidade: “aspectos como o controle espacial e a intensidade de utilização dos espaços, por atividades, pessoas ou veículos, são em grande

parte condicionados pelos aspectos configuracionais do espaço urbano” (RIGATTI, 2000, p. 183).

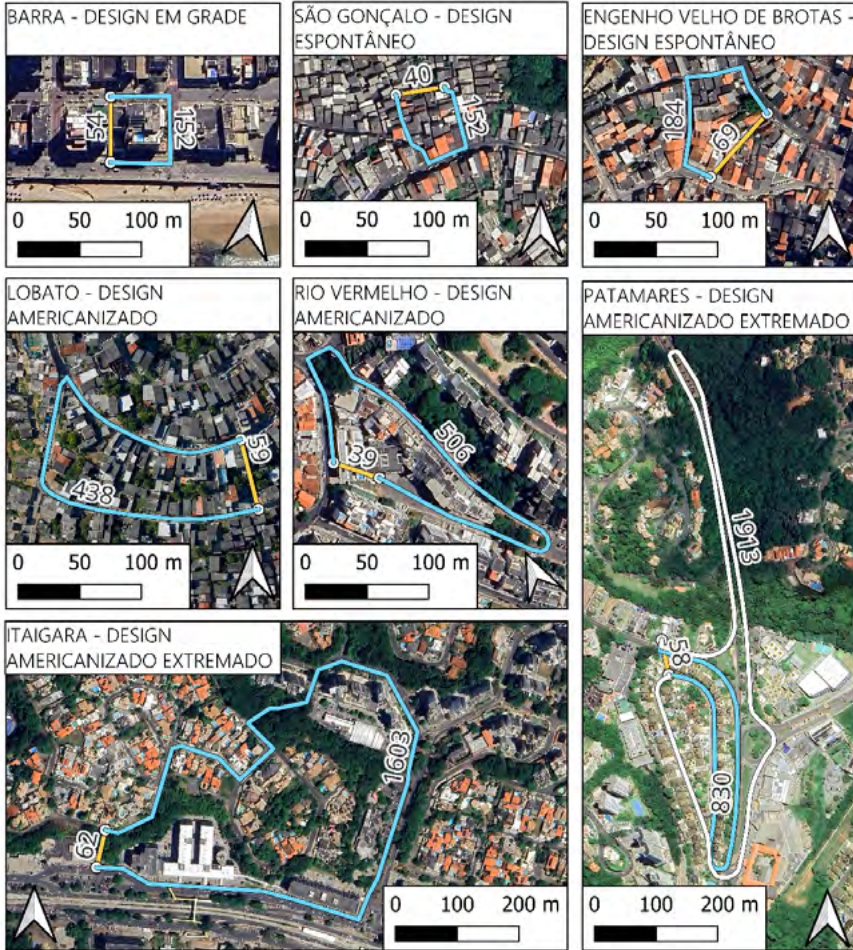
Um loteamento de *layout* americanizado é definido por: ruas suavemente curvilíneas, espaços generosos, ausência de esquinas fechadas, número de ruas de entrada reduzido e ruas internas longas e curvas, que formam *loops* ou bolsões em U, de tamanhos variados. O *layout* geral tem como conceito um grande quarteirão fechado em relação ao entorno e ruas mais largas, para facilitar o tráfego de automóveis, resultando em um aumento de tempo de travessia para pedestres e, ao mesmo tempo, na indução à maior velocidade dos veículos (ALEX, 2011). Este tipo de *layout* desincentiva a caminhada – e, portanto, a presença dos mais pobres, especialmente se considerado que surgiu nos anos 1930 –, tem conectividade e acessibilidade reduzidas ao diminuir os pontos de entrada e contato e protege seus lotes de usos “não conformistas” (ALEX, 2011; FEDERAL HOUSING ADMINISTRATION, 1938).

No mapa 1, pode-se visualizar o efeito dos diferentes tipos de design nas distâncias percorridas em sete bairros de Salvador. Na orla da Barra, com seu design em grade, ou em São Gonçalo e no Engenho Velho, com seu design que surgiu sem planejamento central com a ocupação popular, as distâncias entre uma casa localizada no centro de uma quadra e um ponto em paralelo na rua seguinte dificilmente passam de 200 m. Já em partes dos bairros do Lobato e do Rio Vermelho, de design suburbano, essas distâncias partem dos 400 m e, nos bairros do Itaipara e de Patamares, ambos da década de 1970, quando alguns dos designs mais extremados aparecem no registro de lotes, as distâncias podem chegar a mais de 1,5 km para se chegar do outro lado de onde se mora, tornando o movimento a pé para locais ainda mais distantes altamente improvável.

### Mapa 1

### AUMENTO DAS DISTÂNCIAS CAUSADO PELO DESIGN SUBURBANO

#### DISTÂNCIA, EM METROS, DE POSSÍVEIS TRAJETOS POR TIPO DE DESIGN



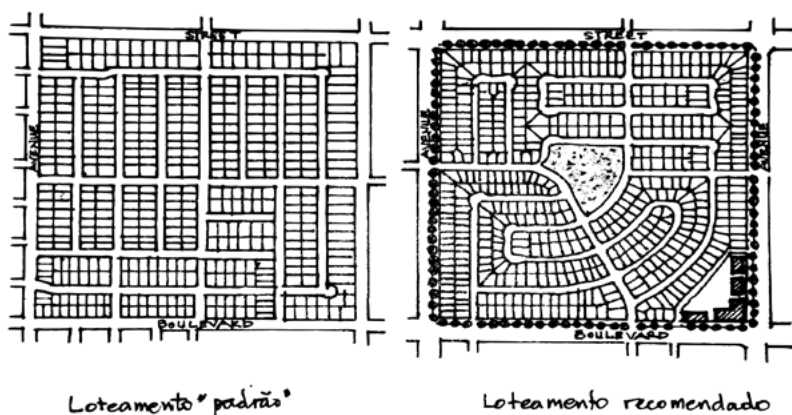
- DISTÂNCIA MÍNIMA ENTRE OS PONTOS IGNORANDO-SE AS EDIFICAÇÕES
- DISTÂNCIA MÍNIMA A PÉ (OU DE CARRO QUANDO ESTAS SÃO IDÊNTICAS)
- DISTÂNCIA MÍNIMA DE CARRO

