GEOGRAFIA DE SALVADOR

Universidade Federal da Bahia

Reitor
Naomar Monteiro de Almeida Filho

Vice-reitor
Francisco José Gomes Mesquita

EDUFBA

Editora da Universidade Federal da Bahia

Diretora

Flávia Goullart Mota Garcia Rosa

Conselho Editorial

Ângelo Szaniecki Perret Serpa
Caiuby Alves da Costa
Charbel Ninõ El-Hani
Dante Eustachio Lucchesi Ramacciotti
José Teixeira Cavalcante Filho
Maria do Carmo Soares Freitas

Suplentes

Alberto Brum Novaes
Antônio Fernando Guerreiro de Freitas
Armindo Jorge de Carvalho Bião
Evelina de Carvalho Sá Hoisel
Cleise Furtado Mendes
Maria Vidal de Negreiros Camargo

Adriano Bittencourt Andrade
Paulo Roberto Baqueiro Brandão

GEOGRAFIA DE SALVADOR

2ªEdição

EDUFBA
Salvador
2009

©2006 by Adriano Bittencourt Andrade e Paulo Roberto Baqueiro Brandão
Direitos para esta edição cedidos à Editora da Universidade Federal
da Bahia. Feito o depósito legal.

Revisão Editorial
Tania de Aragão Bezerra
Magel Castilho de Carvalho

Capa e Projeto Gráfico
Angela Garcia Rosa
Jeferson Bezerra

Editoração Eletrônica
Jeferson Bezerra

Caricaturas
Rogério Santos Amaral

Sistema de Bibliotecas - UFBA

Andrade, Adriano Bittencourt.
Geografia de Salvador / Adriano Bittencourt Andrade, Paulo Roberto Baqueiro Brandão. - 2. ed. - Salvador : EDUFBA, 2009.
160 p. : il.

Inclui apêndices e referências bibliográficas.
ISBN 978-85-232-0564-5

1. Salvador (BA) - Geografia. 2. Espaços públicos - Salvador (BA). 3. Cidades e vilas. 4. Salvador (BA) - Aspectos ambientais. 4. Salvador (BA) - História. I. Brandão, Paulo Roberto Baqueiro. II. Título.

CDD - 910.8142

EDUFBA
Rua Barão de Geremoabo, s/n - Campus de Ondina
40170-290 Salvador Bahia
Tels (71) 32636160 / 32636164
www.edufba.ufba.br edufba@ufba.br

Dedicamos este trabalho ao nosso orientador e amigo **Professor Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos.**

A ele, especialmente, creditamos o nosso encanto e estímulo à busca da dinâmica têmporo-espacial da cidade de Salvador.

SUMÁRIO

Apresentação
A dinâmica do espaço urbano de Salvador 09

Capítulo 1
Noções gerais sobre o espaço urbano de Salvador 13

Capítulo 2
A implantação da cidade: administração e defesa da colônia 27

Capítulo 3
A "Idade do Ouro" 41

Capítulo 4
A decadência econômica da cidade do Salvador 63

Capítulo 5
Da bucólica Salvador histórica à moderna metrópole regional: as transformações da segunda metade do século XX. 81

Capítulo 6
A metrópole atual e os (des)caminhos rumo ao futuro de Salvador 105

Capítulo 7
Aspectos físico-ambientais da cidade do Salvador **129**

Capítulo 8
Palavras finais **137**

Apêndice 1
Planos Urbanos **143**

Apêndice 2
Evolução Demográfica De Salvador **147**

Referências **148**

Glossário **156**

Autores **160**

APRESENTAÇÃO

A DINÂMICA DO ESPAÇO URBANO DE SALVADOR

Salvador, primeira cidade e capital do Brasil colonial, núcleo urbano fundamental do comércio português ao longo de três séculos de colonização, se constituindo no principal porto de todo o Atlântico Sul, chega ao século XXI como uma das mais populosas do Brasil, sede de uma das nove mais antigas **regiões metropolitanas** do país, com sua área municipal praticamente tomada pelo espaço urbano e exercendo o papel de uma metrópole regional com **hinterlândia** (espaço de influência) que supera o limite estadual. Não obstante sua importância histórica e contemporânea, a capital baiana traz na sua dinâmica interior graves problemas sócio-ambientais típicos de um espaço desigual da periferia do capitalismo mundial.

Este livro preenche uma lacuna deixada pelo mercado editorial sobre o espaço urbano de Salvador, para aqueles que desejam e necessitam conhecer um pouco mais sobre a sua cidade a fim

de poder intervir, como agente de construção deste espaço, de forma cidadã.

Os escritos que seguem têm o objetivo de entender e configurar a atual estrutura urbana de Salvador, recuperando as transformações espaciais nas sucessivas fases de sua evolução histórica. Para tanto adotamos uma periodização que recupera a construção da cidade desde a sua implantação até o início do século XXI. Cada período marca uma fase histórica com características (econômicas, políticas, sociais e espaciais) relativamente comuns à cidade e tem o seu fim em algum evento que representou ruptura e surgimento de uma nova dinâmica.

Os capítulos trazem na sua estrutura, além do texto corrente que retrata e analisa os marcos fundamentais propostos pela temática, quadros explicativos como complemento de leitura sobre fato relevante do período estudado; também há abordagens de forma mais detalhada sobre assuntos

determinados no *box* “PARA ENTENDER” e, ao final do texto do capítulo, o quadro “PERSONALIDADE” trata de algum eminente baiano que viveu ou foi determinante no pensar/fazer sobre Salvador. Além disso, ao longo do texto aparecem palavras em negrito que compõem o glossário (no final da obra) com termos mais específicos da ciência geográfica.

Esperamos que esta reflexão crítica sobre a dinâmica têmporo-espacial de Salvador repercuta no leitor gerando conhecimento, interesse e atração pela nossa cidade e que a leitura deste livro seja tão prazerosa quanto foi a sua produção.

Adriano Bittencourt Andrade
Paulo Roberto Baqueiro Brandão

Capítulo 1

NOÇÕES GERAIS SOBRE O ESPAÇO URBANO DE SALVADOR

Historicamente a sociedade modifica o meio a partir da utilização de técnicas. Com o passar do tempo estas transformações, por serem cada vez mais intensas, deixam marcas concretas na paisagem, ou seja, formas produzidas no passado (casas, ruas, igrejas, etc) continuam a participar das paisagens do presente.

O espaço urbano é uma síntese das ações do homem acumuladas, ao longo do tempo, a partir das suas expressões concretas, marcando nas formas das cidades, estilos, tendências, perspectivas e dinâmicas de períodos passados. No meio urbano a primeira natureza é praticamente substituída pelas formas da ação antrópica, formas artificiais/técnicas ou mesmo natureza "domada", artificializada (segunda natureza).

Assim, é possível identificar na cidade de Salvador do século XXI marcas — heranças — dos séculos passados convivendo com as novas formas produzidas pela sociedade contemporânea, todas (formas do passado e do presente) atendendo às demandas e necessidades da sociedade atual.

PARA ENTENDER

Dois exemplos da nossa cidade caracterizam bem esse escrito teórico sobre formas/funções, espaço e paisagem:

Na praça Tomé de Souza (praça municipal) é possível observar, numa mesma localidade, estilos arquitetônicos diversos, produzidos em períodos distintos, atendendo às demandas da sociedade de hoje: conforme paisagem abaixo, a moderna prefeitura municipal (construída em 1986), tendo ao fundo a colonial Santa Casa da Misericórdia (hoje, museu).

Junto ao casario do Centro Histórico de Salvador, na sua área refuncionalizada atendendo a fins turísticos, é possível — conforme fotografia abaixo — registrar imagem de formas antigas (construções de décadas passadas), abrigando funções bastante modernas (conexão à internet).

CIDADE DE SALVADOR, COM DESTAQUE AO SISTEMA VIÁRIO E BAIRROS REFERENCIAIS (2005).

Fonte: CD ROM Louos (Lei do Ordenamento do uso e da ocupação do solo de Salvador) Versão 1.2.

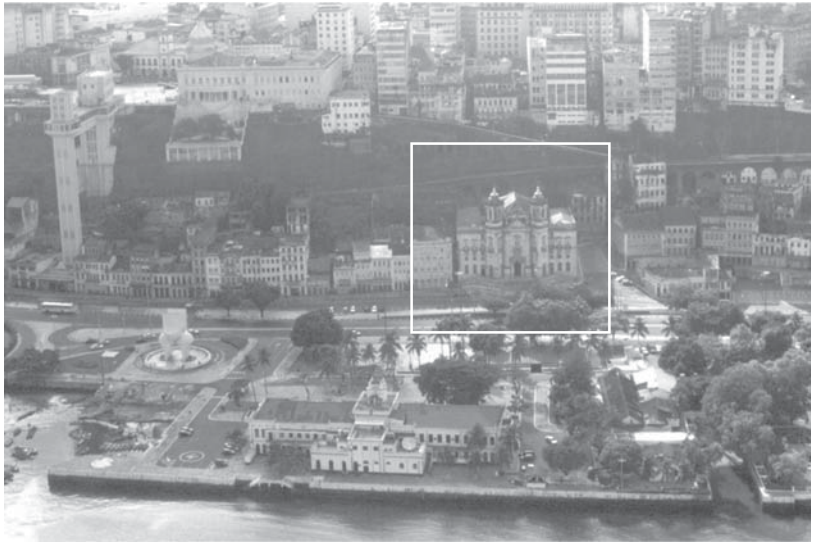
Para iniciar o pensar sobre Salvador, apresentamos a seguir, numa evolução cronológica, a contextualização de períodos históricos da cidade, destacando, especialmente, os elementos que redundaram em transformações espaciais.

A implantação da cidade do Salvador como capital da Colônia em 1549 aconteceu após tentativa frustrada de ocupação do território através das Capitanias Hereditárias. Se inicialmente o atual território brasileiro não parecia tão atraente aos colonizadores portugueses, como as colônias espanholas da América aos espanhóis, a exploração do pau-brasil e, posteriormente a cana-de-açúcar e o fumo geraram um comércio com a África e Europa bastante rentável à Coroa Portuguesa.

Nesse sentido, Salvador surgiu, inicialmente com duas funções básicas: ocupar e proteger a colônia portuguesa na América e servir como porto de abastecimento a meio caminho do Atlântico Sul.

Não por um acaso, a planta da cidade, trazida de Portugal por Tomé de Souza, foi implantada sobre uma falha tectônica (ver capítulo 7) em frente à baía de Todos os Santos (antiga Quirimurê - grande mar interior - dos Tupinambás). Ali teriam o olhar estratégico sobre a baía e águas calmas para aportar qualquer grande fragata. Os muros viabilizavam a defesa interior contra os índios.

Desta forma, no entorno da Casa de Câmara e Cadeia e da Casa do Governador (atual praça Tomé



Núcleo histórico de Salvador, com destaque à Igreja de Nossa Senhora da Conceição da Praia

de Souza) surgia a primeira cidade do Brasil. À beira do mar, na parte baixa da cidade, na rua da praia, além do porto, foi construída a ermida de Nossa Senhora da Conceição da Praia confirmando a força do cristianismo no império colonial português.

A própria expansão para além dos muros se deu a partir da atração de ordens religiosas com os beneditinos ao sul e os carmelitas ao norte da cidade murada.

Nos séculos seguintes à implantação da cidade (XVII e XVIII) foi produzido um sistema aberto que gerou extrema riqueza e suntuosidade nas formas urbanas derivadas (casario, igrejas, sobrados, prédios públicos, etc). Este sistema era composto por uma rede de produção interior - produtos de subsistência, cana-de-açúcar e fumo do **Recôncavo Baiano** - que escoava por vias fluvio-marítimas para o principal porto do Atlântico Sul; na cabeça do sistema, a cidade fortaleza da baía de Todos os Santos, encontrava proteção e articulação com rotas mundiais de comerciantes portugueses e outros. Este contexto, associado a uma relativa paz na segunda metade do século XVII criou condições ideais para a reprodução do capital da tríade (tráfico de escravos/ lavoura canavieira e fumageira).

Este foi um período de embelezamento e expansão da cidade que chegava até a península itapagipana e era ocupada por fazendas e engenhos interiores (Federação, Brotas, etc).

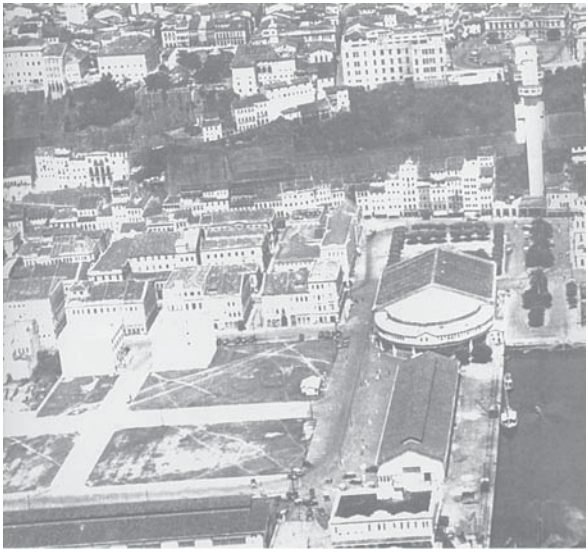
Casario do Centro Histórico (Largo do Pelourinho) após intervenção iniciada em 1991. Ao fundo, as torres das Igrejas do Rosário dos Pretos e do Passo, respectivamente.

A segunda metade do século XVIII e, principalmente, o transcurso do século XIX, foi um período de decadência política e econômica para Salvador. Quatro elementos marcaram esta diminuição da importância da cidade e do seu sistema de produção do Recôncavo: (1) Transferência estratégica da capital para o Rio de Janeiro em 1763; (2) Forte concorrência externa - especialmente do Caribe - na produção do açúcar mundial; (3) Concorrência interna com a expansão do ciclo do café em terras do Paraná e São Paulo e (4) estabelecimento, paulatino, de leis que conduziram ao fim do tráfico negreiro (1850) e a abolição da escravatura (1888).

Apesar da clara retração política e econômica se compararmos com os tempos pretéritos, Salvador ainda se constituía num importante núcleo do Brasil independente e, nesse sentido, traços da modernidade pairavam pela cidade, especialmente na sua parte mais movimentada, junto ao núcleo histórico - região portuária/comercial (cidade baixa) e administrativa/residencial de alta renda (cidade alta) -, a exemplo da implantação do sistema de transporte urbano sobre trilhos, da modernização e eletrificação de ascensores e expansão da cidade sobre o mar com o aterro do comércio ao final do século XIX.

Ainda ao final do século XIX e início do século XX houve uma tentativa de implantação de indústrias em terras soteropolitanas, estas construções ainda estão presentes como resquícios do passado nas paisagens da península Itapagipana, entretanto, o parco mercado consumidor interno formado essencialmente por ex-escravos e a forte concorrência do Rio e São Paulo (centralidades políticas e capitalizadas pelo ciclo do café) levou a um período de estagnação econômica.

Na segunda metade do século XX a cidade de Salvador passou por densas transformações espaciais. A implantação da Petrobrás (1953) com a exploração do petróleo no Recôncavo Baiano e a construção de complexos industriais (Centro Industrial de Aratu, em 1967 e Complexo



Fonte: TEIXEIRA, 2001, Vol. 1, p. 26-27.

Aterro da Cidade Baixa e Elevador Lacerda ao alto, à direita, em 1934.

Petroquímico de Camaçari, em 1976) foram vetores de crescimento econômico para a cidade e sua região metropolitana. As indústrias atrairam fluxos migratórios e a cidade se expandiu para o interior da península e ao longo da orla atlântica. Houve uma densa e abrupta ocupação do espaço urbano no período de três a quatro décadas produzindo diversos problemas sócio-ambientais como a periferização e ocupação ilegal do solo. Um marco do período foi a construção de avenidas de vale ao final da década de 1960 que distendeu o tecido urbano atendendo à moderna dinâmica do automóvel.

Novas centralidades foram produzidas, a exemplo do entorno do *Shopping* Iguatemi. Assim, a antiga cidade **mononuclear**, próxima ao porto, ficava para períodos mais recuados na história.

Salvador chega ao século XXI como uma complexa nucleação urbana, com mais de dois milhões de habitantes. Uma cidade polinucleada, **conurbada** com outras concentrações do entorno, possuindo uma economia centralizada nos serviços, especialmente os associados ao turismo, porém, com diversas marcas da exclusão no seu território visíveis na análise da paisagem contemporânea onde ocupações de alta renda fazem vizinhança com áreas paupérrimas.

Nos interessa, a seguir, entender a dinâmica têmporo-espacial das estruturas de Salvador montadas nesta breve recuperação histórica que fizemos. Para isto, dividimos os escritos que seguem

Espaço de ocupação informal, de baixa renda, na enseada dos Taineiros. Destaque às palafitas dos Alagados

"Segregação" sócio-espacial: junto aos edifícios da Av. ACM, a invasão da Polêmica.

em cinco capítulos (2 a 6) que remontam a evolução urbana da cidade:

° Implantação da cidade (1549 - meados do século XVII);

° A "Idade do Ouro" (meados do século XVII ao final do século XVIII);

° Declínio econômico (século XIX e meados do século XX);

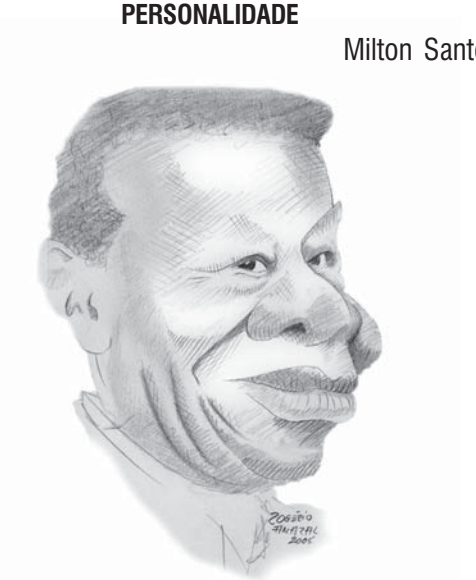
° Industrialização e recuperação econômica (segunda metade do século XX);

° A metrópole contemporânea.

Além de um capítulo (7) que faz breve apresentação dos aspectos físicos ambientais, as Palavras Finais (Capítulo 8) e dois apêndices *(Planos Urbanos e Evolução Demográfica De Salvador) que complementam o entendimento da evolução histórica do espaço de Salvador.*

PERSONALIDADE

Milton Santos



Milton Santos (1926-2001), geógrafo baiano de Brotas de Macaúbas, residiu em Salvador por mais de 20 anos até o seu exílio, quando difundiu as suas idéias pelo mundo. Com mais de 40 livros publicados, centenas de artigos e 15 coletâneas, em 1994, recebeu o maior prêmio da Geografia Mundial — Prêmio Internacional de Geografia *Vautrin Lud.*

> *"A paisagem é o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza. O espaço são essas formas mais a vida que as anima. [...] A rigor, a paisagem é apenas a porção da configuração territorial que é possível abarcar com a visão". (SANTOS, 1997b, p. 83)*

"Os objetos são tempo cristalizado. O traço de união entre tempo e objeto, entre tempo e forma, é exatamente dado pelas técnicas". (SANTOS, 1995, p. 18).

"Se o tempo passou, as realidades mudaram no seu aspecto e no seu conteúdo, isto é, o centro de Salvador mudou no seu aspecto e no seu conteúdo". (SANTOS, 1995, p. 11).

