ARQUITETURA E INDÚSTRIA

A PENÍNSULA DE ITAPAGIPE COMO SÍTIO INDUSTRIAL
DA SALVADOR MODERNA (1892 - 1947)

Ceila Rosana Carneiro Cardoso

Orientadora: Prof. Dra. Cibebe Saliba Rizek

2004

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

ESCOLA DE ENGENHARIA DE SÃO CARLOS

DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TECNOLOGIA DO AMBIENTE CONSTRUÍDO

MESTRADO EM TEORIA E HISTÓRIA DA ARQUITETURA

Serviço de Pós-Graduação EESC/USP
EXEMPLAR REVISADO
Data de entrada no Serviço.....01/09/04.....
Ass.:.....

ARQUITETURA E INDÚSTRIA

A Península de Itapagipe como sítio industrial
da Salvador Moderna
1891-1947

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

DEDALUS - Acervo - EESC

31100047343

Ceila Rosana Carneiro Cardoso

Orientadora:

Cibele Saliba Rizek

São Carlos, maio de 2004.

Class.	TESE
Cot.	1141
Tombo	T208/d
Sysno	1395703

Ficha catalográfica

A111a Cardoso, Ceila Rosana Carneiro
 Arquitetura e Indústria : a Península de Itapagipe
 como sítio industrial da Salvador Moderna 1891-1947 /
 Ceila Rosana Carneiro Cardoso. -- São Carlos, 2004.

 Dissertação (Mestrado) - Escola de Engenharia de São
 Carlos - Universidade de São Paulo, 2003.
 Área: Tecnologia do Ambiente Construído.
 Orientador: Prof. Dr. Cibele Saliba Rizek.

 1. Arquitetura e Indústria. 2. Urbanismo Moderno. 3.
 Urbanismo em Salvador. 4. História urbana. 5. Arquitetura
 e Cidades. 6. Indústria e cidades. 7. Península de
 Itapagipe. 8. Salvador.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer à Prof. Dra. Cibebe Saliba Rizek que aceitou me orientar na tessitura deste trabalho e tantas vezes me inspirou e impulsionou com firmeza, competência e carinho.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo que financiou este trabalho e o tornou possível.

À Universidade de São Paulo e ao ambiente acadêmico da Escola de Engenharia de São Carlos – aos professores, colegas e funcionários.

À minha família por todo o amor que, apesar da distância, me alimentou.

Impossível de ser realizado sem o apoio de Gabriella e Arlinda, este trabalho é dedicado a Dona Celina e Dona Zulmira.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	PG. 07
ALGUMAS ARTICULAÇÕES	PG. 08
PRIMEIRA IMAGEM:	
A PENÍNSULA NA HISTÓRIA DA CIDADE	
1.0 - Os primórdios	PG.15
SEGUNDA IMAGEM:	
A PENÍNSULA E A MODERNIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO	
2.0 - A modernização do espaço urbano	PG. 36
2.1 - A indústria em Salvador	PG. 54
2.2 - A indústria na península	PG. 79
TERCEIRA IMAGEM:	
A OBSOLESCÊNCIA	
3.0 - O arrefecimento do antigo centro industrial	PG. 141
ALGUMAS PROPOSIÇÕES	PG. 151
BIBLIOGRAFIA	PG. 154
ANEXOS	PG. 165

RESUMO

O primeiro grande surto de industrialização que se deu no território baiano data-se do final do século XIX até meados do século XX, em decorrência da crise do açúcar e da convergência de investimentos e interesses para o centro urbano que já era Salvador.

Passando pela recomposição histórica da área, o foco central desta pesquisa são as transformações espaciais sofridas pela Península de Itapagipe, antigo balneário, frente à industrialização que se dá em Salvador com grande concentração, tanto das indústrias quanto das habitações ligadas a elas, neste seu arrabalde plano e de fácil acesso.

Palavras Chaves: indústria, cidade, Salvador.

ABSTRACT

The first great industrialization stage in the lands of Bahia happened between the ends of XIX century and middle XX century, in the occasion of sugar crises and the convergency of investments and interests to the urban center which, at that time, was already Salvador.

Besides the historical reconstruction of the area, the central focus of this research are the spatial transformations suffered by the Península de Itapagipe, old spa, in front of the industrialization happened in Salvador with great concentration, of industries and such habitations, in this plane suburb with easy access.

Key-words: industry, city, Salvador.

*"À dolorosa luz das grandes lâmpadas elétricas da fábrica
Tenho febre e escrevo
Escrevo rangendo os dentes, fera para a beleza disto,
Para a beleza disto totalmente desconhecida dos antigos.*

*Ó rodas, ó engrenagens, r-r-r-r-r eterno!
Forte espasmo retido dos maquinismos em fúria!
Em fúria fora e dentro de mim,
Por todos os meus nervos dissecados fora,
Por todas as papilas fora de tudo com que eu sinto!
Tenho os lábios secos, ó grandes ruídos modernos,
De vos ouvir demasiadamente de perto,
E arde-me a cabeça de vos querer cantar com um excesso
De expressão de todas as minhas sensações,
Com um excesso contemporâneo de vós, ó máquinas!*

*Em febre e olhando os motores como a uma natureza tropical –
Grandes trópicos humanos de ferro e fogo e força –
Canto, e canto o presente, e também o passado e o futuro,
Porque o presente é todo o passado e todo o futuro
E há Platão e Virgílio dentro das máquinas e das luzes elétricas
Só porque houve outrora e foram humanos Virgílio e Platão,
E pedaços do Alexandre Magno do século talvez cinquenta,
Átomos que hão de ir ter febre para o cérebro do Ésquilo do século
cem,
Andam por estas correias de transmissão e por estes êmbolos e por es-
tes volantes,
Rugindo, rangendo, ciciando, estrugindo, ferreando,
Refazendo-me um excesso de carícias ao corpo numa só carícia à alma.*

*Ah, poder exprimir-me todo como um motor se exprime!
Ser completo como uma máquina!
Poder ir na vida triunfante como um automóvel último-modelo!
Poder ao menos penetrar-me fisicamente de tudo isto,
Rasgar-me todo, abrir-me completamente, tornar-me passento
A todos os perfumes de óleos e calores e carvões
Desta flora estupenda, negra, artificial e insaciável!*

*Fraternidade com todas as dinâmicas!
Promíscua fúria de ser parte-agente
Do rodar férreo e cosmopolita
Dos comboios estrênuos,
Da faina transportadora-de-cargas dos navios,
Do giro lúbrico e lento dos guindastes,
Do tumulto disciplinado das fábricas,
E do quase-silêncio ciciante e monótono das correias de transmissão!"¹*

¹ PESSOA, Fernando. "Ode triunfal" (trecho). Obras Completas, Pg. 306.

APRESENTAÇÃO

O primeiro grande surto de industrialização no território baiano deu-se do final do século XIX até meados do século XX, em decorrência da crise do açúcar e da convergência de investimentos e interesses para o centro urbano que já era Salvador. Obviamente as atividades industriais desenvolvidas na Bahia não estão restritas ao recorte temporal a que se detém esta pesquisa, mas podemos afirmar que, numa escala local, neste momento da história se intensificam².

O foco central desta pesquisa são as transformações espaciais sofridas pela Península de Itapagipe em face à industrialização que nela se dá frente a um processo de maior abrangência que é a industrialização e modernização da cidade de Salvador com grande concentração, tanto das indústrias quanto das habitações ligadas a elas, neste seu arrabalde plano e de fácil acesso.

Apesar de reunir bairros diferenciados entre si, algumas características da área estudada conferem a ela uma unidade indivisível. Escreve-se aqui uma possível história da Península dentre muitas outras passíveis e possíveis de serem escritas sendo, porém, inegável a participação histórica da área referida na industrialização baiana.

² *“A delimitação do período para estudo, esteve diretamente ligada à constatação, junto às primeiras fontes pesquisadas, de que os anos compreendidos pela Primeira República (1889-1930), corresponderiam à uma fase em que se registraria o apogeu e o esgotamento do primeiro surto industrial baiano. (...) Esta fase também corresponde a uma época de ruptura, do ponto de vista da organização social e política, com o status quo vivenciado durante o Império, podendo ser caracterizada como um estágio de consolidação do regime de trabalho assalariado e de definição de um novo segmento social no meio urbano: o proletariado”.* (CARDOSO, 1991, Pg. 15). Assim CARDOSO justifica o recorte temporal da pesquisa por ele próprio realizada dizendo respeito à habitação proletária em Salvador de 1899 a 1930, que teve 48% do seu total erigido na Península de Itapagipe.

Também J. L. Pamponet SAMPAIO reconhece os últimos anos do século XIX e as primeiras décadas do século XX como o período de maior viço da que seria uma verdadeira indústria baiana, quer dizer, com incentivos e capitais próprios ao Estado. O nosso recorte temporal vai mais além, até o ano de 1947, quando são descobertos os campos petrolíferos de Bimbarra e São João, ambos na Baía de Todos os Santos. Em 1942 o EPUCS, no zoneamento da cidade de Salvador, ainda reconheceria a região da Península de Itapagipe como área industrial e residencial satélite.

A TESSITURA DE UM CAMPO TEÓRICO

Uma modernidade particular

Este é, antes de tudo um trabalho sobre a cidade de Salvador, sobre a Península de Itapagipe, sobre a construção de um espaço urbano complexo, em camadas e camadas de sobreposições. É também uma investigação e uma composição histórica sobre o fenômeno de modernização da área referida, da dissolução de alguns e da criação de outros vínculos e marcas temporais a partir das transformações sofridas por este centro industrial soteropolitano que, antes de estabilizar-se, se dissolveu, tornou-se ruína³.

A idéia do novo acompanha as cidades modernizadas⁴, inclusive a cidade em questão. Esse "novo resplandecente" caracteriza mais o ideal de atender às emergentes funções urbanas do que ao desejo de contemplação e reflexão sobre as cidades que não são feitas pra durar - são antes o movimento que a plácida estabilidade. Com uma solidez instável, como numa vitrine, exibem-se em sua fugaz mocidade.

"Para as cidades européias a passagem dos séculos constitui uma promoção; para as americanas a dos anos é uma decadência. Pois não são apenas construídas recentemente; são construídas para se renovarem com a mesma rapidez com que foram erguidas, quer dizer, mal. No momento em que surgem, os novos bairros nem sequer são elementos urbanos: são brilhantes demais, novos demais, alegres demais para tanto. Mais se pensaria numa feira, numa exposição internacional construída para poucos meses. Após esse prazo, a festa termina e esses grandes bibelôs fenecem: as fachadas descascam, a chuva e a fuligem traçam seus sulcos, o estilo sai de moda, o ordenamento primitivo desaparece sob as demolições exigidas, ao lado, por outra impaciência. Não são cidades novas contrastando com cidades velhas, mas cidades em ciclo de evolução curtíssimo, comparadas com cidades de ciclo lento". (LÉVISTRAUSS, 1955, Pg. 91).

As cidades novas do continente americano seriam, sob esta perspectiva, jovens adoentadas, precocemente deterioradas, apressadas em se erguer para em seguida se esfacelar, tornarem-se fragmentos (tão rapidamente que a unidade seria fugaz? Ou seria esta unidade possível somente se imaginada?).

Sobre a rápida escrita que desenha estas cidades sobrepõe-se uma outra escrita ainda mais apressada. É um destes caos, um acúmulo de cacos, ainda eretos ou já por terra, que estudamos e sobre os quais estamos a teorizar. Novidade-velharia que a modernização e a *tempestade chamada progresso*⁵ agravaram em ruínas. Com o advento da era do maquinismo o caos teria entrado nas cidades⁶.

³ A ruína sobre a qual nos referimos é a que se conforma pela industrialização da área seguida do abandono, da transformação ou da extinção dos edifícios industriais que no seu território se erigiram. A Península de Itapagipe, lugar onde se concentrava a indústria baiana do recorte temporal estudado (1892-1947), pode ser considerada como um antigo Centro Industrial e, enquanto tal, encontra-se em ruína - apesar de desempenhar outros papéis nos dias atuais, principalmente o residencial. Como sugerido por uma estimada professora: *"lá outras atividades se reproduzem docemente"* - seguramente não a atividade industrial.

⁴ Em Paris a idéia do novo, inerente à modernidade, redesenhou uma nova cidade sobre os escombros da antiga. Como parte do amplo sistema de planejamento urbano que sofreu Paris no século XIX, Napoleão e Haussmann abriram amplos bulevares e calçadas. Instalava-se no coração da cidade medieval uma rede de artérias que investiam contra os velhos bairros centrais. *"O empreendimento pôs abaixo centenas de edifícios, deslocou milhares e milhares de pessoas, destruiu bairros inteiros que aí tinham existido por séculos".* BERMAN, 1982, Pg. 146. Os escombros também estão presentes no poema de Baudelaire *Os olhos dos pobres*, onde o recente bulevar ainda atulhado de detritos, contrastava com o inaugurado café que, iluminado pelo gás, exibia-se. *"Ao anoitecer, um pouco fatigada, você desejou sentar-se diante de um café novo, na esquina de um novo bulevar que, ainda cheio de entulho, já ostentava glorioso os seus esplendores inacabados. O café resplandecia. O próprio gás mostrava ali todo o calor de uma estréia..."*. BAUDELAIRE, *O Spleen de Paris*.

"a modernidade não está apenas na presença das fumaças e dos alaridos das indústrias; o que é especificamente moderno é a justaposição do impulso vertical das chaminés e o das igrejas: são o contraste e a dissonância de sua presença simultânea". (STAROBINSKI, 1992, Pg. 39).

Imagem 1: *Angelus Novus*. Quadro pintado por Paul Klee ao qual Benjamin se refere na tese 9 de *Sobre o conceito de História*.

Se a modernidade acentua-se no confronto entre o novo e o antigo, o território-objeto deste trabalho seria um curioso exemplo dela própria. Porém, neste confronto, ou justaposição, que a caracterizam fulgura uma imagem que perpassa com tal velocidade que precisamos nos ater em observá-la, posto que não permanece. Relampejo, duração.

"na América, a modernidade foi um caminho para se chegar à modernização, não sua consequência; a modernidade se impôs como parte de uma política deliberada para conduzir à modernização e nessa política a cidade foi o objeto". (GORELIK, 1999, Pg.37).

A modernidade chegou para nós como um horizonte ou perspectiva a qual devíamos nos adequar. Traduzida, se tornou uma vitória do novo, que rapidamente se torna deteriorado, sobre o antigo. O passado do Novo Mundo não tem densidade, porém, ainda que se acumulem pilhas de fragmentos sobre estas jovens-doentes-envelhecidas, elas estão prenhes de história. Apesar do *movimento jovem e febril da produção material, não houve tempo nem oportunidade para que suprimissem o velho mundo espiritual*⁵, e este mundo espiritual e intangível mais uma vez carrega de significado o arruinado mundo material e tangível.

Garimparemos os indícios e sinais de uma outra vivência espacial, vasculharemos os *escombros* que historicamente sustentam as *construções novas* da península. Mergulhemos neste raso-largo-profundo onde o que era vivo ainda sobrevive, embora com outra aparência e, cristalizados pulsam imunes e à espera de serem reconhecidos.

⁵ Do progresso, segundo BENJAMIN, é indissociável uma força desagregadora. Na tese 9 de *Sobre o conceito de história* o Anjo da História tem o aspecto do assombro que caracteriza a constatação deste esfacelamento. *"Há um quadro de Klee que se chama *Ángelus Novus*. Representa um anjo que parece querer afastar-se de algo que ele encara fixamente. Seus olhos estão escancarados, sua boca dilatada, suas asas abertas. O anjo da história deve ter este aspecto. Seu rosto está dirigido para o passado. Onde nós vemos uma cadeia de acontecimentos, ele vê uma catástrofe única, que acumula incansavelmente ruína sobre ruína e as dispersa a nossos pés. Ele gostaria de deter-se para acordar os mortos e juntar os fragmentos. Mas uma tempestade sopra do paraíso e prende-se em suas asas com tanta força que ele não pode mais fechá-las. Esta tempestade o impele irresistivelmente para o futuro, ao qual ele vira as costas, enquanto o amontoado de ruínas cresce até o céu. Essa tempestade é o que chamamos progresso". BENJAMIN, Obras escolhidas, vol. I, Pg. 226.*

⁶ LE CORBUSIER, em *"L'Urbanisme"*, manifesto modernista de 1924, revela o choque por ele sofrido diante da cidade de Paris em que *"a fúria do tráfego crescia"*. Chocado e desorientado ele afirmara num lamento: *"Recuo vinte anos, à minha juventude como estudante: a estrada então nos pertencia"*. Num momento seguinte do mesmo manifesto identifica-se inteiramente com as forças que antes o causavam espanto e afirma que uma rua verdadeiramente moderna precisa ser *"bem equipada como uma fábrica"*, *"uma máquina para o tráfego"*. Da pastoral à antipastoral baudelaireana, o homem na rua dá lugar ao homem no carro. (BERMAN, 1986).

*"A cinco braças jaz teu pai,
De seus ossos fez-se coral,
Essas são pérolas que foram seus olhos.
Nada dele desaparece
Mas sofre uma transmutação marinha
Em algo rico e estranho".*
(BENJAMIN apud ARENDT, 1955, Pg. 165).

⁷ Segundo Walter Benjamin esta era a imagem da América para Karl Marx, como descrita em *O 18 Brumário de Luís Bonaparte*. BENJAMIN, *Obras escolhidas*, vol. III, Pg. 49.

Reconheçamos e "pesquemos" *olhos e ossos* transfigurados em *pérolas e corais*. Aos elementos monadológico-pulsantes-reveladores-transfigurados Hanna Arendt chamou de *algo rico e estranho que está vivo, porém, sujeito à ruína do tempo*⁸.

⁸ ARENDT, 1955, Pg. 176.

Voltando ao caso particular do impasse da modernização na Península, diante dela a área transforma-se, é reinventada. No estudo deste espaço urbano buscaremos entender como as transformações evidenciam as permanências, num processo de decadência que é ao mesmo tempo um processo de cristalização. Na modernização por que passa este pedaço da cidade encontrar-se-á material no qual será possível ler a história de Salvador e as alterações no seu casco urbano refletindo as idéias que permeiam o pensamento urbanístico moderno. De que forma específica este fenômeno se concretiza numa determinada área de uma cidade do novo mundo, brasileira e baiana?

O outro da cidade

Especularemos como, ao mesmo tempo em que se integra a Salvador, a Península de Itapagipe guarda características próprias mantendo a sua especificidade. A península é parte da cidade e é o outro dela. Liga-se a ela e dela separa-se, como duas faces do mesmo ato, uma pressupondo a outra, distinguem-se e ressaltam-se:

"En la medida em que entresacamos dos cosas del impertubable depósito de las cosas naturales para designarlas como "separadas", las hemos referido ya en nuestra consciencia la uma a la outra, hemos destacado estas dos cosas em común frente a lo que yace entremedio". (SIMMEL, 1923, Pg. 29).

Entre a península e a cidade existe uma porta que, justamente por existir podendo ser aberta, ressalta a separação quando se encontra fechada. Há uma constante possibilidade de relação e intercâmbio. A porta carrega o estigma de abertura, de passagem – tensa, instável – que a distingue da parede, por sua vez, divisória – plácida, estável.

A península carregou e ainda guarda características do "estar do

outro lado da porta", do "estar à parte". A ligação geográfica que se fez naturalmente por deposições lentas e constantes criou um istmo, uma ligação com o continente que é quase uma ponte. Porém, a barreira natural que existia quando a península foi ilha, há cinco mil anos⁹, de alguma forma persiste. Algo da sua conformação geográfica pode ser lido, relido e interpretado pela história.

Um outro ligar, que seria estabelecer uma relação mais orgânica com o centro da cidade de Salvador, fez-se posteriormente.

"O fato é que a península de Itapagipe já se integra plenamente com a cidade do Salvador, quando na segunda metade do século XIX, linhas de transportes terrestres e marítimos ligam a paróquia da Penha com as paróquias do centro da cidade". (MATTOSO, 1978, Pg. 179).

Área residual - arrabalde desde a fundação da cidade não edificada em suas terras, território possível de abrigar a capital-colônia lusitana, lugar de quarentena, possível centro, curral, estaleiro, balneário, esconderijo de escravos fugitivos, vila pesqueira, hospício, freguesia longínqua, centro industrial, subúrbio residencial – a Península de Itapagipe está sempre lá, sempre presente, sempre distante. Esta relação complexa de pertencimento nasce e permanece física e culturalmente.

Veremos o dentro-fora desta cidade que, dialeticamente se abre como paisagem para, em seguida, fechar-se como um quarto¹⁰.

Os fragmentos de uma história aberta

"Heródoto não explica nada. Seu relato é dos mais secos. Por isso essa história do antigo Egito ainda é capaz, depois de milênios, de suscitar espanto e reflexão. Ela se assemelha a essas sementes de trigo que durante milhares de anos ficaram fechadas hermeticamente nas câmaras das pirâmides e que conservam até hoje suas forças germinativas". (BENJAMIN, 1940, Pg. 204).

A idéia da cidade como uma escrita sugere a leitura da sua fisiognomia¹¹ como se tanto a história quanto os elementos para a sua construção estivessem expressos e concretamente definidos nas formas da cidade, semelhantes aos traços em um rosto. A concepção de que este rosto existe e tem uma forma precisa, de que uma linha seria capaz de delineá-lo não se choca com a negação de uma verdade histórica absoluta¹², mas vai ao encontro desta negação.

⁹ *"Há cinco mil anos, Itapagipe ainda não fazia parte de Salvador, pois era uma pequena ilha, englobando as áreas que conhecemos hoje como Ponta de Monte Serrat e Bonfim, 'mas a deposição de novos sedimentos culminou por aterrar naturalmente a região entre a Calçada e o Bonfim', conta o geólogo Alex Pereira no seu ensaio A colina sagrada era uma ilha, explicando como a ilha se transformou em península". MARIANO, Agnes. Riviera baiana. Correio da Bahia, 09 de junho de 2002, Pg. 3-6.*

¹⁰ *"Como um animal ascético, vagueia através de bairros desconhecidos até que, no mais profundo esgotamento, afunda em seu quarto, que o recebe estranho e frio. (...) Paisagem – eis no que se transforma a cidade para o flâneur. Melhor ainda, para ele, a cidade se cinge em seus pólos dialéticos. Abre-se enquanto paisagem e, como quarto, cinge-o". BENJAMIN, Obras escolhidas, vol. III, Pg. 186.*

"A verdadeira imagem do passado perpassa, veloz. O passado só se deixa fixar, como imagem que relampeja irreversivelmente, no momento em que é reconhecido. 'A verdade nunca nos escapará' – esta é frase de Gottfried Keller caracteriza o ponto exato em que o historicismo se separa do materialismo histórico. Pois irrecuperável é cada imagem do presente que se dirige ao presente sem que este presente se sinta visado por ela". (BENJAMIN, 1940, Pg. 224).

Este rosto apareceria para o sujeito histórico em um relampejo e não seria possível fitá-lo longamente¹³, somente guardar dele uma imagem. Fazemos a conversão deste movimento em algo estático. Precisariamos juntar detalhes desta imagem que ficou gravada na memória para depois reconstruí-la. Para isto examinariamos minuciosamente os detalhes e fragmentos desta experiência fértil.

A imagem mutável ou o fragmento a ser decifrado guardam o germe da história que, sempre inconclusa (posto que é a cada momento passível de interferências do *presente que se dirige ao presente* e transforma o passado sugerindo a ele novas interpretações), estaria aberta.

Desta forma, *partindo da superfície, da epiderme de sua época, ele atribui à fisionomia das cidades, à cultura do cotidiano, às imagens do desejo e da fantasmagorias, aos resíduos e materiais aparentemente insignificantes a mesma importância que 'às grandes idéias' e às obras de arte consagradas*¹⁴. Para BENJAMIN, os resíduos e fragmentos, assim como um acontecimento lembrado¹⁵, possibilitariam o acesso a um saber superior que poderia ser *a chave para tudo o que veio antes e depois*. No particular a história guarda-se e revela-se.

"O cronista que narra os acontecimentos, sem distinguir os grandes e os pequenos, leva em conta a verdade de que nada do que um dia aconteceu pode ser considerado perdido para a história". (BENJAMIN, 1940, Pg. 223).

Percorramos a cidade carregada e profusa de fragmentos urbanos como a uma floresta de símbolos com os quais nos esbarramos. No *tempo de agora*, é possível construir também o passado, identificando os germes de uma outra história, ainda não escrita, e indo de encontro tanto à *historiografia burguesa* quanto à *historiografia progressista*, fugindo do *tempo homogêneo e vazio*.

Contar, como Heródoto, sem dar explicações definitivas, é deixar que a história admita interpretações diferentes, permanecendo, portanto, aberta para uma continuação de vida que dada leitura futura renova e restaura.

¹¹ Segundo Johann Caspar LAVATER, o fundador da fisionomia moderna (1741-1801): *"A fisionomia é a ciência de conhecer o caráter (não os destinos aleatórios) de um ser humano lato sensu a partir de seus traços exteriores; a fisionomia lato sensu seriam portanto todos os traços exteriores do corpo e dos movimentos de um ser humano, na medida em que, a partir daí, é possível conhecer algo do seu caráter"*. Este método de investigação se aplicando à leitura das cidades é uma forma de descrever as percepções e entender parte da obra de Benjamin. Com base nos textos de Engels, Poe, Balzac, Hugo e Baudelaire, além dos fisiologistas da década de 1830 e 1840 na França, ele tentou esboçar em *Passagens Parisienses* uma que seria a "fisionomia da multidão". Segundo BOLLE o que mais interessava a Benjamin no método fisionômico era a relação estabelecida entre a história natural e a história da cultura desenvolvida por Goethe, além do também por ele estabelecido paralelo entre mentalidade burguesa e a imagem da grande cidade. A partir da imagem, do concreto da cidade Benjamin, enquanto historiógrafo, se propunha a ler a mentalidade de uma época. Ver BOLLE, 2000, Pg. 43.

¹² A idéia de uma história que estaria aberta aparece nas teses do último texto escrito por BENJAMIN intitulado *Sobre o conceito de história*: *"TESE 6 – Articular historicamente o passado não significa conhecê-lo como ele de fato foi. Significa apropriar-se de uma reminiscência, tal como ela relampeja no momento de um perigo. (...) os mortos também não estarão em segurança se o inimigo vencer"*. (BENJAMIN, 1940, Pg. 224-5). O presente carrega a possibilidade de transformar e conduzir o passado ao reconhecimento e à redenção.

Nos fragmentos reside a força histórica das ruínas. Revolver os seus escombros, escarafunchar os seus detritos nos possibilita penetrar nas coisas concretas e ocultas que neles descansam. Também em GINZBURG, reside o conceito de que detalhes e dados marginais são reveladores da tradição cultural por se constituírem nos momentos em que não vigora o controle.

"os meus adversários comprazem-se em me julgar como alguém que não sabe ver o sentido espiritual de uma obra de arte e por isso dá uma importância particular a meios exteriores, como as formas da mão, da orelha e até, horrible dictu, de um objeto tão antipático como as unhas". (MORELLI apud GINZBURG, 1979, Pg. 150).

Giovanni Morelli, autor de alguns artigos no final do século XIX sobre pintura italiana, afirmava que os museus estavam repletos de quadros atribuídos a autores falsos. Desenvolveu e propôs um novo método para a identificação dos pintores de certos quadros antigos: analisava-os observando indícios que seriam imperceptíveis, por menores sem importância que certamente escapavam aos olhos dos plagiadores, atentos em reproduzir as características mais vistosas das obras originais. Indícios, vestígios, sinais. Os detalhes para ele forneciam a chave para alcançar o mais elevado do espírito humano: a decifração dos seus traços puramente individuais. Pistas talvez infinitesimais permitem captar uma realidade mais profunda, que de outra forma seria inatingível.

"Por milênios o homem foi caçador. Durante inúmeras perseguições, ele aprendeu a reconstruir as formas e movimentos das presas invisíveis pelas pegadas na lama, ramos quebrados, bolotas de esterco, tufo de pêlos, plumas emaranhadas, odores estagnados. Aprendeu a farejar, registrar, interpretar e classificar pistas infinitesimais como fios de barba. Aprendeu a fazer operações mentais complexas com rapidez fulminante, no interior de um denso bosque ou numa clareira cheia de ciladas". (GINZBURG, 1979, Pg. 151).