FONTE DA BASE: Google Satellite, 2025

Pode-se argumentar que, à época de sua criação na década de 1930, os problemas associados ao suburbanismo americano ainda não eram conhecidos, prevalecendo assim seus elementos atrativos: casa própria individual, amplo espaço e áreas verdes. Entretanto, seus precursores remontam à Inglaterra do século XVII, e os *suburbs*, ainda que sem a sistematização criada pelos *Land Planning Bulletins*, tornaram-se um fenômeno difuso na Inglaterra e nos Estados Unidos, assim como em outros países europeus, já no século XIX, sofrendo uma primeira onda de críticas nos anos 1920, ainda que mais direcionadas à questão estética. Já nos anos 1960 há uma segunda onda crítica, dessa vez mais direcionada à segregação que causavam, ao espírito “antichidade” que inspiravam e ao racismo que lhes servia de base (SECCHI, 2009). Os subúrbios americanos, com suas técnicas de design que garantiam a exclusão em qualquer canto da cidade poderiam ser novos, mas, a ideia que os norteava, a separação (dos ricos) do resto da cidade, não.

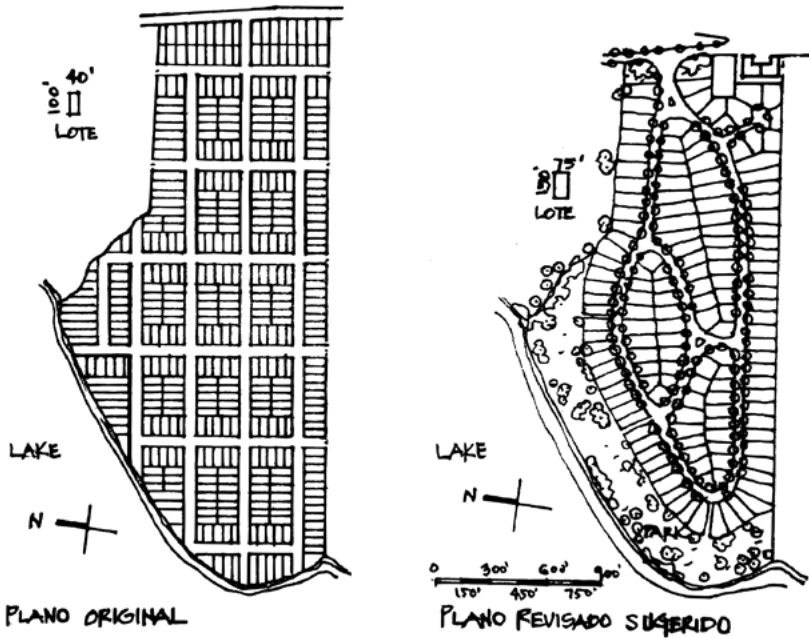
Nas imagens a seguir (figura 1), pode-se verificar algumas das modificações recomendadas aos seguintes loteamentos pelas agências de planejamento americano, para adequar loteamentos “ruins”, em grade, com mais vias e pontos de conexão, ao desenho suburbano, de contato reduzido com as vias que o cercam e “protegidos” por vegetação.

**Figura 1**  
LOTEAMENTOS EM MODELO “PADRÃO” E MODELO “SUBÚRBIO”



Fonte: Los Angeles City Planning Commission, 1947 apud Alex, 2011.

Figura 1 – CONTINUAÇÃO



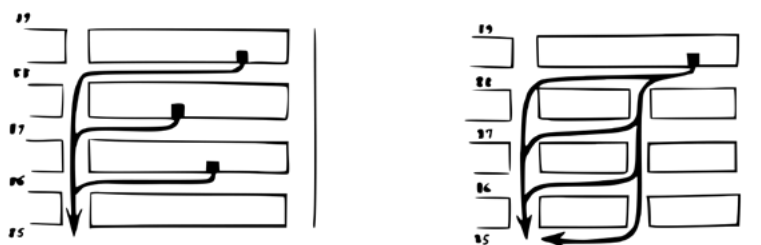
Fonte: Successful Subdivisions, FHA, 1933 apud Alex, 2011.

Além da menor conectividade entre os lotes e seus entornos, há uma menor conectividade dentro dos próprios lotes, acompanhada da criação de parques e praças no interior dos mesmos para preencher os espaços vazios criados pelo design curvilíneo. Estas são estratégias comuns em empreendimentos suburbanos, por designar espaços próprios para uma suposta vida pública da “comunidade” e servir de amenidades que, entretanto, estão condenadas a ficar vazias (JACOBS, 2011). O design suburbano, por suas características formais, mas também por vezes legais, como é comum no zoneamento urbano dos EUA, tendem à especialização funcional: as áreas residenciais e áreas verdes devem ser apartadas das áreas comerciais. Mas, sem a diversidade comercial que leva as pessoas às ruas, praças e aos parques em diferentes horários por diferentes motivos, há menos pessoas nessas ruas, e o vazio atrai mais vazio, pois é a presença de pessoas que dá a sensação de segurança ao espaço público (JACOBS, 2011). Sem outras “opções de estar”, as pessoas ou ficam em casa ou ficam numa dessas áreas comuns – no máximo, cuidando de crianças –, de resto, é sair e entrar

(SANTOS; VOGEL, 1985). Diminui-se, assim, as oportunidades de contato no espaço público (SERPA, 2007) e, com elas, a vida pública, trazendo, na esteira da separação funcional dos espaços, a “purificação funcional” das funções sociais, antes performadas pelo coletivo. “A recusa da diversidade em favor da pureza funcional exige formas institucionais capazes de exercer profissionalmente as tarefas que antes, ou em outro meio urbano, eram responsabilidade de todos. Os próprios cargos são funcionalmente especializados” (SANTOS; VOGEL, 1985, p.132). Grades, porteiros, síndicos, vigias, seguranças surgem dessa falta de pessoas nas ruas que, com sua presença, aumentavam a sensação de segurança (SANTOS; VOGEL, 1985).