Capítulo 2

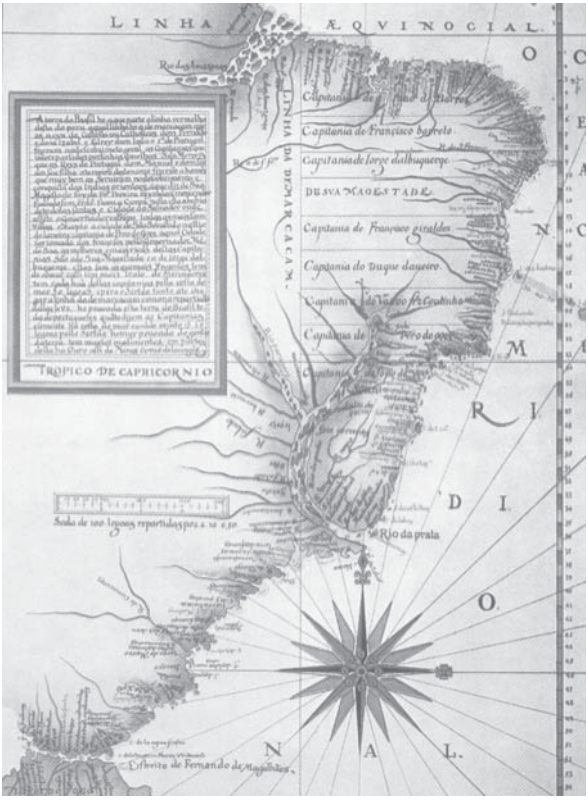
A IMPLANTAÇÃO DA CIDADE: ADMINISTRAÇÃO E DEFESA DA COLÔNIA

ANTECEDENTES

A fundação da cidade do Salvador é o resultado direto da expansão da economia européia que, saída do feudalismo desde o século XIV, experimentava um período de consolidação do capitalismo mercantil, fortalecido pelo estabelecimento de novas rotas com destino à Ásia e ao litoral oriental africano, visando o comércio de especiarias e posteriormente através do domínio e exploração de terras recém descobertas na América.

Aos países da Península Ibérica - Castela ("embrião" da atual Espanha), com um certo atraso e Portugal como Estado pioneiro a aventurar-se "por mares nunca dantes navegados" - coube um destacado papel no conjunto de transformações que promoveu a expansão do capitalismo comercial, além de produzir uma nova geografia planetária graças à descoberta da América em 1492 e, oito anos mais tarde, o "nascimento" do Brasil na porção mais ao sul do Novo Mundo, resultando em um

processo paulatino de ocupação européia nesses novos **territórios** com vistas à exploração de minerais e pedras preciosas, motivada pelo imaginário da colonização que, entre outros mitos, deu vazão a histórias sobre a existência do Eldorado, além da extração e/ou cultivo de produtos tropicais.



Fonte: SEI, 2000.

Mapa das capitanias hereditárias, de 1574.

Se os espanhóis foram prodigiosos na descoberta de metais e pedras preciosas em seus domínios coloniais (terras onde se desenvolveram as civilizações ameríndias. Ex.: Astecas e Incas), o mesmo não se pode afirmar em relação às terras localizadas ao leste do Tratado de Tordesilhas, sob o domínio da Coroa Portuguesa, que, incapazes de prover a metrópole de riqueza reluzente, tornaram-se *locus* da exploração extrativa de produtos nativos e do cultivo extensivo de cana-de-açúcar e fumo.

A expansão da economia colonial, resultante da exploração do pau-brasil e posteriormente pela introdução da cultura canavieira ao longo do litoral nordestino, vinda dos Açores e do cultivo de fumo trazido de outras regiões da América no Recôncavo Baiano ainda durante os primeiros quarenta anos de existência da América Portuguesa, notabilizou essas terras como férteis fontes de riquezas, despertando o interesse de corsários, piratas e contrabandistas oriundos da França, Inglaterra e Holanda (países retardatários no processo de colonização), que assediavam as vilas e engenhos estabelecidos em áreas esparsas do litoral.

Os seguidos ataques às embarcações lusitanas e invasões estrangeiras com vistas ao contrabando dos produtos locais tornou imperiosa a necessidade de implantar uma administração local com intuito de defender a colônia e exercer o controle sobre a economia, posto que a tentativa de implementar o

sistema de Capitanias Hereditárias, modelo de colonização já experimentado nos Açores e ilha da Madeira, representou um retumbante fracasso.

A FUNDAÇÃO DA CIDADE DO SALVADOR

Como parte dos esforços para garantir a manutenção do domínio português nas terras do Novo Mundo e manter a paz necessária à permanência das rentáveis atividades econômicas já consolidadas, o rei D. João III ordenou ao fidalgo Tomé de Souza, ainda em 1548, a construção de uma fortaleza e povoação grande na Baía de Todos os Santos (descoberta por Américo Vespúcio no dia 1º de novembro de 1501, data comemorativa do dia de Todos os Santos), além de designa-lo Governador das terras do Brasil e Capitão da fortaleza.

Em inícios de 1549, a expedição comandada por Tomé de Souza desembarcou na praia do Porto da Barra, nas proximidades da Vila Velha, erguida pelo donatário Francisco Pereira Coutinho em 1536, com o que viria a ser o efetivo de população inicial de Salvador, formado por militares de terra e mar, colonos, degredados e funcionários, além do jesuíta Manuel da Nóbrega, primeiro bispo da Colônia e do mestre de obras Luís Dias, responsável pela planta da cidade.

Essa planta previa a construção, no entorno de uma praça voltada para a baía, da Casa de Câmara e Cadeia e do Palácio do Governador, de onde partiria

o arruamento que, em quadrículas mais ou menos regulares, adaptadas ao relevo, formaria o traçado da cidade fortificada, conferindo à **urbe** uma singular

Sob duas perspectivas a planta da cidade de Salvador (1549). A primeira, uma reconstituição feita por Theodoro Sampaio, a segunda, na base da estátua de Tomé de Souza, na Praça Municipal.

característica entre o medieval, presente na fortificação, e o renascentista, verificada na tentativa de ordenamento das ruas e na construção dos três baluartes voltados para o mar e outros três direcionados para o interior.

O desenvolvimento da cidade, como se verá mais adiante, foi fortemente influenciado pela escolha do **sítio urbano**, que obedeceu a uma lógica defensiva: como era comum ao urbanismo português de então, Salvador foi edificada sobre uma escarpa, em **acrópole**, opondo-se ao porto, localizado na parte baixa, o que produziu uma primeira dualidade: Cidade Alta e Cidade Baixa.

Na Cidade Alta concentraram-se os prédios públicos, as principais casas que, nos primeiros anos, foram erguidas em estilo indígena com cobertura de palha, além das edificações eclesiásticas: o palácio do bispo e a igreja de Nossa Senhora da Ajuda, conhecida como a "Sé de Palha", todos cercados pelos muros. As principais ruas eram a Direita dos Mercadores (atual rua Chile), seguindo desde a praça principal até a porta sul, a rua das Vassouras, cuja denominação ainda se mantém, perpendicular à primeira e a diagonal rua dos Capitães (atual rua Ruy Barbosa).

PARA ENTENDER

Foto do alto da falha, com a vista da Cidade Baixa, destaque ao Mercado Modelo, ao Forte de São Marcelo e aos edifícios do Comércio.

Foto tirada a partir do mar, com a vista da escarpa, destaque ao Elevador Lacerda e Palácio Rio Branco, ambos na Praça Municipal.

Ainda na Cidade Alta, para além dos muros, no caminho da porta norte, foram edificados o prédio do hospital e Santa Casa de Misericórdia e o colégio da Ordem Jesuíta, no Terreiro de Jesus, confirmando o privilégio às funções administrativas e residenciais da parte elevada de Salvador. Três anos após a fundação da cidade, teve início a construção da catedral da Sé, com a fachada voltada para a baía de Todos os Santos.

Quanto à Cidade Baixa, as possibilidades de ocupação eram limitadas pelas restrições espaciais da área entre a linha da praia e a escarpa, além da fragilidade em relação a ataques de índios e estrangeiros, permitindo o estabelecimento de apenas uma única rua paralela à encosta ao longo da qual foram erguidas edificações ligadas à atividade comercial/portuária e a ermida de Nossa Senhora da Conceição, mais ao sul dos armazéns. A defesa era garantida pelos dois baluartes e as ligações entre as duas partes da cidade se davam por meio de escadarias e rampas, enquanto os produtos chegados do porto eram guinados por carregadores e rústicos sistemas de elevadores manuais.

CRESCIMENTO TERRITORIAL DA CIDADE

Após a implantação da cidade original, Salvador experimentou uma fase de considerável crescimento, ainda que a função defensiva não permitisse um maior

espraiamento da ocupação. Isso se deveu, em muito, às funções exercidas pela nucleação, posto que o comércio e a atividade portuária, aliados à administração, fizeram da capital colonial um dos mais importantes e atrativos centros urbanos às margens do Oceano Atlântico, tendo, inclusive, fundamental importância na articulação econômica triangular transoceânica entre Europa, América e África.

Ainda no século XVI, Salvador superou em muito a sua dimensão original, assumindo um crescimento linear, direcionado no sentido norte-sul.

As sólidas construções extra-muros da ordem religiosa do Carmo na primeira **cumeada** da **periferia** norte e dos Beneditinos na extremidade sul, no caminho da Vila Velha, bem como a ampliação do sistema defensivo obedecendo à mesma lógica espacial, foram fundamentais na continuidade da ocupação urbana, já que havia, por parte da população civil, uma crescente sensação de segurança.

Existiam ainda atividades rurais de criação de gado e cultivo de policultura em toda a periferia de Salvador, notadamente nas vertentes do rio das Tripas.

Os muros da cidade, por sua vez, foram sofrendo sucessivas ampliações e sendo reforçados com pedras e matacões até atingirem o seu perímetro máximo, ao norte, no atual Largo do Pelourinho, onde o acesso era feito pela Porta de Santa Catarina, chamada de Portas do Carmo e ao sul, na atual praça Castro Alves, através

da Porta de Santa Luzia, cujo costume popular lhe conferiu a denominação de Portas de São Bento. Essa ampliação permitiu a construção de novos quarteirões e o acolhimento de antigos edifícios exteriores ao

Atual praça Castro Alves (imagem do poeta no centro, à esquerda). No início da Rua Chile localizava-se a antiga porta de Santa Luzia. Na parte inferior, à esquerda, a "descida" da ladeira da Montanha.

espaço protegido da cidade, como a Santa Casa de Misericórdia e o colégio dos Jesuítas na segunda praça, o Terreiro de Jesus.

O sistema defensivo, ampliado sucessivas vezes a partir das melhorias feitas nos muros, bem como por meio da construção de fortes nas periferias norte e sul, ademais da organização de tropas e milícias, não foi suficiente, porém, para deter os invasores holandeses que, em 1624, passaram a controlar a cidade do Salvador. No período da dominação pela Companhia das Índias Ocidentais, que durou cerca de 11 meses, foram erguidas novas estruturas de

defesa na cidade, como baluartes, trincheiras e o represamento do rio das Tripas, na atual rua J.J.Seabra na Baixa dos Sapateiros, transformando-o em uma barreira de águas voltada para o interior da península. A cidade, porém, foi penalizada, tanto durante as batalhas de invasão, quanto nos momentos cruciais da reconquista impetrada pelas tropas hispano-lusitanas da União Ibérica, contando ainda com grandes efetivos de brasileiros, índios e negros. Os bombardeios, em ambos os momentos, promoveram a destruição parcial da Casa de Câmara, de parte do casario e algumas igrejas.

No período holandês, os invasores promoveram ainda a demolição de residências em São Bento e no Carmo, visando garantir melhores posições para a defesa, enquanto, por outro lado, as igrejas de São Francisco e da Ajuda foram transformadas respectivamente em paiol e adega.

(TAVARES, 2000, p.92)

Imagem da ocupação holandesa na baía de Todos os Santos

Embora tenha produzido farta documentação escrita e cartográfica, os holandeses não tiveram o mesmo papel desempenhado pela Coroa portuguesa, principal agente de estruturação da cidade do Salvador nesse período, em que as participações da **Igreja Secular**, dos senhores de engenho e da sociedade civil foram também fundamentais na ampliação dos espaços ocupados pela crescente população soteropolitana, motivada pelo aumento importância econômica da capital colonial no contexto imperial lusitano.

PERSONALIDADE

Tomé de Souza

Estátua de Tomé de Souza na Praça que leva o seu nome, também chamada de Praça Municipal. Primeiro governador-geral da capitania da Bahia, o fidalgo Tomé de Souza foi veterano de combates na África e Índia. Apesar da infância pobre, possuía importantes relações de parentesco que lhe permitiram ascender junto à corte. Em 07 de janeiro de 1549 recebeu a tão importante nomeação que lhe trouxe ao Brasil, com a missão de erguer uma cidade-fortaleza, a cidade do Salvador.

Fragmento do regimento de Tomé de Souza, assinado pelo rei D. João III, em 17 de dezembro de 1548:

"fazer uma fortaleza e povoação grande e forte em um logar conveniente para dahi se dar favor e ajuda a outras povoações e se ministrar justiça e prover nas cousas que competirem a meu serviço e aos negocios de minha fazenda e a bem das partes..."

[...]

o "logar que será mais apparelhado para se fazer a dita fortaleza, forte e que se possa bem defender e que tenha disposição e qualidade para ahi por o tempo em deante se ir fazendo uma povoação grande..., e no sitio que vos parecer melhor, ordenareis que se faça uma fortaleza do tamanho e feição a requerer o logar em que a fizerdes, conformando-vos com os traços a amostras que levais..."

Fonte: Vasconcelos (2002, p. 33)

A "IDADE DO OURO"

Porque **Idade do Ouro** ? Um passeio ao núcleo original da cidade do Salvador ajuda a entender esta denominação. Da ponta da península, na Barra, até o Santo Antônio Além do Carmo é possível constatar que a fausta economia que "pairava" por Salvador se assentou em formas concretas, especialmente nos séculos XVII e XVIII, e resistem na paisagem contemporânea. Neste período Salvador viveu o ápice da riqueza produzida e se constituiu na principal colônia de Portugal, fruto da sua importante função portuária e administrativa que fazia circular os produtos e o dinheiro do Recôncavo por essas terras, inserindo-as num sistema lucrativo de trocas internacionais.

Vencidas as turbulências da implantação da cidade, consolidada a posição de Salvador como mais importante núcleo comercial do Atlântico Sul e por conta de outros determinantes a seguir explicitados, a cidade viveu um tempo de expansão para além dos muros com grande suntuosidade que,

apesar de passar por oscilações, só foi reduzida no início do século XIX com a seqüência de eventos que levaram à contínua decadência da economia baiana/soteropolitana.

Este longo período tem no aspecto econômico o seu principal marco, entretanto, elementos outros de ordem religiosa, política e social também estiveram presentes na dinâmica produção do espaço urbano.

A seguir, caracterizaremos o contexto geral e identificaremos os principais eventos que marcaram espacialmente esta Idade do Ouro de Salvador.

ANTECEDENTES

Conforme texto do capítulo anterior, foram seis os principais antecedentes à Idade do Ouro que se iniciou no século XVII:

1 Apesar das imensas dificuldades, o núcleo da ocupação colonial estava consolidado. A cidade do Salvador - Cabeça de Ponte - havia sido implantada e já atraía interesses externos por sua posição estratégica e possibilidades econômicas;

2 A ocupação contínua se restringia à área murada, apesar do estabelecimento da Vila do Pereira (Graça/Barra) por Caramuru e os Tupinambás;

3 O tráfico negreiro já era uma realidade, apesar de ainda acontecer num ritmo e

importância inferiores ao que se deu ao longo do século seguinte com a ampliação do ciclo canavieiro, fumageiro e até da mineração;

4 Após a fundação da cidade-fortaleza e por conta da intermediação de Caramuru, foi estabelecida relativa paz com os índios, o que fazia diminuir as preocupações com a defesa interna;

5 A União Ibérica que se constituiu em 1580, acabou em 1640, desvinculando interesses e problemas entre Portugal e Espanha e direcionando as ações da metrópole portuguesa a sua principal e mais rentável Colônia;

6 A expulsão dos holandeses de Salvador, 1624, e posteriormente do Recôncavo, 1661, não obstante os prejuízos materiais (queimas e saques) e financeiros (a Colônia, especialmente Salvador, pagou uma indenização pela paz), marcava um período de relativa paz mundial, levando à diminuição substantiva dos gastos com fortificações.

SALVADOR: O PORTO MAIS MOVIMENTADO DE TODO O ATLÂNTICO SUL

É impossível entender a cidade de Salvador dos séculos XVII e XVIII a partir de uma análise meramente local. Na verdade, a capital da Colônia participava de uma engrenagem com diversos elementos externos (regionais e mundiais) que lhe davam uma posição

estratégica no aporte e circulação de mercadorias extremamente valorizadas naquele momento histórico.

O ciclo canavieiro do Nordeste brasileiro e, especialmente, para Salvador, do Recôncavo baiano, chegava ao pico do seu desenvolvimento, não obstante a concorrência do açúcar caribenho após a expulsão dos holandeses, dando ao porto de Salvador uma condição de grande exportador mundial, além da já consolidada posição intermediária no périplo africano em direção às Índias.

A lavoura fumageira, também nas terras do **massapê** da zona produtora do Recôncavo baiano, apresentou grande interesse quando passou a ser utilizada como "moeda" de troca por negros africanos, participando decisivamente do comércio triangular entre Europa (Portugal), costa africana e Colônia americana (Brasil/Bahia/Salvador). Denotando a importância da produção local e relativa autonomia de comerciantes, por vezes a relação se dava diretamente entre o Recôncavo e as terras da África.

Neste sistema triangular, o porto de Salvador, vivendo um longo período de paz, conforme indicado alhures, tinha um papel decisivo, pois intermediava a chegada e distribuição de negros africanos, especiarias diversas e produtos europeus e a saída dos produtos do interior, notadamente, açúcar e fumo.

Além dessa articulação com o comércio internacional, havia uma sistemática rede de trocas internas, principalmente conectadas a partir de canais fluviais que desembocavam na baía de Todos os Santos.

Desta forma, a cidade de Salvador, junto a sua função defensiva e administrativa, desenvolvia decisivamente a função portuária concentrando recursos derivados da tríade açúcar/fumo/escravos de tal maneira que se constituiu, no referido período, na segunda cidade de todo o império português e no mais movimentado porto de todo o Atlântico Sul. Tão imponente era a sua situação para o império que, em 1755, partiu de Salvador parte significativa dos recursos para reconstruir a capital do Império - Lisboa - devastada por um forte terremoto.

Ao final do século XVII a descoberta de ouro/diamante em Minas (1698) gerava um fato novo que, junto com a já referida concorrência externa ao açúcar brasileiro, diminuiria gradativamente a importância do ciclo canavieiro. Entretanto, Salvador ainda se constituía no principal porto da Colônia, especialmente com a descoberta de metais preciosos em Jacobina e Rio de Contas no início do século XVIII.

O aprofundamento da exploração e de novas descobertas de pedras preciosas nas Minas Gerais e centro-sul da Bahia, levaram a Coroa portuguesa a determinar, em 1763, a transferência da capital para

o Rio de Janeiro, com o objetivo precípuo de evitar o desvio/tráfico de riquezas, concentrando as exportações da produção mineralógica num único porto, próximo à área produtora.