Decifrar pistas de animais é uma metáfora. Façamos outras analogias, como o exercício de construir todo um universo partindo dos restos de uma realidade espacial que não pode ser lida facilmente ou de um fragmento, que pode ser uma colherada de chá onde repousa, amolecido, um pedaço de madalena¹⁶.

Tangível, intangível – a cidade se constitui na inter-relação entre as suas partes – arrabalde, cidade.

A trajetória sugerida certamente é mais difícil de ser descrita (parte do intangível que não caberia em um trabalho teórico a não ser através do devaneio filosófico) do que propriamente acompanhada. Isto por que, como num caminho desconhecido que se descobre ao percorrer, cada fragmento histórico encontrado nesta busca sugeriu as pistas para a descoberta do fragmento seguinte, que sugeriu as do seguinte, e assim sucessivamente até que, todos descobertos e dispostos lado a lado pudessem formar, como um mosaico, a imagem que juntos esboçam: uma narração possível.

¹³ Assim como, em um poema de BAUDELAIRE, o rosto de uma passante, fitado em meio à multidão, carregaria em si a possibilidade de construir dela e com ela uma história comum. Efemeridade no soneto *A uma passante*: "(...) Que luz... e a noite após! – efêmera beldade/ cujos olhos me fazem nascer outra vez,/ Não mais hei de te ver senão na eternidade?/ Longe daqui! Tarde demais! Nunca talvez!/ Pois de ti já me fui, de mim tú já fugiste,/ Tú que eu teria amado, ó tu que bem o viste". (BAUDELAIRE apud BENJAMIN, Obras escolhidas vol. III, Pg. 117).

¹⁴ BOLLE, 1994, Pg. 43.

¹⁵ Escrevendo sobre Proust, BENJAMIN descreve, em *Imagem de Proust*, a ressonância de um acontecimento lembrado: "Pois um acontecimento vivido é finito, ou pelo menos encerrado na esfera do vivido, ao passo que o acontecimento lembrado é sem limites, porque é apenas uma chave para tudo o que veio antes e depois". (BENJAMIN, 1929, Pg. 37).

¹⁶ Está aqui referenciado "No caminho de Swan" - primeiro volume da obra de Marcel Proust, *Em busca do tempo perdido*, em que ele reconstrói toda a cidade de Combray a partir de uma lembrança que lhe toma de assalto ao provar um pedaço de bolo embebido em chá. Segundo GAGNEBIN, o golpe de gênio de Proust está em não ter escrito 'memórias', mas, justamente, uma 'busca' das analogias entre o passado e o presente, uma semelhança que seria profunda e mais forte que o tempo. (GAGNEBIN in BENJAMIN, *Obras escolhidas*, vol. I, 1985).

"Muitos anos fazia que, de Combray, tudo quanto não fosse o teatro e o drama do meu deitar não mais existia para mim, quando, por um dia de inverno, ao voltar para casa, vendo minha mãe que eu tinha frio, ofereceu-me chá, coisa que era contra os meus hábitos. A princípio recusei, mas, não sei por quê, terminei aceitando. Ela mandou buscar um desses bolinhos pequenos e cheios chamados madalenas e que parecem moldados na valva estriada de uma concha de S. Tiago. Em breve, maquinalmente, acabrunhado com aquele triste dia e a perspectiva de mais um dia tão sombrio quanto o primeiro, levei aos lábios uma colherada de chá onde deixara amolecer um pedaço de madalena. Mas no mesmo instante em que aquele gole, de envolta com as migalhas do bolo, tocou o meu paladar, estremeci, atento ao que se passava de extraordinário em mim. Invadira-me um prazer delicioso, isolado, sem noção de sua causa. Esse prazer logo me tornara indiferentes às vicissitudes da vida, inofensivos os seus desastres, ilusória a sua brevidade, tal como o faz o amor, enchendo-me de uma preciosa essência: ou antes, essa essência não estava em mim; era eu mesmo. Cessava de me sentir medíocre, contingente, mortal. De onde me tinha vindo essa preciosa alegria? Senti que estava ligada ao gosto do chá e do bolo, mas que o ultrapassava infinitamente e não devia ser da mesma natureza. De onde vinha? Que significava? Onde apreendê-la?(...).

Chegará até a superfície de minha clara consciência essa recordação, esse instante antigo que a atração de um instante idêntico veio de tão longe solicitar, remover, levantar do mais profundo de mim mesmo? Não sei. Agora não sinto mais nada, parou, tornou a descer talvez; quem sabe se jamais voltará a subir do fundo da sua noite? Dez vezes tenho de recomençar, inclinar-me em sua busca. E, de cada vez, a covardia que nos afasta de todo trabalho difícil, de toda obra importante, aconselhou-me a deixar aquilo, a tomar meu chá pensando simplesmente em meus cuidados de hoje, em meus desejos de amanhã, que se deixam ruminar sem esforço.

E de súbito a lembrança me apareceu. Aquele gosto era o do pedaço de madalena que nos domingos de manhã em Combray (pois nos domingos eu não saía antes da hora da missa) minha tia Leônia me oferecia, depois de o ter mergulhado no seu chá da Índia ou de tília, quando ia cumprimentá-la em seu quarto. O simples fato de ver a madalena não me havia evocado coisa alguma antes de que a provasse; talvez porque, como depois tinha visto muitas, sem as comer, nas confeitarias, a sua imagem deixara aqueles dias de Combray para se ligar a outros mais recentes; talvez porque daquelas lembranças abandonadas por tanto tempo fora da memória, nada sobrevivia, tudo se desagregara; as formas – e também a daquela conchinha de pastelaria, tão generosamente sensual sob a sua plissagem severa e devota – se haviam anulado ou então, adormecidas, tenham perdido a força de expansão que lhes permitiriam alcançarem a consciência. Mas quando mais nada subsiste de um passado remoto, após a morte das criaturas e a destruição das coisas – sozinhos, mais frágeis porém mais vivos, mais imateriais, mais persistentes, mais fiéis – o odor e o sabor permanecem ainda por muito tempo, como almas, lembrando, aguardando, esperando, sobre as ruínas de tudo o mais, e suportando sem ceder, em sua gotícula impalpável, o edifício imenso da recordação.

E mal reconheci o gosto do pedaço de madalena molhado em chá que minha tia me dava (embora ainda não soubesse, e tivesse de deixar para muito mais tarde tal averiguação, por que motivo aquela lembrança me tornara tão feliz), eis que a velha casa cinzenta, de fachada para a rua, onde estava o seu quarto, veio aplicar-se, como um cenário de teatro, ao pequeno pavilhão que dava para o jardim e que fora construído para meus pais no fundo da mesma (esse truncado trecho da casa que era só o que eu recordava até então); e, com a casa, a cidade toda, desde a manhã à noite, por qualquer tempo, a praça para onde me mandavam antes do almoço, as ruas por onde eu passava e as estradas que seguíamos quando fazia bom tempo. E, como nesse divertimento japonês de mergulhar numa bacia de porcelana cheia de água pedacinhos de papel, até então indistintos e que, depois de molhados, se estiram, se delineiam, se colorem, se diferenciam, tornam-se flores, casas, personagens consistentes e reconhecíveis, assim agora todas as flores do nosso jardim e as do parque do Sr. Swann, e as ninféias do Vivonne, e a boa gente da aldeia e suas pequenas moradias e a igreja e toda Combray e seus arredores, tudo isso que toma forma e solidez saiu, cidade e jardins, da minha taça de chá.¹⁷

¹⁷ PROUST, Marcel (1913). *"No caminho de Swann"*. Tradução de Mário Quintana, São Paulo, Abril Cultural, 1982.

PRIMEIRA IMAGEM

A PENÍNSULA NA HISTÓRIA DA CIDADE

A FUNDAÇÃO DA CIDADE DO SALVADOR

escarpa ou planície

A descoberta do Novo Mundo, mais do que trazer aos olhos do Velho Mundo uma ambiência desconhecida, mostra o modo europeu de debruçar-se sobre as diferenças e distâncias, sobre um modo diverso de viver em um ambiente também diverso. O universo, neste momento, ganha nova amplitude para os mundos que se encontram. A proeza de cruzar o oceano em busca de conquistas, do jamais pensado, faz nascer um pleno de novas possibilidades, de novos seres, cores e culturas, oferecendo uma outra face aos quinhentos.

Distantes dos modos dos demais europeus, dotados de espírito aventureiro, movidos pelo desejo de ascensão social, riquezas e privilégios, se dispunham os portugueses a viagens inusitadas¹⁸. Venceram o Atlântico e, nas terras brasileiras do mundo descoberto, subverteram as diferenças e catequizaram os gentios da terra construindo a cidade-fortaleza que seria o seu instrumento de dominação e consolidação da colônia, o artifício para mantê-la subordinada à metrópole.

Salvador¹⁹ foi construída sobre a escarpa rochosa com a qual deparou-se a esquadra de Tomé de Souza ao adentrar a Baía de Todos os Santos. Constituindo-se fisicamente a partir do porto, assenta-se sobre geografia acidentada, locada de forma estratégica, no intuito de estar protegida de possíveis ataques:

"(...) o lugar escolhido então, de situação estratégica privilegiada, debruçando a pique sobre o mar, dominando-o com ótimas aguadas e porto extenso, de fácil defesa caso viessem ataques do mar ou de terra, uma vez que esse altiplano dominaria os morros vizinhos, de que se isolava por riachos e lagoas que enchia as baixadas de valados profundos". (RUY, 1949, Pg. 21).

Imagem 2: Croquis do Arquiteto Joaquim Vianna elaborado a partir de plantas da cidade referentes ao ano de 1549. FONTE: Arquivo particular do Arquiteto.

¹⁸ A Espanha e Portugal guardam diferenças notórias e se mantêm distanciadas dos demais países europeus. São, segundo Sérgio Buarque de Holanda, territórios-ponte, ligando a Europa ao resto do mundo, por eles colonizados. Caracteriza-se então como uma zona de transição, filtro entre as culturas distintas com as quais tinham contato. A partir dos grandes descobrimentos entram, de forma mais decidida, no coro europeu. (HOLANDA, 1936, Pg. 31).

¹⁹ O nome da cidade a ser construída como capital colonial já havia sido decidido pelo reino, como pode ser visto no livro do Frei Vicente de Salvador: *"Tomé de Souza trazia ordens reais para dar o título de Salvador à cidade que fundasse. Antes de embarcar para o Brasil, a provisão de 7 de janeiro de 1549 mandava dar 72\$ a Luis Dias, 'que hia por mestre das obras da fortaleza do Salvador.'"* (SALVADOR, 1627, Pg. 161).

Desafiando a paisagem virgem constitui-se a cidadela fortificada sobre a falha geológica entre as gargantas da Barroquinha e do Taboão, seus limites Norte e Sul; ficando ao Leste o Vale do Ribeiro e o Rio das Tripas; e no seu limite Oeste a escarpa inacessível²⁰.

A fundação de Salvador, cidade-fortaleza, marca a implantação da soberania lusitana sobre a colônia. No extenso percurso expansionista, as preocupações militares foram encaminhadas como necessidade complementar de proteção aos pontos de ancoragem do comércio marítimo. Importante entreposto comercial no caminho para as Índias, era necessária a proteção do porto conquistado.

As cidades fortificadas e as próprias fortificações, segundo SILVA, funcionam como marcos do domínio europeu que ostensivamente impõe a sua cultura sobre o sítio bravio ao mesmo tempo que protege-a dentro dos muros fechados que a envolvem²¹. A estrutura da cidade lusitana quinhentista, edificada entre-muros e cercada de baluartes, é concebida como parte de um todo sistema de defesa militar, como parte de uma máquina de guerra. Os muros da cidade também são o marco da presença imponente dos conquistadores, são o limite entre a paisagem urbana e o território selvagem.

²⁰ A cidade em acrópole desenhou-se em função das características do seu meio físico: "Logo que Tomé de Souza desembarcou em Vila Velha, tomou posse da capitania-mor dela, e poucos dias depois, que descansou das fadigas da viagem, pôs em ordem a gente de guerra que trouxera, e marchou para o sítio, em que hoje está a cidade, o qual escolheu em razão das preferências do porto, e abundância d'águas, e nêle fundou a cidade de cujo governo tomou posse em virtude das ordens, que recebera do Sr. Rei D. João III." (VILHENA, 1799, Pg.43).

²¹ Sobre as cidades fortificadas do quinhentos e as fortificações brasileiras ver SILVA, 1991.

Imagem 3: Croquis do Arquiteto Joaquim Vianna elaborado a partir de plantas da cidade referentes ao ano de 1549. Fonte: Arquivo particular do Arquiteto.

"A preocupação maior era, entretanto, defender a terra. 'Consolidar a posse integral, desarredar os inimigos da Coroa e os expulsar pelas armas era o primeiro ato dessa nova fase colonizadora. A ação militar sobrepunha-se à ação administrativa'. A Cidade do Salvador foi um desdobramento da praça forte. A solução dos problemas econômicos seria consequência da vitória militar" (RUY, 1949, Pg.19).

Apesar da força determinante da ação militar, como reafirmado na

citação acima, algumas controvérsias houve sobre o melhor lugar onde edificar a capital-colônia. Decide-se, por fim, favorecer a defesa construindo a cidade no alto: bom observatório, difícil acesso. Os portugueses, imbuídos pelo espírito da conquista e afirmação de domínio, seguem as indicações de Vitruvius que considera serem de melhor resultado as cidades pensadas em função de fatores militares e que tivessem a sua disposição interna seguindo as suas muralhas²². As cidades ideais renascentistas, frutos do pensamento humanista, filhas de uma racionalidade estabelecida em função da eficiência e planejadas com o uso da geometria, são cidades fortificadas. Os baluartes, as muralhas e as fortificações, nas suas funções, formas e disposições, são engrenagens, partes de uma mecânica calculada.

Com opinião contrária à escolha dos portugueses no ato de implantação da cidade, Sérgio Buarque de HOLANDA soma-se a Luís dos Santos VILHENA criticando a eleição do planalto em detrimento da planície, *tão mais aprazível*, irrigada e confortável. Lamentam-se ambos não terem sido as terras planas da península itapagipana o sítio eleito:

"Assim, o admirável observador que foi Vilhena podia lamentar-se, no começo do século passado, de que, ao edificarem a cidade de Salvador, tivessem os portugueses escolhido uma colina escarpada 'cheia de tantas quebras e ladeiras', quando ali, a bem pouca distância, tinham um sítio, 'talvez dos melhores que haja no mundo para fundar uma cidade, a mais forte, a mais deliciosa e livre de mil incômodos a que está sujeita esta, no sítio em que se acha'." (HOLANDA, 1936, Pg. 110)

Há afirmativas que apontam outra razão para a cidade ter sido constituída no alto. Francisco Vicente VIANA afirma que eram escassas as águas nas terras da península, o que nos parece improvável, tanto por narrativas contrárias, quanto pela topografia registrada em cartografia de meados do século XIX²³, onde aparecem veios nascentes localizados onde hoje seriam o bairro de Mont Serrat e o Largo de Roma.

"Depois de longa reflexão e indecisão, resolveu-se por este último ponto, principalmente, por ter bastantes fontes, o que faltava em Itapagipe, para onde em princípio pendeu o animo do governador, e assim tratou de levar a efeito sua resolução, e fazendo-se logo uma cerca de páo a pique para resguardar os trabalhadores e soldados das agressões dos selvagens". (VIANNA, 1893, Pg. 574).

O trabalho de RUY nos mostra asserção contrária:

PRIMEIRA IMAGEM

A Península na história da cidade

²² Ver SILVA (1991). Segundo a autora, a forma recomendada pelo tratadista romano era a circular, pois teria melhor visibilidade. O desenho angular, adotado pelos renascentistas, é posterior e deu-se em função das novas armas de fogo.

²³ A cartografia mencionada é "MAPA TOPOGRAPHICA DE S. SALVADOR E SEUS SUBURBIOS – levantada e dedicada à illustre Assembléa Provincial por Carlos Augusto Weyll". Data presumida de confecção 1850.

"Tanto impressionava a Tomé de Souza a situação invejável da Península de Itapagipe, com aguadas abundantes e ancoradouro profundo e abrigado das tempestades, que teve a idéia de ali instalar a cidade, idéia logo abandonada por ser o local desprovido de pontos estratégicos para defesa". (RUY, A, 1949, Pg. 298).

Conclui-se que seria mais acertado acreditar que a cidade-fortaleza lusitana não foi edificada na Península de Itapagipe essencialmente por razões defensivas. Apesar do terreno firme com porto seguro, das águas calmas e bons ventos, as planícies estariam mais vulneráveis aos olhos cobiçosos dos demais colonizadores europeus, como veio mais tarde a se confirmar com o ataque dos flamengos, em 1624, e dos holandeses de Maurício de Nassau, em 1638²⁴.

Imagem 4: Investida de Maurício de Nassau adentrando-se a cidade de Salvador pelo território da Península de Itapagipe. FONTE: MAPA.

AS FORTIFICAÇÕES

As fortificações existentes em Salvador no fim do século XVI estavam nos pontos extremos do frontispício sobre o qual se assenta a cidade: na Ponta do Padrão, o forte de Santo Antônio e, na Ponta de Mont Serrat, o forte de São Filipe²⁵ que, para o Frei Vicente do Salvador, era *mais para terror que para efeito*.

PRIMEIRA IMAGEM A Península na história da cidade

²⁴ É pelo território da Península de Itapagipe por onde, em 1638, Maurício de Nassau invade a cidade de Salvador. Diferente do que ocorria na cidade fortificada, percebia-se a facilidade geográfica e a dificuldade da defesa neste ponto. *"Em abril de 1638 Maurício de Nassau reuniu forças navais e terrestres para um segundo ataque a Salvador, indo desembarcar junto à Ponta de Itapagipe, adiante da cidade afim de evitar o fogo cruzado das suas fortificações. Durante um mês falharam todas as investidas dos holandeses contra a urbe, muito bem defendida por Bagnuolo, com o governador Pedro da Silva. Após um último assalto, a 18 de maio, em que as perdas holandesas foram acima de 500 homens, Maurício de Nassau e seus comandados retiraram-se para Recife, diante do completo malogro de mais uma tentativa de conquistar a Bahia."* (MAPA, 1993, Pg. 200). *"Em 1638 houve o golpe frustrado de Nassau, pessoalmente no comando à testa de uma frota de 31 navios e com efetivo superior a 4.000 homens. Saindo do Recife em 8 de abril, alcança Salvador a 14 e a 16. Após velejar pela Baía de Todos os Santos, fundeou e desembarcou nas proximidades de nossa Senhora da Escada, na Ponta de São Braz, onde acampa. Depois de ocuparem a planície itapagipana, encontraram forte resistência na altura de Água de Meninos e colina de Santo Antônio do Carmo, lugar em que se desenrolou encamiçada luta a partir do entardecer de 18 de maio, que só termina quando os invasores se retiram derrotados na noite de 25 seguinte"*. (SIMAS, 1998, Pg.642).

"As investigações de caráter político entregues ao inquisidor deixavam a D. Francisco de Souza, governador prudente e de tino administrativo apurado, tempo para refazer, de logo, as defesas da Cidade, reedificando os muros de cuja localização, já em 1587, declarava Gabriel Soares, não havia 'memória', levantando de pedra e cal a primeira 'enstância' da Ponta do Padrão, beneficiada com novo armamento, e construindo na Ponta de Mont Serrat o forte de S. Felipe, cujo poderio bélico, asseveraria mais tarde Frei Vicente de Salvador, era 'mais para terror que para efeito'". (RUY, 1949, Pg.73).

Há registros que afirmam nesta época aí já haver também o Forte de São Diego, pouco encontrado nos registros históricos, mas situado no extremo da Ribeira de Itapagipe, cabeça da ponta que avança sobre a Enseada dos Tainheiros.

Segue-se o final do século XVI e o início do XVII quando é organizado o primeiro plano de fortificações para a cidade do Salvador, de autoria de Leonardo Tuniano, engenheiro-mor do Reino de Portugal. São reconstruídos os muros que contornavam a cidade, recuperadas as suas portas postas por terra pelos invasores, além de reerguidas as igrejas e conventos de São Bento e do Carmo. Estas foram as principais obras realizadas na cidade de Salvador entre os anos de 1625 a 1650.

Imagem 5: Cidade de Salvador sendo invadida pelos holandeses. Observar os fortes em atividade, o Forte de São Felipe na Ponta de Humaitá - Península de Itapagipe; e o Forte de Santo Antônio da Barra na Ponta do Padrão - Barra. Gravura de Reys-Boeck, 1624. FONTE: REIS (2000).

²⁵ O livro de VILHENA afirma a existência de dois fortes na península de Itapagipe: "Na praia entre os dois fortinhos de Monserrate e S. Felipe, poderia o inimigo com muita facilidade e cômodo, fazer um desembarque para acometer a cidade, sem a circunstância de chegar os navios a dar fundo para o cobrir com a sua artilharia, sendo o mar sempre morto naquela paragem". (VILHENA, 1799, Pg. 221). Outros autores afirmam que o forte de Mont Serrat é o mesmo forte de S. Felipe. "FORTE DE MONTE SERRATE - (...) foi construído em 1591 por Manuel Teles Barreto que o chamou de São Felipe, em homenagem ao Rei Felipe de Espanha. Dom Francisco de Souza, quando governador geral do Brasil, encarregou da reconstrução do forte a Baccio da Filicaia, 'conhecedor da arquitetura militar, artilharia e cosmografia' e mudou-lhe o nome pelo de Forte de Nossa Senhora de Monte Serrate, que perdura até hoje". (FAUS, 1976, Pg. 61). É possível que VILHENA estivesse se referindo aos fortes São Felipe e São Diego quando assegurou a facilidade de atracação entre os fortes da península, pois atesta CARVALHO que Maurício de Nassau haveria atracado na Pedra Furada, localidade situada à meia distância entre os dois fortes. "O forte da Ribeira de Itapagipe, demolido, no lugar ainda hoje conhecido por Fortinho, foi construído em 1550. (...). Com as lutas holandesas desenroladas também pela zona da península, o Itapagipe passou pelos seus revezes sendo tomado pelo Conde Maurício de Nassau de viagem de Pernambuco (1635), o qual forçado a entrada por Itapagipe de Baixo (Boa Viagem, Monserrat, Pedra-Furada, etc.), tomou o forte de Monserrat, então desarmado, e fez capitular ao Conde de Bambo, Commandante da Praça". (CARVALHO, 1915, Pg. 130-132). Ver também a gravura número 12 "Planta de restituição da Bahia, original de João Teixeira Albernaz I, de 1625". (REIS, 2001).

GARCIA D'ÁVILA E AS PRIMEIRAS ATIVIDADES PRODUTIVAS NA PENÍNSULA

"Tomé de Souza chegou à Bahia de todos os Santos em 29 de março de 1549, comandando três naus – Salvador, Conceição e Ajuda, duas caravelas – Rainha e Leoa, e um bergatim – S. Roque. Levara '320 pessoas de soldo, em que iam muitos oficiais de todos os ofícios', algumas dezenas de degredados, e acompanhado fora de seis sacerdotes da Companhia de Jesus e vários fidalgos, entre os quais Rodrigo de Argollo, nomeado provedor da Fazenda da Bahia, e Diogo Moniz Barreto, que desempenharia o cargo de provedor do Hospital e depois (1554) o de alcaide-mor da cidade de Salvador, além de seu criado, Garcia D'Ávila, então com 21 anos, homem d'armas, que ele designara, 'por sentir que é apto', almoxarife da cidade e dos seus termos, bem como da alfândega." (BANDEIRA, 2000, Pg. 78/9).

Imagem 6: Mapa da cidade de Salvador com os seus limites norte/sul. à esquerda a Ponta de Humaitá, na Península de Itapagipe, à direita a Ponta do Padrão, na Barra. Planta manuscrita que integra o atlas pertencente ao IAHGP, atribuído a Johannes Vingboons, 1660. FONTE: REIS (2000).

Assim desembarca Garcia D'Ávila nas terras em que realizaria grandes conquistas. Do cargo que lhe foi confiado recebeu pagamento também em *gado vacuum* vindo de Cabo Verde, e assim começou a sua criação. Nas terras da Península de Itapagipe, onde não havia se instalado a capital, no ano de 1550, Garcia D'Ávila monta os seus primeiros currais.²⁶

PRIMEIRA IMAGEM

A Península na história da cidade

²⁶ "Muito tempo não havia então que Garcia D'Ávila começara a criação de gado. Tomé de Sousa quando chegara a Salvador mandara a caravela Galga buscar nas ilhas de Cabo Verde algumas cabeças em troca de um carregamento de madeira, e dera-lhe as primeiras, sob o conceito de pagamento pelos seus serviços, muitas vezes feito em mercadorias. Sob esta forma, Garcia D'Ávila em 1550 ganhara, como homem d'armas, 3000 réis, que lhe eram devidos de seis meses, ou seja, 500 réis por mês de agosto de 1549 a janeiro de 1550. E em dezembro desse mesmo ano, a título de pagamento do soldo, ele recebera duas vacas, o equivalente a 4.000 réis (...). Destarte, do gado vacuum importado de Cabo Verde, bem como dos escravos e das mudas de cana-de-açúcar, Garcia D'Ávila, que fizera seus primeiros currais na península de Itapagipe, continuou a receber cada vez maiores quantidades e tratou de expandir sua criação ao ponto de, em 17 de julho de 1552 receber 12.000 réis em dinheiro pela venda de 'dois bois maninhos para os carros de Sua Alteza'. (BANDEIRA, 2000 Pg. 94/5).

"(...) se dispôs Tomé de Souza a realizar a primeira visita às capitâneas (...). Desta longa viagem retornou em 1º de maio de 1553 (...). Nas terras baixas do Mont Serrat, em Itapagipe apascentavam as primeiras vacas de Garcia d'Ávila (...). Também aí instalava Antônio Cardoso um engenho onde as canas, de que falava Nóbrega, começaram a plantar em 1549, eram moídas, produzindo açúcar e vinho e mel". (RUY, 1949, Pg.42).

Desenvolveram-se na península, ainda a este tempo, muitas outras atividades como o cultivo da cana-de-açúcar, a olaria, havia estaleiros para a construção de embarcações, era abundante a pesca da baleia e dos cachalotes, e eram também exploradas as madeiras ali existentes²⁷. Desde a criação da cidade a área dá sinais de proficuidade, apontando o que viria a se tornar mais tarde: o centro industrial, lugar onde se cristalizou o primeiro surto industrial da Salvador moderna.

²⁷ "Não só expandira seus currais de gado e tornara-se o principal fornecedor de carne aos habitantes de Salvador e outros povoados, suprido também de bovinos e muars os engenhos do Recôncavo, como estalara em Itapagipe estaleiros para a construção de barcos, a aproveitar madeiras das matas, além de olarias, das quais duas linha nas terras de Itapagipe. Iniciara outrossim a pesca da baleia, para a extração do óleo, bem como a exploração do âmbar, abundante naquela costa." (BANDEIRA, 2000, Pg. 106).

Além dos currais de Garcia D'Ávila e do engenho de Antônio Cardoso, na península já se erguiam, em finais do século XVI, o Forte de São Diego, ou fortinho da Ribeira, o forte de São Felipe, ou de Mont Serrat, e, nos primeiros anos do século XVII, as capelas de Nossa Senhora de Mont Serrat, na Ponta de Humaitá, e a Nossa Senhora da Conceição do Engenho de Itapagipe de Cima, sobre as quais falaremos adiante.

Cumprindo ordens da Corôa e como parte da instalação da Empre-

Imagem 7: Mapa de restituição da Bahia. Verificar a cidade fortificada com as ladeiras que davam acesso ao porto, os quartéis de São Bento e do Carmo, ambos fora dos muros, e nos limites norte/sul, os fortes de São Filipe e Santo Antônio. Original manuscrito de João Teixeira Albernaz, 1625. FONTE: REIS (2000).

sa de Concerto e Fabricação de Embarcações é construída, a mando de Tomé de Souza e no mesmo ano de 1550, a Ribeira das Naus. A cidade-estaleiro, fábrica de navios, revela-se de enorme importância para a indústria manufatureira baiana²⁸ estimulando outras manifestações ancilares, na própria Salvador e em seus arredores.