É um tipo de planejamento anticidade que foi transplantado para dentro do tecido urbano. Nele, cada lote deve permanecer ilhado, cada parcela isolada e cada função deve ficar em seu lugar (JACOBS, 2011). Para isso, todos os elementos formais de design citados acima contribuem. As ruas longas, por exemplo, além de reduzir a conectividade, a acessibilidade e a possibilidade de se andar a pé, têm, como subproduto, a redução das capacidades de comércio. Em ruas muito longas, as pessoas só conseguem formar uma combinação econômica de usos onde os trajetos longos e separados se cruzam e os fluxos se unem. Com ruas menores, os fluxos se cruzam em mais lugares e em mais direções, aumentando os públicos e combinações possíveis. Jacobs (2011) ilustra essa questão com um simples esquema (ver figura 2).

**Figura 2**  
FLUXOS DE PESSOAS EM QUADRAS LONGAS E CURTAS



Fonte: Jacobs, 2011, p.198-199.

Paradoxalmente, resulta dessa concentração comercial em um único trecho ou ponto não a diversidade de funções prezada por Jacobs, mas um tipo de unifuncionalidade estéril, a unifuncionalidade estritamente comercial

(JACOBS, 2011). Assim, mesmo em localizações onde o zoneamento não proíbe os usos mistos, o design americanizado se encarrega de torná-lo fato. Como consequência, a intenção particular de determinados moradores em nada modifica a condição de segregação imposta pelos *layouts* suburbanos. Nos EUA, em que pese o racismo e a segregação intencional envolvida, muitos dos novos suburbanos foram atraídos, não por uma vontade de separação, mas pelo desejo da casa própria, associado também, à época, a questões de cidadania (ALEX, 2011). Não se trata, portanto, em todos os casos, de uma recusa à diversidade e apelo à pureza funcional, e este é o principal problema deste tipo de design: o fato de que, mesmo que todos os moradores de um loteamento não desejassem se segregar, ainda assim o estariam fazendo.

### **3. Procedimentos Metodológicos**

A partir das características expostas na seção anterior, classificou-se as 186 plantas disponíveis no acervo do Plandurb entre as categorias: Suburbano, Não suburbano e Inspirado, esta última dedicada a lotes pequenos na qual certos elementos do design americanizado são identificados, mas o tamanho reduzido do lote faz com que seja difícil a identificação de outras características fundamentais.

Os lotes foram separados de acordo com a década de submissão à prefeitura. Foram também localizados, ainda que não avaliados, os empreendimentos que não possuíam planta, mas que possuíam endereço identificável. As plantas foram georreferenciadas com base em sua execução, ou seja, apenas as partes construídas de acordo com as especificações dos projetos foram transformadas em polígonos. Isto faz com que a metragem dos loteamentos reais seja menor que as dos projetos, afetando a distribuição a ser vista na tabela 2.

### **4. Origens da autosegregação em Salvador**

A começar pelos nomes dos loteamentos, percebe-se a influência da Cidade-Jardim, de Ebenezer Howard, em 1/3 dos 186 lotes. A Cidade-Jardim

antecede o design suburbano em pouco mais de 30 anos, sendo um modelo proposto em 1898, mas também uma influência crucial para a constituição deste modelo por autores como Henry Wright e Clarence Stein. Nas palavras de Jacobs:

As ideias de Howard e Geddes foram adotadas com entusiasmo nos Estados Unidos durante os anos 20 e ampliadas por um grupo de pessoas extremamente eficientes e dedicadas, entre elas Lewis Mumford, Clarence Stein, o falecido Henry Wright e Catherine Bauer... Os projetos residenciais modelo de Stein e Wright, feitos principalmente para ambientes suburbanos ou para a periferia das cidades... demonstraram e popularizaram ideias como estas, que hoje são inquestionáveis no urbanismo ortodoxo: a rua é um lugar ruim para os seres humanos; as casas devem estar afastadas dela e voltadas para dentro, para uma área verde cercada (JACOBS, 2011, p. 19-20).

Duas plantas a referenciam diretamente, a Cidade Jardim Balneário de Amaralina, de 1932, de design em grelha, não suburbano, mas localizada, à época, afastada da aglomeração urbana, e a cidade Jardim Eldorado, de 1950, com design suburbano. Outras 60 plantas, a maioria delas de 1950 (29 no total), têm Jardins no nome.

A partir da classificação dos lotes propriamente ditos, observa-se que, em Salvador, o movimento em direção a uma urbanização autosssegregada começa já em 1936, quando da submissão à prefeitura do projeto Chácara Carvalho, apenas três anos depois da publicação do primeiro *Land Planning Bulletin*, o *Successful Subdivisions*, que definiria as linhas gerais deste tipo de urbanismo e recomendaria as “correções” aos lotes vistas nas imagens da figura 1. O projeto corresponde hoje à parte do bairro do Acupe e é pequeno, com poucas ruas. No ano seguinte seria submetido à prefeitura um projeto de design americanizado maior (com mais que o dobro da área da Chácara Carvalho), que corresponde atualmente a quase todo o bairro de Chame-Chame e parte do bairro da Graça.