Esse fato, de grande relevância política, era um sinal de um período de decadência que se aproximava. A diminuição da participação política, entretanto, não se constituiu, imediatamente, perda da suntuosidade da economia soteropolitana que continuava a ser o porto preferencial para a entrada de negros escravos, mesmo os que iam para as áreas mineradoras.

No início do século XIX, dois novos fatos político-econômicos teriam repercussões na, agora, capital da capitania colonial. (1) A vinda da família real e, concomitante, abertura dos portos às nações amigas, em 1808, e (2) a independência do Brasil, 1822, com resistência na Bahia, acontecendo a expulsão dos portugueses em dois de julho de 1823, quando Salvador passava a ser capital da província imperial.

Estes marcos simbolizam o final desse período - Idade do Ouro - e caracterizam processo de decadência a ser analisado no capítulo seguinte.

PARA ENTENDER

FOTO DO MONUMENTO DO CABOCLO NA PRAÇA DOIS DE JULHO (CAMPO GRANDE)

O caboclo é símbolo da independência da Bahia em 02 de julho de 1823, seja pela expressão mítica encarnada na figura de um ser nacional, seja pela realidade vivida - os caboclos, trabalhadores mestiços do Recôncavo Baiano, foram compelidos pelos senhores de engenhos a "fazerem" a independência, expulsando os credores portugueses das terras brasileiras.

A DINÂMICA DA SOCIEDADE URBANA NA IDADE DO OURO

A sociedade soteropolitana tinha, naqueles tempos, traços bem peculiares a uma cidade ocupada para fins de colonização, com forte influência do componente negro. Era uma sociedade patriarcal e explicitamente segmentada - brancos que compunham uma elite local e ocupavam os solares e sobrados da área central; os

CORREDOR DA VITÓRIA, DÉCADA DE 1880.

Fonte: TEIXEIRA, 2001, Vol. 6, p. 14-15.

São dois os registros sobre o nome do Corredor da Vitória: o primeiro, uma homenagem dos ingleses, ocupantes pretéritos daquele espaço à sua rainha; o segundo, tão somente uma referência ao corredor que leva à capela de Nossa Senhora da Vitória. O fato é que a alameda fora ocupada, predominantemente, por estrangeiros, no século XIX, marcando a expansão da mancha urbana para o sul, especialmente por uma elite que se distanciava da insalubre arquitetura portuguesa do Pelourinho.

"brancos locais", mestiços, mulatos e negros alforriados que ocupavam papéis e espaços periféricos e, os negros escravos dispersos pela cidade de forma excludente, como mercadorias de alto valor agregado para aquele momento histórico. Ao final do período, a partir de 1808, com a abertura do porto, os estrangeiros, especialmente os ingleses, passaram a densificar essa diversa sociedade tropical.

Segundo censo eclesiástico havia, em 1706, 21.600 “almas” e, em 1795, 37.600. Um crescimento de 74% em quase um *século*[1] .

Não existia a representatividade de um executivo local, a Casa da Câmara era a responsável pelas decisões do quotidiano da cidade e a ela eram creditados os problemas da sociedade de então, a exemplo dos surtos de varíola, 1663 e febre amarela, 1686 - estas duas epidemias, especialmente associadas à péssima salubridade da arquitetura das cidades portuguesas que se reproduzia em Salvador, onde o sistema de coleta de dejetos orgânicos era feito por negros que despejavam os recipientes no mar.

A expansão demográfica e urbana, além da derivada dificuldade de controle desta sociedade fragmentada e escravagista fizeram com que, ao final do período, houvesse diversos movimentos revoltosos e conflitos sociais que clarificavam as demandas da população da principal cidade da Colônia.

LEVANTES DE ESCRAVOS

Os levantes e conflitos de escravos se instalaram à medida que a capitania da Bahia enriquecia e exigia mais e mais escravos. As suas formas foram múltiplas. Muitas se manifestaram em atos pessoais, como envenenamento dos alimentos preparados para os senhores de engenho e seus familiares. Outras consistiam no assassinato de capatazes e capitães-do-mato. Os mais repetidos foram as fugas. Às vezes, movimentaram dezenas de escravos. Prejudicavam a produção, em especial quando as fugas eram realizadas às vésperas do corte da cana ou da botada, que era o ato de preparar o engenho para moer a cana e cozinhar o açúcar.
Ocorreram inúmeras revoltas de escravos no século XVIII e nas primeiras décadas do XIX.

TAVARES, 2001, p.172-173.

CONJURAÇÃO DOS ALFAIATES

A Conjuração dos Alfaiates foi um movimento organizado na Bahia em 1798, por gente marcada pela cor e pela condição social: mulatos e negros livres ou libertos, ligados às profissões urbanas como artesãos ou soldados, e alguns escravos. Entre eles destacavam-se vários alfaiates, derivando daí o nome da conspiração. Mesmo entre os brancos, predominava a origem popular, com a importante exceção do médico Cipriano Barata, que iria participar de vários movimentos revolucionários do Nordeste, por mais de quarenta anos.
A conspiração se liga ao quadro geral das rebeliões surgidas em fins do século XVIII e tem a ver também

com as condições de vida da população de Salvador. A escassez de gêneros alimentícios e a carestia deram origem a vários motins na cidade, entre 1797 e 1798. No sábado de aleluia de 1797, por exemplo, os escravos que transportavam grandes quantidades de carne destinada ao general-comandante de Salvador foram atacados pela multidão faminta e seu fardo dividido entre os atacantes e as negras que vendiam quitutes na rua.

Os conspiradores defendiam a proclamação da República, o fim da escravidão, o livre comércio especialmente com a França, o aumento do salário dos militares, a punição de padres contrários à liberdade. O movimento não chegou a se concretizar, a não ser pelo lançamento de alguns panfletos e várias articulações. Após uma tentativa de se obter apoio do governador da Bahia, começaram as prisões e delações. Quatro dos principais acusados foram enforcados e esquartejados. Outros receberam penas de prisão ou banimento.

A Conjuração dos Alfaiates foi a primeira expressão de uma corrente de raiz popular que combinava as aspirações de independência com reivindicações sociais.

FAUSTO, 1998, p. 119-120

Conforme dito anteriormente, nesse período, a cidade se expandia e havia sido conquistada uma relativa paz no entorno e com os inimigos estrangeiros. As portas da cidade murada, que outrora eram uma necessidade, nesse momento se constituíam num obstáculo à expansão física. Assim, foram demolidas, em 1780, a do Carmo e, em 1788/96, a de São Bento.

A expansão extra-muros esteve vinculada a agentes religiosos: inicialmente a construção de conventos e casas de recuperação "fora" da cidade e, posteriormente, às novas freguesias que tomavam grande área periférica ao núcleo de ocupação original.

Principalmente na primeira metade da Idade do Ouro, a Igreja e as **Ordens Religiosas** tiveram um papel importantíssimo na produção do espaço de Salvador, seja como elemento de congregação social - ratificando inclusive a sociedade segmentada de então, quando as Ordens Leigas (**Ordens Terceiras** e Irmandades) eram compostas segundo níveis de renda, padrão étnico e/ou profissões - e como instituições de fins econômicos/financeiros efetuando guarda e empréstimos de capitais aos seus "associados".

REPERCURSSÕES ESPACIAIS

Salvador se transformou na Idade do Ouro, do pobre e reprimido núcleo da consolidação da ocupação, numa fausta cidade com a exuberância das formas comprada pela riqueza que por aqui passava - como o espaço de produção estava no Recôncavo baiano, cidades como Cachoeira, Nazaré, São Félix e Santo Amaro guardam na sua arquitetura marcas físicas desse período, porém, mesmo o senhor de engenho concentrava os seus recursos na capital colonial.

Nesse período, foram construídos, recuperados e/ou ampliados parte significativa da arquitetura, em padrões estilísticos diversos, que, nos dias atuais, se constitui como patrimônio histórico da humanidade.

As formas representavam o poder político e econômico de agentes diversos, a exemplo do Estado (prédios públicos - administração, lazer, etc), da Defesa (fortes, dique, sistema de defesa), dos agentes religiosos (Ordens, conventos, igrejas) e de particulares (solares, sobrados).

A observação da tabela abaixo clarifica este texto:

PRINCIPAIS EDIFICAÇÕES DE SALVADOR NA IDADE DO OURO

1648 Construção do Mosteiro de São Bento

1650 Construção do Mosteiro de Monte Serrat

1651 e 1728 Reformas do Forte de São Marcelo (Forte da Praia)

1654 Reconstrução da Igreja da Santa Casa da Misericórdia
1656 Reforma da Igreja da Vitória
1656/92 e 1697 Reforma e ampliação do Forte de Santo Antônio da Barra

1657 Construção da Igreja dos Jesuítas (atual Basílica)

1660 Construção da Casa da Câmara

1663 Reconstrução do Palácio do Governador
1682 Início da construção da Casa da Pólvora
1694 Conclusão do Forte de Santa Maria

1694 Conclusão da Casa da Moeda
1694 Construção da Sé
1696 Reconstrução do Forte de São Diogo
1696 Construção da Alfândega
1701 Reforma da Casa da Câmara
1702 Construção da Igreja da Ordem Terceira de São Francisco

1704 Construção da Igreja do Rosário dos Pretos

1705 Construção do Recolhimento da Misericórdia

1707 Início da construção do Palácio Arquiepiscopal

1707 Construção do Forte de Santo Antônio Além do Carmo

1708 Construção da Igreja de São Francisco

1709 Início da construção da Igreja do convento da Ordem Terceira do Carmo

1714 Obras de conservação do Dique do Tororó

1715 Construção da Capela do Unhão

1723 Reforma do Forte de São Pedro

1724 Reedificação do Forte de Monte Serrat

1731 Construção da Igreja de São Domingos

1734 Construção do Convento da Lapa

1735 Construção do Convento das Mercês

1736 Conclusão do Forte do Barbalho

1737 Construção da Igreja do Passo

1739 Conclusão da atual Igreja da Conceição da Praia. Capela anterior demolida em 1736

1745 Construção da Igreja do Bomfim

1770 Reconstrução da Igreja da Graça
1784 Construção da muralha da Ladeira da Montanha
1808 Funcionamento da Escola Cirúrgica - de Medicina

1812 Construção do Teatro Público de São João
1812 Construção da Biblioteca Pública
1813 Reconstrução da Igreja de Santo Antônio Além do Carmo

1814 Início das obras da Associação Comercial

1815 Construção do Passeio Público
1816 Construção da Estrada do Rio Vermelho

Fonte: Teixeira, 2001 e Vasconcelos, 2002.

No início do século XIX a cidade de Salvador tinha mais que duplicado o seu espaço de ocupação original. A cidade que vivera nos séculos XVII e XVIII o seu tempo áureo estaria por experimentar um século de decadência política e econômica. Houve, ao longo da Idade do Ouro, ampliação do poder do Estado e das forças econômicas em detrimento à diminuição do poder dos agentes religiosos e dos gastos com a defesa.

Do ponto de vista espacial, a cidade ainda permanecia reprimida junto à nucleação central, porém, alcançava na sua área periférica a península Itapagipana, na orla da baía, e o Rio Vermelho, na orla Atlântica.

O porto e a rua da praia eram os espaços preferenciais para a atividade comercial e financeira. Na cidade alta, estavam as funções administrativas e, já com expansão para o sul (Graça, Barra e, especialmente, Vitória), as residências de alta renda. A península Itapagipana era ocupada por uma pseudoclasse média urbana e o miolo da península soteropolitana era tomado por espaços rurais (prioritariamente, para a produção de subsistência) ou puntiformes vilarejos que apareciam no entorno do núcleo urbano, estes também podiam ser vistos na orla municipal, a exemplo de Itapuã.

PERSONALIDADE

Gregório de Matos Guerra - "Boca do Inferno"

Nascido entre 1633 e 1643, na Bahia, estudou com os Jesuítas e, em 1660 foi completar formação na Universidade de Coimbra. Em 1682 assumiu como desembargador da Relação Eclesiástica da Bahia e teroureiro-mor da Sé, em 1684 foi destituído dos dois cargos. Em 1694 foi exilado em Angola e, em 1695, morreu em Recife.Conhecido pela severa e apimentada crítica, recebeu o codinome de "O Boca do Inferno". A coletânea mais completa de suas obras só foi publicada na segunda metade do século XX.

MATOS, Gregório de, 1633?-1696. Poesias Selecionadas. 3º ed. São Paulo;FTD, 1998. Coleções Grandes leituras. p. 104 e 141.

À CIDADE DA BAHIA

Triste Bahia! ó quão dessemelhante
Estás e estou do nosso antigo estado!
Pobre te vejo a ti, tu a mi empenhado,
Rica te vi eu já, tu a mi abundante.

A ti trocou-te a máquina mercante,
Que em tua larga barra tem entrado,
A mim foi-me trocando, e tem trocado,
Tanto negócio e tanto negociante.

Deste em dar tanto açúcar excelente,
Pelas drogas inúteis, que abelhuda,
Simples aceitas do sagaz Brichote.

Oh se quisera Deus, que de repente,
Um dia amanheceras tão sisuda
Que fôra de algodão o teu capote.

DESCREVE O QUE ERA NAQUELE TEMPO A CIDADE DA BAHIA

A cada canto um grande conselheiro,
Que nos quer governar cabana e vinha;
Não sabem governar sua cozinha,
E podem governar o mundo inteiro.

Em cada porta um bem freqüente olheiro,
Que a vida do vizinho e da vizinha
Pesquisa, escuta, espreita e esquadrinha,
Para o levar à praça e ao terreiro.

Muitos mulatos desavergonhados,
Trazidos sob os pés os homens nobres,
Posta nas palmas toda a picardia,

Estupendas usuras nos mercados,
Todos os que não furtam muito pobres
E eis aqui a cidade da Bahia.

NOTA

[1] Vasconcelos, 2002.

Capítulo 4

A DECADÊNCIA ECONÔMICA DA CIDADE DO SALVADOR

Durante o século XIX e já desde tempos anteriores, a cidade do Salvador, importante entreposto comercial do império português e posteriormente do Brasil independente, tinha na atividade portuária, principalmente em função do escoamento dos derivados da cana-de-açúcar e do fumo produzidos na sua área de influência, o chamado Recôncavo Baiano, e no tráfico e comercialização de escravos os alicerces da sua economia, observável na grandiosidade arquitetônica das construções que eram erguidas, na maioria das vezes, com os recursos provenientes dessas atividades, bem como a partir dos investimentos em imóveis urbanos pela elite rural.

Tanto no caso das atividades do porto quanto no tráfico negreiro, as tendências da economia internacional, associadas às inovações tecnológicas por um lado e às pressões políticas da Inglaterra pelo fim da escravidão por outro, forneceram os ingredientes necessários para uma situação contínua

de perda do prestígio político e do poder econômico da capital baiana.

Em relação ao porto, que foi o alicerce fundamental à realização de todas as demais funções de Salvador, tal a sua importância para o todo da cidade, tanto o funcionamento de linhas regulares de navegação a vapor a partir de 1858, quanto a inauguração do Canal de Suez em 1869 e do Canal do Panamá em 1914, minimizaram a sua importância estratégica, o que acabou por tornar o porto de Recife, geograficamente mais próximo da Europa, mais atrativo aos interesses comerciais externos[1] .

Sendo o porto de Salvador uma das principais rotas de saída de matérias-primas vindas da zona rural em direção aos centros nacionais e do capitalismo internacional e ainda porta de entrada de mercadorias, muitos trapiches tiveram de ser construídos ao longo da linha de praia para garantir o armazenamento dos produtos. Atualmente, porém, esses grandes armazéns adquiriram novas funções em consonância com as demandas criadas pelo turismo, sendo transformadas em casas de shows, restaurantes ou estacionamento.

No que diz respeito ao comércio em torno do tráfico negreiro, as deliberações oficiais que tiveram como ato último a proibição do escravismo no Brasil em 1888, como não poderia deixar de ser em uma sociedade cujas bases produtivas eram dependentes do trabalho forçado da população negra e de seus descendentes, tiveram decisivas repercussões na economia soteropolitana e regional.

REVOLTA DOS MALÊS

A província da Bahia foi palco de várias rebeliões escravas durante as primeiras décadas do século XIX. A mais expressiva, porém, foi a Revolta dos Malês, ocorrida em 1835, quando escravos de origem Haussa e Nagô se sublevaram contra a intolerância racial e religiosa, já que eram, em sua maioria, muçulmanos, advindo daí o termo "malê", que, na época, designava os negros que professavam a religião islâmica e eram alfabetizados em árabe.

A diminuição da mão-de-obra disponível no campo produziu dois impactos distintos: (1) prejuízos para a lavoura e crescimento considerável nos números da população urbana, fruto, entre outros motivos, da imigração desses mesmos ex-escravos do campo; (2) transferência de investimentos para atividades modernas, como o transporte público, instituições bancárias, comércio e imóveis.

A passagem para o período republicano, em 1889, não alterou as condições da economia

soteropolitana. O papel do Estado, porém, se ampliou consideravelmente na modernização da cidade do Salvador, principalmente através de investimentos em infra-estrutura.

No início do século XX, a produção de cacau despontava, via exportação aos mercados norte-americano e europeu, mesmo tendo parte desse produto agrícola escoado pelo porto do Rio de Janeiro, por conta das plantações estarem localizadas no litoral sul da Bahia.

Por outro lado, a riqueza gerada pela expansão da cultura cafeeira no Sudeste brasileiro, notadamente no interior do estado de São Paulo, produziu conseqüências diversas no panorama econômico, político e social do país e, por extensão, na realidade baiana e soteropolitana.

A descoberta de petróleo no atual bairro do Lobato, em Salvador (1939) foi o mais importante evento da economia regional na primeira metade do século XX, produzindo efeitos, porém, somente após a II Guerra Mundial, já que as estruturas para extração e refino do "ouro negro" foram implantadas entre o final da década de 1940 e início da seguinte.

O final do período revela a manutenção das condições de instabilidade econômica e de carestia, posto que o produto mais expressivo da balança comercial baiana era o cacau, que fornecia mais divisas ao país que à Bahia.

PARA ENTENDER

Fotos de Oscar Cordeiro (presidente da Bolsa de Mercadorias da Bahia que, com Manuel Inácio de Bastos, identificou a existência de petróleo no bairro de Lobato) junto ao primeiro poço de petróleo na Bahia.

Fonte: www.republicaonline.org.br/RepOnlineNAV/navegacao/documentos, acessado em 02/12/2005.

Oscar Cordeiro em Lobato - 1938.

Fonte: Arquivo da Petrobrás (Salvador/Ba)

Oscar Cordeiro em Lobato - Último quartel do século XX.

O Bairro do Lobato, na periferia norte de Salvador, recebeu esta denominação como uma homenagem ao escritor Monteiro Lobato, ferrenho defensor de uma ação governamental ativa em torno da exploração do petróleo. No local, foi erguido um monumento pela descoberta, em 1939, do primeiro poço de petróleo no Brasil. Ao longo da segunda metade do século XX, o monumento quase desapareceu em meio às construções irregulares, motivadas pela expansão da economia regional gerada, entre outros fatores, pelo próprio "ouro negro". Nos primeiros anos do século XXI a Petrobras desenvolveu um projeto de recuperação e embelezamento da área.