Sítio peculiar pela sua relação com o mar, a Península de Itapagipe faz parte desta grande oficina de embarcações em que se tornou a cidade-colônia. É usada, desde muito e especialmente no século XVIII, como fábrica de embarcações apesar do difícil acesso por terra, obstáculo para que a sua atividade fosse plena e de maior abrangência. Sobre as atividades industriais ligadas a navegação, veremos, mais detalhadamente, adiante.

Imagem 8: Detalhe do Mapa de restituição da Bahia onde se pode ver, no extremo norte da península, o forte de São Filipe e a igreja da Ponta de Humaitá. Original manuscrito de João Teixeira Albernaz, 1625. FONTE: REIS (2000).

OS BENEDITINOS E A SANTA CASA DA MISERICÓRDIA

"A sucessão de Garcia D'Ávila na posse de todo o patrimônio que formara sob a égide da Torre de Tatuapara e que abrangiam terras, currais de gados, casas, olarias e navios, bem como capelas, a ermida de Nossa Senhora de Monserrate e a Igreja de Nossa Senhora da Conceição, começou naturalmente a preocupá-lo, na medida em que ele envelhecia e seus herdeiros desapareciam. (...) Não obstante esse ressentimento, ele deixou ao Mosteiro de São Bento a parte que lhe cabia nas terras de Itapagipe, onde a ermida de Nossa Senhora de Monserrate estava situada, bem como a que lhe cabia da fazenda de São Francisco, e suas benfeitorias, excluindo tão-somente as que já doara a Manoel Pereira, por 'bons serviços e boas obras' dele recebidos." (BANDEIRA, 2000, Pg. 120).

As terras da península, antes propriedade de Garcia D'Ávila, são doadas ainda em vida para os monges beneditinos, assim como metade das terras da Fazenda de São Francisco.

PRIMEIRA IMAGEM

A Península na história da cidade

²⁸ LAPA (2000). *"Vemos assim, que, quando reclamamos um alcance maior para a construção naval da colônia queremos nos referir a um parque industrial que pudesse prescindir da dependência estrangeira, assistindo Portugal na sua larga empresa ultra-marina e trazendo ao Brasil resultados promissores e até revolucionários para a sua comprometida economia do período colonial. Não estamos, portanto, invalidando o esforço que foi feito nesse sentido, pois chegamos a acreditar que o estaleiro baiano se tornou o mais importante arsenal ultra-marinho afetando, com toda certeza os demais estaleiros pela concorrência nas aquisições de materiais e de pessoal, graças, até certo ponto à atenção que o governo lhe destinou por imposição de suas necessidades marítimas. Mesmo porque o próprio conselho Ultra-marino aceitaria em 1714 a construção naval no Brasil como mais conveniente do que a promovida nos próprios estaleiros do Reino". Pg. 65.*

Com a morte de Mércia Rodrigues, viúva do senhor de tantas posses, a outra metade da Fazenda de São Francisco passa a pertencer à Santa Casa da Misericórdia. Como não interessava aos ricos da Santa Casa nem aos beneditinos ter metade de terra alguma, depois de muitas demandas e tentativas foi entre eles feito um acordo e uma escritura de transação onde, a 13 de março de 1614, caberia aos monges de São Bento as terras de Itapagipe ainda ficando por receber da Santa Casa cento e oitenta mil réis, divididos em duas parcelas anuais que estes últimos lhes pagariam pelas terras de São Francisco.

“Demandando em seguida os dous herdeiros acerto de qual das duas partes caberia a cada um deles, chegaram finalmente, a um acordo, lavrado em 13 de Março de 1614 uma escriptura de composição também trasladada para o referido livro do tombo fl. 75, em que ficou estabelecido que a irmandade de Nossa Senhora de Monserrat, que está na parte de Itapagipe, ficava como dantes pertecendo ao Mosteiro de S. Bento, com vinte braças de terras da egreja para o porto com largura que tivesse a dita ponta (...)”. (VIANA, 1893, Pg. 311).

Não foi possível localizar na biblioteca do Mosteiro de São Bento nenhum material iconográfico que ilustrasse a demarcação das terras de Itapagipe cabidas aos monges, o que nos elucidaria a localização e delimitação das terras doadas.

Também não foi possível ter uma noção mais clara da fronteira das terras de Garcia D’Ávila com as de Antônio Cardoso. Sobre a localização das terras de Antonio Cardoso, VIANA e CARVALHO afirmam que a Igreja de Nossa Senhora da Conceição foi construída em Itapagipe de Cima, por Antônio Cardoso e Francisco Medeiros, próxima ao Engenho Conceição, propriedade de ambos, o que vem de encontro com a asserção de BANDEIRA que reconhece a capela como parte da igreja da Penha.

AS FREGUESIAS²⁹, AS IGREJAS E AS FESTAS

No princípio a cidade era o porto e, *embora a comunicação por mar às margens da Baía de Todos os Santos continuasse a ser preferida*, caminhos terrestres permitiam o acesso à Água de Meninos e daí a Mont Serrat e Ribeira (SIMAS, 1998, Pg. 88). Criado o bairro da praia, onde se atracavam quaisquer embarcações chegadas, e ocupadas as terras de Itapagipe, criam-se também os caminhos terrestres pelos quais aí chegar. A cidade constituída liga-se aos seus subúrbios. A cidade da praia tem vetor de crescimento em direção ao Norte (a Península de Itapagipe) e a cidade do altiplano se expandiria em direção ao Sul (Barra, Graça e Vitória)³⁰.

²⁹ “Freguesia, no sentido lato, significa o conjunto de paróquias, povoação sob o ponto de vista eclesiástico, clientela. Freguesia no conceito em que está caracterizado neste estudo é um espaço material limitado, divisão administrativa e religiosa da cidade, onde estavam localizados os habitantes, ligados à sua igreja matriz. Tomavam parte em suas solenidades, ali realizavam seus batizados, casamentos e eram sepultados. A divisão administrativa coincidia com a religiosa, que, na realidade, havia tomado a iniciativa dessa classificação primeira da cidade, adotada pelo poder governamental.” (Pg. 29. NASCIMENTO, 1986).

³⁰ “O principal caminho que sai do porto leva os transeuntes para o subúrbio da Penha e dali para as freguesias do sudoeste do termo, de S. Bartolomeu de Pirajá até N. Sra. Da Piedade de Matoim, na enseada de Aratú”. (MATTOSO, 1978, Pg. 176).

Pela riqueza agrícola advinda da cana-de-açúcar e do fumo, a cidade fortificada desenvolve-se e são construídos, para além da sua marcação inicial, construções religiosas, oficiais e particulares. A cidade fundada sobre o monte, com a direção de Luís Dias e segundo os planos trazidos de Portugal, cresce, rompem-se os seus primeiros limites e agregam-se edifícios em torno do núcleo urbano. O conjunto espalha seus tentáculos pelo território acidentado em vilas e freguesias.

Em 1760 é criada a Freguesia de N. Senhora da Penha de Itapagipe, pelo Arcebispo D. José Botelho de Mattos, que já mostrara *uma certa preferência a este local bastante longe do centro, onde havia, em 1745, lançado a primeira pedra da igreja do Bonfim*³¹. A freguesia, que seguia pela praia avançando sobre os alagadiços pantanosos, dobrava o porto dos Tainheiros e ia abrigar-se na enseada mansa, alcançando os subúrbios. Tinha as seis seguintes capelas filiais: Senhor do Bonfim de Itapagipe, Nossa Senhora da Conceição da Popagem, Nossa Senhora do Rosário, São João Batista, Hospício de Nossa Senhora da Boa Viagem dos Franciscanos, Hospício de Nossa Senhora de Monte Serrat, dos Beneditinos³². Foi encontrada bibliografia com afirmações diversas destas, com a subtração da igreja e hospício da ponta de Nossa Senhora de Monte Serrat da Freguesia da Penha, reconhecendo-a como parte da Freguesia do Pilar, e somando a ela a igreja que seria o marco delimitador entre as freguesias, a igreja de Nossa Senhora dos Mares³³. Assim é descrita a sua delimitação:

"Fora ela desmembrada do Pilar na Roda da Fortuna, pela rua do Imperador, até uma pequena ponta da Jequitaita, seguindo pelo lado da terra e indo além da igreja dos Mares. Sua igreja matriz era a da Penha, justamente aquela vizinha à casa de verão dos arcebispos, e contava dentro dos seus limites as seguintes igrejas e capelas: Senhor do Bonfim, Nossa Senhora da Conceição da Popagem, Nossa Senhora do Rosário, São João Batista, hospício de Nossa Senhora da Boa Viagem, dos Franciscanos e Nossa Senhora dos Mares". (NASCIMENTO, 1986, Pg.38).

Como a igreja de Nossa Senhora de Monte Serrat já aí estava desde o século XVI, é muito provável que, antes da criação da freguesia da Penha, ela pertencesse à freguesia do Pilar, o que explicaria a confusão da autora³⁴. Possivelmente a igreja de Nossa Senhora dos Mares é posterior a 1760, razão de não ter sido encontrada entre as igrejas filiais da freguesia da Penha na fonte primária consultada. Mais tarde, num outro volume do mesmo livro do Arcebispado da Bahia, têm-se notícia da criação da freguesia de Nossa Senhora dos Mares em resolução Nº 1110, de 6 de maio de 1870, onde é desmembrada da freguesia da Penha, à qual pertencia.

³¹ Ali estava também localizada a residência de verão do Arcebispo, onde fora se recolher praticamente destituído de suas funções arquiépiscopais em represália por ter apoiado discretamente os padres da Companhia de Jesus, expulsos do Brasil pelo Marquês de Pombal. A residência de verão transformou-se em refúgio do Arcebispo deposto que ali morreu e foi sepultado na capela-mor da igreja da Penha. (NASCIMENTO, 1986, Pg.38).

³² Como registrado no "LIVRO PARA REGISTRO DAS FREGUESIAS DO ARCEBISPADO DA BAHIA, 1877".

³³ Marco sacro delimitando a nova freguesia era a Capela filial de N. Sra. Dos Mares, até que se constituiu em matriz, única acrescida ao mapa paroquial da cidade durante o Império, por proposta da Assembleia Provincial (1870), confirmada pelo Arcebispo (1871). (SILVA, 2000, Pg. 35).

³⁴ "Até 1759, a península de Itapagipe que faz avançar Salvador para a sua baía, era uma língua de terra compartilhada ao longo, pelas freguesias de Sto. Antônio Além do Carmo, da parte de cima, e de N. Sra. do Pilar, no prolongamento da praia urbana." (SILVA, 2000, Pg. 35).

Então somamos em Salvador, em fins do século XIX, onze freguesias. São elas, em ordem cronológica de criação: Sé ou São Salvador, Nossa Senhora da Vitória, Nossa Senhora da Conceição da Praia, Santo Antônio Além do Carmo, São Pedro Velho, Santana do Sacramento, Santíssimo Sacramento da Rua do Passo, Nossa Senhora de Brotas, Santíssimo Sacramento do Pilar, Nossa Senhora da Penha e N. Senhora dos Mares. Mais tarde, em 15 de fevereiro de 1938 é criada a freguesia da Boa Viagem, desmembrada das freguesias da Penha e dos Mares³⁵.

Quanto às igrejas da freguesia da Penha pudemos relacionar sete. Se incluirmos a Nossa Senhora dos Mares serão oito:

Igreja Matriz Nossa Senhora da Penha – É edificada pelo Arcebispo D. José Botelho de Matos em 1742 uma capela na qual colocou uma imagem da Nossa Senhora da Penha de França e, junto a esta capela, foi também edificada uma casa que a ela se ligava por um passadiço. Em 1760 é elevada à categoria de matriz da freguesia que levaria o seu nome. Falecido o arcebispo em 1787, deixa, em seu testamento, a casa para habitação dos párocos sob condições que não foram cumpridas³⁶, então, o palácio de verão foi tomado pela fazenda e doado para o arcebispado para que os párocos dele fizessem uso como casa de repouso. Ainda hoje belissimamente ereta, a igreja é tombada pelo IPHAN, mas o sítio não.

Imagem 9: Aquarela que mostra a igreja da Penha, matriz da Freguesia da Penha, na Península de Itapagipe. Da esquerda para a direita observar a residência dos párocos, o passadiço e a igreja. FONTE: REBOUÇAS e FILHO (1993).

PRIMEIRA IMAGEM A Península na história da cidade

³⁵ "Creação da Freguesia de Nossa Senhora da Boa Viagem, desmembrada das freguesias dos Mares e da Penha. Pela presente, atendendo ao maior proveito espiritual de uma porção do nosso querido rebanho, depois de consultado o Ilmo. E Revmd. Cabide Metropolitano e ouvido os Revmds. Parochos respectivos havermos por bem, mando de nossa jurisdição ordinária de conformidade com os cânones 1427 2 1428, desmembrar das freguesias dos Mares e da Penha o território para nelle crear a nossa freguesia de Nossa Senhora da Boa Viagem a que demos os limites seguintes: partindo da Baixa do Bomfim pela avenida de mesmo nome até a Travessa Roma, e dahi até o mar que lhe serve de limite natural; dahi em linha recta até o ponto inicial destes limites, passando pelas frentes das casas lado sul da Praça do Bomfim e a ellas paralella, que pertencirão à nova freguesia ahí terminando. 15 de fevereiro de 1938." (LIVRO DE CRIAÇÃO DAS FREGUESIAS, 1877, Pg.88/89).

³⁶ "Mais tarde, em 1760, conferiu a esta capella as honrras de Matriz, e, falecendo a 22 de Novembro de 1787, deixou disposto em seu testamento que ficasse a casa para habitação dos parochos, ficando estes obrigados a convocar o povo d'aquelle sítio todo aos domingos e dias santos para regerem o terço cantado e a fazer todos os annos uma festa a Nossa Senhora no dia da Assumpção, bem como a consertar a casa todas as vezes que ella precisasse, passado sempre a execução dessas disposições para a imandade de Nossa Senhora da Penha todas as vezes que a ella não se quisesse sujeitar, mas que voltado para o parochos que a isso se quisesse submeter." (VIANA, 1893, Pg.299).

"Até 1759, a península de Itapagipe que faz avançar Salvador para a sua baía, era uma língua de terra compartilhada ao longo, pelas freguesias de Sto. Antônio Além do Carmo, da parte de cima, e de N. Sra. do Pilar, no prolongamento da praia urbana. Criou-se então a freguesia de N. Sra. da Penha de França e na ponta extrema de chão, onde o mar mansamente exaur-se no impulso de suas ondas, aí levantou-se a matriz, ligada em cinco arcos de um passadiço, às dependências que o arcebispo fundador estabeleceu para o seu último retiro e, ao depois, se constituiu em refúgio dos seus sucessores, nos meses mais calmosos do quase perene verão baiano. Ainda que suburbana, conferiram-lhe prestígio a então Capela Senhor Bom Jesus do Bonfim, centro crescente de devoção e romarias, sobrepujando a outro qualquer no interior da urbe, e também a residência de repouso que os Primazes hão de muito buscar no curso dos oitocentos". (SILVA, 2000, Pg. 35).

Igreja do Senhor do Bonfim – Sobre elevação, que se acentua por serem essas terras planas, em 1740 é iniciada a construção da Igreja do Bonfim. Foi mandada edificar pelo capitão de mar e guerra da marinha portuguesa Theodozio Rodrigues de Faria para abrigar uma imagem do Senhor Crucificado que trouxera de uma capela em Setúbal, Portugal, e se encontrava temporariamente na igreja da Penha, para onde já se dirigiam seus devotos e fiéis.

Imagem 10: Aquarela que mostra a igreja do Bonfim, na freguesia da Penha, na Península de Itapagipe. FONTE: REBOUÇAS e FILHO (1993).

Sede de uma das mais veneráveis devoções baianas, a igreja ainda hoje se ergue sobre a colina sagrada, também tombada pelo IPHAN, com sua imponente fachada principal voltada para o mar da Baía de Todos os Santos.

A festividade em culto ao Senhor do Bonfim faz parte do ciclo de festas religiosas baianas que se inicia com a Epifania (o dia de Reis), comemorada em 06 de janeiro, e segue até a Segunda-feira Gorda da Ribeira. Na primeira sexta-feira após a Epifania a fachada da igreja do Bonfim é iluminada como sinal de que se iniciou a novena. Nos dias seguintes barracas de comes-e-bebes, rodas de samba e capoeira são atrações pelos arredores da igreja. Sagrado e profano se encontram na comemoração e culto ao santo.

Igreja e Hospício de Nossa Senhora de Mont Serrat – O primitivo santuário de Nossa Senhora de Mont Serrat foi construído pelos senhores da Torre de Garcia D'Ávila em data não precisa, certamente por volta do ano de 1580. Alguns autores atribuem a construção da igreja ao 7º Governador da Bahia, Dom Francisco de Souza, militar espanhol devoto da tal padroeira da Catalunha, que o haveria construído e em seguida implantado a devoção a Nossa Senhora de Mont Serrat em outras partes da colônia como Rio de Janeiro, São Paulo e Santos.

Imagem 11: Aquarela que mostra a igreja de Nossa Senhora de Mont Serrat, na Ponta de Humaitá, freguesia da Penha, Península de Itapagipe. FONTE: REBOUÇAS e FILHO (1993).

Entre os anos de 1608 e 1614 é edificada a ermida e, a partir de 1650, é iniciada a construção do hospício próximo a ela. Há bibliografias que fazem referências a uma festa que aconteceria na ponta em que se situa a igreja a 8 de setembro. Os devotos são pescadores que comemoram nesta data a abertura do período de caça às baleias, como diz o Frei Vicente de SALVADOR:

"Em o mês de junho entra nesta Bahia grande multidão de baleias, nela parem, e cada baleia pare um só, tão grande como um cavalo. Em o fim de agosto se tornam para o mar largo. Em o dia de São João Batista começa a pescaria, dizem-

do uma ruína em a ermida de Nossa Senhora de Monte Serrate, na ponta de Tatuipé, a qual acabada o padre revestido benze as lanchas e todos os instrumentos que nesta pescaria servem, e com isto se vam em busca de baleias". (SALVADOR apud FAUS, 1976, Pg. 61).

A ermida e o pequeno mosteiro de dois pavimentos estão no nível do mar com as ondas se arrebatando nos arrecifes e parapeito que a protegem. Erguidos na ponta extrema norte do tão descrito e reproduzido frontispício da Salvador lusitana, o conjunto é coroado pelo farol que demarca este limite entre terra e mar.

Igreja e Hospício da Boa Viagem – as terras de onde se eleva o conjunto foram doadas por Dona Lourença Maria à Ordem dos Franciscanos em 1710, que aí resolveram edificar uma casa e uma igreja em 1712³⁷.

Nesta igreja acontece, entre o último dia de um ano e o primeiro dia do seguinte, belíssima festa com procissão marítima cultuando o Bom Jesus dos Navegantes. Depois de rezada a missa na igreja sai a galeota³⁸ pelos trilhos do pequeno anexo, em direção ao mar. Os fiéis esperam a saída da imagem no Largo da Boa Viagem entre cantos, sinos, narrativas de outros tempos e fogos de artifício explodindo e lançando varetas ao mar. Muitos acompanham a procissão com os olhos até onde podem a partir do largo repleto de gente, alguns outros entram no mar. A imagem do Bom Jesus, na galeota Gratidão do Povo sai com cortejo marítimo pela Baía de Todos os Santos, seguida por todos os gêneros de pequenas embarcações, que singram as águas da baía até o porto.

PRIMEIRA IMAGEM A Península na história da cidade

³⁷ *"D. Lourença Maria, senhora e possuidora de terras de Itapagipe de Baixo, moradora no porto dos pescadores, doou, por escritura de 19 de Novembro de 1710, uma porção de terra ao Convento de S. Francisco, de que então era guardião Fr. Vicente das Chagas, provincial Fr. Estevão de Santa Maria e syndico André Nunes Santo com a função de lhe mandarem dizer annualmente cinco missas, três por sua alma e duas pela de sua filha D. Maria Pereira de Negreiros. Esta doação ao convento tornou-se mais fácil por elle já alli ter uma casa feita com o consentimento e licença de D. Lourença, em que se guardava a ferramenta com que se retirava a pedra necessária as obras do convento, que então se fazia de novo e especialmente as da egreja que a poucos annos se havia dado principio. Dous annos depois da doação, passa o convento a dar principio a factura de casa de oratório, de pedra e sal e sobrado, de cuja construção se desenvolveu o actual hospício". (VIANNA, 1893, Pg. 309-10).*

³⁸ Embarcação construída por carpinteiros, com o fim de conduzir a imagem do Bom Jesus dos Navegantes, presentada ao santo no ano de 1891.

Imagem 12: Aquarela que mostra a igreja do Bom Jesus dos Navegantes, na Boa Viagem, freguesia da Penha, Península de Itapagipe. FONTE: REBOUÇAS e FILHO (1993).

PRIMEIRA IMAGEM A Península na história da cidade

Vindo da Igreja da Conceição da Praia, por terra, ao seu encontro, lá o espera a imagem da Nossa Senhora da Conceição. A imagem da mãe, coberta de flores, espera a imagem do filho, que vem pelo mar. As duas imagens, então, seguem juntas até a Igreja da Conceição da Praia onde passam a noite para, no dia seguinte, fazerem o mesmo percurso de volta.

De novo, na Boa Viagem, a multidão domina a praça com fiéis à espera do santo digno de devoção. Dentro da água, pois a festa e o santo são do mar, muitos se empenham em tocar a embarcação, em carregar a imagem, em conduzi-la de volta ao altar em que fica até o ano seguinte, à espera de nova festividade solene.

Irrompido o primeiro dia do ano, a Gratidão do Povo volta para o seu abrigo, saindo no último dia deste mesmo ano, para que o culto e o ciclo se reiniciem e se fechem novamente.

O conjunto de igreja e convento da Boa Viagem se encontra em bom estado de conservação e, apesar das transformações sofridas, preservam, segundo análise do IPAC, notável mérito arquitetônico. É parte integrante do sítio Mont Serrat – Boa Viagem, tombado pelo IPHAN.

Capela de Nossa Senhora da Conceição de Itapagipe – Também chamada de Nossa Senhora da Conceição da Popagem, ou ainda da Passagem, foi encontrado registro de sua construção desde 1551. Foi construída por Francisco de Medeiros e Antônio Cardoso de Barros, provedor-mor da fazenda e dono de parte das terras da península desde os primórdios da fundação da cidade. Nestas terras também havia o provedor-mor plantado canas e posto em atividade o extinto Engenho Conceição.

“Em 1551 edificou-se a Capella de Nossa Senhora da Conceição do Engenho de Itapagipe de Cima e ao mesmo tempo este Engenho, que também se chamava de Christo. Foram autores dessas obras Francisco Medeiros e Antonio Cardoso de Barros”. (VIANA, 1893, Pg. 333).

Não há concordância, entre os historiadores, a respeito da localização desta capela. Por serem escassos os registros históricos a esse respeito, não é sabido ao certo onde ficava, se no lugar onde ainda hoje se ergue a Igreja Matriz da Penha ou se nas terras do dito Engenho da Conceição, imediações das antigas Casa de Correção e Fábrica de tecidos Conceição, às margens da linha férrea.

Nesta igrejainha há controvérsias sobre ter sido sepultado o bispo Dom Marcos Teixeira, falecido em 1674, durante a luta com os holandeses.

Imagens 13, 14 e 15: A festa do Bom Jesus dos Navegantes em fotografias de Marcel Gautherot. FONTE: GAUTHERROT (1960).

"A esse respeito houve grande controversia entre os chronistas e historiadores da Bahia, asseverando uns que o Engenho da Conceição onde foi enterrado o bispo é o ainda hoje assim chamado em que se acha a Penitenciaria destruido em 1822 pelas tropas lusitanas, o que não é bem possível porque sua criação data de tempos muito posteriores a 1624; e outros asseveram ser esta capella uma das do corpo da igreja Matriz da Penha. Mão piedosa collocou la poucos annos sobre a sepultura do fallecido soldado uma lapide com inscripção indicando que alli descansam os restos de tão célebre bispo e quão valente soldado". (VIANA, 1893, Pg. 333-34).

Igreja de Nossa Senhora do Rosário – a igreja, edificada pelos negros, possivelmente em 1802, ergue-se até os presentes dias entre as ruas Lélis Piedade e Júlio David, no bairro da Ribeira. Segundo a análise do IPAC, não lhe é atribuído nenhum mérito arquitetônico e à ela são feitas raríssimas referências históricas.

"Os 'homens pretos' também aqui, constituíram-se por volta de 1735, em Irmandade de N. Sra. do Rosário, pondo a imagem santa na Capela da Penha, até que, por iniciativa e esforços dos mesmos irmãos, transferiu-se em 1802 para a sua própria, não longe da matriz agora". (SILVA, 2000, Pg. 35)

Como pode-se ver a presença dos negros não passou em branco na península. Há também referências de já ter sido covil de escravos fugitivos algumas das suas localidades: o Caminho de Areia, o Poço e o Bogarí, além da Ilha dos Ratos. CARVALHO cita um anúncio que teria sido divulgado num jornal da época, prometendo recompensa se recuperada uma escrava que por estas bandas teria se refugiado:

"Fujona: Fugindo na sexta-feira passada uma escrava africana, ainda moça, com hanhos na cara e nos braços, tendo mais os signaes: dedos grossos e na perna esquerda uma cicatriz bem no peito do pé, proveniente de extracção de bicho da Costa, gratifica-se bem a quem levar tão grande experta ao seu Senhor á rua do Bispo. A fujona já foi vista nas mamoneiras da Ilha dos Ratos de Itapagipe". (CARVALHO, 1915, Pg. 147).

Igreja de São João Batista – sobre esta igreja não foram encontrados substanciosos dados históricos nas fontes bibliográficas consultadas. Sabe-se que a festividade comemorada na igreja de Nossa Senhora de Mont Serrat em 8 de setembro, dia de São João Batista, abre a temporada de permitida pesca às baleias. Presume-se ter sido localizada nas proximidades da citada ermida e o Frei Vicente de SALVADOR faz referência às suas ruínas.

Em contrapartida CARVALHO afirma ter sido erguida entre o Porto do Bonfim e o Poço, na atual Avenida Beira-mar.

"Era no Solar do Snr. Francisco Ribeiro, entre o Porto do Bomfim e o Poço, a capelinha de São João, edificada pouco depois de que foi a das Candeias e dizem que visando, com alli, mais devotos". (CARVALHO, 1915, Pg. 149)

As igrejas e as festas populares acontecidas na península de Itapagipe compõem a sua imagem e se mantêm, reafirmando-se como vínculo cultural preservado e propagado de gerações a gerações de soteropolitanos, sejam eles moradores da península ou não. O culto aos santos transcende a religião, torna-se profano, é então costume, cultura, tradição, parte do viver coletivo citadino.

Ainda no início do século XIX discutia-se se a freguesia da Penha era uma freguesia rural ou urbana. Questionava-se se fazia parte da cidade, pois guardava características antagônicas: não era unânime a opinião de que ficasse dentro da cidade e não se podia dizer que fossem terras estranhas a ela³⁹. Só mais tarde, em meados do século XIX, com as linhas de bonde que ligavam Itapagipe ao centro da cidade, a Península passou a ser, indubitavelmente, parte integrante de Salvador.

Apesar disso é recorrente até os dias de hoje, entre os moradores da península, dizer-se estar indo "à cidade" quando se dirigem ao centro.

CHUVAS E A MUDANÇA DO CENTRO ADMINISTRATIVO

No ano de 1813 houve, em Salvador, grandes desabamentos de terra. Após mais de um mês de chuvas ininterruptas, em 14 de Julho e em outros dias houve corrimientos de terra que estragaram e destruíram muitas casas da cidade baixa, trazendo a morte de mais de 34 pessoas. Era real o risco e enorme o receio de que a plataforma elevada em relação ao mar desmoronasse sobre o bairro da praia que durante oito dias a cidade da beira-mar ficou totalmente paralisada, interrompendo-se até mesmo o expediente da Alfândega⁴⁰.