Contudo, a década de 1930 não foi dominada por esse tipo de projeto. Das 24 plantas às quais se teve acesso, apenas quatro são no modelo subúrbio e duas podem ser consideradas inspiradas. 18 plantas, 75% das plantas de loteamento, eram em formato “padrão”<sup>3</sup>. Os projetos em sua maioria se integram à aglomeração existente, tanto em termos formais – seguiam o padrão em grelha comum à época – quanto em termos de localização, ao não criar descontinuidades urbanas. As únicas exceções são três

loteamentos: o Cidade da Luz, o Cidade Jardim Balneário de Amaralina e o Jardim Umburanas, localizados nos atuais bairros da Pituba e de Amaralina, todos em grelha, mas afastados da aglomeração de então.

No período entre 1940 e 1950, Salvador recebe uma primeira leva de migrantes do interior da Bahia. Por ser a estrutura fundiária soteropolitana marcada pela concentração da propriedade, o acesso à terra a essas populações que chegam, em grande parte constituídas de pobres, desempregados ou subempregados, não é possível por vias legais. Sem condições de adquirir moradias nos poucos loteamentos formais recém-abertos, começa uma primeira leva de “invasões”, sendo a primeira, de 1946, a invasão do Corta-Braço, hoje em dia um bairro, o Pero Vaz (CARVALHO; PEREIRA, 2008, 2013; VASCONCELOS, 2016; SOUZA, 2008).

A chegada dessa massa de pauperizados é acompanhada pelo abandono do Centro Tradicional pelas classes mais abastadas, cujos prédios vão sendo progressivamente ocupados pela população de baixa renda (CARVALHO; PEREIRA, 2008, 2013; VASCONCELOS, 2016; SOUZA, 2008) e por um equilíbrio nos estilos de design, com um total de 11, das 24 plantas disponíveis, 46%, em formato padrão e 10, 42%, no formato americanizado. Ainda contíguos ao tecido urbano, metade dos projetos adota um *layout* que os tornariam mais isolados, apesar de sua conexão.

É na década de 1950 que o design americanizado vai se consolidar. Das 76<sup>d</sup> plantas disponíveis, 44, 58% das plantas apresentam padrão americano e 7, 9%, são inspiradas. Restam 33% de plantas sem influência deste tipo de urbanização, a maioria delas com pequenos lotes, de um ou dois blocos de casas. Os grandes projetos são, quase todos, em layout suburbanizado, mesmo aqueles destinados ao Subúrbio Ferroviário – área mais pobre de Salvador (CARVALHO; PEREIRA, 2008) – como o Jardim Lobato e o Jardim Itacaranha.

**Tabela 1**  
PORCENTAGEM DE LOTEAMENTOS NO ESTILO “SUBÚRBIO AMERICANO”

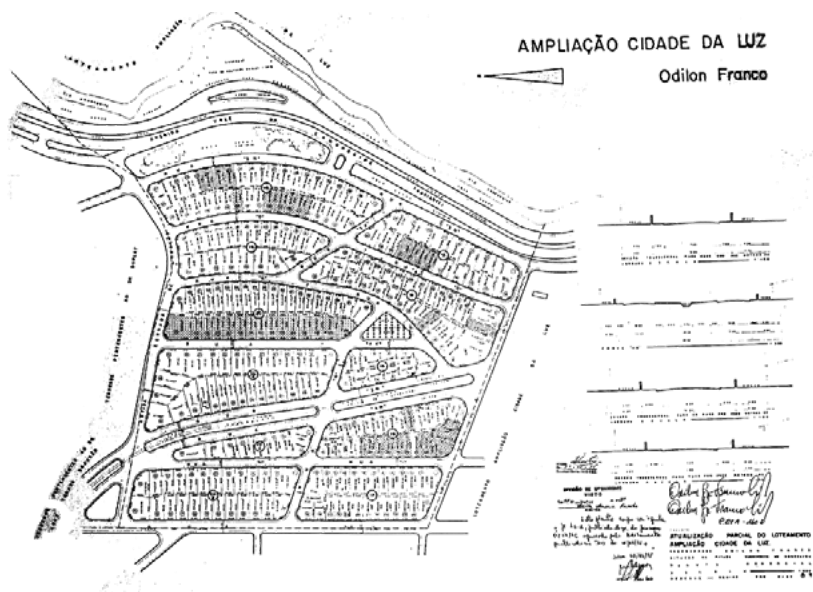
	1930	1940	1950	1960	1970
Subúrbio	17	42	58	64	74
Padrão	75	46	33	24	16
Inspirado	8	13	9	12	11
Total	100	101	100	100	100

É possível observar essa trajetória até num mesmo “projeto” ao longo das diferentes décadas. A Cidade da Luz<sup>5</sup>, por exemplo, é originalmente de 1932 e seu desenho é em formato padrão, em grade. De suas três ampliações, de 1956, duas são em estilo americanizado e uma é parcialmente inspirada.