Tal estagnação levou o então governador baiano Otávio Mangabeira à preparação de um plano de desenvolvimento econômico visando superar o chamado "Enigma Baiano". Conforme prof. Heliodório Sampaio:

> *De um modo geral, essa problemática do chamado 'enigma baiano', a rigor, nasce das próprias dificuldades da Bahia numa fase letárgica do seu desenvolvimento econômico, cuja gênese primariamente decorre de sua descapitalização, desde a crescente deterioração da indústria do açúcar na região, aliada ao deslocamento do eixo das decisões centrais do país. (SAMPAIO, 1999, p. 74).*

A DINÂMICA DEMOGRÁFICA FRENTE À ESTAGNAÇÃO ECONÔMICA

A falta de dados precisos sobre a quantidade de habitantes em Salvador ao longo de quase todo o século XIX, já que o primeiro censo oficial só veio a ser realizado em 1872, apesar de revelar números discordantes, não impede uma análise demográfica da capital baiana, posto que tanto a Igreja Secular quanto os viajantes e demais observadores das características de Salvador realizaram estimativas as mais diversas.

Enquanto o censo eclesiástico de 1805 revela um quantitativo em torno de 50.000 habitantes, as estimativas de viajantes estrangeiros davam conta de uma população total entre 75.000 e 120.000 habitantes nos primeiros vinte anos do século XIX[2].

A população soteropolitana entre os anos das décadas de 1850 e 1860, segundo essas mesmas fontes, girava em números que oscilavam entre 120.000 e 180.000 habitantes.

Segundo dados do censo de 1872, que contradizem para menos os números anteriores, a cidade do Salvador contava com cerca de 108 mil habitantes, tendo o crescimento direcionado mais para sul, no bairro da Vitória, devido principalmente à iniciativa de comerciantes ingleses e alemães em habitar áreas mais aprazíveis da cidade, em residências mais amplas e salubres, algo impossível no casario colonial do antigo centro, assim como

para 205.813 em 1900, apresentando uma desaceleração no ritmo de crescimento populacional.

No que diz respeito aos números da população e mais especificamente à força de trabalho disponível na cidade, é possível verificar que houve significativas baixas entre aqueles cuja faixa etária integraria a parcela produtiva entre os habitantes de Salvador.

As condições sanitárias e higiênicas de então eram lastimáveis, provocando sucessivas epidemias de febre amarela e cólera, com muitas mortes. Além disso, a expulsão de portugueses após a chamada "Independência da Bahia" em 1823 e a Guerra do Paraguai, ocorrida nos anos de 1864 a 1866, contou com quase vinte mil soldados saídos da província, muitos escravos, atraídos pela promessa de posterior alforria, após o término do conflito.

A população soteropolitana teve crescimento lento durante a primeira metade do século XX, chegando mesmo a apresentar tendência à estagnação nos primeiros anos. Enquanto em 1900, a população de Salvador era cerca de 206.000 habitantes, sendo ultrapassada por São Paulo, que contava com um número de 239.820 pessoas, em 1940 atingiu a marca de cerca de 290.000 habitantes, quando perdeu a condição de terceira mais populosa cidade brasileira para Recife (348.424 habitantes). Ver apêndice 2.

CRESCIMENTO TERRITORIAL DA CIDADE

Apesar das instabilidades econômicas e políticas, a cidade ia ganhando ares de modernidade com a instalação de serviços de transporte coletivo, possibilitando uma maior expansão em direção ao sul e permitindo ainda a consolidação da separação de classes sociais, em direções opostas. Ao sul cabia abrigar a parcela rica da população soteropolitana, enquanto que as classes mais populares instalaram-se no norte. A partir disso, configurou-se a forte dualidade, da cidade "europeizada", moderna, com importantes investimentos urbanos nacionais e internacionais, e a existência de residências precárias nas áreas baixas, insalubres ou periféricas da cidade.

Ao contrário da separação de caráter funcional observado entre a Cidade Alta, onde se concentrava a administração pública e de residências, e Cidade Baixa, que centralizava o comércio atacadista, agências do mercado financeiro e das atividades portuárias, havia entre o sul e o norte da cidade a formação de um processo de segregação de caráter socioespacial.

Essa dualidade foi reforçada pelo rápido crescimento populacional experimentado no período, notadamente no final do século XIX, por conta dos bons resultados da agricultura regional e do início do processo de êxodo rural, pela ampliação do sistema de transportes, acompanhando os vetores de expansão da cidade, permitindo, por sua vez, o

deslocamento de populações da área central para a zona rica, ao sul.

Ainda no século XIX e de modo mais marcante na sua segunda metade, Salvador há muito já deixara para trás as suas características originais de cidade-fortaleza, posto que, salvo os fortes transformados em quartéis, houve um desmantelamento gradativo do sistema de defesa, iniciado ainda em finais do século XVIII o que, na maioria dos casos, ocorreu como meio para implementar as mudanças que se faziam necessárias por conta do crescimento da cidade.

Apesar da manutenção do crescimento linear, a cidade já apresentava características de uma expansão radioconcêntrica, com ocupações estabelecidas no leste, para além da paróquia de Santana, no atual bairro de Brotas. A cidade então crescia sob forte dependência dos fluxos internos de transportes, já que, à medida que eram ampliadas as diligências e linhas de bondes, novas áreas de ocupação se estabeleciam, ainda que fossem espaços segregados.

A área central da cidade, correspondente ao Centro Histórico e adjacências, tornou-se gradativamente um espaço pouco valorizado, sofrendo um processo de abandono por parte das elites locais e não contemplada pela modernização do sistema de transportes. Tal fato foi de fundamental importância para o desencadeamento dos processos de empobrecimento da área.

O comércio passou a ser uma das atividades econômicas mais significativas de Salvador no século XX, tendo papel fundamental na transformação dos espaços da cidade, principalmente nas áreas da Cidade Baixa, onde os grupos comerciais exigiam mais espaços para a fundação de grandes escritórios, mas também na Cidade Alta, a exemplo da rua Chile, que se delineava como o espaço de compras e lazer das famílias abastadas, assim como na Baixa dos Sapateiros, onde a venda de produtos a preços mais populares atraia os grupos proletários e da Calçada, cujo terciário está ligado à estação ferroviária e ao bairro e Itapagipe, refletindo diretamente na demanda por modernização dessas localidades.

As transformações ocorridas em Salvador ao longo dos primeiros quarenta anos do século XX tiveram menor repercussão no crescimento da área urbanizada do que na remodelação dos espaços internos da cidade, embora novas áreas tenham sido agregadas à realidade urbana, principalmente na periferia norte, no leste, para além do atual bairro de Brotas e ao sul, com a consolidação do bairro da Barra e o prolongamento das residências ao longo da orla atlântica.

Salvador apresentava, no início do século XX, características de modernidade, principalmente em função das intervenções realizadas por dois dos seus governantes - José Joaquim Seabra e Antonio Moniz

- sob influência das reformas urbanas realizadas em Paris (século XIX) e Rio de Janeiro (primeiros anos do século XX).

O período do "**Urbanismo Demolidor**", capitaneado, em Salvador, por J. J. Seabra, teve início com a abertura da avenida Sete de Setembro, exigindo a derrubada de sobrados e igrejas voltadas para o leste da antiga Rua Direita do Palácio, rebatizada em 1902 de rua Chile, até o atual bairro da Barra. A remodelação de edifícios e a construção de novos prédios altos nas áreas centrais da cidade, notadamente ao longo da nova avenida, deram ares de modernidade aos espaços de trânsito das elites soteropolitanas. Em 1933, houve a demolição da Catedral da Sé, para abrigar o final de linha de bondes elétricos, em um ato considerado dos mais graves no contexto do patrimônio arquitetônico da cidade.

As reformas urbanas ocorreram ainda na Cidade Baixa, com a modernização do porto e melhoria nos transportes. Os aterros duplicaram os espaços nas proximidades da igreja da Conceição da Praia, mais precisamente onde a população soteropolitana denomina de "Comércio", além da planta de implantação da área com padrão em quadrículas.

Com a abertura do Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador, o EPUCS, em 1942, por Mário Leal Ferreira, teve início uma série de discussões e análises do planejamento da cidade

Em 1942, foi inaugurado o edifício Oceania, uma referência do novo modelo de prédios residenciais em uma área da cidade que se configurava como vetor de crescimento urbano, especialmente em função do número crescente de loteamentos na área.

de forma ambiciosa e minuciosa, enfatizando os aspectos físicos de uso e ocupação do solo, mas também econômicos e sociais da população soteropolitana. Os estudos definiram que o traçado do planejamento urbano de Salvador previsto pelo EPUCS seria **radial-concêntrico**, o que influenciou na conformação das **avenidas de vale**.

PARA ENTENDER

A avenida Antônio Carlos Magalhães é um dos exemplos da proposta do EPUCS de abertura de Avenidas de Vale. Esta via, concretizada em 1968 foi um dos elementos responsáveis pela produção da centralidade comercial e residencial da Pituba e entorno. Ela leva o nome do prefeito de então.Destaque, na foto acima, para a margem a esquerda da referida avenida com grandes equipamentos comerciais, a exemplo do Casa *Shopping* Cidade, Max Center, Pituba Parque Center e *Shopping* Itaigara. Ainda, ao fundo dessas construções, habitações de alta renda do Itaigara.

No início do século XX, o padrão de crescimento da cidade se configurava a partir da expansão pelos vetores norte e sul, ao passo que, no final do período, por outro lado, a característica radioconcêntrica já se mostrava consolidada, embora o chamado "miolo" de Salvador estivesse ainda que praticamente desocupado, apresentando apenas alguns assentamentos com funções rurais.

"Miolo" de Salvador, espaço interior, margeando pela Av.Paralela (Luiz Viana Filho) e pela BR 324.

O "Miolo" de Salvador corresponde aos espaços de ocupação tardia da cidade, onde, na atualidade, se estabelecem boa parte dos conjuntos habitacionais de baixa renda e ocupações informais da metrópole.

O mapa do EPUCS mostra uma cidade que se estendia da Pituba à Barra, na orla oceânica e da Barra à Itapagipe de forma contínua, enquanto que no interior, as ocupações, embora densas, limitam-se aos bairros da Liberdade, Barbalho, Brotas e Federação.

PERSONALIDADE

Castro Alves

Considerado o maior poeta brasileiro, Castro Alves nasceu em 14 de março de 1847, na Fazenda Cabaceira, em Curralinho, hoje município que leva o seu nome e morreu em Salvador, no dia 06 de julho de 1871, vitimado pela tuberculose. Tido como o Poeta dos Escravos, Castro Alves foi defensor de dois temas bastante polêmicos para a época: o sistema republicano e a abolição da escravatura, o que o levou a produzir obras de caráter eminentemente social, como Os Escravos, onde publicou a sua mais conhecida poesia: Tragédia no Mar, mais conhecida

pelo seu subtítulo O Navio Negreiro, além de Espumas Flutuantes, de 1870.

Trecho da poesia O povo ao poder, de 1866, onde o autor faz um protesto contra os excessos da polícia soteropolitana à época:

A praça! A praça é do povo
Como o céu é do condor
É o antro onde a liberdade
Cria águias seu calor em
Senhor!...pois quereis a praça?
Desgraçada a populaça
Só tem a rua de seu...
Ninguém vos rouba os castelos
Tende palácios tão belos...
Deixai a terra ao Anteu.

NOTAS

[1] Vasconcelos, 2002.

[2] Vasconcelos, 2002.

DA BUCÓLICA SALVADOR HISTÓRICA À MODERNA METRÓPOLE REGIONAL: AS TRANSFORMAÇÕES DA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XX.

ANTECEDENTES

Como vencer o "enigma baiano"? A cidade do Salvador da primeira metade do século XX ainda permanecia diretamente ligada ao seu núcleo original e sofria com uma letargia econômica que se estendia desde meados do século XIX.

Alguns acontecimentos de nível nacional foram fundamentais para superar esse período, a exemplo da criação da SUDENE (Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste), em 1959, que abriu mais uma via de financiamento para o desenvolvimento local, do qual a Bahia e, especialmente, Salvador se utilizou amplamente; a criação das regiões metropolitanas, em 1973, estimulando a descentralização da atividade industrial do eixo Rio de Janeiro - São Paulo; a criação do BNH (Banco Nacional de Habitação), em 1964, como alternativa para regular o intenso processo de urbanização espontânea (ilegal) que o país experimentava após a integração viária da rede

urbana, repercutindo na produção de demanda para o setor de construção civil, com empreendimentos para as classes média e alta e expandindo as áreas de ganhos dos espaços metropolitanos, conforme cita o geógrafo Milton Santos:

> *O Banco Nacional da Habitação, é criado muito mais para modernizar as cidades do que para fazer casas, [...] porque permitia pagar de vez a compra da casa ao vendedor de um imóvel usado ou novo, e isto facilitou a produção de bairros de classe média. (SANTOS, 1995, p. 20).*

Mas principalmente a descoberta de petróleo em Lobato (1939), a criação da Petrobrás (1953), com posterior extração e refino do óleo no Recôncavo Baiano (1954), marcavam um novo período urbano-industrial que a cidade passava a experimentar, se consolidando com a construção do CIA - Centro Industrial de Aratu - (1967) e do Complexo Petroquímico de Camaçari (1978) analisado a seguir.

A TRÍADE DO CRESCIMENTO ECONÔMICO

A re-dinamização da economia baiana na segunda metade do século XX está diretamente ligada à produção de uma "centralidade" industrial periférica nas terras da Bahia via Petrobrás, CIA e COPEC, pois daí decorreram:

1 Atração de capitais industriais de base produtiva em nível nacional e, principalmente, internacional;

2 Atração de fluxos imigratórios que ocasionaram o aumento populacional da cidade e que vinham em busca do "eldorado" dos ganhos (empregos com bons salários, serviços urbanos, conforto, etc) derivados da industrialização;

3 Nova dinâmica espacial para Salvador, pois, se as indústrias estavam localizadas na Região Metropolitana, os serviços e a habitação estavam, prioritariamente, na metrópole baiana;

4 Ampliação do espaço urbano com a produção de novas centralidades e formas modernas coerentes com a nova realidade urbano-industrial, a exemplo das avenidas de vales, dos *shoppings centeres* e dos edifícios de negócios em áreas distanciadas do centro histórico;

5 Criação de uma **demanda solvável** para a produção imobiliária que se estruturava nos bairros residenciais formais para classe média e alta em Salvador, por exemplo: Barra, Pituba, Itaigara, Caminho das Árvores.

Fonte: Site www.vermelho.org.br/daniel/noticias/2004/novembro/111204cia_aratu.htm, acessado em 24/11/2005

CIA - Centro Industrial de Aratu (1967)

Fonte: Tavares, 2000, p. 320.

COPEC - Complexo Petroquímico de Camaçari (1978)

Após a implantação do CIA e do COPEC, bem como da exploração de petróleo no Recôncavo Baiano, Salvador se inseriu definitivamente no contexto de uma metrópole da periferia do capitalismo industrial. Os geógrafos Sylvio Bandeira e Bárbara Christine corroboram, quando afirmam que:

Salvador tornou-se nas últimas décadas cada vez mais dependente de uma nova base econômica - a de natureza industrial e de serviços - localizada nela mesma e em seus arredores, profundamente inserida no contexto nacional e internacional e, em contrapartida, tornou-se cada vez menos dependente de sua antiga base econômica regional, a de natureza agrária-mercantil. Como corolário, foram alteradas suas relações intra e inter-regionais, repercutindo de forma dinâmica na densificação e ampliação da mancha urbana (com destaque para o processo de periferização), onde coexistem aspectos modernos e arcaicos da vida urbana, com padrões fortemente diferenciados de renda e qualidade de vida em uma complexa organização socioespacial e com expressivo comprometimento ambiental. (SILVA; SILVA, 1991, p. 79).

A DINÂMICA DEMOGRÁFICA NO CONTEXTO DA RECUPERAÇÃO ECONÔMICA

Confirma-se a condição de Salvador como núcleo polarizador da região, direcionando para esta cidade grande parte da arrecadação do Estado gerando desequilíbrio em relação a outras cidades médias e pequenas, fato que redundou na desigual distribuição demográfica: em 1960, 630.878 habitantes em Salvador e 5.900.000 em todo o Estado da Bahia; em 1970, 1.001.200 e 7.500.000 respectivamente, estando na capital cerca de 1/7 da população da Bahia. Em 2000, Salvador possuía 2.439.823, ao passo que a Bahia possuía 13.070.250 habitantes.

A observação da Tabela 01, sugere rápida expansão imobiliária e ocupação territorial de novos espaços da cidade de Salvador, no caso, a Pituba: (1) em 1970 a população de Salvador era de cerca de 1 milhão de pessoas, dos quais 8.923 habitantes residiam em 1.252 domicílios na Região Administrativa 08 (Pituba); (2) em 1980 a população de Salvador chegava a 1.507.000 pessoas (1.767.000 na RMS) e a RA-8 (Pituba) a 37.529 habitantes em 7.436 domicílios, experimentando, no intervalo de 10 anos um acréscimo de 493,99% de domicílios e 320,59% de pessoas; (3) em 1991, Salvador com 2.075.000 habitantes (RMS com 2.497.000) e a RA-8 (Pituba) com 63.708 habitantes, percebe-se uma significativa alteração no índice de ocupação caindo para 69,76% o acréscimo demográfico; (4) a verificação de 68.373 habitantes para a RA-8 (Pituba) em 1996 é um forte indicativo da relativa estabilidade no crescimento demográfico na área, só experimentando novos saltos a partir de eventos pontuais com o estabelecimento de novos condomínios verticalizados.

A análise dos dados supracitados clarificam a lógica de uma intensa e abrupta ocupação populacional na área observada para a década de 1970, destinada a uma população residente de média, média-alta e alta renda, o que conduz ao entendimento de que se está tratando de uma das localidades segregadas de Salvador onde se

Tabela 01 – Ocupação demográfica em Salvador e RA 08 – Pituba (1970 – 2000)

Ano	População de Salvador.(Mil hab.)	População da Região Administrativa – 08 (Pituba).(Hab.)	Porcentagem da população da RA-8 em relação à de Salvador (%)	Porcentagem de crescimento da população em Salvador (%)	Porcentagem de crescimento da população na RA-08 (%)	Número de domicílios da RA-8.
1970	1.007	8.923	0,89	x.x.x	x.x.x	1.252
1980	1.507	36.975	2,45	49,65	320,59	7.436
1991	2.076	63.852	3,08	37,76	69,75	15.789
1996	2.212	68.373	3,09	x.x.x	x.x.x	18.446
2000	2.240	76.992	3,44	7,9 (em relação a 1991)	20,58 (em relação a 1991)	22.214

Fonte: IBGE (Censo 1991 e 2000), ADEMI (1993), Bezerra (2001, p. 70).
Elaboração: Adriano Bittencourt Andrade.

Imagem da Av. Paulo VI, no centro da Pituba, na altura do Colégio Militar de Salvador, nos anos de 1957 e 2002, respectivamente.

Imagem do arquivo do Colégio Militar de Salvador

Imagem do arquivo pessoal dos autores

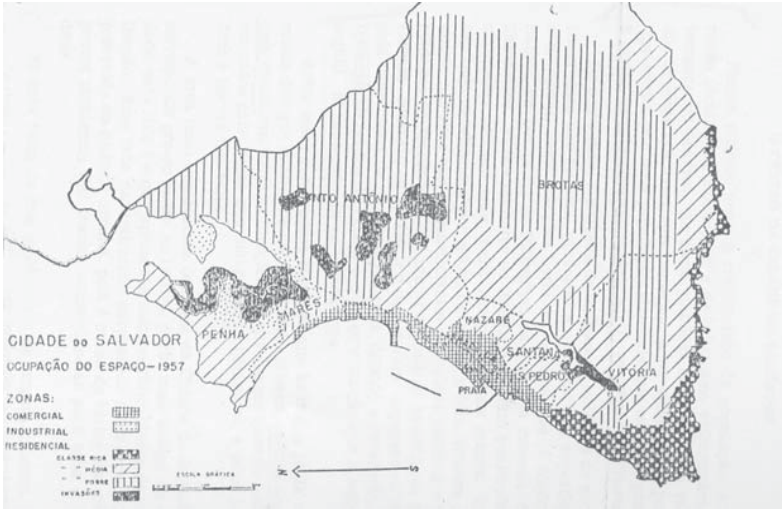
reproduz o grande capital imobiliário e para onde se destina parte significativa dos investimentos públicos. Constata-se ainda que, o espaço que outrora era praticamente desabitado, com uso predominantemente rural, sofreu uma densa ocupação demográfica consolidando a área por onde a cidade formal se estenderia.