A península volta então ao bojo das discussões sobre Salvador. Torna-se a cogitá-la como centro para a

PRIMEIRA IMAGEM

A Península na história da cidade

³⁹ *"Aliás, a freguesia da Penha, em 1837, era objeto de interessante questão entre o juiz de paz e a Câmara Municipal. A postura n. 57 proibia que andasse solto na cidade o gado vacuum, lanígero e cavalar, o que acontecia na região da Penha. Ora, dizia o juiz de paz: 'Esse distrito não fica dentro da cidade'. Ademais a postura n. 58 somente permitia a criação pastoril em lugares de lavou-ra, quando o gado fosse cria-do dentro de cercados. Retru-cava o juiz de paz: 'Esse distri-to não é lugar de lavoura'. Através desses informes, bem se observa que o juiz de paz permitia francamente a criação de gado à solta e que os ani-mais andavam livremente nes-sa freguesia pelas ruas e pra-ças, e soltos nos terrenos bal-dios. A Penha ficava, entretan-to, dentro do perímetro urbano da cidade." (NASCIMENTO, 1986, Pg. 93).*

⁴⁰ *"As invernias de 1812 e 1813 foram desastrosas para a Ca-pital da Província, com as cons-tantes corridas de terra que soterravam as construções fei-tas nas encostas onde vivia uma intensa população, com mortes e aviltados prejuízos materiais. Só em 1813, após 45 dias de chuva, em 14 de Ju-nho, o desmoronamento de uma muralha de sustentação da casa de Tomé Álvares Braga, na Cruz do Pascoal, destruíra o Trapiche Barnabé, de José Bernardino Leão, matando 34 pessoas, e se registraram con-tinuados arrasamentos de pré-dios e perdas de vida no Xixi, na Misericórdia, na Gambôa e Conceição, de tal maneira alar-mantes que a Alfândega teve o seu expediente suspenso por 8 dias. Os próprios vereadores milagrosamente escaparam de serem soterrados quando, pe-las 10 horas da manhã, do dia 10 de Julho, em ato de vistoria junto ao Forte de Santo Antô-nio, viram ruir, aos seus pés, 8 casas, destruídas sob o peso de grande porção de terra des-prendida da parte setentrional do baluarte". (RUY, 1949, Pg.355-6).*

cidade que desmoronava. As aprazíveis terras planas e de águas calmas são a solução possível para se acalmarem também os ânimos e serem evitadas as perdas com os desmoronamentos da encosta elegida a princípio como sede da capital colonial. Correndo o risco de custosas perdas humanas e materiais, surge a polêmica sobre a mudança do centro sobre a escarpa para o centro na planície. É vista como um “erro” a escolha do sítio feita por Tomé de Souza⁴¹.

O governo português resolve interferir no curso de tão calamitosos acontecimentos e envia a Salvador José da Costa e Silva, arquiteto geral do Reino, e João da Costa Muniz, arquiteto do Paço, com o firme propósito de avaliarem a situação e proporem uma solução possível. “*Examinaram in locum a situação da velha cidade e planejaram a moderna*”. (RUY, 1949). Cogitaram muito firmemente a possibilidade de mudança do centro e o planejamento de uma nova cidade, desta vez plana já que os riscos quanto ao asseguramento do domínio de Portugal sobre a colônia não mais passavam pelos mesmos entraves do século XVI.

É importante observar que falava-se desde aí em “cidade antiga” contrapondo-se a “cidade moderna”.

O poder público decidiu, após muitas considerações, proclamar à população alarmada que a decisão vinda do Governo de Portugal era favorável à manutenção do centro administrativo de Salvador no seu antigo sítio.

PRIMEIRA IMAGEM

A Península na história da cidade

⁴¹ “Por conveniência e segurança pública, cogitou o governador, em 1813, de deslocar o corpo administrativo da praça para a península de Itapagipe, levantando um novo centro para a Cidade, numa revivescência dos primeiros estudos, quando da fundação da Capital em 1549. Na verdade, razões havia para tal pensar (...). Justificava-se pela insegurança do solo e pela intranquilidade da população aterrorizada, o plano de avançar a cidade para o fundo da enseada, criando-se uma nova, - corrigida dos erros e defeitos da construção de Tomé de Souza – que se levantaria desde a praia e planícies que seguem do Noviciado até Itapagipe, reedificando-se a Casa do Noviciado para residência do Governador, com salas para sermões da Junta de Fazenda, Relação e Câmara, obras de pequena despesa, reputando o Conde como dispendiosa tão somente a construção dos armazéns da nova Alfândega”. (RUY, 1949, Pg.355-6).

Imagem 16: Fotografia de Marc Ferrez que mostra a cidade de Salvador em suas partes alta e baixa, século XIX. FONTE: FERREZ (1988).

Com esta decisão e lendo-se a citação abaixo, pode-se vislumbrar a valoração da cidade antiga como bem cultural, de valor histórico, pela qual a Coroa portuguesa guardava cuidados e estima.

"Falhara por completo a idéia da transferência da vida administrativa da cidade para Itapagipe, o que repugnava ao Velho Marquês de Aguiar, D. Fernando José de Portugal, que, em ofício de 3 de agosto de 1813, ao Conde dos Arcos, assegurava ser desejo do Governo a manutenção da cidade em seu primitivo assentamento, pois seria 'muito sensível ao mesmo Senhor que os habitantes se vejam obrigados a desamparar de todo, ou em parte, essa cidade'". (RUY, 1949, Pg.355-6).

A parte do plano de fato realizada limitou-se à reconstrução, na Jequitiaia, da Casa Anunciada do Noviciado, fundada em 1704 e construída em 1709, desde 1825 até os dias atuais Casa Pia e Colégio dos Órfãos de São Joaquim, para que abrigasse as Sessões do Governo, Junta da Fazenda, Relação e Câmara.

A península, quase ilha, segue sendo o "centro possível", promitente porto acolhedor, permanentemente presente na história da cidade.

A ABERTURA DO CANAL MARÍTIMO

"Nem por isso esquecera o Governador as vantagens advindas do melhor aproveitamento do bairro norte, tendo ele próprio projetado e dado início, em 1816, à abertura de um canal que, ligando a lingua de mar que abraçava as terras próximas ao Largo dos Mares à praia da Jequitiaia permitiria fácil acesso aos barcos que, vindos do

PRIMEIRA IMAGEM

A Península na história da cidade

⁴² Ver também em MATTOSO:

"Coube ao Conde dos Arcos a primeira iniciativa de melhoramento do porto da Bahia. Desde 1816, este capitão geral pretendia melhorar as condições de embarque e desembarque de passageiros e de mercadorias, principalmente para os barcos vindos dos portos do interior da baía. Estes eram muitas vezes obrigados a arribar em diversos pontos do golfo por não poderem dobrar o promontório e recifes da ponta de Monte Serrat. Projetou-se abrir, na época, um canal entre o braço do mar de Itapagipe, no lugar denominado Papagaio e a praia de Jequitiaia. Este canal iria permitir às embarcações de cabotagem, um fácil acesso ao ancoradouro de Itapagipe ao mesmo tempo em que iria descongestionar o porto da cidade reservando-o para as embarcações de longo curso". (MATTOSO, 1978, Pg. 79).

Imagem 17: Imagem do canal marítimo que seria construído separando a Península de Itapagipe do continente e facilitando o acesso dos barcos à Enseada dos Tainheiros. Original manuscrito da Direção dos Serviços de Engenharia - Gabinete de Estudos Arqueológicos da Engenharia Militar, Lisboa. FONTE: REIS (2000).

*Recôncavo, não podessem, com temporais arros-
tar a impetuosidade do mar na Ponta de Monte
Serrat". (RUY, 1949, Pg.355-6).*

Ainda no governo do 8º Conde dos Arcos deu-se a primeira inicia-
tiva de melhoramento do porto da cidade de Salvador. Era planeja-
do o seu descongestionamento⁴².

Como parte do plano foi projetado um canal marítimo que cortaria
as terras da península desde a Jequitaia até o Largo do Papagaio e
alcançaria a Enseada dos Tainheiros, permitindo o acesso ao anco-
radouro mais facilmente e pelo caminho mais curto. As pequenas
embarcações advindas do recôncavo evitariam a Ponta de Mont
Serrat, muito perigosa para a navegação, e a Enseada dos Tainheiros
seria alcançada mais facilmente.

Desta forma estaria simplificado o acesso e desobstruído o porto,
reservado para as embarcações de maior calado e mais longo
curso.

O projeto do ancoradouro não foi levado adiante por
razão dos enormes gastos em que implicaria, mas foi
retomado em 1845 pelo General Soares de Andréa que
ocupava então o cargo de Presidente da Província. O
General propunha a retificação do projeto original,
revestindo as margens do canal com cais e ruas que se
prolongariam longitudinalmente. As obras foram
iniciadas com o objetivo de melhoramento do fluxo e
embelezamento do porto de Salvador, porém mostrou-se
dispendiosa e, pelos mesmos motivos de antes, em
1849, foram interrompidas⁴³.

Há referências ao tal "Canal da Jequitaia" em 1866
como limite natural delimitador entre a antiga
subdelegacia da Penha e a dos Mares, que naquela
data estava recém-criada. Tal resolução ainda foi
utilizada como argumento para a subdivisão entre as
freguesias dos Mares e da Penha⁴⁴. Também foram
revistos os limites anteriormente fixados com a
Freguesia do Pilar.

PRIMEIRA IMAGEM A Península na história da cidade

⁴³ Ver MATTOSO, 1978, Pgs.
79/80.

⁴⁴ *"Limites do 2º Distrito Polici-
al da Penha a que se refere a
Resolução de 15 de maio de
1870, que creou a Freguesia
de N. Sra dos Mares. Secre-
taria de Policia da Província da
Bahia 23 de fevereiro de 1866.
– Ilmo. Ex^{ma} Snr. Proponho à V.
Ex^a a bem do serviço público a
criação de uma nova
subdelegacia do Distrito dos
Mares, ficando a outra com o
nome de Subdelegacia do Dis-
trito da Penha. O novo distrito
começará na Fazenda Coronel
e cortará em linha recta a Es-
trada de Areia, e dahí seguirá
pelo Beco do Gama, e depois
em (...) do Largo da Boa Via-
gem e deste até o Canal da
Jequitaia, por ser esta a divi-
são mais natural e por força da
qual passão para o distrito o
espaço da Roda da Fortuna e
suas circunvizinhanças pertencentes ao Pilar. Deus guarde a
V. Ex^a e Ilmo e Exmo Doutor
Manoel Pinto de Souza Dantas,
Presidente desta
Província. Chefe de Polícia João
José de Oliveira Junqueira
Junior. Conforme o Secretário
Francisco Antônio de Castro
Lorencio. Conforme Freitas.".
(LIVRO Nº 2 DE CRIAÇÃO DAS
FREGUESIAS, 1870, Pg. 27).*

SEGUNDA IMAGEM

A PENÍNSULA E A MODERNIZAÇÃO DO
ESPAÇO URBANO

SEGUNDA IMAGEM
A Península e a modernização

A MODERNIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Regularidade/irregularidade

"Até 1580, as vilas como São Paulo, Olinda e Vitória tinham traçados irregulares. Mas Salvador, como cidade-ideal, foi criada com características diferentes. Para traçá-la, veio de Portugal o mestre de fortificações Luiz Dias, que trouxe diretrizes da Corte sobre o modo de proceder. A cidade teve desde o início ruas retas e seu desenho aproximava-se, nos terrenos planos, do clássico tabuleiro de xadrez". (REIS, 2000, Pg. 128).

Indo de encontro à citação acima, apesar da cidade planejada ter formas regulares, como um tabuleiro de xadrez, concluímos que, desde o ato de sua criação, Salvador desenha-se com ruas estreitas e sinuosas derramadas sobre uma topografia acidentada, cheia de altos e baixos. Havia um plano para a cidade, um esquema que se dividia em quarteirões relacionados entre si e enlaçados por uma cortina de pedra, uma muralha. As primeiras casas se dispunham com certa continuidade e, emendadas umas às outras, tentavam desenhar uma linha paralela às ruas que, por sua vez, variavam em suas alturas e larguras. O próprio REIS afirma, numa passagem seguinte àquela acima citada:

"As ruas de Salvador deveriam ter sessenta e seis palmos de largura (14,5 metros), conforme o estabelecido pela Câmara. Na prática as dimensões variavam. (...) Em alguns casos variava a largura, de uma parte para a outra na mesma rua, duas e mais vezes". (REIS, 2000, Pg. 143).

Segundo o mesmo autor, a Câmara de Salvador em 1694, resolveu cuidar de algumas ruas a pedido do Prior do Convento do Carmo e, verificadas irregularidades, fizeram-se desapropriações, desde então, no intuito de regularizá-las.

Imagem 18: Planta da cidade de Salvador entre-muros e extra-muros. Os quarteirões regulares se dispõem sobre uma geografia acidentada. Cópia manuscrita de 1605, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro. FONTE: REIS (2000).

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

"Deve-se mencionar ainda as experiências de desapropriação necessárias à reorganização dos centros ou ao controle do seu desenvolvimento. A prática seria conhecida tanto em centros menores como São Paulo, como nos maiores, como Salvador". (REIS, 2000, Pg. 143).

HOLANDA afirma que as cidades colônias lusitanas repetiam na terra a irregularidade do céu por tão longo tempo observado na travessia do oceano, pois *"não teria feito Deus o céu em xadrez de estrelas"*⁴⁵. Sem método ou rigor, desleixadamente, as cidades dos portugueses na América não seriam um produto da abstração, da ordem mental abstrata. Sem contradizer a natureza, segundo o autor, se enlaçavam na linha da paisagem.

⁴⁵ *"A ordem que aceita não é a que compõem os homens com trabalho, mas a que fazem com desleixo e certa liberdade, a ordem do semeador, não a do ladrilhador. É também a ordem em que estão postas as coisas divinas e naturais, pois que, já o dizia Antônio Vieira, se as estrelas estão em ordem, 'he ordem que faz influência, não he ordem que faça labor. Não fez Deus o céu em xadrez de estrelas'". (HOLANDA, 1936, Pg.116).*

"Na própria Bahia, o maior centro urbano da colônia, um viajante do princípio do século XVIII notava que as casas se achavam dispostas segundo os caprichos dos moradores. Tudo ali era irregular, de modo que a praça principal, onde se erguia o palácio dos Vice-Reis, parecia estar só por acaso em seu lugar". (HOLANDA, 1936, Pg. 108).

Toda esta dita irregularidade por parte dos portugueses se contrapõe, ainda segundo HOLANDA, ao rigor espanhol no planejamento das suas cidades-colônia. Impositores contundentes da sua ordem, as cidades por eles pensadas eram frutos da sua *"aspiração de ordenar e dominar o mundo conquistado"*. A imagem construída pelo autor é a de uma sinuosa irregularidade lusitana contrastada com o rigor da linha reta espanhola.

"Já á primeira vista, o próprio traçado dos centros urbanos na América espanhola denuncia o esforço determinado de vencer e retificar a fantasia caprichosa da paisagem agreste: é um ato definido da vontade humana. As ruas não se deixam modelar pelas sinuosidades e pelas asperezas do solo; impõem-lhes antes o acento involuntário da linha reta". (HOLANDA, 1936, Pg.96).

Entendemos que a tal distinção mencionada entre as cidades espanholas e portuguesas evidencia-se desde a escolha dos sítios onde tais colonizadores edificariam as suas sedes nas terras conquistadas. A escolha do sítio reflete, incondicionalmente, na forma física da cidade. A paisagem, a 'aspereza do solo', a 'sinuosidade', as 'quebras e ladeiras' são fatores determinantes no resultado formal, desde a primeira construção de Salvador. Seria talvez aceitável a afirmativa de que a irregularidade possível de nela ser vista se desse, em grande parte, pelo sítio em que foi edificada.

Afora a escolha da situação em acrópole pela necessidade de defe-

sa dos portos, aspecto já abordado anteriormente, os portugueses, marcados pela dimensão mercantil do domínio colonial, elegeram locais com acesso marítimo pela facilidade de chegada dos navios cheios de escravos e a sua partida, no caso de Salvador, carregados de pau-brasil, açúcar, madeiras e, mais tarde, o ouro. Era pra eles de sumo interesse a manutenção da ocupação do litoral até proibindo, receosos da perda do controle e do desencaminhamento dos seus objetivos, a entrada por terra sem a necessária 'licença' do governador⁴⁶.

Os espanhóis também tinham razões comedidas e calculadas quanto à escolha do sítio. Apreensivos com as questões relacionadas com o trabalho que desejavam executar, evitavam o litoral argumentando a sua gente não ser dada a lavrar e cultivar a terra e não terem o que chamavam de '*bons costumes*'⁴⁷. Os portos eram então, em número estritamente necessário, portas de entrada discretas para o território protegido no interior do continente. Uma idéia de defesa diferente da que tinham os portugueses, prontamente fortificados à entrada das suas cidades.

Imagem 19: Quarteirão na área do Morgado de Santa Bárbara, em Salvador, em que a regularidade proposta como plano para a cidade mostra-se reproduzida irregularmente entre desalinhos e diferenças de nível. Original manuscrito no Arquivo do Estado da Bahia, 1764-1785. FONTE: REIS (2000).

Os portugueses permitiam certa maleabilidade no trato com os nativos, adotaram muitos dos seus costumes, misturavam-se os seus sangues aos dos negros e bugres. Mas a branca era a raça dominante, o português era sempre o senhor. Exploradores comerciais, a colônia existia para suprir as necessidades da sua Coroa. Esta maleabilidade também admitia haver diferença entre o que '*pôde ser feito*' e o que '*devia ter sido feito*'. Se não estivessem prontos a aceitarem naturalmente as situações imprevistas, neste universo de diferenças onde jamais poderiam prever coisa alguma, certamente sucumbiriam. Segundo CONCEIÇÃO, no traçado adotado pela colonização lusa dos trópicos, a adaptabilidade é marcante e foi o que a tornou possível.

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

⁴⁶ "*Os portugueses, esses criavam todas as dificuldades às entradas terra adentro, receosos de que com isso se despovasse a marinha. No regimento do primeiro governador-geral do Brasil, Tomé de Souza, estipula-se, expressamente, que pela terra firme não vá tratar pessoa alguma sem licença especial do governador ou do provedor-mor da fazenda real, acrescentando-se ainda que tal licença não se dará, senão a pessoa que possa ir 'a bom recado e que de sua ida e tratos se não seguirá prejuízo algum...'*" (HOLANDA, 1936, Pg. 100).

⁴⁷ "*Não se escolham, diz o legislador, sítios para a povoação em lugares marítimos, devido ao perigo que há neles de corsários e por não serem tão sadios, e por que a gente desses lugares não se aplica em lavrar e cultivar a terra, nem se formam tão bem os costumes. Só em caso de haver bons portos e que se poderiam instalar povoações novas ao longo da orla marítima e ainda assim apenas aquelas que fossem verdadeiramente indispensáveis para que se facilitasse a entrada, o comércio e a defesa da terra.*" (HOLANDA, 1936, Pg. 99). Uma outra forma de explicar a ocupação dos espanhóis do interior do território em vez do litoral seria por evitar as margens do selvagem Oceano Pacífico, de águas bravias se comparadas ao Atlântico, um "lago português".

"A extrema amplitude geográfica e cronológica do império colonial obrigou, até pela sua velocidade, a adoção expedita de procedimentos flexíveis, pouco favoráveis à formalização teórica de modelos demasiado rígidos, sem previsível eficácia em espaços tão diversificados". (CONCEIÇÃO, 2000. Pg.26).

Esta mesma maleabilidade de costumes, capaz de transformar um português num comedor de farinha, amasiado de negras e índias e arreioado de filhos mulatos e mamelucos, poderia também ser vista na transposição do plano trazido para a cidade construída. Não traçavam de antemão um plano, para segui-lo até o fim⁴⁸. Tomé de Souza e Luís Dias, quando vindos de Portugal, trouxeram esquemas que deveriam ser seguidos, o plano para a cidade-colônia priorizava a defesa. Flexibilizou-se o plano ao terreno, o esquema adaptou-se ao sítio escolhido.

O autor analisa desenhos de viajantes onde aponta estar sendo retratada a regularidade dos quarteirões e ruas coloniais lembrando que estes alinhamentos eram feitos com o uso de instrumentos de navegação rudimentares e pouco precisos, sugerindo ser esta a razão do seu admitido desalinho.

⁴⁸ "A rotina e não a razão abstrata foi o princípio que norteou os portugueses (...). Preferiam agir por experiências sucessivas, nem sempre coordenadas umas às outras, a traçar de antemão um plano para segui-lo até o fim". (HOLANDA, 1936, Pg. 109).

"Os telhados das casas, de duas águas, que as lançavam para a rua e para o interior dos lotes, coroavam o conjunto e algumas vezes formavam uma segunda linha de continuidade. Internamente porém, as dimensões das quadras sendo grandes, estendiam-se os quintais em vazios surpreendentes, que contrastavam com a aparência de concentração das vias públicas. As suas dimensões e proporções variavam de acordo com as condições de topografia e posição das quadras no conjunto. Quando havia alguma regularidade no traçado, comportavam em média oito ou dez lotes". (REIS, 2000, Pg. 150).

Imagem 20: Planta da cidade de Salvador em 1624 onde está reproduzida a regularidade proposta aos quarteirões e ao conjunto. Ilustração do livro de Henry Hondius. FONTE: REIS (2000).

Salvador é a cidade cheia de “quebras e ladeiras” descrita pelos viajantes. As ruas apertadas da cidade dos pedestres se alastram pelo território acidentado da forma que o terreno sugere, acumula casas de parede-e-meia com pouca ventilação, constituindo um ambiente mais tarde entendido como insalubre pelos preocupados com a higiene do ambiente urbano que, localizado entre os trópicos, é prestigiado por um clima quente e úmido, muito afeito à propagação de certos fungos e bactérias. A cidade, com o adensamento urbano, tornou-se um amontoado de gentes e detritos.

A insalubridade

Desde os fins do século XVII, em Salvador, podem-se ler registros que direcionam a conscientização e as iniciativas governamentais no sentido de tornar a cidade mais regular. São reincidentes as deliberações do poder público no sentido de dar alguma ordem ao traçado das ruas e a sua manutenção⁴⁹. No século seguinte se acentuaria, de forma mais contundente, a preocupação em torná-la mais limpa e livre das impurezas e doenças advindas do viver coletivo.

“A vereação com essas providências, procurava dar, de forma definitiva, solução aos seus problemas urbanos, dentro do novo plano traçado em 1786 pelo Eng^o. Manuel Rodrigues Teixeira, iniciando a pavimentação das principais ruas, exigindo dos proprietários, por posturas onde se estabeleciam penalidades, obediência aos alinhamentos traçados pelos seus alinhadores e engenheiros, forçando-os a recuar muros e jardins e a retirar rótulas no propósito de modificar o aspecto triste das ruas tortuosas, onde jamais entrava o sol”. (RUY, 1949, Pg. 318).

Na quarta carta endereçada ao seu amigo português, VILHENA, professor de grego, cronista e informante a serviço da Coroa Portuguesa, enumera os problemas referentes à saúde que enfrentava a cidade de Salvador no século XVIII: a localização do cemitério que misturava vivos e mortos, as doenças desenvolvidas nos tumbeiros, a péssima qualidade da farinha-de-pau largamente consumida, a má condução das boiadas, a corrupção dos mantimentos, os remédios estragados e a podridão do Rio das Tripas⁵⁰. Tudo isso somado ao problema da ‘liberdade de costumes’ e da ‘vida mundana’ dos seus habitantes.

“Em primeiro lugar se arruína a saúde do povo da Bahia pelo ar corrupto que se respira, evaporado das muitas imundícies, que por dentro da cidade se lançam por diversas paragens, além das que há em quase todos os quintais, em que percutindo o sol, faz subir aquelas partículas pútridas, de que impregna a atmosfera, contaminando o ar”. (VILHENA, 1799, Pg. 154).

⁴⁹ “Em 1694 a Câmara de Salvador resolveu, a pedido do Prior do Convento de Nossa Senhora do Monte do Carmo, se cuidarem de algumas ruas”. (REIS, 2000, Pg. 142).

⁵⁰ “Tinham os holandeses represado o riacho e feito com ele um canal ou fosso profundo, excelente para a defesa e que seria obra aproveitável, se fosse conservado sempre limpo”. (AMARAL in VILHENA, 1799, Pg. 168).

O clima da cidade era propício à introdução e propagação de moléstias vindas da África ou desenvolvidas no trajeto marítimo de lá pra cá. A peste, o escorbuto ou *'mal de Luanda'*, as bexigas ou varíola, os sarampos, boubas, gálicos ou sífilis, sarnas e outras doenças se desenvolviam epidemicamente nos navios carregados de escravos.

Como meio de solucionar ou ao menos minorar os problemas especificados, VILHENA propunha e recomendava o isolamento dos doentes e dos presos, além da ancoragem dos navios negreiros nos portos da Ilha dos Frades, com o entrave de ser esta de mais difícil acesso aos médicos e remédios, ou na mais cômoda Ponta de Mont Serrat. Segundo suas sugestões os escravos cumpririam quarentena na Península de Itapagipe antes da chegada na cidade; os presos seriam enclausurados nas fortalezas de Mont Serrat ou de São Bartolomeu; o cemitério deveria ser no alto, indicando o Convento da Lapa onde *"os mortos deixariam os vivos em paz"*; o abastecimento de carnes e da farinha-de-pau, preferida ao pão⁵¹, seria feito com maior cuidado e vistoria; quanto aos remédios, os laboratórios e os boticas deveriam passar por uma *"exatíssima reforma"*; o Rio das Tripas deveria ser aterrado ou se abriria nele uma valamestra constantemente limpa e, por fim, ordenar-se-ia nesta cidade a paixão sensual que atropelava e socalcava as leis divinas, eclesiásticas, civis e criminais.

O referido autor, apesar de nada conhecer da teoria microbiana ou das desinfecções só aparecidas no século XIX, antecede de forma visionária os cuidados a serem tomados pelo poder público no que concerne à higiene da cidade. O Rio das Tripas foi canalizado no século XIX e construiu-se sobre ele uma rua; a prostituição nunca foi regulamentada; construiu-se, custeado pelos próprios moradores da cidade, o Hospital dos Lázaros para os infectados por lepra; foi também construído o celeiro público; e o cemitério para morféticos da Quinta dos Lázaros, pertencente aos jesuítas e onde viveu por muitos anos o Padre Antônio Vieira, tornou-se público.

Também como resultado dos maus ares que respirava a cidade, como já apontado no capítulo anterior, muitas famílias viriam a residir nos seus arrabaldes, em bairros mais novos como a Penha e a Vitória. Mas a cidade portuária, berço do comércio brasileiro, continuaria a misturar-se entre gentes, mercadorias, sujeiras e restos fétidos.

"Não obstante a migração de numerosas famílias de comerciantes para bairros mais novos e mais sadios, como o da Penha ou da Vitória, a cidade no porto permanece ainda o lugar predileto para os burgueses mercadores que do alto de suas casas de três, quatro até cinco andares dirigem os destinos de seu pequeno império". (MATTOSO, 1978, Pg.175).

⁵¹ É interessante a colocação de Vilhena sobre a enorme preferência pela farinha de mandioca que demonstram os baianos do século XIX: *"A experiência tem mostrado, que quando em caso de necessidade se lhes dá pão, pedem farinha para comer com êle; e tanta força tem o uso, que os mesmos cães, dando-se-lhes pão o cheiram, e não lhe pegam". (VILHENA, 1799, Pg. 159).*

Para CARNEIRO⁵², a realidade da Bahia no final do século XVIII era a decadência: pobreza, falta de horizontes, esgotamento e marasmo.

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

⁵² Na introdução à obra de VILHENA, 1799.

Imagem 21: Panorama da cidade de Salvador no final do século XIX, antes da reforma do porto que lhe daria as feições atuais. Observar a Península de Itapagipe ao fundo. FONTE: FERREZ (1988).