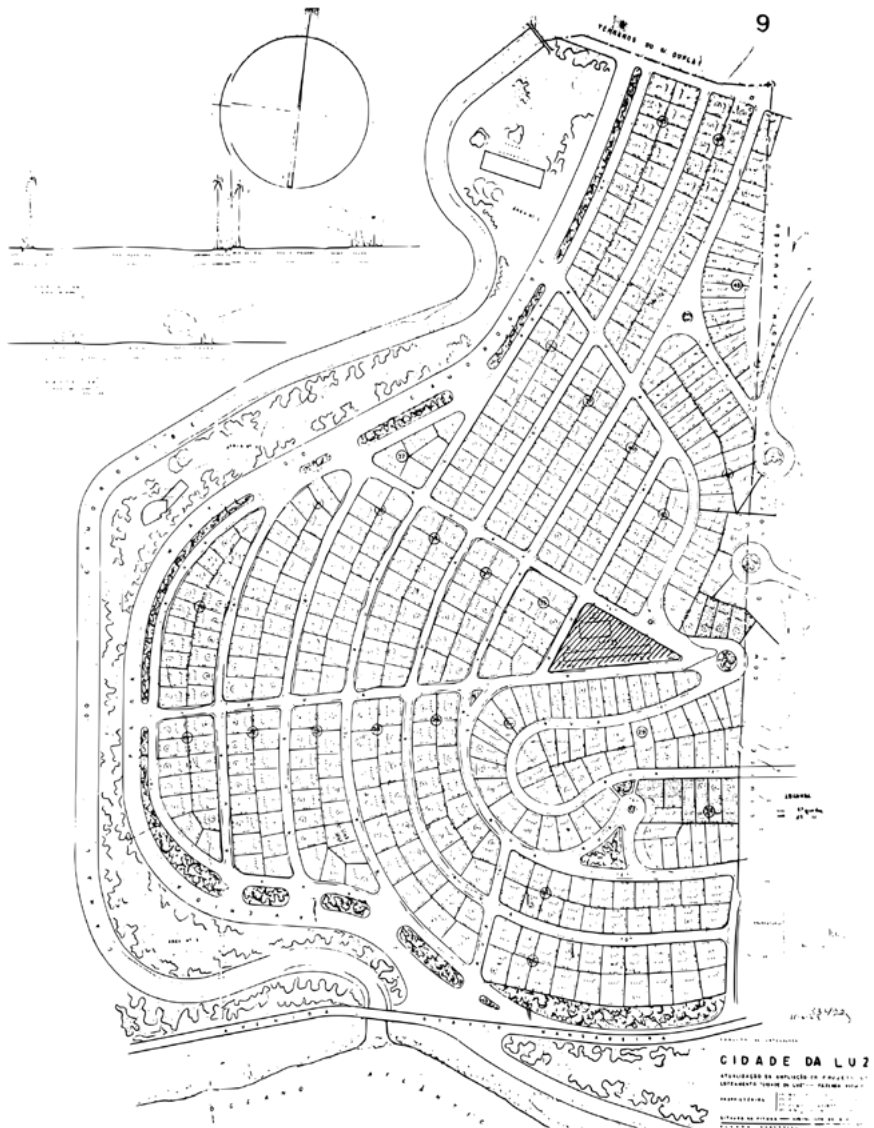
**Figura 3**  
PROJETO INICIAL DA CIDADE DA LUZ