Destarte, houve a multiplicação em cinco vezes da população de Salvador entre 1900 (205.813 pessoas) e 1970 (1.007.200 pessoas) e mais uma vez e meia de *1970 a 2000*[1] .

OCUPAÇÃO DO ESPAÇO MUNICIPAL

É possível mensurar a situação de Salvador ao final dos anos 1950, observando a citação e mapa do geógrafo Milton Santos na sua tese de doutorado, quando indica as funções prioritárias da cidade em texto conclusivo e a enquadra economicamente, sugerindo os seus papéis em nível regional e nacional:

> *Salvador é uma criação da economia especulativa, a metrópole de uma economia agrícola comercial antiga que ainda hoje subsiste; ela conserva as funções que lhe deram um papel regional, e embora penetrada pelas novas formas de vida, devidas à sua participação aos modos de vida do mundo industrial, mostra, ainda, na paisagem, aspectos materiais de outros períodos. (SANTOS, 1959, p.192).*



Fonte: Santos (1959,p. 59)

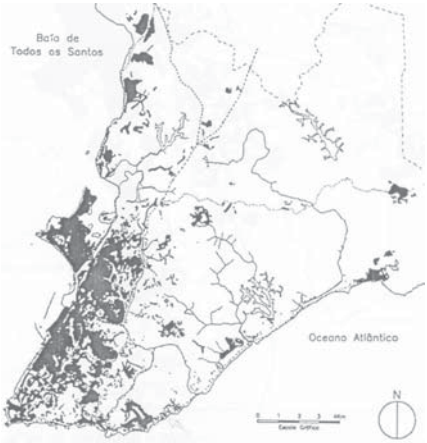
"Cidade de Salvador" - Ocupação do espaço – 1957

Sobre a ocupação do sítio, Milton Santos indica que, para a data de 1957, "o centro se desenvolve mais ativamente, bairros ricos são construídos, as '**invasões**' se formam, os vales começam a ser ocupados por construções e as praias se valorizam com luxuosas casas de morada", dando uma pista de que, apesar da ocupação de parte significativa do município, havia, neste momento, uma reduzida densidade demográfica (em se considerando o ambiente urbano), com maior concentração junto ao centro histórico, e, já de forma explícita, acontecia a expansão da cidade formal em direção à orla atlântica, em detrimento aos investimentos feitos no "Miolo" e na Cidade Baixa.

As densas transformações vividas na cidade nas últimas três décadas do século XX, levaram à ocupação quase definitiva de toda a área municipal e à inclusão de áreas balneárias ou "distantes" da cidade ao **tecido urbano**.

A figura a seguir, da década de 1970, retrata uma situação ainda próxima ao que Milton Santos observou, quando, em mapas, indicava uma ocupação urbana contínua da península de Itapagipe à Amaralina. O mapa de 1999, por outro lado, confirma a distenção da área urbana pelo "Miolo" e orla atlântica, com uma densa ocupação demográfica do município no período de apenas três décadas.

Ocupação de Salvador – 1970



Fonte: UFBA. Evolução física de Salvador, Salvador: CEAB-FAUFBA/PLANDURB-PMS, 1979, V. 1 *apud* Gordilho-Souza, 2000, mapa 14.

Ocupação de Salvador – 1999

Fonte: Atlas Digital de Salvador (Mancha urbana edificada). Escala aproximada de 1:250.000 Elaboração: Gilberto Corso Pereira.

Repercussões espaciais

Essa evolução da área urbana da cidade do Salvador, trazia traços de equipamentos modernos (a exemplo das TV Itapoã - 1960 - e Aratu - 1969; universidades pública e privada - UFBA em 1946 e UCSal em 1956 - bancos regionais e estadual, etc.), hábitos - em 1961, fim das atividades dos bondes; em 1965, 30.000 automóveis em circulação e, em 1966, 797 ônibus e 931 táxis - e na forma como a cidade passava a ser planejada, integrada à produção de um urbanismo moderno *(Semana de 35, EPUCS e plano do CIA)*[2].

Ainda como acontecimentos em nível intra-urbano, relaciona-se: (1) em 1949, a conclusão da via litorânea Amaralina/Itapoã; (2) em 1954, a construção da barragem do rio Joanes para futura normalização da distribuição de água na região metropolitana; (3) capitaneadas por Rômulo Almeida, a criação da Comissão de Planejamento Econômico, em 1955, e, em 1956, a criação da FUNDAGRO (que iria se transformar no DESENBANCO e, a partir de 2001, DESENBAHIA - Agência de Fomento do Estado da Bahia) oferecendo crédito barato, principalmente às obras de infra-estrutura, atendendo à demanda de uma classe média emergente e da alta renda já cristalizada; (4) em 1965, o funcionamento do BANEB (Banco do Estado da Bahia), tendo a sua origem no ICEEB, de dois anos antes; (5) a construção de conjuntos

habitacionais populares - URBIS - a partir de 1965, numa pretensa tentativa de regularizar a questão habitacional na cidade; (6) em 1967, houve a viabilização para implantação do plano do CIA que atendia a uma reestruturação metropolitana, inclusive com a indicação da criação de um novo núcleo - inicialmente no Cabula - que iria se confirmar na área intersticial entre o CAB (Centro Administrativo da Bahia, com obras iniciadas em 1972), na Av. Paralela, e o *Shopping* Iguatemi (1975), na Av. Antônio Carlos Magalhães.

O caso do *Shopping* Iguatemi

Um dos principais vetores da centralidade que se estabelecia no Vale do Camaragibe foi o *Shopping* Iguatemi. Implantado em 1975, isolado no lado oposto à Estação Rodoviária, porém já com um padrão significativo de acessibilidade e com destaque para o amplo estacionamento para o período, após duas décadas, já aparece como *core* do novo centro da cidade, com diversos outros empreendimentos ao seu entorno.

Inaugurado em 1975 com 57 lojas e capacidade para 105, possuía cerca de 1.200 vagas de estacionamento e contabilizava nos cinco primeiros anos um fluxo médio diário de 10 a 15 mil pessoas - números bastante expressivos para aquele tempo e espaço.

Foto *Shopping* Iguatemi - 1975

Em 2003, com os mesmos três pisos, porém com a ampliação horizontal do espaço construído, contava com 520 lojas, 15 cinemas e um fluxo médio de 100 mil pessoas ao dia com vagas para 4.500 veículos.

Foto *Shopping* Iguatemi - 2000

As artérias de ligação que conectavam esta pretensa nucleação estão presentes na atual estrutura urbana da cidade como marcas indeléveis da construção histórica do espaço urbano.

Na década de 1990 três eventos foram marcantes na qualificação de uma cidade terciária a ser estudada no último capítulo:

1 Início das obras de um projeto de saneamento da cidade do Salvador - Bahia Azul -, financiado pelo Estado e por organismos supranacionais, projeto que previa a complementação do emissário submarino do sistema de esgotamento de Salvador, que é de 1975.

2 Atendendo à lógica dos novos fatores locacionais, tais quais, a facilitação do transporte da produção, os incentivos fiscais, a disponibilidade e custo de terras e mão-de-obra e a aproximação de centros para habitação e serviços, em 2001, o complexo industrial da Ford passa a funcionar na Bahia, após uma "guerra" fiscal e política entre estados brasileiros, criando, segundo dados retirados do site oficial da empresa, a expectativa de geração de 5.000 empregos diretos, além de 50.000 postos de trabalho indiretos quando estiver operando a plena capacidade, e sendo utilizada pela propaganda oficial como principal símbolo de uma nova polarização industrial que o estado tenderia a exercer.

3 Com sucessivas fases de recuperação e restauro a partir de 1991, a produção de um centro turístico junto ao centro comercial/residencial histórico, o Pelourinho. Esta mesma lógica

presente em diversos outras metrópoles que, por conta da expansão urbana, tiveram as suas centralidades originais, normalmente com rico conteúdo arquitetônico e cultural, degradadas. Aliada à restauração estão outras medidas que viabilizem o fluxo turístico para o local, a exemplo do amplo policiamento, da possibilidade de acesso e estacionamento e, principalmente, do estímulo ao comércio, especialmente de *souvenires*, serviços e manifestações voltadas aos olhos/câmaras dos turistas.

PARA ENTENDER

AVENIDAS DE VALE

Avenidas de ampla circulação rodoviária que possibilitaram o uso e acesso rápido a lugares distantes do Centro Tradicional, repercutindo em ampliação do espaço urbano contínuo, na valorização de terras outrora rurais e na polinucleação da cidade de Salvador.

NOME (algumas avenidas de vale implantadas após a "Reforma Urbana" de 1968).	DATA DE IMPLANTAÇÃO
Av. Antônio Carlos Magalhães	1968
Av. Tancredo Neves	1968
Av. Mário Leal Ferreira (Bonocô)	1970
Av. Reitor Miguel Calmon (Vale do Canela)	1970
Av. Magalhães Neto	1970
Av. Suburbana	1971
Av. Luiz Viana Filho (1ª pista)	1971
Av. Juracy Magalhães (1ª pista)	1971
Av. Otávio Mangabeira (duplicação)	1971
Av. Garibaldi	1972

Fonte: SCHEINOWITZ, 1998, p.33,38

A metrópole contemporânea

Antecipando o próximo capítulo, apresenta-se sumariamente nesta conclusão intermediária, à luz dos escritos do geógrafo Pedro de Almeida Vasconcelos, como se estruturava Salvador ao final do século XX:

> *Atualmente, na escala regional, uma metrópole terciária opõe-se a uma periferia industrial, e na escala urbana, os grandes investimentos realizados no sistema viário, em grandes equipamentos privados e públicos, levaram à perda do caráter mononuclear de Salvador, e à uma ampliação da "segregação" sócio-espacial, que resultou na formação de quase quatro "cidades". (VASCONCELOS, 2002, p. 423).*

O autor continua com a diferenciação das "quatro cidades", base para o Quadro 01, que atualmente se encontram, articulam e conflitam no interior de Salvador.

Confirma-se assim a posição da metrópole baiana como núcleo urbano dinâmico, porém inserido perifericamente no "jogo" do capitalismo global e possuindo no seu interior diversos problemas associados, a exemplo da questão da habitação, da não disseminação do "direito à cidade", dos transportes, das questões ambientais, dentre outros.

Quadro 04 – Grandes espaços "segregados" de Salvador ao final do século XX

Nome	Área	Características gerais
Centro histórico	Núcleo original da cidade de Salvador.	Formas remanescentes do suntuoso passado da capital baiana, hoje congregando funções da administração municipal, comércio de baixa renda e uso turístico na área recuperada – "*Shopping* do Pelô".
Orla atlântica	Parte sul da península e orla atlântica, tendo como limite a Av. Paralela.	É, apesar dos bolsões de pobreza (Nordeste de Amaralina, Boca do Rio e parte de Itapuã), por onde se estende a cidade formal, *locus* do estabelecimento da população de alta e média renda, da ação intensa dos grandes promotores imobiliários e da infra-estruturação pública. Ocupação em sucessivas fases do sul para o norte. Espaço de loteamentos e condomínios fechados e do novo centro e de vários eixos de centralidade (avenidas de negócios).
Orla da baía de Todos os Santos	Parte norte do centro histórico e subúrbio ferroviário.	Em local de topografia acidentada, ocupa a parte baixa e a margem da parte alta da falha de Salvador. Predomínio da moradia de pobres, normalmente negro-mestiços. Área com precária infra-estruturação e graves problemas socioambientais. Na península itapagipana há resistências espaciais, marcando um claro processo de **inércia**.
Interior da península – "Miolo"	A parte central de Salvador – entre a BR-324 e a Av. Paralela.	Ocupada predominantemente após a década de 1970, nesta grande área aparecem conjuntos habitacionais financiados pelo Estado, diversas invasões e outros parcelamentos informais nos interstícios. Sistema também precário de atendimento público, aproximando-se do padrão socioeconômico da Orla da baía de Todos os Santos.

Fonte: Vasconcelos (2002, p. 423-425) Elaboração: Adriano Bittencourt Andrade

PERSONALIDADE

Dorival Caymmi, Jorge Amado, Dodô e Osmar, com seus personagens e estilo de vida, mitificaram o SER baiano, especialmente em relação à malemolência, alegria e misticismo do cidadão soteropolitano.

Dorival Caymmi

Compositor soteropolitano, nascido em 30 de abril de 1914, com 22 anos ganhou concurso de músicas para carnaval em Salvador. Em 1938 migrou para o Rio de Janeiro e gravou o primeiro sucesso: "O que é que a baiana tem", a partir de então, se imortalizou com obras que tratavam de temas praieiros ou sobre a Bahia e as belezas da terra, o que colaborou para a construção do "mito da baianidade". Casou-se com Stella Maris, com quem teve três filhos Dori, Danilo e Nana também músicos.

Jorge Amado

Nasceu em Ferradas, distrito de Itabuna, no ano de 1912, migrou para Ilhéus com um ano e posteriormente para Salvador. Por conta do exílio e do sucesso literário conheceu diversos países do mundo. A obra de Jorge Amado sofreu diversas adaptações para cinema, teatro e televisão. Seus livros foram traduzidos em 55 países, em 49 idiomas, existindo também exemplares em braile e em fitas gravadas para cegos. Morreu em Salvador, no dia 6 de agosto de 2001

Inventores do trio elétrico do carnaval baiano, Dodô (Adolfo Nascimento) e Osmar Macedo conheceram-se em um programa de rádio em 1938. Os dois estudavam música e eletrônica e pesquisavam uma forma de amplificar o som dos instrumentos de corda. A amplificação aconteceu dez anos depois, e no carnaval de 1950 a dupla saiu em cima de um Ford 49 tocando em instrumentos adaptados as músicas da Academia de Frevo do Recife, que se apresentava na ocasião em Salvador.Dodô faleceu em 15 de junho de 1978 e Osmar, em agosto de 1997

NOTAS

[1] Andrade, 2005.

[2] Vasconcelos *apud*. Andrade, 2003.

Capítulo 6

A METRÓPOLE ATUAL E OS (DES)CAMINHOS RUMO AO FUTURO DE SALVADOR

A cidade do Salvador atravessou a segunda metade do século XX e ingressa no século XXI apresentando as características marcantes de uma metrópole fragmentada do mundo subdesenvolvido, onde o urbanismo moderno dos arranha-céus e *shopping centers* por vezes se avizinha de espaços onde a pobreza se faz absoluta.

A falta de um planejamento estratégico de longo prazo e as demandas socioeconômicas resultantes do próprio processo de crescimento da cidade e das necessidades do mercado cultural e turístico produziram uma metrópole com várias faces distintas, desde a modernidade da Av. Tancredo Neves com os seus edifícios "inteligentes" aos espaços de exclusão como a invasão de Alagados (que já fora a maior favela sobre palafitas da América Latina) e o Bairro da Paz (antiga invasão das Malvinas).

A configuração atual da cidade do Salvador é marcada pela aceleração dos processos que

promoveram as intensas desigualdades socioespaciais existentes, posto que algumas áreas localizadas incorporaram as inovações tecnológicas de modo extremamente rápido, ao passo que, em outros espaços, as condições são precárias, onde se vivencia um **tempo lento**.

A cidade do Salvador, ainda que tenha perdido parte do seu território municipal com a emancipação de alguns dos seus distritos, como Candeias, Água Comprida (transformada em Simões Filho) e Santo Amaro de Ipitanga (atual Lauro de Freitas), sofreu um acréscimo populacional de cerca de 1.085.000 habitantes entre os anos de 1950 e 1980, em decorrência das imigrações e do crescimento vegetativo, resultante das melhorias gerais das condições de vida e dos altos índices de natalidade.

O censo demográfico de 1991, apesar de apresentar uma desaceleração no ritmo de crescimento populacional, apontou a capital baiana como o terceiro município mais populoso do país, após São Paulo e Rio de Janeiro, com um total de 2.075.273 habitantes. Os resultados do censo de 2000 ratificam a posição anterior de Salvador com 2.443.107 habitantes, a frente de Belo Horizonte (2.238.526), Recife (1.422.905) e Porto Alegre (1.360.590). Contexto diferente se apresenta se forem levadas em consideração as áreas metropolitanas.

Esse ritmo vigoroso de crescimento de Salvador resultou em um processo de metropolização, com

intensa ocupação das áreas periféricas e do centro da península, principalmente nas décadas de 1950 a 1970.

Da produção do espaço da cidade, como parte perversa do processo de metropolização, deriva a periferização e precarização das áreas de ocupação recente das fronteiras ao norte de Salvador, que passaram a contar com números cada vez mais expressivos de habitantes, não só nas localidades já consolidadas, como Plataforma, Paripe, Periperi, mas também nos bairros de Pirajá, Valéria e São Caetano, além das habitações que se estabeleciam ao longo da estrada de ligação entre Salvador e Feira de Santana.

PARA ENTENDER

Em fevereiro de 2004 a Secretaria Municipal de Habitação, em parceria com a Secretaria Estadual de Combate à Pobreza, concluiu a primeira fase do Projeto Cores da Cidade nos bairros de Curuzu, Polêmica, Pernambués, Dique do Tororó, Baixa do Camurugipe e Alto de Ondina, que, segundo informações oficiais, teve como objetivo principal reduzir o *déficit* qualitativo das

habitações de zonas de ocupação informal da capital baiana. Para tanto, foram executadas obras de instalação elétrica, hidráulica e sanitária, além de reboco interno e externo das residências. A segunda fase, encerrada em julho de 2004, deu continuidade às obras no bairro de Pernambués, que foi alvo do programa na fase anterior, além de Rio Vermelho, Cosme de Farias, Bom Juá, Pero Vaz, Calabetão e Subúrbio Ferrovário. Os requisitos para receber os benefícios do projeto são: (1) possuir habitação com área máxima de 70 m^2, (2) estar localizada em zona de ocupação informal, (3) onde já tenha ocorrido intervenções de infra-estrutura urbana. Na foto, à margem da Av. Luiz Eduardo Magalhães, vista parcial do bairro de Permanbués, um dos espaços contemplados pelo referido programa.

O panorama econômico soteropolitano, por outro lado, apresentou-se como um reflexo da situação vigente em âmbito nacional, posto que a integração promovida através das intervenções governamentais de caráter federal, posicionou os principais centros urbanos brasileiros em condição de interdependência, reforçando as características da rede urbana brasileira, embora alguns aspectos específicos da realidade soteropolitana, como o turismo e atividades ligadas à cultura, tenham sido responsáveis pela recente articulação da economia da cidade com os circuitos do capital globalizado.

As atividades de caráter cultural, principalmente aquelas ligadas ao carnaval, têm se tornado nos últimos anos uma expressiva fonte de renda para milhares de pessoas, sendo fator, inclusive, de inserção social para moradores de localidades periféricas e subnormais, produzindo novas espacialidades, em consonância com aspectos da cultura global.