Antecedentes do urbanismo moderno em Salvador

Na cidade de Salvador, com a população que seguiu a crescer, o poder público viu-se preocupado e disposto a realizar projetos de pavimentação e reticulação das vias além de oferecer transportes públicos que riscavam os chãos de trilhos e os ares de progresso. A Câmara Municipal, atendendo a pedidos, tomou as primeiras atitudes no sentido de tornar as ruas mais largas e mantê-las limpas. Seguiu-se acentuando desde o século XVII até os fins do XVIII, os prenúncios dos ideais higienistas que vigorariam plenamente no século seguinte.

Desde o governo do 8º Conde dos Arcos (1810-1818), em que foi cogitada a transferência do centro da cidade para Itapagipe, realizaram-se melhoramentos no porto e no bairro comercial. Os governantes estavam em busca do aformoseamento da cidade através da regularização das construções. Já se mostravam as movimentações que marcariam todo o século XIX no sentido de tornar a cidade mais regular, higiênica, funcional, *civilizada*, enfim, um *corpo são e belo*⁵³.

“Desprovida de canalizações de esgotos; centro da venda de produtos como, por exemplo, carnes, peixes, fatos, frutas, etc., de rápida deterioração, principalmente nos meses de verão, de grande densidade demográfica durante o dia, com todos

⁵³ Em *“A peste e o Plano – o urbanismo sanitário do Engenheiro Saturnino de Brito”*, ANDRADE (1992) faz uma leitura das analogias entre saúde e beleza, buscadas pelos organicistas para as cidades, com o corpo humano. Esta associação se traduziria na aspiração de que as cidades modernas e urbanizadas se tornassem algo como um *corpo são e belo*.

aqueles vendedores e ganhadores que lhe percorriam, um espaço físico mesquinho e acanhado, a cidade-porto só podia deixar má impressão aos que a visitavam. Principalmente para aqueles pouco acostumados a certos cheiros de frutas tropicais e comidas exóticas. Assim, ainda em 1909 o médico francês Latteaux dizia ter desembarcado 'em meio de imundícies e detritos sem nome'. (MATTOSO, 1978, Pg.175).

Tendo a insalubridade se mostrado um ponto crítico com as epidemias de febre amarela e cólera, tornou-se objetivo principal do poder público, desde meados do século XIX, a higienização da cidade. Sua imagem infecta desejava-se civilizada, asséptica, sob controle; a cidade queria-se sã. Intensificava-se então o impasse entre a necessidade de espaços abertos e higiênicos, os hábitos tradicionais da população e a materialidade da cidade densamente construída.

Somando-se a isso o desejo de vencer os obstáculos ao mais fluido movimento de pessoas e mercadorias, dava-se início às desapropriações e demolições, aos alargamentos e às reticulações das vias. Transformava-se a cidade em função do higienismo pragmático, da regulação e da ordem, da lógica da assepsia. Neste momento sacrificavam-se, e com orgulho, os edifícios históricos vindos por terra em função da crença no progresso, nos novos tempos.

Em fins do século XIX, na decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano, decorrência da crise do açúcar, a cidade de Salvador torna-se o centro de convergência dos interesses regionais e reorganizam-se as suas estruturas familiar, econômica e cultural, reconfigurando-se e recaracterizando-se a sua espacialidade. Neste processo urbano, a indústria e o comércio movimentam e regulamentam a cidade apesar da baixa produção industrial frente ao momento nacional.

"Sabe-se que este período – dos últimos anos do século XIX e primeiros do século XX – caracteriza-se por uma incipiente evolução industrial, com o aparecimento dos primeiros conjuntos dedicados ao trabalho fabril, em termos modernos, que acarreta uma mudança de mentalidade a respeito da necessidade de transformações urbanas." (SIMAS, 1978, pg. 83).

O Recôncavo da Bahia, de cultura rural, popular, artesanal, anônima e coletiva, modernizou-se. Na modernização desta região, com a capital liderando as transformações veiculadas pela indústria, viu-se a transfiguração da sua estrutura espacial.

Construiu-se uma cidade nova sobre os escombros da antiga. Quaisquer edifícios fora do alinhamento estabelecido seriam então considerados 'obstáculos', como visto no discurso do Governador da

Bahia, José Joaquim Seabra, de 29 de Março de 1912, em sua mensagem à Assembléia, findo o seu primeiro ano de governo:

“O plano adotado está em plena execução, as demolições dos prédios fora dos alinhamentos aprovados estão sendo feitas, estudam-se as condições dos novos prédios e, até o fim do corrente mês, é de esperar que esteja este projeto livre de toda e qualquer dificuldade”. (SIMAS, inédito, Pg. 41-42).

J.J. Seabra havia ocupado o cargo de Ministro da Justiça, durante a Presidência de Rodrigues Alves (1902-1906) – fase em que se transformava definitivamente a face da Cidade do Rio de Janeiro, sendo Francisco de Pereira Passos o Prefeito do Distrito Federal. Usando o modelo do “urbanismo demolidor”, as intervenções realizadas no Rio foram a fonte de inspiração de Seabra, haja visto ter sido o mesmo modelo adotado em Salvador. Mostrava-se o caráter acrítico do urbanismo no qual o pragmatismo prevalece.

Evidenciou-se uma busca pelo ideal de cidade progressista, fluida, produto do pensar moderno, do dinamismo que conduz ao futuro lançando mão da idéia do novo como ruptura com a história, com o antigo, com o tradicional, se propondo a conduzir a cidade à civilidade e à ordem. *“Era o urbanismo demolidor que pretendia desenhar a cidade em função do veículo automotor que surgia”⁵⁴. As demolições seriam o remédio, sem questionamentos quanto às perdas históricas e patrimoniais⁵⁵.*

“O combate sistemático, sob a invocação de ‘Melhoramentos Urbanos’ foi realizado no primeiro quartel do século atual, sobretudo de 1912-1920, quando as intervenções no tradicional Centro Administrativo – Praça Municipal – Centro cultural – Terreiro de Jesus - foram projetadas e aprovadas pelas autoridades competentes, mas executadas só em parte, pela falta de recursos financeiros, daí resultando a salvação de alguns monumento notáveis, alguns temporariamente – a Sé, por exemplo – e outros definitivamente – o Palácio Arquiepiscopal, junto a Sé – ambos condenados se os recursos financeiros disponíveis permitissem a plena execução dos projetos aludidos”. (SIMAS, inédito, Pg. 9).

As melhorias se realizam a partir da intervenção na cidade no sentido de privilegiar o discurso da técnica e da estética positivistas aspirante das vantagens econômicas e crentes na engenharia sanitária como solução dos problemas urbanos. A cidade transformada era ao mesmo tempo o produto, o veículo e o instrumento da modernidade que pretendia chegar à sociedade almejada, de caráter modelar. A cidade, como instrumento, elaborava considerações sobre as virtudes educativas da modernidade urbana, o saber

⁵⁴ SIMAS, (inédito).

⁵⁵ *“Entre os delitos mais importantes então cometidos contra os Bens Culturais da Cidade do Salvador, basta citar as demolições das Igrejas da Ajuda e de São Pedro (foto 28) e os magníficos exemplares da arquitetura civil então existentes nas ruas da Misericórdia, Ladeira da Praça, Rua Chile e outros locais”. (SIMAS, inédito, Pg. 09). E, para não deixar de mencionar, em 1933 a derrubada da Sé Primacial e do conjunto de casas que aí por perto se erguia, dava lugar aos veículos de transporte urbano que surgiam.*

científico vigorava baseando-se na concepção de que todos os males advêm das cidades “envenenadas” por que mal feitas, mal traçadas. As práticas dos engenheiros higienistas e sanitaristas se mostravam em busca da estética, da fluidez e salubridade do meio físico, onde a racionalidade técnica trazia o bom homem como consequência do bom meio.

Os urbanistas que estiveram pensando melhorias para a cidade de Salvador no início do século XX guardavam entre si características distintas havendo em comum entre eles o fato de que as intervenções por cada um propostas para a cidade foram setoriais, não prevendo uma “totalidade urbana projetada”. Enumeramos a seguir cada um deles:

- Em 1905 o Engenheiro Theodoro Sampaio, dentro dos ideais de saneamento e comunicação, propôs um novo esquema viário e engenhosos meios de articulação entre cidades alta e baixa, antecipando uma série de idéias posteriormente retomadas pelo EPUCS. Dentre as propostas do engenheiro estavam: a criação de uma avenida que ligaria a Conceição da praia à Barra, beirando o mar; a articulação cidade-alta e cidade-baixa através de um túnel que partiria da Barroquinha; além da abertura de uma outra avenida ligando a praça Castro Alves ao Campo Grande.

De cunho humanista, suas propostas levavam em consideração o meio natural, tendo a cidade como um organismo vivo, tal como se mostrou a posição do Engenheiro Saturnino de Brito nos projetos de expansão e saneamento para a cidade de Santos.⁵⁶ Elaborou estudos para implantação de sistema de esgoto e água além de, em 1912, propor a abertura de praças e ruas para melhorar a circulação e as condições de ventilação e ensolejamento na cidade.

- No governo de J.J. Seabra (1912-1916), pôs em prática o plano do Engenheiro Jerônimo Alencar Lima – “*Proposta de melhoramento para uma parte da cidade alta*” – de 1910, mais uma vez se debruçando sobre os ideais de fluidez da cidade moderna. Os planos deste urbanista direcionavam investimentos para a parte sul da cidade, onde viviam as famílias mais abastadas, apesar de ter previsto para a cidade 250 habitações operárias, que supostamente solucionavam o problema da habitação de baixa renda em Salvador. Foram de sua iniciativa a abertura da Avenida Sete de Setembro⁵⁷ e o alargamento da Avenida Carlos Gomes. Também elaborou estudos de uma avenida à meia encosta sobre o mar, que ligaria a Conceição da Praia – Afritos - Farol da Barra, numa recriação da proposta de Theodoro Sampaio.

O seu plano previa algumas intervenções pontuais coordenadas entre si: a criação de mercados, parques, jardins, escolas públicas, mictórios e defectórios, além de uma rede coletora de águas pluviais.

⁵⁶ Ver ANDRADE, Carlos R. M. de (1992). *A peste e o plano: o urbanismo sanitário do Engenheiro Saturnino de Brito*. São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo-USP, Dissertação de Mestrado.

⁵⁷ Segundo SIMAS, a Avenida Sete de Setembro foi a primeira via de grandes proporções levada a efeito por uma administração baiana nos tempos republicanos. Tem de 1.500 metros de comprimento e 18 de largura.

- Em 1920, o Engenheiro Américo Simas, como será mais bem detalhado adiante, propôs aparelhar a península itapagipana para ali ser instalado o bairro moderno de Mont Serrat, que teria sido o primeiro bairro planejado da cidade de Salvador.

- Outro urbanista que teve participação na constituição do urbanismo moderno em Salvador foi o Engenheiro Saturnino de Brito, que prestou serviços no setor das instalações públicas e sanitárias. Ao analisar Salvador, em 1925, elaborou um "relatório de saneamento", em que demonstra o seu método de análise do meio físico tendo como consideração o traçado viário. O engenheiro transformou uma característica física da cidade em seu meio de saneamento - tendo a cidade um relevo acidentado desenha a partir disto redes coletoras gerais de águas pluviais correndo no centro das avenidas de vale arborizadas – idéia posteriormente retomada na I Semana de Urbanismo de 1935 e pelo EPUCS.

Em meados do século XX assim é descrita a cidade de Salvador por Afonso RUI:

"A fisionomia urbana sofreu modificações sensíveis com as obras do porto que lhe arrancavam a Ribeira das Naus e a ponte do 'Consulado', sem esquecer os fortes de S. Alberto e Largatixa que se tornavam apenas uma referência histórica na vida da Cidade. O alvião iconoclasta rasgou velhas páginas de pedra em que se insculpira a própria alma da terra e lá se foram abaixo, entre a poeira do amálgama dos séculos, a Sé de palha, a Igreja da Ajuda, a primeira da cidade que viveu com Tomé de Souza e Nóbrega os seus primeiros dias, a Sé Catedral do bispo-soldado, o Aljube, o Teatro São João e outras tantas relíquias, padrões inconfundíveis do nosso passado, destruídos em nome do progresso e da civilização". (RUY, 1949, Pg.637).

Em debate a questão das preexistências históricas, tidas por fim como atravancadoras do progresso, o urbanismo demolidor em prática até então reformulava o espaço urbano em nome do bonde e do automóvel, *"trechos construídos em séculos eram amputados em anos, ao sabor das experiências urbanísticas"*⁵⁸. Os projetos localizados e setoriais não vislumbram uma cidade total, mas, sucessivamente, pequenas e importantes modificações se fazem. Até meados da década de trinta são demolidos exemplares de edifícios públicos, civis e religiosos de relevante valor histórico, como a exemplo do Teatro São João (em 1920) e da Igreja da Sé (em 1933).

Queria-se dar ao visitante de então *"a impressão de que vai tratar com um povo culto, nobre, altivo, independente e poderoso"*⁵⁹. Reinava, pois, o discurso político e urbanístico, que se propunha a reformar a cidade através de um modelo de intervenção confiante

⁵⁸ SIMAS, Américo (1978). *"Evolução urbana de Salvador"*. CEAB-FAUFBa, vol.4(inédito), Pg.09.

⁵⁹ FRANCO, Pedreira em BOCANERA, Sílio. *"Bahia Histórica: anotações"* citado por SIMAS (1978) pg. 25.

em sua capacidade de garantir a passagem de uma sociedade tradicional a outra moderna.

A derrubada da Igreja da Sé, seguida pela organização da I Semana de urbanismo de 1935, poderiam ser tomadas como marcos, em que esta prática urbanística destruidora e de intervenções setoriais, dava lugar ao pensamento da cidade como um corpo inteiro a ser pensado para o futuro.

Modificações na cidade-baixa: recuos, aterros e acessos

O Projeto de Melhoramentos Urbanos concebido e realizado no governo de J.J. Seabra incluía a continuação das obras de melhoramentos no porto que começaram em 1906 e se prolongaram, em várias etapas até 1921. Como já mencionado, foi parte do conjunto de iniciativas que comporiam a obra, a abertura do canal marítimo da Jequitaiá, sucessivos aterros na cidade baixa, feitos com a areia retirada do mar, por sua vez objetivando aprofundar a entrada do porto que a partir de então abrigaria navios de maiores calados. A cidade-baixa se alargava em direção ao mar, o traçado em xadrez ampliava o seu centro comercial. Os terrenos conquistados sobre o mar privilegiavam a circulação por “ruas retas e largas”. Era também parte do plano a abertura de avenidas, estabelecendo a comunicação necessária entre a cidade e os seus bairros mais distantes.

A cidade da praia crescia ao norte, em direção à Península, era este o seu principal vetor de expansão. Assim mesmo, o plano não previa intervenções que fossem muito além do centro, onde os problemas e as atenções se concentravam. O projeto não contemplava melhorias de maior amplitude.

“Tão grande melhoramento não ia, entretanto, além da Praça do Ouro, Hoje Marechal Deodoro, de modo que as comunicações entre a Cidade Baixa e o bairro populoso e comercial de Itapagipe continuariam a ser feitas pela única via existente, de dimensões muito exíguas e que contorna a montanha caracterizada pelas suas habitações escuras e insalubres, e onde o trânsito dos bondes e carroças é paralisado a cada instante pela obstrução da via pública”. (SIMAS, inédito, Pg. 41-42).

Posteriormente se verificou a impossibilidade de ser mantida em situação tão precária a comunicação do centro com o bairro norte.

“Já então ficava patente a impossibilidade de se continuar estabelecendo a ligação entre o Comércio e Itapagipe por meio de uma única via estreita contornando a montanha com habi-

tações insalubres e de trânsito difícil, mesmo para bondes e carroças como ocorrida em diversos pontos, especialmente no Pilar cuja largura ínfima tornava impossível a passagem simultânea de dois veículos". (SIMAS, inédito, Pg. 46).

Apesar da grande movimentação nas imediações da cidade-portuária, eram relativamente poucos os seus residentes que pelas suas insistências em aí permanecer se amontoavam uns sobre os outros. Os demais transeuntes que aí formigavam durante o dia, finda a jornada diária se espalhavam pelo resto da cidade, subindo as ladeiras em direção à cidade-alta ou enveredando-se pelos caminhos dificultosos que seguiam em direção à península de Itapagipe. Grande e árdua a caminhada pelas ladeiras íngremes e distâncias longas. Era vigente a necessidade de oferecer aos cidadãos os transportes coletivos além dos bondes de tração animal e dos carros de aluguel, impagáveis para quem vivia dos exíguos ganhos diários.

Foi construído, já na segunda metade do século XIX, o Elevador Lacerda, para a ligação cidade-alta e cidade-baixa. Tal ligação feita pelo elevador era complemento do projeto de bondes que ligariam a Praça do Palácio à Barra, além das linhas que chegavam até o Bonfim.

Imagem 22: Fotografia do Elevador Lacerda a partir da Ladeira da Montanha. FONTE: GAUTHERROT (1960).

O novo bairro de Mont Serrat e as novas avenidas Bonfim e Mén de Sá

Segundo SIMAS, o planejamento e concretização do Novo Bairro de Mont Serrat, se constituiu como a primeira intervenção do poder público no sentido de planejar a criação de um novo bairro para a cidade de Salvador. Planejada esta nova área para a cidade sobre terreno aproveitado de antigas chácaras aí existentes, seu traçado era regular, com lotes também de tamanhos regulares. As obras no bairro foram iniciadas pelo Governo do Estado em 1920, durante a administração de Antônio Muniz, quando se deu a obra de construção do Hospital de Isolamento Couto Maia. Inaugurado em 25 de março de 1920, foi significativo no combate das doenças infecto-contagiosas. Seguia a iniciativa do anterior, o novo governador, Francisco Marques de Góes Calmon, que governou de 1924 a 1928.

“As obras de Mont-Serrat iniciadas pelo Governo do Estado no intuito de prover a cidade do Salvador de adaptações convenientes para o desembarque e hospedagem de imigrantes, foram depois ampliadas pelas construções da Seruntherapia, do Hospital de Isolamento e execução das obras de vulto do novo bairro que vieram dotar a cidade de um confortável e saudável próprio para construções.” (SIMAS, inédito, Pg. 84)

Com os estudos preliminares e os projetos dirigidos pelo Professor Américo SIMAS, a sua execução foi por ele acompanhada até o ano de 1927. Havia sido aprovado, em escala menor, o Loteamento Vila Bonfim, em 1925, projeto e obra da Companhia Comércio, Imóveis e Construções, nos Dendeneiros.

A Avenida Bonfim - antiga Calçada do Bonfim ou Avenida Dendeneiros - ligava o centro da cidade de Salvador à igreja e a colina sagrada do Nosso Senhor do Bonfim, numa perspectiva que tem como foco a igreja. Ponto de grande convergência de fiéis, o conjunto teve a avenida que a ele conduz alargada e melhor pavimentada no final da década de trinta, sendo para isso necessário que se fizessem desapropriações. No decorrer da avenida foram recuadas fachadas para atender aos novos alinhamentos propostos. O Prefeito Durval Neves da Rocha assim afirmou no seu relatório de governo de 1938-1940:

“Desde muito tempo ressentia-se a antiga Rua dos Dendeneiros de uma remodelação completa de sua pavimentação. Administrações anteriores também assim consideraram e a referida rua mereceu um projeto para o seu alargamento. A extensão deste Plano de Melhoramentos é o que vem de se verificar, alargando-se a citada rua, para o que foi necessário desapropriar

SEGUNDA IMAGEM
A Península e a modernização

dezenove prédios e levar a efeito indenizações várias. A largura da atual Avenida Bonfim é de 15 metros, medindo o seu comprimento pouco mais de um quilômetro estando pavimentada a paralelepípedos rejuntados a cimento. O antigo caminho para o Bonfim e a Ribeira de Itapagipe estava a merecer tal melhoramento.” (ROCHA apud SIMAS, inédito,

Imagens 23 e 24: Fotografias da Avenida Bonfim antes e depois do seu calçamento e alargamento. FONTES: FERREZ (1988) e CEAB.

Pg. 70).

Outra avenida, a Mem de Sá, ligava a cidade ao bairro da Ribeira e a sua Estação de Hidroaviões⁶⁰. Esta também foi remodelada

⁶⁰ A Estação de Hidroaviões da Ribeira está mencionada no acervo do DOCOMOMO-Brasil, secção da Bahia e, segundo SAMPAIO (1999), somada à construção da Pupileira e ao Ed. Dourado, passou a ser referencial importante na leitura da cidade de Salvador dos anos após 1930.

pela administração do mesmo prefeito.

"o aspecto deponente que apresentavam o pitoresco recanto da Ribeira, hoje Praça General Osório e Avenida Mem de Sá está completamente modificado com as obras de embelezamento realizadas. Cerca de oito mil metros quadrados de pavimentação à paralelepípedos rejuntados, além de balaustradas, canalizações, ajardinamento e iluminação adequada foram ali executados. *Considerando-se que na ocasião o transporte aéreo era feito em parte por hidroaviões, de que resultou a construção da Estação do Aeroporto para o conveniente atendimento dos passageiros e cargas, essas obras tinham inteiro cabimento*". (SIMAS, Inédito, Pg. 70-71).

Foram também mencionadas pelo prefeito as propensões que tinha a área em ser visitada e revista como ponto turístico, tendência repetidas vezes enfatizada pelos jornais que, no final desta primeira metade do século XX, já a ela novamente se referem como área de veraneio, como bairro para o desfrute do tempo livre, como balneário de águas calmas e propícias aos esportes náuticos que nunca deixou de abrigar. Tais inclinações são revistas após o surto de industrialização que invadiu a península, depois que deixou de ser exclusivamente o plácido lugar de descanso, bairro do tempo livre e das atividades festivas e religiosas que acontecem até os dias atuais.

SEGUNDA IMAGEM A Península e a modernização

Imagens 25 e 26: Fotografias da Colina Sagrada sobre a qual se encontra a igreja do Bonfim com a espera do bonde na sua parte mais baixa e da Praça General Osório, na Ribeira, também com a espera do bonde e a balaustrada. FONTE: CEAB.

Imagem 27: Fotografia da Península de Itapagipe feita a partir do bairro de Plataforma. Observar a cidade de Salvador ao fundo. FONTE: CEAB.

SEGUNDA IMAGEM
A Península e a modernização

A INDÚSTRIA EM SALVADOR

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

"O capitalismo teve duas fases fundamentais: a mercantilista nos séculos XV e XVI, caracterizada pelo espírito expansionista no mundo inteiro, dando origem às grandes navegações de Portugal e da Espanha; e a industrial, concentrando grandes capitais e alguma mecanização, iniciada pela Inglaterra quando surgiu o século XIX. A descoberta do Brasil coincidiu com as primeiras manifestações da era capitalista e quase todo o período colonial se processou dentro da revolução comercial. As especiarias do século XV e XVI cederam lugar, nos séculos seguintes aos metais e às pedras faiscantes; ao açúcar, ao fumo, às madeiras e aos couros, enquanto a técnica ia progredindo e crescendo rapidamente. (...). 'O Brasil colônia nasceu com a revolução comercial; o Brasil independente iniciaria os passos com a revolução industrial'⁶¹". (PONDÉ, 1973, Pg.50).

No período colonial toda a província brasileira tinha sua economia fundamentada principalmente na produção agrícola voltada para a exportação e na exploração de bens naturais. As principais atividades desenvolvidas eram subordinadas aos ditames da Coroa Portuguesa que coordenava o *que* e o *quanto* devia ser produzido de forma a atender aos seus interesses comerciais de manter-se na sua posição perante o mercado europeu.

Iniciavam-se algumas raras e tímidas atividades industriais na cidade de São Salvador, importante entreposto comercial na Carreira das Índias. Com o grande fluxo de embarcações de porte, eram necessários reparos nos seus cascos e, com a abundância de madeiras de excelente qualidade, rapidamente fizeram-se nestas terras, fábricas de embarcações sujeitas ao incentivo e controle da Coroa Portuguesa. No solo fértil do recôncavo baiano iniciou-se o cultivo da cana-de-açúcar e mais tarde plantou-se o fumo⁶² - plantava-se o que tinha boa aceitação no mercado europeu. As olarias espalhavam-se e a pesca da baleia era uma atividade crescente, ambas surgindo pela necessidade de construção de novas moradias⁶³ e de iluminação das casas e das ruas, enfim, da ocupação urbana da colônia.

⁶¹ SIMONSEN, Roberto. *História econômica do Brasil*. São Paulo, Ed. Nacional.

⁶² Por volta de 1610 deu-se a plantação e o beneficiamento da folha do fumo na Bahia. Antonil iniciou o seu cultivo em 1711. O tabaco viria a se tornar um importantíssimo produto na economia baiana, sendo usado como moeda no comércio de escravos e este, por sua vez, a atividade mais lucrativa do Brasil colônia até a proibição do tráfico, em 1850. Ver VERGER, 1937.

⁶³ Além da iluminação pública e particular o óleo de baleia também era usado como aglomerante misturado na argamassa de assentamento das construções em adobe e pedras, e nas misturas para construções em taipa. Também pescavam-se os cachalotes para a extração do espermacete, com o qual fabricavam-se velas, e também do óleo que tinha a mesma utilidade do óleo de baleia. Na Bahia crescia a indústria da pesca da baleia em Itapagipe e na ilha de Itaparica onde, no fim do século XVIII, foram arpoadas 232 baleias. Ver PONDÉ, 1973, Pg. 40.

Imagem 28: A pesca da baleia na Bahia de Todos os Santos. Ilustração de autor desconhecido. FONTE: FERREZ (1988).

Para atender a necessidades militares de defesa foi construída, no início do século XVII, na cidade da Bahia, a Casa da Pólvora⁶⁴, em atividade a partir de 1705, depois de três anos que se levou na sua construção, sob o Governo de D. Rodrigo da Costa.

Surgiu, também desde os primeiros tempos da colonização, a indústria têxtil em escala artesanal⁶⁵, com o objetivo de produzir sacos de aniagem para a embalagem de produtos agrícolas e algodoezinhos vagabundos para as vestes dos escravos.

A metrópole lusitana, ameaçada pela concorrência no mercado europeu, no Alvará de 5 de janeiro de 1785, proibiu a existência de qualquer indústria no território brasileiro, obrigando as que porventura aí já existissem, fossem fechadas e suas máquinas enviadas à metrópole portuguesa.

"A indústria civil, até a chegada da Corte ao Rio de Janeiro, limitava-se apenas à de tecidos de algodão para os vestuários dos escravos, à cana-de-açúcar e da mineração. Tudo o mais era importado da Europa. (...) O Alvará de 5 de janeiro de 1735 proibia qualquer manufatura e indústria (...) e a situação mais se agravou com o alvará de 5 de janeiro de 1785, extinguindo as fábricas e manufaturas de galões de ouro e prata, de veludos, brilhantes, cetins, tafetás, chitas, bombazinas, chapéus, baetas, oficinas de ourives, e outros, por que dizia o alvará: a verdadeira e sólida riqueza consiste nos frutos e produções da terra, as quais somente se conseguem por meio de colonos e cultivadores e não de artistas e fabricantes. Todas essas fábricas, apesar de constarem de apenas dois ou três teares primitivos, foram desmontadas e as máquinas enviadas a Portugal". (PONDÉ, 1973, Pg. 35).

À Coroa interessava incentivar a produção agrícola no Brasil, proibir a indústria e controlar qualquer comércio que porventura oferecesse concorrência aos produtos fabricados em Portugal. Precisavam manter a colônia sob seus auspícios e domínio. De fato, *"no início do século XIX, as atividades industriais, inteiramente dominadas por escravos e mestiços, limitavam-se à exploração dos engenhos de açúcar, à extração do ouro e do ferro em Minas Gerais, às incipientes indústrias militar e naval, e as pequenas indústrias com seus núcleos e concentrações de artífices". (PONDÉ, 1973, Pg. 27).* O sistema econômico agrícola e escravocrata era dominante. A atividade industrial na Bahia contava com um sistema de trabalho baseado no regime servil: os trabalhadores limitavam-se a escravos, mestiços e estrangeiros. As profissões técnicas e os trabalhos físicos eram de desinteresse, senão de repugnância.