**Figura 4**  
AMPLIAÇÃO CIDADE DA LUZ, INSPIRADO

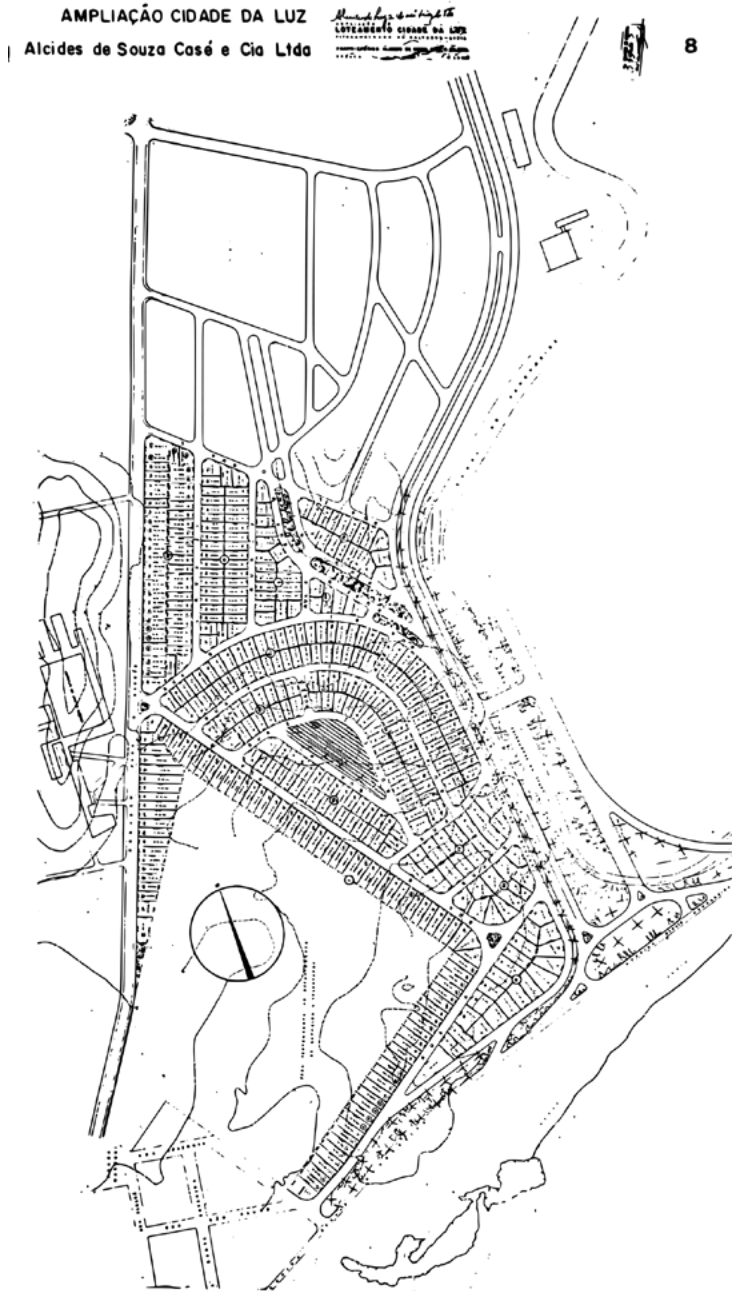


**Figura 5**  
AMPLIAÇÃO DO PROJETO CIDADE DA LUZ, ESTILO AMERICANIZADO (ATUAL BAIRRO COSTA AZUL)



**AMPLIAÇÃO CIDADE DA LUZ**  
Eduardo F Santos e outros

**Figura 6**  
AMPLIAÇÃO DO PROJETO CIDADE DA LUZ, ESTILO AMERICANIZADO

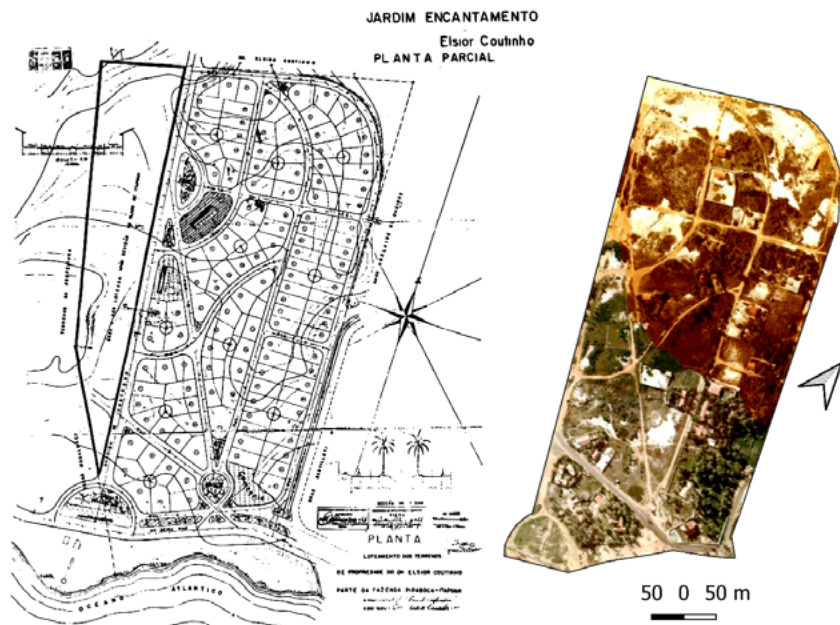


Fonte figuras 3 a 6: Prefeitura da Cidade do Salvador (1977, p. 8-10, 39).

Devido à pobreza da maioria dos migrantes que chegavam a Salvador, muitos desses lotes permaneceram ociosos por muitos anos, pelo menos até os anos de 1960, quando a demanda por habitação das populações de renda média ou alta realmente alcançou a oferta. O número de loteamentos aprovados – cerca de 80 por ano desde a década de 1930 – declina justamente nas décadas de 1960 e 1970, anos de maior crescimento populacional até a pesquisa realizada por Maria Brandão, indicando que, para muitos desses loteamentos iniciais, havia uma expectativa de valorização futura do solo (BRANDÃO, 1978 apud SOUZA, 2008). Esse fenômeno pode explicar a quantidade de processos e decretos a que alguns desses lotes foram submetidos. Nos arquivos do Plandurb (PREFEITURA DA CIDADE DO SALVADOR, 1977), muitos dos loteamentos foram reaprovados 3, 4, 5 ou mais vezes ao longo das décadas até finalmente saírem do papel. Alguns poucos loteamentos da década de 1950, por exemplo, ainda eram, em 1976<sup>6</sup>, pouco mais que linhas de terra batida, pontilhadas aqui e ali por algumas casas.

**Figura 7**  
OCUPAÇÃO DO JARDIM ENCANTAMENTO, DE 1952

**JARDIM ENCANTAMENTO. PLANTA, DE 1952, E LOTE, EM 1976**



FORNE: SALVADOR, 1977. CONDER, 1976

Os anos de 1950 também marcam a passagem de uma produção formal do espaço mais autônoma, realizada por inúmeros pequenos produtores e iniciativas individuais, em pequenas áreas, para uma produção formal do espaço por grandes empresas e incorporadoras em poucos e grandes projetos. A área média dos empreendimentos aumenta de tamanho em três vezes na década de 1950, a década de maior aquecimento imobiliário do período estudado e, mesmo nas décadas seguintes, quando o mercado desaquece, continuam a crescer em tamanho.

**Tabela 2**  
ÁREA MÉDIA DOS EMPREENDIMENTOS, POR DÉCADA

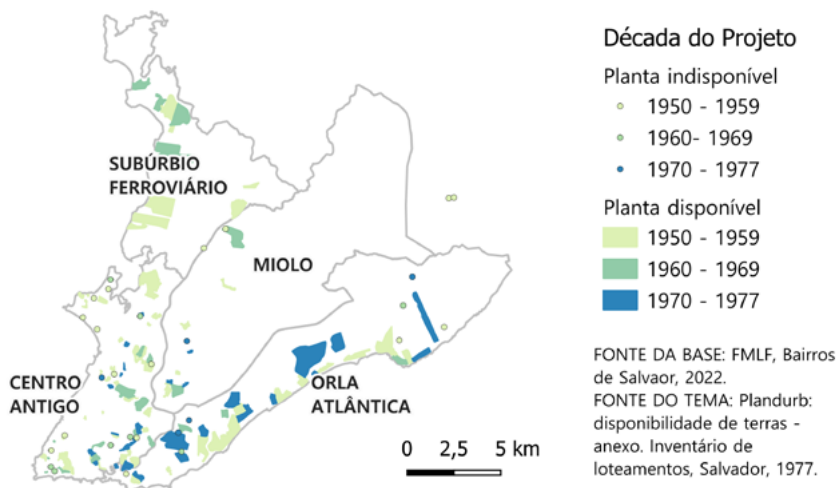
Década	Área (em m <sup>2</sup> )
1930	94.908
1940	59.116
1950	179.618
1960	249.950
1970	239.905

Já os anos de 1970, como é possível observar no mapa 2, marcam o momento em que a produção pelo mercado imobiliário se torna mais seletiva espacialmente.