O mercado cultural ascendeu, inclusive, à condição de agente da produção do espaço soteropolitano, seja nas áreas consolidadas, ou mesmo nos espaços de moradia das populações mais pobres. A partir do final da década de 1990, alguns eventos e casas de espetáculos inaugurados nos antigos trapiches sobre a baía de Todos os Santos, no bairro da Conceição da Praia, por exemplo, têm surgido como uma possibilidade de requalificação dessa área atualmente pouco atrativa.

Nas localidades mais pobres de Salvador, o surgimento de grupos musicais tem promovido inserção social e produzindo novas funcionalidades nesses espaços, com forte ligação ao mercado globalizado, como a casa de espetáculos aberta no bairro do Candeal, o antigo *Candeall Guetto Square*, que reunia jovens pertencentes às elites locais e turistas em um espaço de moradia onde a infra-estrutura básica é bastante precária.

Por conta de conflitos de uso com moradores do bairro de classe alta (Cidade Jardim), os "ensaios" da Timbalada já não acontecem mais no *Guetto Square*, ainda que o projeto social permaneça atuante

A atuação de blocos de inspiração afro-brasileira em bairros periféricos da cidade, como Ilê Aiyê, na Liberdade, o Araketu, na Plataforma e Periperi e Male Debalê, em Itapuã, por exemplo, tem sido de fundamental importância no sentido de promover a

afirmação da auto-estima de grupos populares marginalizados

Esta fase é marcada pela acentuação dos arranjos socioespaciais segregados, com a consolidação das áreas diferenciadas por classe social: os bairros das parcelas abastadas da população, concentrados no sul da península e, no decorrer desse tempo, em loteamentos da Pituba e Itaigara, enquanto os bairros pauperizados se concentravam na orla da baía e no "Miolo" da cidade e em espaços difusos de Salvador, através do surgimento crescente de localidades favelizadas, com arruamento e construções precárias, de caráter espontâneo.

Em 1996, o número de favelas em Salvador era contado em cerca de 360, com quase 600.000 pessoas residindo em mais de 100.000 unidades habitacionais, estando, na sua maioria, localizadas em áreas públicas.

A periferização de Salvador foi então o resultado de um arranjo entre o poder público (através da implantação de conjuntos habitacionais) e uma lógica popular, em face da necessidade das parcelas mais pobres da população de criar alternativas à falta de moradia.

A compactação do espaço urbano soteropolitano apresentada até a segunda metade do século XX já não se podia verificar a partir da década de 1970, graças a proliferação de bairros de caráter popular, por um lado, ao passo que houve uma forte verticalização, como expressão da crescente especulação imobiliária em torno dos espaços "nobres" e da atuação das

construtoras, cada vez mais importantes na configuração urbana de Salvador.

Por outro lado, a cidade do Salvador, que possuía uma estrutura mononuclear até a década de 1970, com todo o comércio - seja no varejo ou no atacado -, as instituições financeiras e escritórios concentrados no seu centro tradicional, sofreu modificações expressivas, com a atual consolidação de novos espaços comerciais, vinculados às vantagens de um sistema viário do tipo *free ways* - com a conseqüente aceleração da circulação -, produzindo novas centralidades e sub-centralidades intra-urbanas, reforçando a tendência à desconcentração dos grandes equipamentos estruturantes de Salvador, o que, por outro lado, reforçou uma outra tendência: de degradação do centro original, com fechamento de lojas ou adaptação, pelos comerciantes locais, à nova realidade.

Uma análise mais específica mostra que houve, no período, um esvaziamento populacional de alguns bairros de tradicional ocupação, notadamente aqueles do centro original, como a Conceição da Praia e Pilar, cujo número de habitantes, segundo o censo demográfico do IBGE, realizado em 2000, é de 719 e 1.287 residentes fixos, respectivamente. Na Sé, que outrora detinha a condição de mais populoso de toda a cidade, ainda segundo a mesma fonte, apresenta população de 1.747 residentes, ao passo que, no mesmo ano, conforme fora apresentado anteriormente, a Pituba tinha 76.992 habitantes.

Um outro aspecto notável é o decréscimo no nível de renda da população desses mesmos bairros, posto que, nessas áreas da cidade que, em um passado não tão distante, concentravam parte significativa da renda soteropolitana, possuem médias mensais, para todos os casos, inferiores a 750,00 reais, segundo dados do IBGE, de 2000.

Ainda na Sé, especificamente, os planos de requalificação do Centro Histórico, iniciados em 1991, possibilitaram a inserção de novas funções nos espaços antes degradados, o que, de certa forma, explica a sensível redução populacional, por um lado, e a maior média mensal de renda em relação aos bairros de Conceição da Praia e Pilar, por outro.

Atualmente, há um esforço orientado pela municipalidade em atrair novos investidores, com o intuito de promover requalificação das áreas centrais, notadamente no bairro do Comércio, onde foram implantadas faculdades e empresas de *call center*, além de um centro de produção de *softwares*.

Nos bairros localizados no sul da península, houve diminuição do ritmo de crescimento populacional, significando, inclusive, queda no contingente de residentes fixos em São Pedro, gerando alteração de função, com o aumento dos usos não residenciais na área.

Em bairros como Vitória, Barra e Graça, segundo o IBGE, não obstante terem surgido em tempos pretéritos, o nível de renda mensal, ao contrário, mostra-se elevado

em relação aos demais bairros, com valores superiores a 1.200,00 reais, o que gerou especulação imobiliária, com verticalização intensa e construções modernas, principalmente na Vitória.

Os bairros de Santana, Nazaré e Brotas apresentam situações distintas do ponto de vista das mudanças que ocorreram em função, principalmente, da modernização do comércio soteropolitano na área do Iguatemi, favorecendo apenas o último dos bairros citados, notadamente através da valorização do solo, nos espaços próximos ao novo centro, refletindo, inclusive, nos números populacionais, posto que apenas Brotas apresenta acréscimo populacional, atingindo, em 2000, contingentes em torno de 195.000 habitantes, o que lhe confere a condição de se um dos maiores bairros da cidade, além do nível de renda, que é o terceiro maior de Salvador (1.222,78 reais).

Os bairros da orla oceânica apresentam-se entre os mais dinâmicos da cidade, graças aos usos do solo. As áreas de ocupação comercial intensa do Iguatemi e nas avenidas Antonio Carlos Magalhães, Tancredo Neves e Manuel Dias da Silva são, ao mesmo tempo, as mais verticalizados e que possuem maior quantidade de *shopping centers* de grande porte e serviços diversos. Nesta área, a população possui os maiores níveis de renda mensal (1.953,40 reais).

O bairro de Itapuã, por outro lado, teve seu crescimento populacional e certa diversificação econômica, vinculados à proximidade em relação ao

vetor da avenida Paralela e ao setor hoteleiro e de turismo em geral, apesar da quantidade de áreas de favelas.

> *O Programa Bahia Azul representa o maior conjunto de obras e ações na área de saneamento e meio ambiente que o Governo do Estado realiza desde os primeiros anos da década de 1970, quando se deu início à implantação do sistema de esgotamento sanitário de Salvador e das cidades de grande porte do Estado. Maior programa de saneamento ambiental em execução na América do Sul, o Bahia Azul vem proporcionando uma melhor qualidade de vida para a população de Salvador e cidades situadas no entorno da baía de Todos os Santos*
>
> *[...]*
>
> *A meta é beneficiar mais de 2,5 milhões de pessoas que vivem nos municípios que circundam a baía de Todos os Santos. O índice de cobertura em esgotamento sanitário em Salvador - a terceira cidade mais populosa do Brasil - evoluiu de 26% para mais de 50% e deverá alcançar 80% até a conclusão programa. A cidade será uma das capitais melhor atendidas por esse tipo de serviço no país. No entorno da baía de Todos os Santos, mais de 70% da população contarão com esgotamento sanitário.*
>
> Fonte: http://www.embasa.ba.gov.br/a_empresa/bazul.htm

Nos últimos sete anos, a atuação da municipalidade, com o apoio do governo estadual, se ampliou sobremaneira através de intervenções

Imagem explícita de uma cidade dual, no primeiro plano a ocupação de baixa renda do Nordeste de Amaralina, ao fundo, a verticalização e densificação demográfica com decisiva ação do mercado imobiliário formal no bairro da Pituba e seu entorno (Itaigara, Vela Branca, Iguatemi, etc).

que têm o caráter de produzir embelezamento dos espaços de apropriação do fenômeno turístico.

Apesar dos vigorosos índices de crescimento populacional verificados ao longo dos últimos trinta anos, os bairros periféricos não apresentaram situação semelhante em relação ao nível de renda, posto que o processo de exclusão socioeconômica teve reflexos mais expressivos em locais como Pirajá, São Cristóvão e Valéria, concentrando contingentes consideráveis de população pobre, ao passo que os bairros localizados na orla da baía, apresentam situação semelhante em relação às condições gerais de vida da população.

BREVES PERSPECTIVAS DA METRÓPOLE

Pensar o futuro de uma metrópole fragmentada do mundo subdesenvolvido é algo extremamente difícil, ainda que seja absolutamente necessário. Nos últimos anos, as demandas sociais e econômicas têm exigido dos gestores municipais formas mais coerentes de administração que substituam as medidas corretivas por outras de caráter preventivo, fazendo do planejamento urbano o principal norteador dos trabalhos da municipalidade.

Nesse sentido, alguns temas, ainda que sensíveis, merecem um olhar mais detalhado, visto que fazem parte de processos que influenciam na dinâmica espacial da cidade. Assim, num esforço de compreensão de processos em curso, segue, neste

texto conclusivo uma breve análise de temas como a ação de agentes de produção do espaço urbano, a exemplo do setor imobiliário e os proprietários de empresas comerciais, a sansão do atual Plano Diretor e os problemas relacionados aos transportes públicos, especificamente, à implantação do metrô de Salvador.

O setor imobiliário e os proprietários de empresas comerciais

Conforme escrito alhures, dentre os agentes de produção do espaço urbano de Salvador figura com um importante papel os proprietários de empresas comerciais e os ligados ao mercado imobiliário, eles atuam conjuntamente na seleção e produção material da cidade, notadamente na incorporação e (re)valorização de novos ou velhos terrenos ao mercado formal de imóveis. Essa dinâmica imobiliária conta com uma preciosa participação do poder público, tanto na produção de infra-estrutura quanto na regulação legal para os novos empreendimentos, a exemplo da liberação do gabarito na orla atlântica e da ocupação de áreas verdes junto à Av. Paralela. Acerca destes referidos agentes percebe-se uma tendência espacial coerente com o sócio-economicamente segregado espaço da metrópole baiana, qual seja:

Em relação aos proprietários de empresas comerciais a ação está, por motivos evidentes,

associada aos espaços mais valorizados e/ou de maior circulação da capital baiana, por onde transitam os cidadãos/consumidores com poder de compra alvo para o consumo pretendido. Estes agentes também produzem centralidades atraindo fluxos com destino a empreendimentos de grande porte. Nesse sentido, ao final da primeira década do século XXI, há uma clara tendência em Salvador da concentração destes equipamentos junto ao novo centro linear que envolve as avenidas Antônio Carlos Magalhães, a Tancredo Neves e, como clara área de expansão, a avenida Luiz Viana Filho (Paralela).

A imagem mostra um fragmento do novo centro terciário da cidade: em primeiro plano, as obras de expansão (ampliação de pistas) do sistema viário denominado Ligação Iguatemi-Paralela. Ao fundo, parte do Salvador *Shopping* e dos edifícios da Av. Tancredo Neves.

Nessa área, além de diversos edifícios comerciais e do *Shopping* Iguatemi (quinto maior em

faturamento no Brasil, com circulação de cerca de 100 mil pessoas por dia nas suas 532 lojas, 12 salas de cinema e 22 mil vagas de estacionamento) foi recém inaugurado o Salvador *Shopping* com cinco pisos, 263 lojas, 27 fast food, com 1.800 lugares e sete restaurantes, oito salas de cinema e estacionamento com 4.200 vagas. Na faixa de expansão da avenida Paralela grandes empreendimentos estão em construção, a exemplo de condomínios fechados (Alphaville e Le Parc), dois novos *shoppings*, além de um outro, com uma única bandeira e voltado especificamente para a venda de material de construção. Esses novos empreendimentos juntam-se a outros já em funcionamento como faculdades particulares, revendedoras de automóveis e outros condomínios residenciais.

O mercado imobiliário também apresenta a tendência de expansão por áreas onde já há uma infra-estrutura construída, pode-se dizer que, de uma forma geral, os principais empreendimentos são lançados no traçado de valorização da cidade formal, pela linha da avenida Paralela e Orla Atlântica. Ainda que continuem a surgir apartamentos com condomínio de luxo junto a áreas consolidadas (Vitória, Barra/Graça, Itaigara/Pituba, Horto Florestal).

Uma outra perspectiva marcante, presente também em outras metrópoles brasileiras, é a consolidação do uso de condomínios fechados

(enclaves fortificados com grande grau de independência – *shoppings*, academias e mercados internos) a exemplo dos já referenciados Alphaville e Le Parc, este último com 1.142 apartamentos em 18 edifícios planejados, com propaganda de infra-estrutura de esporte e lazer com mais de 40 itens. Alguns desses equipamentos são ocupados inclusive fora dos limites municipais a exemplo do Condomínio Interlagos no litoral norte a 30km de Salvador.

O Plano Diretor

O atual Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador, sancionado pela municipalidade no início de 2008 e com vigência de oito anos, resulta da necessidade de adequação ao Estatuto das Cidades, o nome da Lei Federal 10.257/2001, que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição brasileira, já que a referida lei impõe a obrigatoriedade de formulação desse instrumento a todas as prefeituras dos municípios com população igual ou superior a 20.000 habitantes.

O Plano Diretor é o instrumento principal da política de desenvolvimento e expansão urbana e deve garantir a todo cidadão (1) o direito à cidade, democratizando o acesso a serviços e equipamentos urbanos básicos; (2) a gestão democrática, através, principalmente, da participação popular nas decisões da municipalidade; (3) a função social da propriedade,

fazendo prevalecer os interesses coletivos sobre os interesses individuais; (4) o direito à moradia e (5) fornecer as bases para o estabelecimento do Plano Plurianual, das Diretrizes Orçamentárias e dos Orçamentos Anuais.

Cercado de muita polêmica, o texto do Plano Diretor soteropolitano em vigência (sancionado em fevereiro de 2008) é tido pelos seus defensores como um avanço no planejamento urbano da capital baiana por permitir a ampliação de investimentos que projetarão a cidade internacionalmente, ao passo que, para aqueles que não concordam com o modelo de desenvolvimento preconizado, o documento teria sido formulado com o claro propósito de beneficiar os agentes econômicos ligados aos setores imobiliário, turístico e hoteleiro, sem se aprofundar, porém, em alguns dos graves problemas estruturais de Salvador.

Um dos chamados "pontos de atrito" entre defensores e críticos do Plano Diretor, diz respeito às mudanças no modelo de ocupação e uso do solo, principalmente no bairro do Comércio e ao longo de vários trechos da Orla Atlântica, localidades onde será permitida a verticalização das construções, via edificação de arranha-céus cujas alturas podem atingir até 13 e 18 andares, respectivamente, algo até então proibido.

As principais críticas dizem respeito à permissão da verticalização em alguns espaços da orla

oceânica, pois esses prédios tendem a gerar sombreamento nas praias, além de alterações na dinâmica atmosférica da cidade, produzindo aumento de temperatura em áreas diversas do interior da península. No caso do Comércio, a construção de edifícios mais elevados impediria a visão do mar desde a Cidade Alta, estando assim em desacordo com o protocolo de tombamento do Centro Histórico elaborado pela Unesco, onde trata da preservação da visibilidade dos imóveis multisseculares.

Os transportes públicos e o metrô

Os números são incontestáveis: em Salvador trafegam cerca de 2 milhões de pessoas através do sistema de ônibus coletivo, que opera com algo em torno de 2.200 veículos em 400 linhas regulares, o que, aliado à crescente frota de automóveis particulares (ver Apêndice 2), promove congestionamentos em áreas centrais, principalmente nos horários de pico.

O modelo atual, baseado no uso quase que exclusivo de veículos motorizados sobre rodas, já se mostra superado, exigindo dos gestores governamentais grandes esforços em produzir alternativas viárias, como a implantação de pistas exclusivas para ônibus coletivos, viadutos e passarelas, além de pequenos trechos de ciclovias, com baixo impacto sobre a população de Salvador,

por terem sido concebidas como forma de lazer e não como vias de tráfego.

A abertura de pistas exclusivas para ônibus, associada à construção de passarelas e ao alargamento das pistas já existentes tem sido incisivamente empregada como meio à viabilização da mobilidade urbana – repercutindo decisivamente na conformação da paisagem –, principalmente no bairro da Pituba, no entorno dos *shoppings* Salvador e Iguatemi, onde há maior confluência de veículos, graças à centralidade que esta região exerce sobre a cidade.

Nos últimos anos, porém, além das soluções acima citadas, há um discurso oficial que versa sobre a necessidade de implantação de um sistema inovador de transporte de massa sobre trilhos, devendo funcionar de forma articulada com os demais meios de transporte oferecidos na cidade (os ônibus coletivos e os trens urbanos que servem o conjunto de bairros periféricos conhecido como Subúrbio Ferroviário).

Assim, as três esferas governamentais – municipal, estadual e federal – elaboraram e vêm executando o projeto do sistema metroviário, a ser implantado em etapas, operando nos mais importantes corredores da cidade:

1 O corredor Norte-Sul, ligando os bairros periféricos de Cajazeiras e Pau da Lima ao centro da cidade, através da Av. Bonocô e BR-324;

2 O corredor Leste-Oeste, ligando o bairro da Calçada ao de Mussurunga, com passagem pela região do Iguatemi.

Devido ao atraso no andamento das obras e ao redimensionamento dos gastos, a primeira etapa, com previsão de conclusão para 2003 e cuja extensão de 12 quilômetros ligaria as já existentes estações de ônibus coletivos da Lapa e de Pirajá, teve o seu traçado reduzido pela metade, finalizando na estação do chamado Acesso Norte, ao passo que a sua inauguração está prevista ainda para os últimos anos da primeira década do século XXI.

PERSONALIDADE

REI MOMO: A PERSONIFICAÇÃO DO CARNAVAL

Fonte da imagem: Disponível em <http://www.sjc.sp.gov.br/html/div_2006_carnaval.htm>. Acessado em 09 de fevereiro de 2006.

O Rei Momo é a personificação do carnaval. Apesar da pouca importância e visibilidade na mídia na contemporaneidade, dado à priorização de eventos e entidades mais comerciais como os artistas e blocos carnavalescos, o rei Momo e todo o cenário que ele representa (vestuário, princesas, etc.) ainda resiste à mercantilização do evento. Há concurso para eleição, entrega simbólica das chaves da cidade marcando a alteração da ordem da urbe e participação em desfiles diversos.

Esta tradição que remonta tempos pretéritos da Europa latina ainda se configura como um marco de

resistência da festa do “Momo”. Símbolo de um carnaval bucólico de máscaras e mitos que se perde na imposição da lógica do grande capital do entretenimento. A festa que movimenta cifras impensáveis de dinheiro nos vários circuitos da economia (superior, inferior, formal e informal) não abre mais espaço para o Momo, exceto como componente de um cenário de fundo que monta a paisagem para a festa do capital.