Porém, era de grande preocupação para a 'Fazenda de Sua Majestade' a crescente indústria de tecidos brasileira pelo comprometi-

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

⁶⁴ "Em 22 de abril de 1702, D. Pedro II, comunicaria a D. Rodrigo da Costa, chegado a pouco tempo da Metrópole, sua régia resolução de mandar fazer a Casa cuja planta remeteu". (SMITH apud REIS, 2000, Pg. 184). A carta remetida à Sua Majestade D. Pedro, em 10 de setembro de 1705, informa sobre o governo de D. Rodrigo e cita a dita fábrica que a esta altura já tinha suas obras acabadas.

⁶⁵ As primeiras fábricas de tecidos só surgiriam mais tarde, na Bahia, na década de 1830. Ver SAMPAIO, 1973, Pg. 50.

mento que esta oferecia à economia portuguesa. Um fator responsável pela atitude defensora da metrópole no que dizia respeito aos tecidos foi a constatação de que os ingleses vendiam, em contrabando, mercadorias análogas às fabricadas por Portugal nos nossos portos, sendo que por elas pagavam-se preços mais baixos do que os pagos aos lusitanos por produtos congêneres⁶⁶. O interesse da Coroa Portuguesa era manter Salvador como centro da produção de gêneros agrícolas e como consumidora dos artigos fabricados no Reino. Foram muitas as tentativas de refrear o maior desenvolvimento da colônia brasileira na sua economia e indústria. Tal situação só viria a se modificar com a chegada da família real ao Brasil, em 1808.

"Estamos, então, no governo do Conde da Ponte, e, a 22 de janeiro, aqui na Bahia, chegava arribada a capitania de frota em que, pela invasão de Junot em Portugal, partiu de Lisboa a 29 de Novembro, trazendo para o Brasil o príncipe regente, depois rei D. João VI". (CALMON, 1923, Pg.36).

Durante o governo de José de Saldanha da Gama de Mello e Torres, o 6º Conde da Ponte, a família Real chega ao Brasil. O príncipe regente aporta a 22 de janeiro de 1808, a bordo da nau Príncipe Real e permanece na Bahia por cerca de um mês. No tempo que aí esteve deu os primeiros passos para a libertação da colônia: incentivou os trabalhos de reforços da defesa criando uma fábrica de pólvora no Rio de Janeiro⁶⁷; autorizou a realização das obras de fortificação do porto; que se fundasse no hospital militar uma Escola de Cirurgia e Obstetrícia; que fossem abertas estradas, especialmente até o Rio de Janeiro; mandou fossem construídas 25 barcas-canhoneiras e uma fundição para a fabricação das peças de artilharia necessárias; completou o regimento de 1.200 homens; consentiu fosse criada uma fábrica de vidros; que se estabelecesse a cultura e o beneficiamento do trigo; autorizou a criação da primeira companhia de seguros do Brasil, denominada Comércio Marítimo; e, por fim, em 1º de abril de 1808, autorizou que fossem abertos os portos do Brasil *"libertando a indústria em geral de todas as restrições que sobre elas pesavam; e declarou que a todos os vassallos da Coroa Portuguesa era lícito fundar, em qualquer parte do país, os estabelecimentos que lhes conviessem, estendendo igual permissão aos estrangeiros que, no Brasil, resolvessem residir, - 'todo o gênero de manufaturas, sem excetuar alguma, fazendo os seus trabalhos em pequena e em grande, como entenderem o que mais lhes convém'"*. (PONDÉ, 1973, Pg. 38).

Inscreveram-se na "Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábrica e Navegação", criada em 23 de agosto de 1808, as seguintes fábricas: fábrica de chapéus, fábrica de cordoaria, estaleiros, salinas, fiação de tecidos, fábrica de papel, fábrica de galões e fios de ouro

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

⁶⁶ Com relação ao Alvará de 5 de janeiro de 1785 afirma PONDÉ: *"As 'Instruções' baixadas pelo Ministro Martinho de Melo e Castro, para cumprimento do Alvará, informa que doze navios ingleses, sendo o menor de quinhentas a seiscentas toneladas, com artilharia e quarenta a cinqüenta homens de tripulação, dedicavam-se a este comércio ilícito, deixando 'um lucro de 30 a 40 por cento, abatidos todos os riscos, conforme relação publicada pelo cônsul inglês em Lisboa'"*. (PONDÉ, 1973, Pg. 36).

⁶⁷ Os carregamentos advindos de Portugal, apesar de todos os cuidados, chegavam úmidos pela longa travessia nos porões dos navios, por esta razão foi construída a Fábrica de Pólvora da Lagoa Rodrigo de Freitas, no Rio de Janeiro. *"A criação de uma indústria de pólvora era imprescindível, especialmente com Portugal ocupado pelos franceses e sendo o Rio de Janeiro sede do governo. Ademais, vários documentos dos séculos XVII e XVIII já acusavam o recebimento de pólvora em barris alcotroados e protegidos contra a umidade, que, apesar de todo este cuidado, chegavam com grande parte do carregamento deteriorada, devido à longa travessia em porões úmidos dos navios de vela, sendo, por consequência classificada como imprópria para o consumo e novamente devolvida para o porto de embarque..."*. (PONDÉ, 1973, Pg. 41).

e prata, fábricas de gêneros alimentícios, fábricas de meias, fábricas de metais e de madeira, oficinas, fábricas de rapé, fábricas de vidro, louças e tijolos, fábricas de sabão e velas, fábricas de açúcar e aguardente. Encontrava-se nos códices do Arquivo Nacional, além disso, o *requerimento de inscrição de Manoel Gregório do Amaral, natural da Corte, que, tendo ido à cidade do Porto 'para ingressar em desenho, arquitetura civil e no conhecimento dos melhores barros para a construção de louças, obteve a Provisão, para fazer os exames e levantar fábricas de utilidade pública, na Vila de S. Salvador, em 9 de janeiro de 1811'*. (PONDÉ, 1973, Pg. 42).

Entretanto, o "Tratado de Comércio" assinado com a Inglaterra, em 19 e fevereiro e 1810, concedia aos ingleses muitos privilégios. Entre estes privilégios estava o favorecimento aos produtos ingleses que pagavam 15% de taxa de entrada no país, enquanto a mercadoria nacional continuaria a pagar 16% de imposto para circulação no mercado. Não havendo uma classe industrial que lutasse por melhores condições e encorajamento à indústria nacional, mantinha-se, pelas forças conservadoras, o esquema de dominação colonial. Como atestam as muitas reformas tarifárias, em vigor no Brasil até a primeira metade do século XIX, prevaleciam os interesses fiscais, o que significava a predominância agrário-comercial, em detrimento dos setores industrializados da sociedade brasileira. (SAMPAIO, 1973, Pg. 20).

Apesar do Tratado de 1810, que teria *garroteado a nossa indústria no nascedouro*, cresce timidamente a industrialização da Bahia. Do reduzido número de fábricas que se instalaram até a década de quarenta do século XIX, a maioria era destinada à produção de tecidos. Supõe-se que o desconto concedido pelo governo aos produtos que fossem exportados usando sacos de fabricação nacional tenha estimulado a instalação das primeiras indústrias têxteis.

Tinha continuidade o que seria o primeiro surto de industrialização da Bahia. Em 1844 foi promulgada a Tarifa Alves Branco, que pretendia incentivar o estabelecimento de indústrias no Brasil. A nova pauta alfandegária estabelecia taxas de 2% a 60% e, como a maioria dos produtos estrangeiros foi taxada em 30%, as intenções protecionistas à indústria nacional não surtiram o efeito desejado. Era impossível concorrer com os preços das mercadorias importadas. A predominância dos interesses fiscais fez com que no país prevalecesse a mesma estrutura agrário-escravocrata de mercado restrito. Era, contraditoriamente, desencorajado o surgimento de indústrias e, segundo SAMPAIO⁶⁸, até mesmo o artesanato tinha dificuldades em subsistir. Mas a concorrência inglesa, apesar de avassaladora, não teve interesse ou não conseguiu extinguir a produção dos tecidos mais grosseiros. Os altos preços eram pagos pelos artigos importados: tecidos mais finos, de luxo, que encontrariam mercado nas classes mais abastadas das cidades litorâneas do Brasil.

⁶⁸ SAMPAIO, J. L. Pamponet (1975). *A evolução de uma empresa no contexto da industrialização brasileira: A Companhia Empório Industrial do Norte (1891-1973)*. Salvador, Mestrado em Ciências Humanas - UFBA.

Há afirmativa de que a primeira fábrica de tecidos do Brasil fundou-se em Vila Rica, em 1814. (VICENZI, 1944). Na Bahia a Fábrica St^a Antônio do Queimado foi supostamente fundada em 1834, e a Fábrica da Conceição, em 1835. Em 1866 havia oito fábricas de tecidos no Brasil, cinco delas na Bahia, que teria se tornado o primeiro centro têxtil do país, apesar das pequenas dimensões se comparadas às indústrias européias na mesma época. *"Mas a atividade têxtil não é a única atividade industrial de Salvador, na época. Há ainda manufaturas de calçados, rapé, biscoitos, gelo, óleo, móveis, alambiques, cigarros, charutos, fundições de ferro e de bronze; e ainda manufaturas de pregos, de velas, de refino de açúcar, de sabão e sabonetes, de chocolates, de cervejas, de luvas, de fósforos, de massas alimentícias, de serrarias, de ferro esmaltado, etc."* (MATTOSO, 1978, Pg.281). No entanto, no período colonial, não se formou na Bahia um mercado capaz de absorver um número considerável de trabalhadores⁶⁹, as atividades industriais, por volta de 1875, limitavam-se à existência de um reduzido número de estabelecimentos fabris. A abolição da escravatura não resolve, até mesmo torna mais grave a relação com o trabalho. Havia forte preconceito com relação aos trabalhadores: eram consideradas profissões vis as artes e ofícios e nem mesmo os escravos libertos com a abolição da escravatura se dispunham a trabalhar, pois desejavam anunciarem-se livres e a prática de labutar para viver era "coisa de escravos". Com todas estas dificuldades, perde a Bahia o seu lugar à frente da produção industrial brasileira:

"Em sua fala de 1877, o presidente da Província Henrique Pereira de Lucena declarou: 'Não é a Bahia onde mais prima a indústria', acrescentando entretanto que não era das mais atrasadas nessa atividade. Suas fábricas de tecidos, de rapé, de charutos, de sabão, de chapeos, assim como na refinação de açúcar e na fundição poderiam ser consideradas as melhores do gênero". (NASCIMENTO, 1997, Pg. 13).

No centro-sul do país crescia a indústria têxtil, incentivada pela grande produção e aumento da exportação de café, o que solicitaria uma também maior produção de sacos e roupas para os escravos e trabalhadores livres. Na Bahia, com a decadência da lavoura açucareira, dois outros produtos são cultivados - o cacau e o fumo - mas a situação baiana é de uma economia estagnada. Sob o ponto de vista da industrialização, o Estado ocupava em relação ao país, uma posição de inferioridade (NASCIMENTO, 1997). No entanto, a decadência da lavoura da cana-de-açúcar pode ter desempenhado um importante papel na industrialização da Bahia, transferindo os escassos e tímidos capitais de investimento do campo para a cidade, da lavoura para a indústria.

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

⁶⁹ Com as alforrias que se seguem após a década de 50, muitos trabalhadores livres, ex-escravos, são lançados num mercado de trabalho que não tinha como absorvê-los. Era reduzida a solicitação de mão-de-obra por parte das indústrias. Para os anos de 1875 e 1876 eram as fábricas têxteis em Salvador com os seus respectivos números de trabalhadores:

"Ano de Fundação/Fábricas/
Nº de operários:
-1834/Santo Antônio do Queimado/90
-1835/N. Sr^a da Conceição/60
-1858/Modelo/110
-1870/S. Salvador/sem indicação
-1873/N. Sr^a do Pilar/120
-1873/N. Sr^a da Penha/98
-1874/S. Braz de Platão/sem indicação". (MATTOSO, 1978).

Com o Encilhamento⁷⁰, houve a criação de numerosas sociedades anônimas e tornou-se intensa a especulação com ações. Foram criadas muitas companhias, bancos e fábricas numa política de expansão monetária considerada necessária a um país que saía do trabalho escravo para o assalariado. Muitas das fábricas criadas antes de 1890 fundiram-se em sociedades anônimas. Das 123 fábricas em atividade na Bahia⁷¹ por volta desta data havia dez de tecidos e fiação, pertencentes às três seguintes empresas: I - A Companhia União fabril (1. Fábrica São Salvador, sita ao Largo da Fonte Nova, 2. Fábrica Modelo, sita à Rua da Valla, 3. Conceição, sita no alto do antigo Engenho Conceição, 4. Nossa Senhora da Penha, sita à Ribeira de Itapagipe, 5. São Carlos, sita na Fazenda Tororó, abaixo da cidade de Cachoeira, 6. Queimado, sita ao largo de mesmo nome); II - A Empresa Valença Industrial, (1. Nossa Senhora do Amparo, em Valença, 2. Todos os Santos, em Valença); III. Companhia Progresso Industrial da Bahia (1. São Braz, no arraial da Plataforma, 2. Bonfim, na Calçada do Bonfim). Além destas dez indústrias têxteis surgiram ainda a Companhia Fabril dos Fiaes, sita na fazenda de mesmo nome e trabalhando especialmente com aniagem; e a Companhia Empório Industrial do Norte, na Boa Viagem, cujos trabalhos de construção progrediam incansavelmente.

A política industrialista do Encilhamento parecia ter surtido efeito na substituição da lavoura e das exportações em crise pela indústria. Nos anos seguintes cresceram os empreendimentos industriais fundados nesta época, sobreviveram muitas empresas e, como comprovam as cifras, houve crescimento industrial na Bahia do princípio da década de 1890.

O entrave ao seu ainda maior crescimento era a persistência do capitalismo fundado na especulação comercial mais do que na efetiva produção industrial.

"O parque industrial baiano do século XIX ao início do século XX, foi considerado por diversos autores que o estudaram como incipiente. Centros industriais foram consideradas as cidades do Salvador, de Valença, Santo Amaro, Cachoeira, São Felix, Maragogipe. Nele concentram-se fundições de ferro e cobre, produtoras de ferramentas para a lavoura, maquinismos para os engenhos, ambas a vapor, além das fábricas de rapé, charutos, cigarros, pólvora, sabão e papel delineando uma débil imagem dos centros industriais ingleses". (NASCIMENTO, 1997, Pg. 79).

A partir dos anos de 1890-1901, depois da crise e involução diante da produção nacional, a Bahia recuperaria o 3º lugar na produção industrial do Brasil. Desde a vinda da família real e a abertura dos

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

⁷⁰ Adoção de medidas de expansão de crédito para empresas industriais que vigorou entre os anos de 1889 a 1891. Ver SAMPAIO, 1973.

⁷¹ "Em 1892, na praça da Bahia a industria tinha 123 fabricas em atividade; de tecidos: 'S. Salvador', 'Modelo', 'Conceição', 'N. S. da Penha', 'S. Carlos' e 'Queimado', da 'Companhia União Fabril'; a 'N. S. do Amparo' e a 'Todos os Santos' em Valença, da 'Companhia Valença Industrial'; a 'S. Braz' e a 'Bonfim', da 'Companhia Progresso Industrial da Bahia'; a da 'Companhia Fabril dos Fiaes' e a da 'Empório Industrial do Norte'; 3 de chapeos, sendo uma de primeira ordem, da 'Companhia Chapelaria Norte Industrial'; 2 de calçados, uma no arraial de Plataforma, ocupando 800 operários, propriedade da 'Companhia Progresso Industrial' e outra no Bonfim, propriedade dos Srs. 'Gama & Irmãos'; 1 de rapé a vapor, de Borel & Cia., na praia do Unhão. 1 de biscoitos; 1 de gelo, óleo e produtos úteis, de José Manuel de Araújo & Cia', sita na praia da Preguiça; 1 de móveis de madeira a vapor, na Ladeira da Conceição, pertencente á 'Companhia Marcenaria Bahiana'; 5 alambiques sendo 1 em larga escala, pertencente á 'Companhia Alcoólica'; 4 de cigarros, trabalhando em alta escala; 12 de charutos sendo 4 na capital, 6 em S. Felix e 2 em Maragogipe; 5 fundições de ferro, bronze e outros metaes, e uma das quaes em larga de 'Cox & Irmãos'; 4 de velas e 1 de pregos a vapor, da 'Companhia Internacional de Marahú' com capital de Rs. 10.000:000\$000, e que, além de velas de parafina preparavam o petróleo denominado 'brazoline'; 2 de velas de cera; 4 de refinar açúcar; 10 de sabões e sabonetes; 2 de chocolate; 2 de cervejas 'S. Roque' e 'S. Braz'; 1 de luva de pelica e de camurça; 1 de phosphoros a vapor; 50 de pão e massas alimentícias; 6 de

portos, até mesmo com a Tarifa Alves Branco e outros acanhados incentivos por parte do governo, nada teria conseguido impulsionar a indústria brasileira e baiana tanto quanto o Encilhamento. A partir daí deu-se o primeiro surto industrial na Bahia.

A maior indústria baiana era a têxtil e dentre as dez fábricas têxteis existentes em 1890, sete estavam na cidade de Salvador, destas sete, quatro estavam situadas na Península de Itapagipe ou nas suas imediações⁷². A Fabril dos Fiaes e a Companhia Empório Industrial do Norte (CEIN), as duas grandes companhias que se criaram no início da década de 90, também viriam a se instalar na península que somaria então seis grandes indústrias têxteis, além de outras de diferentes ramos⁷³.

A Empório surge em 14 de março de 1891, na Boa Viagem, como a maior indústria têxtil da Bahia, em número de teares, número de operários e em produção. Apesar de ter surgido no auge do Encilhamento a Empório não foi fruto de cálculos imediatistas ou tendo-se em vista interesses especulativos, surge, ao contrário, de um planejamento cuidadoso e sólido. O liberalismo econômico que a conduziu estava explícito desde o primeiro documento de sua criação, datado de fevereiro de 1891. Na primeira página, logo abaixo do nome da empresa lia-se: "*Empresa organizada sem privilégio nem favores do governo*".

No final do século XIX formou-se o que podemos chamar de um primeiro Centro Industrial Baiano na Península de Itapagipe, fenômeno que nos propomos a estudar. A iniciativa político-monetária do Encilhamento incentivou, de fato, a inserção industrial na Bahia e definiu o primeiro marco temporal da pesquisa desenvolvida. A fundação da Companhia Empório Industrial do Norte na Península de Itapagipe, em 1891, confirma o fato, o lugar e o tempo em que ocorre o fenômeno a ser estudado.

O estaleiro e a fábrica de navios

Os portugueses, dispostos a *penetrar os mistérios do oceano*, mesmo correndo o risco de *resvalar no sacrilégio*, venceram o pavor e o medo do castigo, por *quererem abarcar a insondável natureza divina*, e cruzaram a imensidade misteriosa do mar, representante ao mesmo tempo do germe da vida e do espelho da morte (CORBIN, 1988, Pg. 12). Enfrentam o oceano caótico, o avesso do mundo conhecido, povoado certamente por monstros e criaturas lendárias, agitados por poderes tão demoníacos e incontroláveis quanto imaginários. Sedentos por novas conquistas, confrontaram-se com a extensão do mar e ancoraram em terras brasileiras. Rompidas as barreiras do imaginário, o trânsito constante de embarcações no Oceano Atlântico o fez tornar-se, no século XVI, "*um imenso lago português*".

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

serrar madeira a vapor, sendo 2 na capital e 4 no litoral; 1 de ferro esmaltado no Largo do Papagaio, da 'Companhia Ferro Esmaltado'; 2 de camisaria e meias; e mais 9 grandes fábricas ou engenhos centrais de açúcar, 4 pertencentes à companhias e 5 particulares". (CALMON, 1923, Pg.137-8). Na relação de Francisco Vicente VIANA havia além das têxteis as seguintes fábricas: "Há mais as seguintes fábricas: três de chapéus (...); duas de calçados, uma no arraial de Plataforma (...) e outra no Bonfim, de propriedade dos Senhores Gama & Irmão; uma de rapé, na Praia do Unhão (...); uma de biscoitos finos (...); uma de gelo, óleos e produtos úteis (...); uma de móveis de madeira (...); cinco alambiques (...); quatro de cigarros (...); cinco fundições de ferro, bronze e outros metais (...), uma em Itapagipe, da Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (...); uma de pregos (...); quatro de velas (...); duas de velas de cera (...); quatro de refinar assucar (...); dez de sabão e sabonetes (...); duas de chocolates (...); duas de cerveja, S. Jorge e S. Braz; uma de luvas de pelica e camurça; uma de phosphoros a vapor; cincoenta de pães e massas alimentícias; seis de madeira; uma de ferro esmaltado, no Largo do Papagaio, em Itapagipe; duas de camisaria e meias". (VIANNA, 1893, Pg. 272-276).

⁷² A Conceição, sita no alto do antigo Engenho Conceição (primeiras terras de Antônio Cardoso, ocupadas desde a fundação da cidade de Salvador com o plantio de açúcar e engenho), a Nossa Senhora da Penha, sita à Ribeira de Itapagipe, a São Braz, no arraial da Plataforma, e a Bonfim, na Calçada do Bonfim.

A civilização européia chegou ao território brasileiro pelo mar, ele era a sua estrada. Desenharam-se nele caminhos ligando o Velho Mundo ao Novo Mundo e cada um a si mesmo, pelo confronto das diferenças que entre eles se dava. Certamente o mar e os veículos em que nele trafegam foram influentes na determinação do caráter da conglomeração urbana que nasceu.

São Salvador da Bahia se dividia em duas cidades, a cidade administrativa fortificada, no altiplano escolhido para abrigá-la, e a cidade da praia, das atividades portuárias, do comércio e do trabalho. A cidade-baixa, *"com o seu porto sem rival"*, estendeu-se pela costa da Baía de Todos os Santos. A beira-mar definiu o seu arranjo espacial, o ar que nela se respirava, a sua conformação, as ocupações e as formas de sociabilidade que nela se deram, o emprego do tempo, enfim, a convivência e as obrigações.

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

⁷³ Segundo SAMPAIO os outros produtos fabricados na Bahia eram: *"calçados, rapé, biscoitos, gelos, óleos, móveis, alambiques, cigarros, charutos, fundições de ferro, bronze, etc., pregos, velas, refino de açúcar, sabão e sabonetes, chocolate, cerveja, luvas, fósforos, pão e massas alimentícias (padarias), serrarias, ferro esmaltado, camisaria e meias e 9 engenhos centrais de açúcar."* (SAMPAIO, 1973, Pg. 40).

O transporte na primeira cidade da Bahia, desde os seus primórdios, era feito naturalmente e na sua grande maioria por vias marítimas. Simultaneamente com a indústria do açúcar, nos tempos de colônia, floresceu na Bahia a indústria de construção naval em muitos estaleiros particulares e no arsenal de marinha.

Imagem 29: Embarcações do Brasil Colônia. Autor desconhecido. FONTE: FERREZ (1988).

"E são tantas as embarcações na Bahia, porque se servem todas as fazendas por mar; e não há pessoa que não tenha seu barco, ou canoa pelo menos, e não há engenho que não tenha de quatro embarcações para cima; e ainda com ellas não são bem servidos". (SOUSA, 1587, Pg. 174).

A necessidade de comunicação entre os colonos determinou o interesse pela construção de embarcações pequenas e médias *"em todas as capitânicas, sob alpendres de palmas ou ao ar livre, ou em picadeiros improvisados iam surgindo novos e elegantes barcos"*.

Tendo o mar como principal via de comunicação não demorou que o governador determinasse que por aqui fossem construídos navios. Em cumprimento do regimento da coroa portuguesa e como parte da instalação da Empresa de Concerto e Fabricação de Embarcações é construída, a mando de Tomé de Souza e no mesmo ano de 1550, a Ribeira das Naus⁷⁴. Em situação intermediária no caminho para as Índias, Salvador torna-se uma parada quase obrigatória

⁷⁴ Segundo LAPA, a Ribeira das Naus se localizava no bairro da praia, perto da Escola de Marinheiros e do antigo Mercado Municipal, onde até o fim do século XIX havia o Arsenal da Marinha. Não confundir Ribeira das Naus com Ribeira de Itapagipe, bairro na Península de Itapagipe.

para as embarcações de tão longo curso. Com a abundância de excelente matéria-prima, madeiras de lei disponíveis em toda a costa, naturalmente passa a ser não só local de reparos mais de fabricação de embarcações.

Salvador havia se projetado como porto de escala para a carreira das Índias a partir da segunda metade do século XVI, quando a marinha portuguesa mostrava sinais de decadência. Era uma espécie de “pulmão por onde respirava a colônia”, e em 1650, foi instituída a indústria de construção e reparação naval para os navios de longo curso que velejavam pela costa brasileira.

“Apenas a construção dos de maior porte exigia ação direta ou indireta do governo, quer fabricando por administração, quer concedendo favores que estimulavam a iniciativa particular. E, assim, onde havia madeira abundante e adequada, foi fomentada e desenvolvida a indústria naval, a ‘verdadeira indústria fabril da colônia’”. (PONDÉ, 1973, Pg. 28).

O regulamento de Tomé de Souza dava instruções e aos maiores fabricantes eram concedidos prêmios em dinheiro. Era incentivada a indústria naval sendo necessária a licença do governo para a construção dos navios de 15 bancos para cima. A metrópole não deixaria de exercer o controle centralizado sobre o desenvolvimento econômico da indústria naval na colônia e, em 1776, *documentos proibiam as licenças para que os estaleiros da cidade construíssem navios de alto bordo, a não ser que os riscos (desenhos) de tais embarcações fossem feitos por Torcato José Clarini, construtor do Real Arsenal de Lisboa.* (NASCIMENTO, 1997, Pg. 11).

O porto de Salvador ganhava um papel de excepcional importância sendo “uma segunda capital do Atlântico português”.

A Península de Itapagipe, apesar de situada nos arrabaldes da cidade de Salvador, guardando distância que dificultava o acesso, era tida como um excelente ancoradouro e também era usada como área reservada ao fabrico de embarcações⁷⁵. Foram desenvolvidas atividades ligadas ao fabrico de embarcações nos estaleiros da Ribeira de Itapagipe e, mais tarde, no Estaleiro do Bonfim.

“No século XVIII os estaleiros da Preguiça e da Ribeira de Itapagipe construíram não poucas embarcações, muito embora fossem preteridos em favor do estaleiro da Ribeira das Naus, uma vez que o estabelecimento da Preguiça tinha falta de fundo e o de Itapagipe ficava distante uma légua, encarecendo o custo de administração das obras devido às despesas com a locomoção dos profissionais que não residissem naquele local, apesar do que era tido como excelente. A estes últimos,

⁷⁵ *“Foi na Ribeira das Naus, local do antigo mercado que se estabeleceu o estaleiro das construções navais. Gilberto Ferrez, em texto que acompanha ilustrações sobre as indústrias de Salvador menciona um documento de 1775 que dá idéia do cuidado da coroa com a referida indústria e seu desenvolvimento. É uma petição do comerciante Teodoro Gonçalves da Silva que pretendia construir no Estaleiro Real da Ribeira uma nau de 160 palmos de quilha, explicando que, por falta de capacidade os estaleiros da Preguiça e da Ribeira de Itapagipe não chegariam a bom termo nesta tarefa”. (NASCIMENTO, 1997, Pg. 11).*

eram principalmente os particulares que recorriam para a construção os seus barcos”. (LAPA, 2000, Pg. 61).

A cidade da Bahia, durante todo o período colonial, podia ser vista como uma enorme fábrica de navios denotando-se como de enorme importância para a indústria manufatureira baiana: falava-se em um parque industrial no Brasil-colônia, independente e com primazia na fabricação das embarcações, até mesmo em relação aos estaleiros do Reino.⁷⁶

A indústria naval do Brasil Colônia se revelava como uma empresa complexa e de grande amplitude envolvendo outras atividades produtivas a ela subsidiadas em Salvador e seus arredores. De tal forma destacava-se a indústria naval brasileira e baiana até o século XVIII que alguns autores a consideravam a maior atividade produtiva da colônia.