Nos anos iniciais do processo, as décadas de 1930 e 1940, os loteamentos se davam em todas as direções em torno da ocupação antiga, tentando garantir o parcelamento do que havia de terreno livre. Nos anos de 1950 e 1960, quando se consolidam os vetores de expansão da Orla e do Subúrbio Ferroviário, pôde-se perceber que o mercado formal de habitação possuía empreendimentos por toda a Salvador de então, com projetos de área considerável planejados para o Subúrbio Ferroviário, já caracterizado por ser destinado às camadas populares (CARVALHO; PEREIRA, 2008), e alguns projetos de porte médio para o Centro Antigo. Nos anos de 1970, todos os grandes projetos do mercado imobiliário se deslocaram para a Orla Atlântica, área que concentra os mais ricos de Salvador (CARVALHO; PEREIRA, 2008), com uns poucos projetos menores destinados ao Centro Antigo. Como mostra a tabela 1, 1970 é a década de maior influência do *layout* suburbano nas plantas para o período estudado,

com quase 3/4 dos lotes sendo americanizados. Esta também é a década, como dito anteriormente, de origem dos designs mais extremados em sua multiplicação das distâncias. Assim, à medida que a produção imobiliária formal na cidade ia se destinando cada vez mais aos mais ricos, ela se tornava mais autosegregacionista.

**Mapa 2**  
DÉCADA DE ENTRADA DO PROCESSO DE LOTEAMENTO JUNTO À PREFEITURA?



Cruzando este levantamento com os dados de habitações com provisão no mercado formal, levantados por Souza (2008) e que vão até 2006, pode-se afirmar que após a década de 1960 o mercado imobiliário abandonou o Subúrbio Ferroviário e, excetuando-se suas parcerias com o Estado para a construção de habitação popular e umas poucas exceções aqui e ali, também não se fez presente no Miolo. A mudança no perfil de ações do mercado imobiliário, realizada nos anos de 1970, mostrou-se duradoura.

## 5. Conclusões

Mais que a localização, de ricos ao sul e na Orla e pobres ao norte e a nordeste da ocupação antiga, o modelo de urbanização crescente entre

1940 e 1949, e adotado majoritariamente dos anos 1950 em diante, já era um modelo que intentava a autossegregação do resto do tecido urbano, ainda que não o fizesse sob a forma de enclaves fortificados e sim de formas mais sutis, menos visíveis ao nível da rua, mas sentidas ao se tentar navegar por elas. Manipulando o *layout* urbano, as construtoras e os urbanistas criavam espaços menos acessíveis e conectados à cidade, proliferando distâncias – ao invés de barreiras –, em uma versão mais “suave” do urbanismo modernista, conhecido por seus danos à vida pública<sup>8</sup> (HOLANDA, 1997).

Conectado a esse novo urbanismo, está a chegada de massas de desempregados à cidade, que se assentavam em ocupações – chamadas à época de “invasões” – autoconstruídas, perto das moradas dos ricos em busca de emprego e renda. Estes se mudaram, em grandes quantidades e em pouco tempo, para os jardins, mansões, *maisons*, *palazzos*, palácios e *villes* que passaram a ocupar desde então. A autossegregação, associada, no Brasil, às mudanças desencadeadas nas décadas de 1970 e 1980, começa, em Salvador, já nos anos 1940.

Como ironia do destino – ou, provavelmente, como resultado das profundas desigualdades na cidade que inviabilizaram o acesso formal à terra a grandes parcelas da população –, pôde-se perceber através de imagens aéreas antigas e atuais que muitos desses loteamentos não foram construídos completamente, de acordo com o desenho original, devido a ocupações populares aos quais eles agora estão parcialmente ligados por vias que não seguem o mesmo padrão urbanístico dos planos, provocando uma maior conectividade com as populações das quais desejavam fugir. A Orla Atlântica é pontilhada por esses enclaves de populações mais pobres: Bairro da Paz, Alto do Coqueirinho, Complexo Nordeste de Amaralina, Boca do Rio, e partes do Imbuí, de Pituaçu e de Itapuã que se tentou remover, em vão, apenas para vê-los retornar anos depois (VASCONCELOS, 2016).

## Notas

- <sup>1</sup> Termo que indica um tipo de casa onde todos os andares e cômodos destinam-se à propriedade de uma única família, utilizado geralmente em oposição a prédios de apartamento.
- <sup>2</sup> Agência governamental americana que lida com a prestação de benefícios a soldados aposentados.
- <sup>3</sup> Apesar do número de plantas aparentar ser baixo, alguns desses projetos possuem uma área considerável, ao ponto de terem sido, recentemente, convertidos em bairros, como o Cidade Jardim Balneário de Amaralina, de 1932, que corresponde à grande parte do bairro de Amaralina; a ampliação da Cidade da Luz, de 1958, atual Costa Azul; o Jardim Armação, de nome homônimo, de 1955 e; o Itaigara, de nome homônimo, de 1976.
- <sup>4</sup> Os anos 1950 têm a maior quantidade de plantas disponível, 76 plantas dos mais de 90 loteamentos, e a maior quantidade de loteamentos submetidos entre as décadas presentes no livro (1930-1970).
- <sup>5</sup> Parte da atual Pituba, situada na orla.
- <sup>6</sup> Data da primeira imagem aérea disponível publicamente para Salvador (CONDER, 1976).
- <sup>7</sup> Em favor de uma visualização mais clara e considerando que os lotes se davam, quase todos, no Centro Antigo, preferiu-se não incluir no mapa 2 os lotes das décadas de 1930 e 1940. Os pontos no mapa são referentes aos loteamentos sem planta, mas com endereço disponível no acervo do Plandurb (PREFEITURA DA CIDADE DO SALVADOR, 1977) e os polígonos correspondem aos loteamentos georreferenciados. Preferiu-se localizar apenas o que foi construído do lote conforme o plano, já que em muitos casos apenas partes do loteamento foram finalizadas antes de terem seu desenho alterado por ocupações populares autoconstruídas.
- <sup>8</sup> O modernismo é um movimento amplo e centenário, sendo maior que o fenômeno aqui discutido, mas, o suburbanismo foi por ele fortemente influenciado. Irwing (1993) e Klasander (2005) abordam o modernismo no design suburbano nos contextos americano e escandinavo e Brasília, capital brasileira em estilo modernista, em seu plano piloto, apresenta muito dos problemas que são comuns ao estilo suburbano: separação de funções, carrocentrismo e ruas com poucos pontos de conexão com limitadas entradas e saídas.