O carnaval e o mercado cultural

Explicar esse fenômeno não é tarefa fácil. O Carnaval de Salvador é multifacetado, é a complexidade das complexidades. Combina cada vez mais o lúdico ao negócio, o essencialmente local ao potencialmente transnacional, o puramente anárquico à anarquia organizada, sob a égide de uma intensa dinâmica de transformação/mutação.

[...]

Consolidam-se os blocos de trio, especialmente após a apropriação, por parte destes, do repertório estético criado pela "reafricanização" do carnaval, dando lugar à chamada axé music e à utilização do abadá como vestuário; organizaram-se como empresas, privilegiando a dimensão de mercado e fazendo do carnaval um produto com ciclo de realização que ultrapassa os limites da festa e da cidade e, no limite, estimularam as outras entidades carnavalescas, particularmente os blocos afro, a se jogarem em aventuras organizacionais, estendendo a sua afirmação também ao jogo do mercado [...]. (HEBER, 2000, p. 178-179).

A canção mostrada abaixo tornou-se famosa pela voz do cantor de axé *music* Netinho e é emblemática, pois, ao mesmo tempo que enaltece as belezas de Salvador e do seu povo, possui um refrão em inglês, remetendo à internacionalização do produto carnaval.

We Are The World of Carnaval

Ah, que bom você chegou
Bem-vindo a Salvador
Coração do Brasil
Vem, você vai conhecer
A cidade de luz e prazer
Correndo atrás do trio
Vai compreender que o baiano é
Um povo a mais de mil
Ele tem Deus no seu coração
E o diabo no quadril
We are Carnaval
We are, we are folia
We are, we are the world of Carnaval
We are Bahia.

Capítulo 7

ASPECTOS FÍSICO-AMBIENTAIS DA CIDADE DO SALVADOR

A cidade do Salvador apresenta como uma de suas mais proeminentes características o fato de ser um núcleo urbano de topografia acidentada, formada por sucessões diversas de colinas e vales.

A capital da Bahia foi construída na parte superior de uma escarpa de falha - *horst* - cuja altitude varia entre 60 e 80 metros, estando na depressão do falhamento - *gráben* - o porto, o comércio e a baía.

A escolha do sítio urbano por Tomé de Souza não foi mero acaso. Cinco condicionantes de localização ou físico-ambientais foram decisivas à implantação e, especialmente, à importância seguinte da cidade do Salvador no contexto do comércio mundial dos séculos XVII e XVIII, foram elas:

A cidade em "dois andares"

1 Ser produzida na muralha da falha tectônica, em local de ampla observação e com uma barreira natural para a defesa de quem vinha pelo mar;

2 Ser uma península encaixada entre o oceano Atlântico, espaço do comércio mundial de então, e da baía de Todos os Santos, com águas calmas para aportar qualquer grande fragata, além de possuir no seu interior outras pequenas reentrâncias como a baía de Aratu e a enseada dos Taineiros formada pela península Itapagipana.

3 Ter água doce abundante nas fontes e pequenos rios que nascem na escarpa e deságuam, via regra, na margem atlântica;

4 Estar a meio curso da Colônia portuguesa na América. Como capital colonial, com função administrativa, havia uma necessidade premente de acesso às terras exploradas.

5 Ocupar uma posição estratégica para a navegação no oceano Atlântico, haja vista o "caminho natural" pelas correntes marítimas das Canárias, Equatorial e Brasileira, possibilitando o rápido deslocamento a vela entre Lisboa/Portugal e Salvador. Ressalva-se que o périplo africano encontrava a "barreira" da corrente de Benguela que se desloca do sul para o norte da costa ocidental da África.

Além dessas características que redundaram nos supracitados usos da configuração física, também compõem Salvador as planícies litorâneas, com relevos planos a suavemente ondulados, desgastados pela ação erosiva dos rios, das chuvas e dos ventos; há ocorrência de praias de areias finas, resultante da deposição de material sedimentar, além da formação de restingas, dunas e lagoas.

Imagem do clube Espanhol desde a costa com destaque à falésia. Ao fundo, hotéis de luxo no bairro do Rio Vermelho.

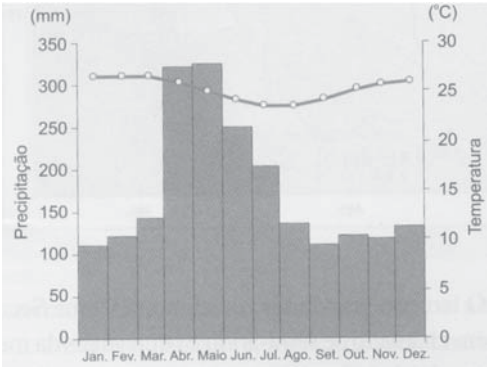
Na orla atlântica é possível observar a formação de falésias, principalmente no trecho entre os bairros da Barra e Rio Vermelho, por conta da abrasão/resistência das rochas escarpadas da costa ao processo erosivo das ondas.

Salvador é também uma cidade das águas, possuindo no seu território municipal e entorno imediato, conforme aventado anteriormente, diversos rios como o Joanes, Ipitanga, responsáveis pelo

abastecimento de parte da cidade, o Camaragibe, Lucaia e Jaguaribe, que deságuam na orla atlântica e o Cobre, cujo curso se volta para a baía de Todos os Santos. Fruto do seu "desenho" escarpado surgem fontes de água doce em locais de afloramento do lençol freático (vinte fontes públicas em 1829, segundo REBELAM, *apud* PEIXOTO, 1980, p.150).

O clima de Salvador é do tipo tropical chuvoso sem estação seca, porém possui chuvas concentradas nos meses de março a agosto devido à atuação de sistemas atmosféricos litorâneos, especialmente o Tropical Atlântico e o Polar Atlântico que "traz" as frentes frias do sul determinando torrenciais chuvas frontais. Estes sistemas atuam ao longo de todo o ano, estando mais fortes no litoral brasileiro no período do inverno. A média pluviométrica anual é de mais de 1.400mm e a temperatura média anual é superior a 18ºC.

Climograma de Salvador



Fonte:Silva, et.all,2004, p.64.

A vegetação, por sua vez, é fortemente influenciada pelos demais elementos físico-ambientais, no caso soteropolitano, a vegetação original da península é a floresta tropical do tipo ombrófila, heterogênea, latifoliada e densa, denominada de Mata Atlântica, que apresenta fisionomia compacta, com árvores de grande porte e uma das maiores biodiversidades do planeta.

Faz-se a ressalva que a intensa ocupação da metrópole praticamente levou ao esgotamento da vegetação primária, restando apenas algumas resistências verdes na mancha urbana.

Além da Mata Atlântica, é possível encontrar, em trechos esparsos da costa oceânica, as formações litorâneas, principalmente a vegetação de manguezal, localizada na desembocadura dos rios, e de restinga, revestindo os cordões costeiros.

O espaço geográfico decorre da sucessiva e dinâmica apropriação do meio pela sociedade. No espaço de Salvador, além das repercussões históricas, existem derivações concretas desta relação, como exemplo, pode-se citar:

1 O uso indevido dos cursos d'água, ora como receptores de dejetos orgânicos e inorgânicos, ora sendo cobertos (Rio das Tripas na atual avenida J.J. Seabra - Baixa dos Sapateiros) como empecilhos à expansão urbana.

2 A ocupação abrupta e desordenada, especialmente na segunda metade do século XX, desprezou a dinâmica e os tempos da natureza, trazendo como repercussões mortes e gastos públicos derivados de desabamentos de encostas e alagamentos em baixadas.

3 A construção civil, formal e/ou informal dando vazão ao espaço restrito pelo próprio sítio em forma de península, praticamente tomou de concreto todo o espaço metropolitano, permanecendo como resistências verdes da vegetação original os parques metropolitanos de São Bartolomeu, Pituaçu, da Cidade e Abaeté. O conforto ambiental, também associado à existência de áreas verdes tem levado empreendimentos luxuosos a fazerem projetos paisagísticos que utilizam o "verde" como produto atrativo, como se vê no Horto Florestal de Brotas e no recém-implantado Alphaville, na Av. Paralela.

Os aspectos físicos também foram decisivos na expansão do tecido urbano, acontecendo, inicialmente seguindo as linhas de cumeadas - colinas, ou parte mais altas do relevo - com produção de subsistência e abastecimento nos vales e, posteriormente, com a imposição do rápido tráfego rodoviário, exatamente nas áreas baixas (avenidas de vale).

Atualmente, não obstante os problemas destarte apontados, as irregularidades do relevo soteropolitano, associadas às condições climáticas de cidade litorânea, conformam paisagens de grande valor turístico e ambiental.

PALAVRAS FINAIS

Esta é uma história que não se acaba e muitos outros temas referentes à cidade contemporânea ou de tempos pretéritos poderiam ser apontados e aprofundados, entretanto, com este livro, não se tem a pretensão de esgotar temática tão ampla quanto a que envolve a produção do espaço de Salvador. Muito antes, conforme informamos alhures, tentamos trazer a cidade ao debate e possibilitar o entendimento da dinâmica urbana a partir da sua base histórica e das transformações espaciais decorrentes da ação social sobre o meio. Especialmente, esperamos que os leitores que tenham chegado a essas linhas finais, ininterruptamente ou com leituras pontuais, tenham percebido a cidade como um todo dinâmico e coerente nos seus processos, formas e funções com a sociedade que, em diferentes tempos e sob diferentes domínios técnicos, a produziu. Mais que isto, que a cidade não decorre de fatos ou interesses isolados, mas de uma intricada rede de relações

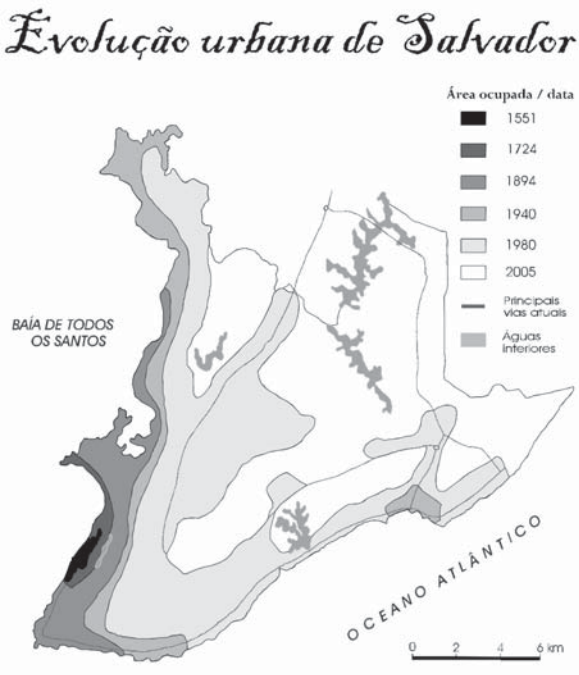
entre agentes (Estado, Igreja, sociedade organizada, proprietários fundiários, proprietários industriais e comerciais, incorporadores, grupos excluídos etc) de produção do seu espaço que variam no tempo e no espaço e devem ser estudados e entendidos segundo a lógica que movimenta os seus interesses e ações combinadas.

Num esforço de síntese, apresentamos este mapa a seguir que retrata, em linhas gerais, a evolução do espaço urbano da capital baiana:

1 O primeiro momento, 1551, relativo à implantação do sítio histórico, a cidade permanecia "presa" aos seus muros e à área imediatamente contígua.

2 Em 1724, quase dois séculos depois, no auge da "Idade do Ouro", ainda havia uma ocupação territorial bastante retraída, entretanto já chegando à península Itapagipana, Salvador permanecia como a cidade da baía de Todos os Santos e o dique do Tororó fazia o limite a leste.

3 Após outro longo período, em 1894, já no Brasil República e com o fim do escravagismo, tem-se uma cidade retraída no seu núcleo original, porém com vetores de expansão pela orla da baía e, naquele momento, pela margem atlântica.



Fonte:Santos,1959;Neves,1985; Corso,1999.
Elaboração: Adriano Bittencourt Andrade

4 No século XX viveu-se dois momentos distintos: um primeiro, 1940, com a consolidação dos vetores acima perfilados, entretanto, mantendo a cidade o seu perfil mononuclear e com um espaço de ocupação contínua da baía até a Amaralina, possuindo ainda Itapuã, como uma ocupação periférica à mancha urbana. Nesse período, faixas sucessivas da orla atlântica eram utilizadas como balneários e, posteriormente, incorporadas ao tecido urbano.

5 O segundo momento, em 1980, após implantação das avenidas de vale, impôs-se uma outra forma de ver, circular e usar o território municipal, a área urbana contínua se estendeu pelo interior da península e Salvador passou a contar com múltiplas centralidades, com destaque a produzida pela articulação entre o Estado e agentes privados, no encontro entre o *Shopping* Iguatemi, a nova rodoviária e o Centro Administrativo.

6 No início do século XXI o processo de ocupação do território municipal pela cidade praticamente se completa, inclusive produzindo uma conurbação com a cidade de Lauro de Freitas.

Esta é a complexa cidade de Salvador que se apresenta no início do século XXI, raízes coloniais ainda presentes (exclusão de negros em espaços periféricos, trabalhos de ganho que resistem ao tempo, formas resistentes nas paisagens históricas) que se "encontram" com as avançadas técnicas, formas e usos contemporâneos (edifícios "inteligentes", *shoppings centeres*, vias expressas, hotéis de luxo para um turismo globalizado) permeada, como apresentamos, por relações sócio-econômicas desiguais que se configuram no espaço concreto da metrópole.

Dado a dimensão de possibilidades, certamente algumas brechas foram deixadas ao longo desse texto, o que estimula a produção de outros livros nesse nível, ou o aprofundamento em estudos de caso na academia. Dentre as lacunas que, acreditamos, merecem uma leitura complementar, recomendamos: a abordagem sobre a questão ambiental e os principais impactos no meio urbano soteropolitano - algumas pistas foram apontadas no capítulo 7 -, os assuntos relativos à espacialização da desigual sociedade capitalista (segregação espacial, uso dos espaços públicos, exclusão social etc) e especificamente, outras formas de "ver" e entender a cidade, como nos trabalhos que aproximam o olhar acadêmico da literatura (Andrade, 2004 e Brandão,2004) esses e outros temas e abordagens podem e devem ser aprofundados em livros específicos e estudos de caso, a exemplo das referências que seguem.

Conforme dito anteriormente, a complexidade do meio urbano e a mitificada "magia" da cidade de Salvador nos estimula a continuar os estudos e escritos. Acreditamos que seja uma tarefa de todos a busca pelo conhecimento da dinâmica da nossa cidade para que possamos intervir no espaço de forma mais justa e cidadã. Pois, para pensar num futuro diferente, deve-se buscar a aplicação de políticas públicas eficazes que permitam promover a redução das desigualdades, concedendo dignidade aos seus cidadãos e fazendo da capital dos baianos uma cidade, de fato, para todos os seus habitantes e que o orgulho e a felicidade não seja uma prerrogativa apenas de pequenos grupos sociais ou de turistas. A luta é árdua, a caminhada é longa e o conhecimento do espaço social é a nossa principal arma.

APÊNDICE 1
Planos Urbanos

Sem a pretensão de esgotar a temática, apresentamos sumariamente nesse Apêndice 1 os principais planos de intervenção na cidade do Salvador ao longo dos séculos XX e XXI.

O papel e as normas geradas pelo Estado, não são absolutamente rígidas ou imunes de intencionalidades, daí que "a ideologia dos planos pode até se afirmar como 'discurso' ou 'desenho', projetando a forma-urbana como um desejo, mas sua inserção na prática depende, é claro, de vários outros fatores, que o imaginário não dá conta" (SAMPAIO, 1999, p. 248).

1912 - 16 - J.J. Seabra.

"Urbanismo demolidor", proposta sanitarista e os "planos de melhoria", especialmente com intervenções junto à cidade histórica, influenciado pelo modelo francês de intervenção urbana.

1935 a I Semana de Urbanismo.

Segundo Sampaio (1999, p. 191): lançava-se, "em 1935, as bases de um urbanismo moderno, agora feito por especialista, profissional que a rigor a cidade ainda

não dispunha", e recomendava em suas conclusões que a Comissão do Plano da Cidade aprovasse a elaboração do projeto e execução dos parques e avenidas (*park-ways*).

EPUCS (Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador), dirigido por Mário Leal Ferreira.

Concebeu o primeiro plano de urbanismo moderno para a cidade, lançado em 1948 como lei municipal (701/48), conduzindo à "americanização" estimulando transformações espaciais significativas no tecido urbano soteropolitano.

Plano do CIA, em 1966.

Previa a criação de um novo, e mais dinâmico, centro para a cidade de Salvador que, inicialmente, seria no Cabula. De forma impositiva, modificou-se a legislação urbana, lançando um Decreto-Lei (1855/66), a fim de efetivar as obras viárias previstas e a concretização de uma nova nucleação político-administrativa e econômica, próximo ao vale do rio Camaragibe.

Lei da Reforma Urbana - Lei 2.181/1968

Levou à alienação de glebas públicas e a conseqüente ocupação, quase que definitiva, do espaço municipal. O Estado era responsável prioritário pela criação de infra-estrutura e os agentes econômicos, principalmente os incorporadores, selecionavam os espaços e as obras que dariam novas formas e funções aos futuros bairros. A partir da alienação de terras públicas, houve conseqüente, expansão da malha viária e viabilização infra-estrutural com ganhos significativos para os promotores imobiliários e proprietários fundiários. As chamadas avenidas de vale são, quase na sua totalidade, ulteriores a esta lei.

Lei 3575/85 (PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano) e Lei 3377/84 (LOUOS - Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo)

Derivações do PLANDURB (Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador) elaborado pela Prefeitura entre 1975 e 78 e do EUST (Estudo de Uso do Solo e Transportes), pela CONDER entre 1975 e 76. Seguindo um "enfoque sistêmico", os dois levavam em consideração a racionalidade na ocupação urbana (oposição entre o natural e o construído) e a circulação/transportes da/na cidade.

Decreto 5065/76 - Zona Homogênea da Pituba

A Pituba foi a área escolhida para estudo e disciplinamento do uso do solo, por diversos motivos e objetivos, dentre os quais, o de "definir uma área da Cidade capaz de absorver, por prazo significativo, a demanda habitacional atendida pelo setor formal da construção civil, e de estabelecer novas áreas para a localização de atividades econômicas de natureza terciária" (SALVADOR, 1977) o que se confirmou com o padrão de ocupação posterior.

PDDU/2008 – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador

Seguindo imposições normadas no Estatuto da Cidade, lei federal aprovada em 2001, o novo Plano Diretor de Salvador, depois de mais de cinco anos de maturação, foi sancionado pelo prefeito no início de 2008. Além de regular burlas à LOUOS cometidas em anos anteriores, ampliando, em detrimento ao uso exclusivamente residencial, espaços de uso misto em áreas de grande valorização imobiliária, a nova lei altera

o gabarito de construção em espaços da orla atlântica e no bairro do Comércio, ampliando assim as possibilidades de ação do mercado imobiliário formal.