Os depoimentos não se referiam apenas aos serviços de reparos de embarcações em caminho para as Índias. Fabricadas pelas mãos experientes dos mestres, usando excelentes matérias-primas advindas das reservas de Ilhéus e Porto Seguro no litoral sul, as naus fabricadas na Bahia chegavam a causar admiração na Europa e na Ásia. Tanto se aprimorou a indústria naval que o arsenal baiano tornou-se o mais importante estaleiro ultramarino e a construção naval brasileira mais favorável e proveitosa que a dos próprios estaleiros do Reino.

A cana de açúcar

“O primeiro produto industrial, porém, fabricado no Brasil, foi o açúcar, que se espalhou sobretudo pelo Nordeste, onde bem se aclimatou a cana-de-açúcar, trazida por Martin Afonso de Souza, que, antes de terminar a segunda década do século XVI, construiu o único engenho que sobreviveu à colonização”. (PONDÉ, 1973, Pg. 32).

Não foi possível definir o momento exato da introdução da cana-de-açúcar no Brasil. Sabe-se que no Alvará de 1516, El-Rei D. Manoel ordenou procurassem um homem prático e capaz de ir ao Brasil dar princípio a um engenho de açúcar, que lhe dessem ajuda de custos e também todo o cobre e ferro, tudo que precisasse para o levantamento da fábrica.

A grande produção econômica brasileira do período colonial se concentrava no plantio da cana para o fabrico do açúcar, esta era a atividade produtiva de maior vultos nestes tempos. De grande aceitação no mercado europeu, o vegetal se desenvolveu abundantemente nos solos do Recôncavo Baiano.

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

⁷⁶ *“Vemos assim, que, quando reclamamos um alcance maior para a construção naval da colônia queremos nos referir a um parque industrial que pudesse prescindir da dependência estrangeira, assistindo Portugal na sua larga empresa ultra-marina e trazendo ao Brasil resultados promissores e até revolucionários para a sua comprometida economia do período colonial. Não estamos, portanto, invalidando o esforço que foi feito nesse sentido, pois chegamos a acreditar que o estaleiro baiano se tornou o mais importante arsenal ultra-marinho afetando, com toda certeza os demais estaleiros pela concorrência nas aquisições de materiais e de pessoal, graças, até certo ponto à atenção que o governo lhe destinou por imposição de suas necessidades marítimas. Mesmo porque o próprio conselho Ultra-marino aceitaria em 1714 a construção naval no Brasil como mais conveniente do que a promovida nos próprios estaleiros do Reino”. (LAPA, 2000, Pg. 65).*

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

"Logo os portugueses descobriram as virtudes do massapé e do clima tropical e transplantaram para o Recôncavo a experiência de cultivo de cana de açúcar adquirida na Ilha da Madeira e nos Açores. A colonização da região fez-se com a expansão desta lavoura". (AZEVEDO, 1978, Pg. 11).

Imagem 30: Engenho no Brasil Colônia. Ilustração de autor desconhecido. FONTE: FERREZ (1988).

Em Salvador cresceram as suas primeiras plantações, ainda no século XVI, nos arrabaldes da Península de Itapagipe. Plantava-se nestas imediações o vegetal usado como matéria-prima pelo Engenho Conceição, fundado por Francisco de Medeiros e Antônio Cardoso, que esteve em funcionamento desde o século XVI no fundo da Enseada dos Tainheiros.

Situava-se então no litoral e, pela sua disposição geográfica, certamente era servido tanto por terra, quanto por mar. Sua excelente localização (era o engenho mais próximo do núcleo urbano que se tem notícia) lhe havia de garantir facilidades com a aquisição de mão-de-obra escrava (o porto onde eram comercializados estavam a poucos quilômetros) e também enormes facilidades com o escoamento da produção⁷⁷.

A primeira mercadoria produzida de forma mecanizada e em grande escala no território brasileiro foi, certamente, o açúcar. A sua produção não era apenas uma atividade agrícola, mas também industrial, abrangia não só o plantio e a colheita da matéria-prima, mas também a sua transformação. Localizada nas grandes unidades rurais, a indústria do açúcar detinha um elevado grau de organização econômica para as condições da época, como afirmam muitos autores. (REIS, 2000, Pg. 93).

⁷⁷ Sobre o Engenho Conceição não temos maiores achados de pesquisa. Sabe-se que nestas terras também existia uma igreja, a Igreja de Nossa Senhora da Conceição do Engenho de Itapagipe de Cima, também chamada de Nossa senhora de Conceição da Passagem ou da Popagem.

"quem chamou às oficinas em que se fabrica o açúcar, engenhos, acertou verdadeiramente o nome. Porque quem quer que as vê e considera com a reflexão que merecem, é obrigado a confessar que são um dos principais partos e invenções do engenho humano, o qual, como por ação do Divino, sempre se mostra, no seu modo de obrar, admirável."(ANTONIL apud PONDÉ, 1973, Pg. 32).

No início do século XIX, buscava-se incrementar a produção do açúcar com o envio, por parte dos senhores de engenho, de estudiosos para as cidades industriais européias em busca de artifícios para aprimorar a sua indústria, para que ganhassem agilidade e eficiência e fizessem jus à idéia de progresso que desejavam. Planejava-se substituir a propulsão pela força da água ou dos bois, pela propulsão a vapor.

"A introdução da máquina a vapor no Brasil se deve à iniciativa de alguns baianos, dentre os quais se destaca o Brig. Felisberto Caldeira Brandt Pontes, futuro Marquês de Barbacena. Associado a outro senhor de engenho, Pedro Rodrigues Bandeira, ele é o primeiro a encomendar em 1810 uma 'bomba a vapor' na Inglaterra, mas é forçado a desistir ante a negativa da fábrica em Walsh & Bolton de mandar um técnico instalar a máquina e treinar pessoal. Provavelmente por sua insistência, seu cunhado, Pedro Antônio Cardoso, importaria dois anos mais tarde um motor a vapor para o seu engenho Boa Vista em Itaparica, inaugurada solenemente em 1815 com a presença do Conde dos Arcos". (AZEVEDO, 1978, Pg.12).

Com os sérios problemas que esta agricultura viria a enfrentar, nos anos de 1870 dá-se início a uma fase de grande depressão. Como fatores internos podemos enumerar: as pragas que atacavam os canaviais, a escassez da força de trabalho pois muitos escravos que foram transferidos para as plantações de café, em São Paulo, além de muitos homens terem sido mortos na Guerra do Paraguai. Os fatores externos que implicariam na decadência do açúcar eram a produção da cana-de-açúcar nas Antilhas e o surgimento de técnicas modernas de extração do açúcar da beterraba que se desenvolviam na Europa.

Nos anos seguintes são criados uma Escola Superior de Agricultura no Recôncavo e os Engenhos Centrais, além de serem substituídas as sementes, tentativas do governo Imperial de superar a crise. Em 1888, com a abolição da escravatura, a situação se tornaria ainda mais grave. Era de grande importância o trabalho escravo para a produção dos engenhos que, diante da sua extinção, decaem. A partir do ano de 1873 dá-se início a grande crise econômica e comercial que duraria até 1890.

O número de engenhos no recôncavo do século XVI ao XIX, variavam o seu crescimento de acordo com as sucessivas crises de produção. Eram eles:

NÚMERO DE ENGENHOS DA BAHIA

Fonte	Data	Nº
Gândavo	1570	18
Cardim	1583	36
Documento de Évora	s/d	46
Anchieta	1585	46
Campos Moreno	1612	50
Documento Madrid	1629	80
Cadena	1629	172
Antonil	1710	146
Caldas	1759	172
Vilhena	1802	400
Wanderley	1854	1 651 (inclusive engenhocas)
Jesuíno Ferreira	1872	893 (sendo 292 a vapor).

(NASCIMENTO, 1997, Pg. 29).

No final do século XIX surgiram as usinas de açúcar com equipagem e sistema de produção em muito distintas dos engenhos de açúcar. Grande parte dos aristocratas rurais, senhores dos antigos engenhos, abandonaram por completo a produção do açúcar e convergiram para as cidades. Abria-se o caminho para a burguesia industrial baiana.

"A decadência dos engenhos coincide com o aparecimento das usinas, uma realidade social, econômica e tecnológica muito distinta do engenho. Em 1880 é inaugurada a Usina Bom Sucesso, fundada pelo Conde de Sergimirim, Visconde de Oliveira e Barão de Geremoabo, e se inicia a construção da de Pojuca. As usinas incorporam novos avanços tecnológicos, como a utilização de bagaço como combustível, equipamentos para fabricar açúcar branco sem purgar, utilização da eletricidade como força motriz, etc. Diante da economia de escala de produção e melhor qualidade do produto das usinas, os engenhos vão progressivamente ficando de fogo-morto. Os senhores de engenho vendem ou abandonam suas terras, casas-grandes, capelas e mortos e vão para as cidades. Os que tentam permanecer são obrigados a se transformarem em fornecedores de cana para usinas". (AZEVEDO, 1978, Pg. 13).

A crise econômica e a vetorização urbana

Com a queda do preço do açúcar no mercado internacional – devido à concorrência da produção açucareira na América Central - o

governo português, em meados do século XVII, teve seus interesses voltados para a centralização urbana nas terras da colônia brasileira, pois a expansão da agricultura para exportação se tornou pouco rentável.

“Em meados do século XVII, com a queda dos preços do açúcar, os interesses dos proprietários rurais e os da Metrópole começaram a divergir, transformando-se as bases do processo de colonização e o sistema social da colônia. (...) As transformações sofridas pelo processo de colonização deslocam o interesse dos colonos para novas atividades econômicas”. (REIS, 1969, Pg. 196).

A crise da produção do açúcar impele a economia baiana para a cidade e no seu território provoca profundas transformações. Os engenhos deram lugar às “casas bancais”, e a economia baseada na agricultura, que movimentava o Recôncavo da Baía de Todos os Santos até então, era vencida pelo lucro das atividades produtivas urbanas.

A convergência transformava a paisagem e a dinâmica da cidade: surgiam teatros, fontes e coretos, hotéis e alfaiatarias; as lojas vendiam bengalas, relógios e perfumes importados. A cidade de Salvador crescia em importância econômica e desejo de civilidade.

“De tudo isso, lucrava a cidade da Bahia e seu comércio. As indústrias e fábricas floresciam: tecidos, charutos, sabão, café, cerveja, óleos, águas gasosas, vinagre, chapéus, gelo, fundições, refinações. E esperava-se muito mais do ‘espírito das empresas’. Crescia malandro o cabedal dos bancos”. (BRANDÃO, 1998, pg. 39).

Movimentava-se e transformava-se, não só a dinâmica urbana da colônia, mas também o seu caráter. As relações comerciais travadas a partir de então com povos mais civilizados do Velho Mundo desenvolveram as exigências da população urbana brasileira. “A cidade se desenvolvia ao contato das colônias estrangeiras, especialmente da Inglesa”. (PINHO, 1944, Pg.38). Os seus anseios por conforto e luxo se aprimoravam, modificando-se sensivelmente em pouco tempo, como pôde afirmar certo viajante inglês:

“Muitas antigas e respeitáveis famílias brasileiras, cujos hábitos eram tão rudes como sua acanhada mentalidade, por efeito do rústico isolamento em que viviam, procuram agora a capital, para aonde os atraíam festas, recepções e cerimônias freqüentes. Ali, por efeito do seu contato com estrangeiros, cedo se despiam da ferrugem do isolamento, e voltavam para casa

com novas idéias e modos de vida, que iam sendo igualmente adotados por seus vizinhos; e assim o progresso e a civilização se espalhavam pelo país". (ARMITAGE apud PRADO, 1947, Pg. 110).

Todas as atividades econômicas urbanas, tanto o comércio quanto a indústria, que se intensificariam obedecendo aos incentivos à convergência urbana por parte da Metrópole, tiveram suas abrangências e limites calculados no sentido de não oferecerem perigos ao comércio internacional de interesse português. A descoberta do ouro nos fins do mesmo século foi outro fator que veio a contribuir para o fenômeno de convergência, sendo atividade produtiva referente à concentração urbana⁷⁸.

Com o aumento da população permanente desenvolvia-se a cidade, o seu comércio e manufaturas, que abasteceriam o mercado local com as produções manufatureiras mais grosseiras. Qualquer atividade produtiva sofria medidas restritivas e total controle por parte da Coroa que desejava manter a colônia como sua produtora agrícola e consumidora das suas mercadorias. O comércio de vulto era reservado às companhias privilegiadas e aos comerciantes portugueses. A Coroa portuguesa passaria à execução de um plano de controle das capitanias e vilas e criaria novas vilas para abarcar a população rural dispersa. (REIS, 1969, Pg. 196).

Salvador cresceu e, devido às enormes dificuldades que enfrentava a lavoura, a partir de 1873 deu-se enorme deficiência no abastecimento das cidades em todos os gêneros alimentícios.

"Manifestou-se nos annos seguintes, a falta de cereais proveniente da irregularidade das estações, importando-se por muito tempo até do estrangeiro, o que agravava as penosas circunstancias da lavoura e de todas as classes sociaes". (CALMON, 1923, Pg.108-109).

Com toda a produção voltada para a exportação, o meio urbano era alimentado por excedentes do meio rural chegando o seu mercado a sofrer pela falta de produtos básicos. Incrementava-se a agricultura de subsistência, com os moradores fugindo da inconstância do abastecimento. Tal precariedade de abastecimento levou algumas famílias a se instalarem em chácaras na periferia, onde haveria terra para plantar o que necessitassem.

"Mas a busca de uma condição de auto-suficiência por parte dos moradores dos núcleos urbanos, ainda que não fosse suficiente para livrá-los completamente dos inconvenientes da dependência da produção rural, bastava para acentuar a precariedade do mercado, - roubando uma parcela substancial

⁷⁸ "A população que se instalou nas minas tinha um tipo novo de distribuição. Tratava-se de uma população de altíssimo índice de urbanização. Praticamente toda ela estava concentrada nos núcleos urbanos. O custeio da produção era feito em moeda-ouro no meio urbano, provocando a instalação de inúmeros serviços (vilas, estradas, emigração etc que ficavam como saldo positivo) e a instalação de um amplo mercado urbano, abastecido por áreas longínquas". (REIS, 1969, Pg. 109).

do mesmo – e para estabelecer vínculos daqueles moradores com o meio rural e com o sistema servil, levando os mais abastados a transformarem em habitantes de chácaras na periferia”. (REIS, 1969, Pg. 97).

Esta crise no abastecimento fez com que as famílias, às quais fosse possível, tendessem à procura de quintais mais vastos onde pudessem praticar a agricultura de subsistência. (REIS, 2000). Adensava-se a periferia da cidade de Salvador.

A península itapagipana teria se tornado, em meados do século XVIII, lugar de veraneio e vila pesqueira, conglomerando igrejas de relevância para a fé católica baiana. Estes arrabaldes contavam uma ocupação esparsa, pincelados de residências religiosas, residências de veraneio, chácaras para as famílias baianas mais abastadas além das pequenas casas de pescadores. Na segunda metade do século XIX, afluía para a península uma população em busca das virtudes do estar próximo do mar e envoltos de ares mais puros, capazes de aliviar angústias e acalmar as novas ansiedades criadas pela cidade apinhada. A população afluenta buscava o prazer do retiro, do refúgio confortável e compensador. A cidade adensada teria se tornando escassa em produtos alimentícios além de insalubre. A burguesia buscava nova morada.

Para a cidade a população convergiu e concentrou-se por fim expandindo os seus limites.

A abertura dos portos e a indústria nacional

No final do século XVIII, em virtude da assinatura do Alvará de 5 de janeiro de 1785 por D. Maria I, a indústria brasileira passou por um período extremamente negativo. Este Alvará tornava terminantemente proibido que aqui fossem construídas novas fábricas.

A medida adotada pelo governo português visava domar o crescente número de estabelecimentos industriais na colônia para que a sua produção não interferisse no comércio e nos interesses portugueses para com o resto da Europa. Também se mostravam temerosos de que a indústria brasileira suprisse a carência da colônia e esta deixasse o seu papel de consumidora dos produtos que ditavam aqui entrar. Desejavam incentivar a lavoura, não a indústria. Também no alvará de 5 de Janeiro mandavam-se extinguir todas as manufaturas de ouro, prata, seda, algodão, linho e lã porventura existentes no território brasileiro.

“Tendo em vista o grande número de fábricas e manufaturas que desde alguns anos se teriam difundido nas capitanias do Brasil com grande prejuízo da cultura de lavoura, e a pequena população existente neste estado, proibia a existência de fá-

bricas de tecidos finos e bordados. Este Alvará que protegia e contentava os empreendimentos ingleses e reservava à Inglaterra uma praça onde eram vendidos seus produtos industrializados somente foi revogada em 1808, a 1º de abril, pelo príncipe regente D. João, futuro D. João VI, quando chegou ao Brasil fugindo das tropas francesas que invadiram Portugal". (NASCIMENTO, 1997, Pg. 12).

Mesmo às plantas aqui cultivadas não se permitia haver concorrentes às cultivadas em Portugal, não se podia por aqui plantar castanheiras, oliveiras ou outras quaisquer similares. A concorrência que a colônia oferecesse aos produtos do reino era prontamente cerceada. *Assim era rigorosamente proibida, nas possessões ultramarinas, a produção de artigos que pudessem competir com os do Reino.* A intolerância portuguesa chegou a vedar o uso até mesmo de fogos de artifício fabricados na colônia.

"O exemplo mais frisante da intolerância de Portugal estava na proibição de quaisquer manufaturas, salvos apenas os grosseiros tecidos de algodão. Esta medida, adotada em 1785, é a satisfação dada aos industriais e comerciantes do Reino, que pela voz do vice-Rei do Rio de Janeiro, Marquês de Lavratio, se queixavam dos prejuízos que lhes causavam as fábricas e os teares da colônia..." (PRADO, 1947, Pg. 66).

Não convinha aqui se fizessem grandes feitos que não fossem somar lucros para Portugal. Estava na base das idéias mercantilistas que a metrópole e a colônia deviam completar-se reciprocamente, isto é: à colônia estariam reservados os papéis de produtora de matéria-prima e consumidora dos produtos industrializados; ia de encontro aos interesses de Portugal qualquer movimento que ameaçasse o seu poder. *Alegava-se que, tendo os moradores da colônia, por meio da lavoura e da cultura, tudo quanto lhes era necessário, se a isso ajuntassem as vantagens da indústria e das artes para vestuário, 'ficarão os ditos habitantes totalmente independentes da sua capital dominante'.* (HOLANDA, Pg. 107-108). Cuidava-se para que não ocorresse a Independência político-administrativa brasileira.

De acordo com PRADO (1947), a vinda da família real para o Brasil teria sido forçada pela Inglaterra numa manobra diplomática de absorção econômica do reino Lusitano, concretizada com a abertura dos portos e o Tratado de 1810. Afinal, seria grande a fatia de mercado que abocanhavam, pois o *comércio com o Brasil, que a abertura dos portos em 1808 e o Tratado de 1810 fizeram passar para a Inglaterra, representava nada menos que nove décimos de todo o comércio externo português".* (PRADO, 1947, Pg. 89).

Ao dia 1º de abril de 1808 foi revogado o Alvará de 5 de janeiro de 1775, que proibia a fabricação no Brasil de tecidos e bordados de algodão e outras matérias. Decretavam-se estarem abertos os portos do Brasil.

Com a permissão para a fundação de indústrias, algumas delas surgiram. São escassas e imprecisas as informações sobre as primeiras indústrias têxteis no Brasil. Algumas fontes forneceram a data de 1808 e 1813 como início desta atividade com um cunho mais efetivamente industrial. Segundo Heitor Ferreira Lima, entre os anos de 1822 a 1841, 14 fábricas somavam-se no território nacional, boa parte deste número eram fábricas de tecidos.

Em 1816, por um suíço, fundava-se na cidade de Cachoeira, recôncavo baiano, a primeira fábrica de rapé da província para o fabrico de fumo de caráter industrial. Os seus produtos ganhavam fama internacional e passavam a pertencer à firma Borel e Cia. Seguiu-se, na mesma cidade a fundação de uma segunda fábrica de mesmo gênero em 30 de agosto de 1838, por Manoel de Vasconcelos de Souza. (CALMON, 1923, Pg.80).

Imagem 31: Fábrica Leite & Alves. FONTE: CEDOC-DCHF-UEFS.

Os banqueiros e comerciantes, fizeram se instalar na cidade de Salvador, a 13 de novembro de 1840, a Associação Comercial, com o intuito de defenderem os interesses do comércio e indústria em geral. Segue-se a esta iniciativa de cunho desenvolvimentista a criação da Companhia para a Introdução e Fundação de Fábricas Úteis da Província da Bahia, em 1841. Ambas foram criadas com iniciativa dos detentores do poder, e podem ilustrar o esforço despendido no sentido de fazer o comércio e a indústria na Bahia resistirem à crise econômica vigente.

Também em 1841, a família Rigaud arrendou o edifício onde funcionara o Engenho do Cabrito, para aí estabelecer uma fábrica de papel. *"Projetada a fábrica de papel, a lei provincial de 18 de Outubro de 1843, concedia-lhe o privilégio exclusivo de manufatura"*. A fábrica teria funcionado até o ano de 1846, quando *"Joaquim Alves da Cruz Rios e José Pereira de Souza, já então extinta a 'Companhia de Fabricas Úteis', anunciavam pelo 'Mercantil', a venda de todos os mecanismos e demais acessórios da dita fabrica de papel, devendo, quem pretendesse, dirigir-se ao Cabrito"*. (CALMON, 1923, Pg.81-2). A Fábrica de Papel do Cabrito não resistiu, como muitas outras, vindo à falência. O inquietante mal-estar financeiro refletia-se diretamente na praça e nas indústrias. A crise havia se manifestado também ameaçadoramente na fábrica de tecidos de Valença, na do Engenho da Conceição e na do Queimado. Estas últimas resistindo por deterem poderosos elementos de dinheiro que as sustentavam.

Imagem 32: Estação ferroviária da Calçada quando em obras.
FONTE: FERREZ (1988).

Até a primeira metade da década de 1850 a crise generalizou-se tomando o caráter de maior gravidade em virtude da peste da cólera que se espalhou. Vinte e nove mil vidas foram ceifadas.

Em 1856 instalara-se na Bahia, e na Península de Itapagipe, uma filial da firma Leite & Alves do Rio de Janeiro. A sua fábrica de cigarros depois se engrandeceria, tornando-se a primeira do estado. Também a Fábrica de Tecidos Modelo, de propriedade de Manuel Luiz Pinto Coimbra, se estabelecerá no ano seguinte, 1857, na Rua da Valla.

Em 1856 começam as obras da Estrada de Ferro ligando a Bahia ao São Francisco que, em 1860, inauguraria o trecho que ia da Calçada até a Baía de Aratú.

Em 16 de setembro de 1860 tinha-se notícia do funcionamento de

SEGUNDA IMAGEM
A Península e a modernização

uma fábrica de chapéus pertencente à firma Bastos & Cia., com cerca de 200 operários, tendo sido a primeira do gênero estabelecida entre nós. (CALMON, 1923, Pg.93).

Na década de sessenta surgiam ainda que timidamente algumas fábricas e é grande o número de falências que sucederam com "*freqüência e intensidade desanimadoras*", como descreveu o relatório do Banco da Bahia, apresentado na reunião de Março de 1861. Como se já não bastasse, à situação crítica que se esboçava, somava-se ao quadro dramático da época a eclosão, em 1864, da Guerra do Paraguai, para a qual foram enviados soldados que somaram a perda de mais de 18.000 homens à província.

Em 1872 instalaram-se fábricas de tecidos em Valença e em Salva-

Imagem 33: Mapa da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco. FONTE: FERREZ (1988).

dor. Em 1873, fundava-se em S. Felix a fábrica de charutos de Geraldo Dannemann. Depois de tantas oscilações entre um estado que variava de mal a pior, a indústria na Bahia do século XIX marcava, neste mesmo ano de 1873, o início de maior crise que duraria até 1890. A moléstia da cana-de-açúcar era o fator chave contribuinte que, apesar da mudança das sementes e melhoria na sua qualidade, mantinha-se e arrematava esta fase difícil da economia baiana. (CALMON, 1923, Pg. 108-109).

Em 1877, o presidente da Província reconhece não ser na Bahia onde mais primava a indústria brasileira. No entanto destacava, consoladoramente e na mesma fala, as atividades onde estava à frente de qualquer outra província do reino como, por exemplo, as fábricas de tecidos, de rapé, de charutos, de sabão, de chapéus, a refinação de açúcar e a fundição. (NASCIMENTO, 1997, Pg. 13).

A partir de 1888, com a abolição da escravatura, a mão-de-obra para os trabalhos urbanos era substituída - trocavam-se os escravos pelos trabalhadores livres. Desde 1850, com o aumento gradativo do número de alforrias introduzia-se no mercado de trabalho trabalhadores necessitados em prover a sua subsistência (MATTOSO, 1978, Pg. 280).

Os tecidos

Como já se observou, é difícil precisar quando foi fundada a primeira indústria têxtil no Brasil. Sabe-se que a atividade de produção de tecidos, em escala artesanal, remonta há muito tempo, desde que se tornou necessário vestirem-se os colonizadores e colonizados aqui já se plantava algodão, teciam fios e panos. Mesmo quando em escala industrial, os tecidos produzidos no Brasil eram os rudimentares, de urdidura grosseira. Os tecidos de melhor qualidade restringiam-se aos importados de firmas inglesas, que tinham o monopólio. A praça supria-se em Manchester, Birmigham e outros centros industriais da Inglaterra. (CALMON, 1923, Pg.100-101).

Segundo CALMON, havia na Bahia, em 1872, as sete seguintes fábricas de tecidos; Todos os Santos, em Valença, propriedade de Pedroso de Albuquerque, tida como a maior do Império; Santo Antônio do Queimado, propriedade de Paulo Pereira Monteiro; Conceição, propriedade de Domingos Gomes Ferreira; Modelo, de Manoel Luiz Pinto Coimbra; São Salvador, de Antônio Francisco Ribeiro e a Nossa Senhora do Amparo, de Lacerda & Irmãos, também em Valença. Em 1873 foi criada a Bonfim, também chamada de Nossa Senhora do Pilar, ou ainda Progresso, fundada por Luiz Rodrigues D'utra, em sociedade com Francisco Xavier Catilina, no grande prédio sito à Rua do Gasômetro, esquina da Calçada do Bonfim. (CALMON, 1923, Pg. 107).

NASCIMENTO afirmou que ainda em 1872 existiam mais quatro

SEGUNDA IMAGEM A Península e a modernização

Imagens 34, 35, 36,37: Fábricas Têxteis Conceição(34), Fiaes(35), e São Bráz(36 e 37).
FONTE: CEDOC-DCHF-UEFS.

outras: a Nossa Senhora da Penha, de Costa David & Cia.; a São Carlos do Paraguaçu, de Francisco Álvares dos Santos Souza; a 7 de Setembro, em Itapagipe, de Pedro de Albuquerque; e a Companhia Fabril dos Fiaes, de Archibald Mae Nair, em sociedade com o Comendador Antonio Loureiro Viana e José Joaquim Ribeiro dos Santos. Não se encontra na relação desta autora a Fábrica São Salvador. (NASCIMENTO, 1997, Pg. 30).

De acordo com estudos de SAMPAIO, ao fim do ano de 1875 somar-se-iam dez indústrias têxteis na Bahia: Santo Antônio do Queimado, 1834, no Largo do Queimado, em Salvador, de Monteiro Espinheira Júnior Ltda.; Nossa Senhora da Conceição, 1835, no antigo Engenho da Conceição, em Salvador, de Domingos José D'Amorim; Todos os Santos, 1844, em Valença, de Bernardino de Senna Madureira; São Carlos do Paraguaçu, 1857, em Cachoeira; Modelo, 1858, na Rua da Valla, em Salvador, de Joseph Revault; Nossa Senhora do Amparo, em 1860, em Valença, de Bernardino de Senna Madureira; São Salvador, em 1870, no Largo da Fonte Nova, em Salvador, de Antônio Francisco Ribeiro; Nossa Senhora do Pilar, também designada Bonfim ou Progresso, na Rua da Mangueira, Freguesia do Pilar, em Salvador, de Luis Rodrigues D'utra e Francisco Xavier Catilina; Nossa Senhora da Penha, em 1873, Na Ribeira de Itapagipe, Freguesia da Penha, em Salvador, de Costa, David & Cia.; São Braz, em 1875, na fazenda Plataforma, em Salvador, de Manoel Francisco D'Almeida Brandão e Antônio Francisco Brandão Júnior. Segundo o mesmo autor a Companhia Fabril dos Fiaes⁷⁹ se estabeleceu na Bahia em 1890, trabalhando com juta em detrimento do algodão.