## Referências

ALEX, Sun. **Projeto de praça**: Convívio e exclusão no espaço público. 2. ed. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2011.

ARANTES, Rafael de Aguiar. **O(s) espaço(s) público(s) numa cidade desigual e segregada**. 2016. 249f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2016.

ARANTES, Rafael de Aguiar. **Fugindo dos males da cidade**: condomínios residenciais fechados na grande Salvador. In: CARVALHO, Inaiá Maria Moreira et al. (Org.). *Metrópoles na atualidade brasileira: transformações, tensões e desafios na Região Metropolitana de Salvador*. Salvador: EDUFBA, 2014. p. 231-258.

BOURDIEU, Pierre. **A Distinção**. 2. ed. Porto Alegre: Zouk, 2015.

BRICEÑO-LEON, Roberto. Violencia urbana en América Latina: um modelo sociológico de explicación. **Espacio Abierto**, Maracaibo, Venezuela, v. 16, n. 003, p. 541-574, jul./set. 2007.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. Enclaves fortificados: a nova segregação urbana. **Novos Estudos**, v. 47, n. 1, 1997.

CARVALHO, Inaiá Maria Moreira; PEREIRA, Gilberto Corso. Trabalho, Renda e Pobreza na Região Metropolitana de Salvador. In: CARVALHO, Inaiá Maria Moreira; PEREIRA, Gilberto Corso (Org.). **Como Anda Salvador**. 2. ed. rev. e ampl. Salvador: EDUFBA - Editora da Universidade Federal da Bahia, 2008. p. 109-136.

CARVALHO, Inaiá Maria Moreira; PEREIRA, Gilberto Corso. A cidade como negócio. **EURE**, v. 39, n. 118, p. 5-26, 2013.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO ESTADO DA BAHIA - CONDER. **Mosaico de Imagens**: 1976. Salvador: CONDER Inform. Disponível em: <https://maps.conder.ba.gov.br/portal/home/index.html>. Acesso em: 23 de dezembro de 2024.

CORRÊA, Roberto Lobato. Segregação residencial: classes sociais e espaço urbano. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana M. (Org.). **A cidade contemporânea**: segregação espacial. 1. ed., 2. reimpr. São Paulo: Contexto, 2022. p. 61-95.

FEDERAL HOUSING ADMINISTRATION. **Technical Bulletin No 7**: Planning Profitable Neighborhoods. Washington, D.C.: Government Printing Office, 1938.

GOMES, Paulo. **A condição urbana**: ensaios de geopolítica da cidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

HOLANDA, Frederico. A determinação negativa do movimento moderno. SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL, 2., Brasília, 1997 **Anais...** Brasília: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo-UNB, 1997.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2012.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Censo Demográfico 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022.

INSTITUTO CIDADES SUSTENTÁVEIS. **Mapa da Desigualdade Entre as Capitais**, 2024. Disponível em: <https://www.cidadessustentaveis.org.br/paginas/mapa-desigualdade-capitais>. Acesso em: 17 de abril de 2024.

IRVING, Allan. The Modern/Post-modern Divide and Urban Planning. **University of Toronto Quarterly**, v. 62, n. 4, may 1993.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3. ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

KLASANDER, Anna-Johanna. Challenges of the modernist urban landscape: On urban design and (sub)urban space. **Nordisk Arkitekturforskning**, n. 1, p. 37-46, 2005.

KOWARICK, Lúcio. **Viver em risco**: sobre a vulnerabilidade socioeconômica e civil. São Paulo: Editora 34, 2009.

LAHIRE, Bernard. Patrimônios individuais de disposições. **Sociologia, Problemas e Práticas**, n. 49, p.11-42, 2005.

PARKER, Kim; HOROWITZ, Juliana Menasce; BROWN, Anna; FRY, Richard; COHN D'Vera; IGIELNIK, Ruth. **What Unites and Divides Urban, Suburban and Rural Communities**. Whashington – EUA: Pew Research Center, 2018.

PEREIRA, Gilberto Corso. Habitação e Infra-Estrutura Urbana em Salvador e Região Metropolitana. In: CARVALHO, Inaiá Maria Moreira; PEREIRA, Gilberto Corso (Org.). **Como Anda Salvador**. 2. ed. rev. e ampl. Salvador: EDUFBA - Editora da Universidade Federal da Bahia, 2008. p.137-156.

PEREIRA, Gilberto Corso et al. Como anda a metrópole. In: PEREIRA, Gilberto Corso; FERNANDES, Cláudia Monteiro. **Reforma Urbana e Direito à cidade: Salvador**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2022. p. 25-132.

PREFEITURA DA CIDADE DO SALVADOR. **Plandurb – série estudos informativos no 2**: Disponibilidade de terras – anexo. Salvador, 1977.

RIGATTI, Décio. Tipologia espacial como uma instância dos layouts urbanos. **Paisagem e Ambiente - Ensaios**, São Paulo, n. 13, p. 181-199, 2000.

SANTOS, Carlos Nelson; VOGEL, Arno. **Quando a rua vira casa**: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro. 3. ed. São Paulo: Editora Projeto, 1985.

SECCHI, Bernado. **A cidade do século vinte**. São Paulo: Perspectiva, 2009.

SERPA, Angelo. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2007.

SOUZA, Angela Gordilho. **Limites do Habitar**: segregação e exclusão na configuração urbana contemporânea de Salvador e perspectivas no final do século XX. 2. ed. Salvador: EDUFBA, 2008.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana M. (Org.). **A cidade contemporânea**: segregação espacial. 1. ed., 2. reimpr. São Paulo: Contexto, 2022. p. 61-95.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **Salvador**: Transformações e Permanências (1549-1999). 2. ed. revista e ampliada. Salvador: EDUFBA, 2016.

Recebido em 20/10/2025

Aceito em 06/11/2025