APÊNDICE 2
Evolução demográfica e outros dados

PERÍODO	POPULAÇÃO
1549	1.000
Final do século XVI	8.000
Meados do século XVII	10.000
Meados do século XVIII	37.343
Início do século XIX	45.000
1872	129.109
1890	174.412
1900	205.813
1920	283.422
1940	290.443
1950	417.235
1960	655.735
1970	1.007.195
1980	1.506.860
1991	2.075.273
2000	2.443.107
Domicílios (2000)	651.293
Domicílios não ocupados (2000)	114.011
Déficit habitacional quantitativo (2000)	91.000
Déficit habitacional qualitativo (2000)	460.000
	73% da população
Contagem da População Salvador 2007	2.892.625
TIPO DE VEÍCULO SALVADOR 2006	
Automóvel	355.257
Caminhão	11.300
Caminhonete	21.741
Motocicleta	39.552
Ônibus	5.755

Fonte: Gordilho-Souza, 2000 e IBGE, censos demográficos.

REFERÊNCIAS

ADEMI. *Perfil sócio-econômico da população de Salvador e a potencialidade do mercado imobiliário*. Pituba/Itaigara/ Caminho das Árvores. Relatório de Pesquisa. Salvador: ADEMI, 1993.

ANDRADE, Adriano B. *Expansão urbana de Salvador*: o caso da Pituba. 2003. (Dissertação de mestrado). Mestrado em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia.

ANDRADE, Adriano B. A cidade de Salvador, dos idos de 1959: os olhares de Jorge Amado e Milton Santos. *In*: PINHEIRO, D. J. F.; SILVA, M. A. (orgs.). *Visões imaginárias da cidade da Bahia*. Um diálogo entre a Geografia e a Literatura. Salvador: EDUFBA/Mestrado em Geografia, 2004.

ANDRADE, Adriano B. *O espaço em movimento*: a dinâmica da Pituba no século XX. Salvador: Edufba / MGEO, 2005.

ANDRADE, Manuel C. de; ANDRADE, Sandra M. C. de. *A federação brasileira*. São Paulo: Editora Contexto, 1999.

ARAÚJO, Ubiratan C. de. *A baía de Todos os Santos*: um sistema geo-histórico resistente. Revista Bahia Análise & Dados, v.9, nº4. Salvador: SEI, março 2000, p. 10-23.

AZEVEDO, Thales. *Povoamento da cidade do Salvador*. Salvador: Editora Itapuã/Prefeitura Municipal de Salvador, 1969.

BEZERRA, Bárbara Stolte. *Loteamento Parque Santo Antônio*: um estudo de caso sobre a produção capitalista da moradia verticalizada em Salvador-Ba. Salvador: 2001. (Dissertação de mestrado). Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia.

BRANDÃO, Maria de A. O último dia da criação: mercado, propriedade e uso do solo em Salvador. *In*: VALLADARES, L. do P. (org.). *Habitação em questão*. 2.ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981, p. 125-142.

BRANDÃO, Paulo R. B. *Espacialidades e temporalidades da presença galega na cidade da Bahia*. 2004. (Dissertação de mestrado). Mestrado em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia.

BRANDÃO, Paulo R. B. O imaginário urbano: a cidade do Salvador no final do século XVIII. *In*: PINHEIRO, D. J. F.; SILVA, M. A. (orgs.). *Visões imaginárias da cidade da Bahia*. Um diálogo entre a Geografia e a Literatura. Salvador: EDUFBA/Mestrado em Geografia, 2004.

BRANDÃO, Paulo R. B. *Geografias da presença galega na cidade da Bahia*. Salvador: Edufba/MGEO, 2005.

BRITO, Cristóvão de C. da Trindade de. *A produção da escassez de terrenos urbanos em Salvador e suas conseqüências na reprodução futura do espaço urbano*. 1997. (Dissertação de mestrado). Mestrado em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia.

CARLOS, Ana Fani A. *Espaço-tempo na metrópole*. A fragmentação da vida cotidiana. São Paulo: Contexto, 2001.

CARVALHO, Ilce M. M. de. *A centralidade em Salvador*: parâmetros para um debate. (Dissertação de mestrado). Salvador: UFBA / Mestrado de Arquitetura e Urbanismo (mimeo), 1997.

CASTRO, I. E. GOMES, P.; CORRÊA, R. L. (org.). *Geografia*: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

CORRÊA, Roberto L. *Região e organização espacial*. 2.ed. São Paulo: Ática, 1987.

CORRÊA, Roberto L. *O espaço urbano*. Série Princípios. São Paulo: Ática, 1989.

FAUSTO, Boris. *História do Brasil*. Didática, 1. 6.ed. São Paulo: EDUSP / Fundação do Desenvolvimento da Educação, 1998.

FORD. Produção de Digitalajwt. Site oficial da Ford no Brasil. Disponível em: <http://www.ford.com.br>. Acesso em: 24.02.2003.

GEIGER, Pedro. *As formas do espaço brasileiro*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2003.

GOMES, Orlando. A enfiteuse no direito brasileiro. *In*: TEIXEIRA, Cydelmo (Coord.). *A Grande Salvador*. Posse e uso da terra. Projetos urbanísticos integrados. Capítulo VI. Salvador: GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA, 1978.

GORDILHO-SOUZA, Angela. *Limites do habitar*. Segregação e exclusão na configuração urbana contemporânea de Salvador e perspectivas no final do século XX. Salvador: EDUFBA, 2000.

GOTTSCHALL, Carlota. *Shopping Center*: espaço de comércio, serviço e lazer. BAHIA Análise & Dados. v. 8, n. 1, Jun. 98. Salvador: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia, 1998, p. 96-104.

HEBER, Florence. O Conselho Municipal do Carnaval. *In*: IVO, Anete B. L. (org.). *O poder da cidade*. Limites da governança urbana. Salvador: EDUFBA, 2000.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censo demográfico*. Brasil: IBGE, 1991. CD-ROM. Windows 1991.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censo demográfico*. Brasil: IBGE, 2000. CD-ROM. Windows 2000.

IGUATEMI. Produção da Agência Virtuale - Mídia Interativa. Site official do *Shopping* Center Iguatemi. Em <http://www.iguatemisalvador.com.br>. Acesso em: 07.04.2003.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. Trad. Rubens E. Frias. São Paulo: Moraes, 1991.

MATOS, Gregório de. *Poesias selecionadas*. 3º ed. São Paulo; FTD, 1998. Coleções Grandes Leituras. p. 104 e 141.

NEVES, L. Pedreira. *O crescimento de Salvador e das demais cidades baianas*. (Estudos Baianos; 15). Salvador: EDUFBA, 1985.

OLIVEIRA, Margarete R. N. *A área do Iguatemi*: o novo centro econômico da cidade do Salvador: uma análise da produção espacial de novas centralidades. 2002. (Dissertação de mestrado). Mestrado em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia.

PEIXOTO, Afrânio. *Breviário da Bahia*. 3ª ed. Rio de Janeiro, Conselho Federal de Cultura, 1980.

PEREIRA, Gilberto Corso. *Atlas digital de Salvador*. Salvador: LCAD - Faculdade de Arquitetura / Universidade Federal da Bahia, 2000. CD_ROM, Versão 1.0, Windows 1998.

SALVADOR, Prefeitura Municipal. *Lei do ordenamento do uso e da ocupação do solo de Salvador* - 3.377/1984. Salvador: Secretaria Municipal do Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente / Fundação Mário Leal Ferreira, 2001. CD_ROM, Versão 1.0, Windows 1998. Disponível em: <http://www.seplam.salvador.ba.gov.br>. Acesso em: 09 abr. 2003.

SALVADOR, Prefeitura Municipal. *Projeto Pituba*. OCEPLAN _ Série Programas e Projetos, 1. Salvador: PLANDURB, 1977.

SALVADOR SHOPPING. Produção da Agência Zquatro Animação. Site oficial do Salvador Shopping. Em *http://www.salvadorshopping.com.br/* Acesso em: 28.fev.2008.

SAMPAIO, Antônio Heliodório L. *Ordenar a desordem urbana*: ou notas de um discurso vazio. Revista RUA, n. 0. Salvador: UFBA, 1988.

SAMPAIO, Antônio Heliodório L. *Formas urbanas*: cidade real & cidade ideal. Contribuição ao estudo urbanístico de Salvador. Salvador: Quarteto Editora / PPG/AU, Faculdade de Arquitetura da UFBa, 1999.

SANTOS. Milton. *O centro da cidade do Salvador*. Estudo de Geografia Urbana. Salvador: Publicações da Universidade da Bahia, 1959.

SANTOS. Milton. *Espaço e método*. Coleção Espaços. 3.ed. São Paulo: Nobel, 1992.

SANTOS. Milton. *Metamorfoses do espaço habitado*. Fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia. 3.ed. São Paulo: Hucitec, 1994.
SANTOS. Milton. Salvador: Centro e centralidade na cidade contemporânea. *In*: GOMES, Marco Aurélio A. de F. (org.). *Pelo Pelô*: história, cultura e cidade. Editora da UFBA/ Faculdade de Arquitetura/Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, 1995, p.11-29.

SANTOS. Milton. *Técnica, espaço, tempo*. Globalização e meio técnico-científico informacional. 3.ed. São Paulo: Hucitec, 1997a.

SANTOS. Milton. *A natureza do espaço*. Técnica e tempo. Razão e emoção. 2.ed. São Paulo: Hucitec, 1997b.

SCHEINOWITZ, A. S. *O macroplanejamento da aglomeração de Salvador*. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, EGBA, 1998.

SEI (Secretaria de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia). *500 anos do Brasil sob a ótica da cartografia*. Org. CUNHA, Conceição; NASCIMENTO, Daria C. Salvador, 2000.

SILVA, Bárbara-Christine N. [*et al*]. *Atlas escolar da Bahia*: espaço geo-histórico e cultural. 2.ed. João Pessoa: Grafset, 2004.

SILVA, Maria Auxiliadora da. A evolução urbana do Centro Histórico de Salvador e a preservação da continuidade funcional do bairro de Santo Antonio Além do Carmo. *In*: VASCONCELOS, P. de A.; SILVA, S. B. de M. (org.) *Novos estudos de geografia urbana brasileira*. Salvador: UFBa/ Mestrado em Geografia, 1999, p. 259-271.

SILVA, Sylvio Bandeira de M. *Reavaliando os principais problemas de Salvador*. Cadernos de Geociências. v. 5. Instituto de Geociências da Universidade Federal da Bahia. Salvador: UFBa, 1996, p. 43-58.

SILVA, Sylvio Bandeira de M. e. Em busca de uma nova dinâmica para Salvador. *In*: LIMA, P. C. *et al*.(org.). *Quem faz Salvador?* Ana Maria de Carvalho Luz *et al*.(org.). Salvador: UFBA, 2002.

SILVA, Bárbara-Christine. N.; SILVA, Sylvio Bandeira de M. e. *Cidade e região no estado da Bahia*. Salvador: Centro Editorial e Didático da UFBa, 1991.

SILVA, Bárbara-Christine. N.; SILVA, Sylvio Bandeira de M. e. Dinâmica global e dinâmica local: O caso de Salvador. *In*: GONÇALVES, N. M. S; SILVA, M. A. da; LAGE, C. S (org.). *Os lugares do mundo*. A globalização dos lugares. Salvador: UFBA. Departamento de Geografia. Mestrado em Geografia, 2000, p. 184-188.

TAVARES, Luís H. Dias. *História da Bahia*. Salvador: Correio da Bahia, 2000.

TAVARES, Luís H. Dias. *História da Bahia*. São Paulo: UNESP/Salvador: EDUFBA, 2001.

TEIXEIRA, Cid. As grandes doações do 1º governador. Terras do Rio Vermelho ao Rio Joanes: Conde da Castanheira, Garcia D'Ávila e Senado da Câmara. *In*: TEIXEIRA, Cydelmo (Coord.). *A grande Salvador*. Posse e uso da terra. Projetos urbanísticos integrados. Salvador: Governo do Estado da Bahia, 1978. Capítulo III.

TEIXEIRA, Cid. *Salvador*: história visual. Salvador: Correio da Bahia, 2001, 272p.

VASCONCELOS, P. de A. Questões metodológicas na geografia urbana histórica. *In*: VASCONCELOS, P. de A.; SILVA, S. B. de M. (org.) *Novos estudos de Geografia urbana brasileira*. Salvador: UFBa/Mestrado em Geografia, 1999, p. 191-201.
VASCONCELOS, P. de A. Salvador: Os Agentes do seu desenvolvimento. *In*: GONÇALVES, N. M. S.; SILVA, M. A. da; LAGE, C. S (org.). *Os lugares do mundo*. A globalização dos lugares. Salvador: UFBA. Departamento de Geografia. Mestrado em Geografia, 2000, p. 184-188.

VASCONCELOS, P. de A. Categorias e conceitos para compreensão da cidade brasileira do período escravista. *In*: SPÓSITO, M. E. B. (org.). *Urbanização e cidades*: perspectivas geográficas. Presidente Prudente: UNESP, 2001, p. 13-34.

VASCONCELOS, P. de A. *Salvador:* transformações e permanências (1549-1999). Ilhéus: Editus, 2002.

GLOSSÁRIO

Acrópole - Cidade cujo sítio urbano é implantado em local de relevo alto, visando ampliar as condições defensivas.

Avenidas de vale - A versão criada pelo EPUCS para as *Free Ways* norte-americanas, as grandes avenidas arteriais que, ligadas umas às outras, conectam áreas distantes de uma cidade, privilegiando o transporte particular.

Cabeça de Ponte - Cabeça de um sistema. Termo que revela o núcleo de acesso e uso de determinado espaço. No caso de Salvador, a cabeça de ponte à colonização portuguesa no Brasil.

Centralidades - Adjetivo do que é central. Atração que alguns espaços exercem a determinados tipos de fluxos. Existem diversos níveis - comercial, político, econômico - e escalas - urbana, regional, mundial - de centralidades.

Conurbada - Encontro das periferias de dois ou mais núcleos urbanos. Processo comum nas regiões metropolitanas, a exemplo da área urbana contínua entre Salvador e Lauro de Freitas.

Cumeada - Seqüência de cumes de morros.

Demanda solvável - Compradores possíveis. Para cada empreendimento há uma determinada demanda solvável; sem esta, o produto não tem liquidez. Construir um condomínio de luxo em um bairro popular pode ser um equívoco de mercado, exatamente por não atentar a inexistência de compradores possíveis.

Espraiamento - Algum fenômeno que se estende, se espalha por uma determinada área.

Hinterlândia - Espaço interior. Para a Geografia Urbana, área de influência de uma cidade e seus serviços.

Idade do Ouro - Termo cunhado pelo geógrafo Pedro de Almeida Vasconcelos para referenciar o período "encaixado" entre os séculos XVII e XVIII, quando Salvador viveu o seu apogeu econômico.

Igreja Secular - A Igreja Católica Apostólica Romana, liderada, desde o Vaticano, pelo Supremo Pontífice, o Papa.

Inércia - O processo de inércia remete à categoria da permanência, ou seja, espaços que, não obstante a dinâmica da cidade, mantém relativamente inalteradas as suas formas e funções. Outros processos urbanos passíveis de serem observados em Salvador são: centralização e descentralização, verticalização, invasão-sucessão, coesão e periferização.

Invasões - Ou ocupações subnormais (segundo o IBGE). Espaços ocupados à revelia de uma ação pública, com severas carências estruturais. Normalmente em espaços INVADIDOS, por pessoas que não tem condições econômicas de participar do mercado imobiliário formal.

Massapê - Solo escuro, compacto e viscoso, de grande fertilidade que aparece numa faixa, relativamente contínua no litoral norte do Nordeste do Brasil, especialmente, na região do Recôncavo Baiano.

Mononuclear - Núcleo urbano com um único centro. Esta era uma característica das cidades históricas, ou, ainda hoje, de cidades médias e pequenas. Nas metrópoles contemporâneas há uma tendência à polinucleação dado à própria expansão física e dinâmica econômica desses espaços.

Ordens Religiosas - Organizações - congregações de religiosos e leigos - vinculadas à Igreja Católica que possuem estatutos próprios. Os Beneditinos, Franciscanos e Carmelitas são exemplos de Ordens que influenciaram a produção do espaço soteropolitano.

Ordens Terceiras - As Ordens Terceiras são ordenações leigas, formadas por membros da sociedade, sem vinculação direta com a Igreja Secular. As Ordens Primeiras e Segundas são formadas por religiosos, homens e mulheres respectivamente. Normalmente, as igrejas das Ordens Terceiras eram construídas com um recuo em relação à Primeira, denotando hierarquia entre elas.

Periferia - A região localizada à margem do centro da cidade. No Brasil, esta referência está relacionada não apenas à distância geográfica, mas socioeconômica. A periferia é local de moradia da população mais pobre.

Radial-concêntrico - RADIAL-CONCÊNTRICA, PLANTA - Esquema urbano caracterizado pela existência de uma malha viária radial, que irradia desde o centro em direção à periferia entrecruzadas por outras vias, de circulação concêntrica.

Recôncavo Baiano - Região formada pelos municípios que ocupam o espaço côncavo do entorno da baía de Todos os Santos.

Regiões metropolitanas - Conjunto de municípios espacialmente integrados, com uma metrópole sede, criados a partir de 1973 com o objetivo de fomentar o desenvolvimento industrial regional.

Sítio urbano - Local de implantação de um núcleo urbano. O marco zero de uma cidade.

Tecido urbano - Num enfoque orgânico seria malha urbana. É o espaço contínuo por onde se estende a ocupação de caráter urbano, ou seja, é o espaço da cidade no interior do município.

Tempo lento - Para o geógrafo Milton Santos, é a forma de apropriação do tempo própria dos "homens lentos", aqueles que habitam as áreas mais pobres das cidades, os "espaços de lentidão", como define o autor.

Território - Espaço socialmente delimitado a partir do estabelecimento de relações de poder, através da informação ou coerção, entre indivíduos, grupos e/ou instituições societárias.

Urbanismo Demolidor - Designa o período da reforma urbana realizada no início do século XX por ordem de J. J. Seabra, ex-governador do estado da Bahia.

Urbe - Núcleo urbano, cidade.

AUTORES

Adriano Bittencourt

O professor Adriano Bittencourt Andrade, nascido e criado na cidade Amargosa/Ba, veio residir em Salvador em 1988, ingressou então na graduação em Geografia pela UCSAL, fez especialização em Metodologia do Ensino Superior e, pela UFBA, defendeu dissertação de mestrado em 2003. Iniciou o doutorado em Arquitetura e Urbanismo em 2006, também pela UFBA.

Professor do Colégio Militar de Salvador, é autor de dezenas de trabalhos defendidos/publicados em eventos científicos nacionais e internacionais, periódicos, capítulo de livros, e do livro, também publicado pela EDUFBA, "O espaço em movimento: a dinâmica da Pituba no século XX".

Paulo Baqueiro

O professor Paulo Roberto Baqueiro Brandão, nascido em Juazeiro da Bahia e vivendo em Salvador desde 1982, é licenciado em Geografia pela Universidade Federal da Bahia, com especialização

em Gerenciamento Ambiental pela Universidade Católica do Salvador e mestrado em Geografia também pela UFBA. Atualmente, realiza estudo de doutorado no Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFPE.

Docente em escolas públicas e privadas de Ensino Fundamental e Médio entre os anos de 1995 e 2003, desde 2006 atua como professor assistente do curso de Geografia da Universidade Federal da Bahia, no Campus de Barreiras. Possui artigos publicados em livros e anais de eventos científicos de âmbito nacional e internacional, além de ser autor da obra "Geografias da presença galega na cidade da Bahia", igualmente publicada pela EDUFBA.

Este livro foi publicado
no formato 110 x 180mm
miolo em papel 75g/m^2
tiragem 500 exemplares
Impresso no setor de Reprografia da EDUFBA
Impressão de capa e acabamento:
ESB