⁷⁹ Pode-se ver as instalações da Fiaes no Mapa Topographica de Salvador e seus Subúrbios, levantado por Carlos Augusto WEYLL. A data presumida do mapa é de meados do século XIX.

PINHO cita a elaboração de uma lista diferente desta. De autoria de Gonçalves Ferreira, difere em número, nomes das indústrias e em nomes dos seus proprietários. Segundo o autor as fábricas de tecidos do interior eram a Todos os Santos, cujo proprietário era, concordando com CALMON, o Comendador Pedroso; a São Carlos do Paragguassú, que pertenceria a Moreira Souza Oliveira e Cia.; a Nossa Senhora do Amparo seria pertencente a Lacerda & irmãos. As indústrias têxteis da capital: Modelo, seria pertencente à Coimbra & Cia.; a Santo Antônio do Queimado, pertencente ao Comendador Pereira Monteiro; haveria, de acordo com suas informações, a Conceição dos Mares, não relacionada pelos demais autores, propriedade de Ferreira Ramos & Cia.; a Nossa Senhora do Pilar, seria pertencente à Costa David & Cia. e não, segundo CALMON, de Catilina e D'utra, também designada de Bonfim ou Progresso. Para a Nossa Senhora da Penha este autor não cita proprietários; a Progresso ele diz ser de Catilina & D'utra; a São Salvador ele diz ser de Joseph Revant; e a São Braz de Brandão Lima & Cia.

Como visto, há desencontros nas informações dos autores, o que

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

não nos deixa afirmar com maior segurança o número, o lugar onde se instalaram e os fundadores destas indústrias.

Nos anos de 1890 a 1891 às facilidades oferecidas pelo o Encilhamento - que emitiu papel moeda, facilitou crédito e alterou as leis de Sociedades Anônimas favorecendo o estabelecimento das industriais - se somaram outras medidas claramente protecionistas à indústria nacional: as isenções ou reduções de direito de importação para máquinas e matérias-primas, além da queda da baixa de câmbio elevando as tarifas alfandegárias para os produtos importados.

Em virtude de tais encorajamentos, em 1890, todas as fábricas têxteis existentes em Salvador se fundiram em duas grandes sociedades anônimas: a Companhia União Fabril da Bahia, reunindo a fábrica Santo Antônio do Queimado, a nossa Senhora da Conceição, A São Carlos do Paraguaçu, a Modelo, a São Salvador e a nossa Senhora da Penha; e a Companhia Progresso Industrial da Bahia, reunindo a Fábrica Nossa Senhora do Pilar e a São Braz. A Empresa Valença Industrial reunira as fábricas Todos os Santos e Nossa Senhora do Amparo⁸⁰.

Segundo NASCIMENTO, a Companhia União Fabril da Bahia somaria também a Fábrica São João, no Porto dos Tainheiros, em Itapagipe, e, mais tarde, em 1918, a Fábrica Paraguaçu, sita ao Largo do Papagaio, também na Península Itapagipana.

SAMPAIO afirma que, em 1890, ter-se-ia também fundado a Companhia Fabril dos Fiaes, formada para preparar, fiar e tecer juta, linho, algodão, e outras matérias têxteis". (CALMON, 1923, Pg. 132-133).

Em 1891 criou-se a Companhia Empório Industrial do Norte, de Luiz Tarquínio, "baiano de espírito privilegiado e força de vontade inquebrantável", que teria estudado meticulosamente a economia baiana, sua força de trabalho, sua dinâmica e assim idealizado o projeto da fábrica situada na Boa Viagem para ser modelar em organização e grandeza.

⁸⁰ "A 'Companhia Progresso Industrial da Bahia' atravessou várias vicissitudes, revestindo e guardando os elementos de sua formação no potente núcleo da Plataforma e da Fábrica Bonfim, sita 'a rua do Gazômetro, esquina da Calçada do Bonfim e teve como seus primeiros diretores Antônio Francisco Brandão, o môço, e José Alves Ferreira. A 'Companhia União Fabril' resultou da fusão das fabricas N. S. da Conceição, Santo Antônio do Queimado, S. Salvador, Modelo, N. S. da Penha e São Carlos do Paraguaçu, em Cachoeira". (CALMON, 1923, Pg. 132).

Imagem 38: Fábrica Têxtil Empório Industrial do Norte, na Boa Viagem. FONTE: CEDOC-DCHF-UEFS.

SEGUNDA IMAGEM
A Península e a modernização

A Companhia Empório Industrial do Norte foi uma das 29 empresas fundadas na Bahia em 1891, das quais três eram têxteis. Em lugar de ter sido fundada de forma especulativa, sem um planejamento cuidadoso, a Empório, ao contrário, obedeceu a critérios e estudos de matéria-prima, produção e mercado. Pretendia-se nela produzir tecidos de algodão cru, pois o consumo desse artigo no Brasil, atingia 80 milhões de metros. A indústria visava alcançar 12 milhões de metros de produção total anual com matéria-prima preparada na fábrica ou adquirida no estrangeiro sob a forma de fios.

Era intenção dos fundadores do Empório dispensar a proteção oficial do governo, o que, sem dúvida, era uma decisão extraordinária para a época em que foi fundada.

De cunho inovador também foi a iniciativa de Luiz Tarquínio de construir uma vila operária para a habitação dos empregados da sua indústria têxtil e assim dar sentido ao seu lema de *"conceder ao operário o que era de justiça"*.

SEGUNDA IMAGEM
A Península e a modernização

A INDÚSTRIA NA PENÍNSULA

A TRANSFIGURAÇÃO

as indústrias e as cidades

Nos centros industriais europeus a idéia de mecanização da vida moderna fez dos fins do século XVIII e do século XIX, o momento de criação do meio técnico. Nesta atmosfera as indústrias ganham força, transformando o trabalho fabril numa febre de produção. São realizadas inovações nos campos da mecanização, do desenvolvimento tecnológico e da organização industrial, que proporcionaram modificações nunca antes tão claramente refletidas no espaço da cidade e no aumento da produtividade fabril. A sociedade se deslumbra com as possibilidades que se abrem diante do que pensavam ser a base de uma nova prosperidade, chegando a acreditar, como denota a apologia comteana do industrialismo, que *"se tudo é feito pela indústria, tudo deverá ser feito para ela"*⁸¹. (COMTE apud BUCHANAN, 1972).

⁸¹ Tradução da autora.

A cidade industrial do século XIX expressa o domínio da natureza pelo homem que, diante da produção mecânica, nela constrói condições artificiais de vida. Esta cidade, regulada e disciplinadora, acumula homens transformados, *"despojados em parte de sua humanidade"*, peças da engrenagem que faz funcionar esta grande máquina. A indústria e a mecânica inserem na cidade novas noções de padrão, ordem, disciplina e repetição. Subordina-se a vida ao relógio e às engrenagens, aparatos criados pelo próprio homem que constitui e obedece a um tempo linear - também se artificializa o tempo.

Instaura-se na cidade uma movimentação que é em função do trabalho e da produção industrial estando ela visível hora em primeiro plano, hora como pano de fundo: *"o fluxo ininterrupto dos homens no trabalho, dos homens se deslocando pelas ruas, dos homens ocasionalmente fora do trabalho, dos homens que tiram seu sustento trabalhando nas ruas, dos homens que vagam recusando-se a trabalhar, dos homens que se mantêm através de expedientes pouco confessáveis: tudo é submetido a esse olhar avaliador"*. (BRESCIANI, 1985, Pg. 39).

O aumento do poder físico que a humanidade angariou com as máquinas, introduziu o princípio da mecânica como regente da dinâmica industrial e urbana: a técnica acrescentou enormes potencialidades às capacidades humanas, as máquinas tornaram-se as extensões inorgânicas do seu corpo orgânico. Somando o trabalho vivo à força inerte, o operariado ao maquinário, punham em movimento a forma ativa e a transformação constante. Sob a ótica *comteana* o trabalhador é um autômato e as máquinas, substituindo-o em muitas tarefas, o tornam dispensável, súdito do maquinismo. A máquina é constructo, instrumento e armadilha deste

homem; a técnica é sua criação e seu alçoz:

"A fábrica automática é um autômato imenso composto de numerosos órgãos, uns mecânicos e outros conscientes (...). Nessas imensas oficinas, a benfazeja potência do motor reúne em torno de si miríades de súditos". (URE apud MARX).

Fundamentado na lógica de produção, *movidos pela expectativa de recompensa ou pelo medo da punição* o homem distancia-se de si mesmo e da completude dos feitos que poderia realizar, resume-se a sua potência criadora, restringe-se o vínculo entre o trabalhador e o objeto criado, de que sequer pode-se sentir criador.

Com a organização do trabalho, cerne da produção dos tempos modernos, configura-se a mola propulsora do desenvolvimento econômico e da mecanização do mundo, a vitória sobre a natureza e a cristalização da idéia de progresso⁸².

O problema de acostumar o trabalhador a sistemas de trabalhos rotinizados, inexpressivos e degradados torna-se mais opressivo após a escrita do tratado taylorista, em 1911, que influencia toda a produção mundial pela previsão de um aumento radical da produtividade do trabalho. A proposta de F. W. Taylor foi fragmentar o processo produtivo em gerência, concepção, controle e execução, além de decompor, neste último, a organização das tarefas de trabalho segundo padrões de tempo e estudo dos movimentos.

Baseado claramente neste sistema de produção em larga escala, de cunho meramente lucrativo, onde os homens fazem parte das engrenagens, não tendo uma noção do resultado final do produto fabricado parte a parte pelas suas próprias mãos, faz-se uma crítica à desbragada produção em massa, que se desdobra na aniquilação da experiência⁸³, ou da perda da *dimensão interna do conhecimento*⁸⁴. O trabalho chega ao trabalhador, que se encontra numa posição fixa e apenas executa, em movimentos curtos e sincronizados, a sua exaustiva função. A divisão do trabalho ocasiona a perda da noção de sua completude.

Partindo da lógica de que produção em massa significa consumo de massa, Henry Ford introduziu a jornada de trabalho de oito horas e fez com que os operários estivessem mais dispostos e concentrados na linha de montagem, dispondo de tempo livre. Tornam-se também consumidores, no tempo fora do trabalho, dos produtos fabricados pelas corporações através de suas próprias mãos. Grande produção significa grande oferta: na sociedade industrial de consumo estão incluídos o impacto, a devoção e o culto à mercadoria.

Frente à sensibilidade e perplexidade devotas diante das máquinas, do que elas eram capazes de produzir, da cidade contraditória e

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

⁸² *"por que os homens têm que deixar as coisas continuarem sendo como sempre têm sido? Não é já o momento de o homem afirmar-se contra a arrogante tirania da natureza, de enfrentar as forças naturais em nome do 'livre espírito que protege todos os direitos?'"* (GOETHE apud BERMAN). Em *Fausto* (GOETHE, 1770-1831), já reside o germe da produção dos tempos modernos, em que o poder sobre a força de trabalho e o domínio sobre a natureza seriam capazes de transformar o mundo, em que a força capaz de reunir recursos materiais, técnicos e espirituais seria capaz de constituir novas estruturas de vida social. Sobre esta obra de Goethe, a analogia feita por BERMAN é com o extraordinário impulso de expansão industrial vivido pela Inglaterra desde os fins do século XVIII: homem *versus* natureza. (BERMAN, 1982).

⁸³ Como explicado por BÜRGER: *"La experiencia se define como um conjunto de precepciones e reflexiones asimiladas, que pueden volverse a aplicar a la praxis vital; entonces se puede caracterizar el efecto sobre el sujeto de los ámbitos sociales parciales diferenciados, motivados pela progresiva división del trabajo como disminución de la experiencia."* (BÜRGER, 1974, Pg. 80).

em constante transformação no sentido de tudo artificializar, criou-se uma atmosfera de fascínio e medo onde o maquinismo gerou o *sublime*⁸⁵.

Detenhamo-nos em delinear a reprodução deste conjunto de transformações na complexa espacialidade da cidade: a era industrial elabora um projeto que é constitutivo de uma nova estética. Projeta-vam-se edifícios que deviam expressar e inspirar primordialmente o poder do capital, um poder "grandioso", "infinito" e "esmagador". Os avanços tecnológicos conquistados compunham uma lógica mecanicista que inevitavelmente se refletiu na construção destes edifícios e cidades. Os edifícios fabris que se desenhavam faziam uso do ferro, material que, com a revolução industrial, passou a ser produzido em larga escala. Com o uso do metal em substituição à pedra e à madeira ganhava-se em espaço, economia e funcionalidade. Os vãos aumentavam e os andares se somavam uns sobre os outros. Grandes volumes, grandes espaços. Na fábrica, onde reina a funcionalidade, a economia e a limpeza de formas, o componente estético está em detrimento do técnico; esta é a nova estética.

As novas formas, técnicas e materiais empregados fazem esta estética ser vista como uma das raízes da arquitetura moderna. A arquitetura dos engenheiros, voltada a atender interesses de maior economia e ganho de espaço, usada nas pontes e grandes estruturas onde o ferro é abundante, é a que se faz nos edifícios industriais.

O projeto da fábrica é para atender ao melhor desempenho do trabalho dentro delas, para favorecer a produtividade. A partir deste desenho funcional constitui-se uma estética arquitetônica muito mais voltada para a técnica do que para resultados formais do seu uso. Usam-se na arquitetura os recursos fornecidos pela indústria, pelos novos materiais e pelas novas práticas construtivas.

Resulta desta primazia funcional e econômica, o princípio do que viria a ser um rompimento com os métodos de construções do passado e o nascimento de uma arquitetura nova, onde a forma seria o resultado do que se pensa a partir da função. A arquitetura das fábricas marca esta primazia funcional, acompanhada pelas pontes em ferro e pelas novas tipologias das estações ferroviárias e dos grandes pavilhões, edifícios erguidos para abrigar o grande contingente humano que afluía para os centros urbanos.

As linhas reguladoras que compõem a cidade determinam as relações espaciais que se travam dentro dela: dos edifícios entre si, dos edifícios com os homens e dos homens entre si naquela ambiência. A interação entre os moradores que vivenciam o espaço, o espaço que se torna diverso de si mesmo, neste momento acontece de uma outra forma. Os edifícios novos e os velhos se erguem, cada um fruto de um tempo distinto, evidenciando as suas diferenças e a sua concomitância, como se os tais tempos diversos se encontrassem na

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

⁸⁴ A perda da dimensão interna do conhecimento associa-se a perda de parte da humanidade dos trabalhadores, a destituição do direito de criar: "A perda da dimensão interna do conhecimento, a ciência da dinâmica, vinculada às forças e energias humanas inalteráveis, às fontes misteriosas do amor, do medo, da reflexão, do entusiasmo, da poesia e da religião, todas de caráter vital e infinito, configura-se fatal para o homem. Atado à ciência da mecânica, tinha seus horizontes reduzidos à dimensão finita e à reprodução do que havia nessa dimensão, motivado somente pela expectativa de recompensa ou pelo medo da punição". (BRESCIANI, 1985, Pg. 48).

⁸⁵ Segundo BRESCIANI (1985), sublime é tudo que, por reunir uma série de qualidades particulares, desencadeie uma reação de impacto emocional violenta. "Sem dúvida, a experiência estética do sublime foi proporcionada, no campo da arquitetura, pelas máquinas, fábricas, lojas, armazéns, viadutos, usinas geradoras de gás, asilos de loucos, prisões, estações ferroviárias, túneis e pela monótona uniformidade das extensas séries de casas construídas para os trabalhadores; e, no plano da potencialidade transformadora e assustadora do homem, pelas multidões em movimento, pelo tráfego contínuo de veículos, pelos bairros operários e pelos canteiros de construção de grandes obras públicas". (BRESCIANI, 1985, Pg. 42).

materialidade da arquitetura urbana. Contraposição. Confronto. Tautocronia.

Como cada indústria, toda a cidade divide-se em partes. Bem posicionada, cada parte liga-se ao todo, em ruas ou corredores retilíneos, bem iluminados, 'embelezados', sem sujeira e sem resíduo no transcurso. Urbe, fábrica: reina a ordem, rumo ao progresso. A cidade e a indústria devem funcionar.

Em se tratando da península, não veremos esta funcionalidade como algo reducionista e fechada em si, como talvez pensasse um funcionalista ingênuo, mas como algo que se soma à complexidade da história urbana. Um momento de acréscimo, somado às permanências, torna a sua história ainda mais rica.

A pergunta não é *'a que serve'*, mas *'como neste lugar se vive'* e *'que relações nele e a partir dele se estabelecem'* no decorrer dos vários tempos. Inquirindo sobre cada um (cada tempo é um momento), teremos uma colagem dele inteiro (todos os tempos dispostos e sobrepostos somando um), o que revelaria uma idéia que amalga- ma a materialidade da história urbana.

Esclareceremos a conformação e constituição da península passando pelas várias funções e papéis que ela assume no decorrer da sua história. Passamos como que focando e desviando para assim chegar à ela, antes de qualquer função que a mesma tenha desempenhado, e reproduzi-la em uma imagem densa e abarcadora.

Vejamos também o seu abandono enquanto lugar da produção industrial, não como degradante, mas como o congelamento de um solo fértil, que está repleto de sementes, de pistas, de vestígios e sinais do processo de industrialização por que passou. Como algo cristalizado de uma vida remota, que pulsa e, calado, anseia por ser redescoberto enquanto fato urbano.

a península - mudança de escala e função

De que forma então as linhas duras da lógica industrial, calculadas para funcionar como uma grande engrenagem, se conformam espacialmente no território da Península de Itapagipe? Como se reproduziria esta linguagem no concreto da cidade e desta parte dela, seus edifícios, ruas, cheios e vazios? E de que forma se inseriam numa existência de caráter diametralmente oposto?

Imagem 39: Panorama fotográfico da Ponta de Humaitá com o forte de São Filipe à esquerda. FONTE: CEAB.

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

O bairro do tempo livre, lugar de pesca e veraneio, da produção em pequena escala e dos estaleiros, teria se metamorfoseado em lugar do trabalho, da ocupação industrial. O lugar de repouso retesa-se. Aos antigos pequenos casebres se contrapõe uma escala grandiosa e intimidante que certamente produzia sensações de temor, hesitação e devoção, induzindo os moradores à submissão. O relógio da estação, os trilhos, a velocidade, as fachadas das casas coladas e repetidas, as chaminés e os grandes volumes transformam a paisagem de antes.

O ritmo em que se repetiam as pequenas casas dos trabalhadores também induziam à sensação de *sublime*, o sentimento de que estavam presos ao decorrer linear do tempo, de que estavam atados à uma cadeia.

Mais do que presos a um novo ritmo de correr do tempo demarcado pela sirene da fábrica, estes trabalhadores urbanos estavam presos às cadeias de trabalho e ao jugo das classes dominantes, ao olhar vigilante do patrão. Também se aprisionavam os patrões, “*atados à concepção mecânica do mundo*”, envolvidos em vigiar, produzir e lucrar.

Imagens 40, 41 e 42: Imagens da Península enquanto balneário e vila pesqueira. Penha, Porto dos Tainheiros e Bogarí. FONTES: respectivamente, CEAB, VELHAS FOTOGRAFIAS E CEAB.

“Na Penha existiam estaleiros para a construção de grandes embarcações ou de fragatas. No sítio do papagaio encontravam-se os alambiques para destilar a cachaça, e numerosos lugares onde se encontrava o pescado. No Porto do Bonfim havia uma fábrica de vidros e nesta freguesia, durante o século XIX, instalaram-se algumas das primeiras fábricas de tecidos. Na Ribeira de Itapagipe o povo podia atravessar, em barca, de um lado para o outro, procurando a terra firme do subúrbio, sendo animais também aceitos neste precário meio de transporte. À Penha dirigiam-se os romeiros em busca da capela do Bonfim, demonstrando sua devoção nas esmolas generosas, cera e azeite, contribuindo para o patrimônio da igreja. Junto a esta surgiram as casas dos romeiros, todas iguais, que lhes serviam de agasalho, no tempo que passavam em local tão longínquo da cidade”. (NASCIMENTO, 1986, Pg. 33).

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

A citação acima nos ajuda a esboçar uma imagem da península e da concomitância de ambiências que nela se deu ao longo do século XIX: a fábrica, a barca, a igreja, os animais que dividiam com os transeuntes o “*precário meio de transporte*”. A coexistência do mundo de hábitos litorâneos, do mundo do trabalho e do mundo das práticas religiosas se evidencia nesta passagem. A transfiguração desta área acontece na sucessão de sobreposições de um mundo ao outro, sem que quaisquer dos anteriores fossem anulados; a riqueza espacial que nela há advém desta simultaneidade. Os processos históricos por que passa a cidade aí se refletem e materializam. A península pode ser entendida como uma imagem de Salvador, como o outro da cidade que a revela, um fragmento do espaço-momento que se complementam, se constroem no tempo, consolidando e guardando em si os fatos e os germes da cidade.

Mudaram não só o aspecto do território e as atividades que nele se desenvolviam, mas também a maneira pela qual se desenvolviam estas atividades. Mesmo que antes, desde a fundação da cidade, aí na península se realizassem atividades produtivas, estas se estruturavam numa forma de produção de caráter “familiar”, identificada com as matrizes do patriarcado. Nas velhas corporações européias não existiam patrões e operários, mas mestres e aprendizes que em alguns aspectos se tornavam parte da família, partilhando das mesmas privações e confortos. Poderíamos identificar na península indústrias de pequena produção e caráter familiar que estabeleciam relações de trabalho comparáveis a estas. No entanto, a indústria moderna em geral e a indústria moderna também existente na península, determinam relações de trabalho distintas desta.

Imagens 43, 44 e 45: Imagens da Península enquanto território industrial. Galpões da via férrea, trabalhadores baianos do início do século XX e Fábrica têxtil em funcionamento e Vila Operária da Boa Viagem, da Companhia Empório Industrial do Norte. FONTES: DANTASLÉ, DANTASLÉ E CEDOC-DCHF-UEFS.

“Foi o moderno sistema industrial que, separando os empregadores e empregados nos processos de manufatura e diferenciando cada vez mais suas funções, suprimiu a atmosfera de intimidade que reinava entre uns e outros e estimulou os antagonismos de classe. O novo regime tornava mais fácil, além disso, ao capitalista, explorar o trabalho de seus empregados, a troco de salários ínfimos”. (HOLANDA, 1936, Pg. 142).

SEGUNDA IMAGEM
A Península e a modernização

A segregação a que se deu início não acontecia, como pode ser visto, só espacialmente. Ela também residia na cada vez mais nítida distinção entre as classes sociais, entre os patrões e empregados. Porém, como não podia deixar de ser na Bahia, que até os dias atuais sustém e nutre o coronelismo mascarado de paternalismo, a exploração do trabalho fabril se deu numa atmosfera de proximidade familiar. Nas relações de trabalho a indústria moderna fantasiou-se de arcaica.

Imagens 46 e 47: Residências coexistentes na Península.
FONTE: Arquivo particular da autora.

A regularidade do erguer das casas para os romeiros se tornara muito mais recorrente com as habitações proletárias que se multiplicavam em todo o correr do século XIX. A península de então concentrava habitantes disciplinados pelo ritmo do trabalho fabril, pelas engrenagens mecânicas, pela geométrica disposição regradada das máquinas tanto nas fábricas quanto nas suas casas que adensavam o bairro.

O ARRABALDE INDUSTRIAL

a segregação espacial

No decorrer do século XIX a ocupação rarefeita dos arrabaldes da península itapagipana torna-se adensada e, ao caráter de lugar das atividades ligadas à pesca, das vilegiaturas, sede de igrejas e casas de campo, soma-se e mistura-se a idéia de subúrbio moderno industrializado. Os seus recantos, agora mais densamente ocupados, deixam de esconder os escravos fugitivos como antes. Revelam-se numa intenção de clareza, regularidade e repetição.

A península, aprazível e tranqüila, consolidada, ao longo do século XVIII, como distante lugar de descanso, torna-se uma zona complexa concentrando-se no seu território atividades de características contraditórias. Se *para essa freguesia, retiravam-se pessoas necessitadas de repouso*, neste momento converge uma população com feições diversas das de antes: para aí afluí uma grande leva de trabalhadores, gente de poucas posses, dispostos a servir de mão-

de-obra para as indústrias. Registros atestam ser a península a área onde uma grande parcela da população pobre de Salvador foi-se instalar.

Esta transição, que marcaria o momento em que a área se transforma, certamente ofereceu cenas curiosas onde se explicitavam as diferenças sociais entre a classe que era expulsa e a que a substituíra. Veja-se a cena descrita por um viajante no livro de NASCIMENTO:

"Voltando aos viajantes e suas observações sobre a cidade de Salvador, recolhemos: 'Entretanto, combinou-se uma mudança para o Bonfim. Fui em 'cadeira', as cortinas pregadas de alfinetes, com a recomendação de não abri-las pela curiosidade de ver as ruas, de sorte que nada vi nessa passagem. A casa por meu tio tomada era na ladeira do Porto da Lenha. A casa não era má, todas as outras, porém, ordinárias e habitadas pela ínfima plebe, o que tornava triste o local'. (NASCIMENTO, 1986, Pg. 38).

Há também, já em meados do século XIX, referências de chácaras dos mais abastados comerciantes da cidade que para aí afluem em busca de novos e puros ares, fugindo do adensamento e do amontoado de detritos com os quais, por esta altura, já padecia os antigos centro e bairro da praia.

"Há então grande procura de casas e até as mais humildes ficam atulhadas de gente da cidade que prazerosamente abandona suas residências para mudar de ares e gozar das delícias de uma casa de campo". (KIDDER apud VILLAÇA, 1998, Pg. 210).

Não eram só os abastados que procuravam melhores ares e mares onde viver ou passar temporadas "fora" da cidade. O modismo deve ter nascido e influenciado também a população de mais baixa renda. Como pode ser lido na citação acima, o território de lazer já agrega em si gentes de diferentes segmentos sociais. Além dos prazeres da estadia à beira-mar, as festas religiosas e populares também reúnem ricos e pobres, vale lembrar que as festas acontecidas na península são de extrema importância no calendário religioso e sincrético baiano⁸⁶. Note-se que a mistura das classes sociais existia e desagradava aos mais afortunados, assustados e desejosos de que fossem mantidas as distâncias e diferenças confortáveis a si mesmos.

Segundo MATTOSO, a criação de novas atividades permitiu que se fixasse nestas paragens uma mão-de-obra que pouco a pouco foi expulsando os antigos ricos comerciantes que aí residiam ou possu-

⁸⁶ Segue uma interessante descrição da Festa do Bonfim, onde as baianas, negras vestidas de branco, lavam com águas de cheiro e flores as escadarias da Igreja, impossibilitadas de adentrá-la: "Xavier Marques, falando da festa do Bonfim nos deixou uma descrição encantadora: 'os apitos dos condutores de bonde trilavam em baixo na estação. Aos carros vazios que partiam sucediam-se novos comboios trazendo da cidade mais gente portadora de cera, a ouvir missa e pagar promessa. A devoção não lhes reprimia o grito de folgar. Eram raparigas da plebe, de saia e torço, argolões de perchibeque nas orelhas, negras tilintantes de cordões de ouro e figas de prata: cafajestes, rufiões, malandros chasqueadores que levavam no sítio sagrado um tanto de alegria e salacidade pagã". (MATTOSO, 1978, Pg.188). Festividades como esta fazem parte do universo da península e se cristalizam na memória individual e coletiva dos baianos como elemento intrínseco. Esta descrição de Xavier Marques, embora escrita em fins do século XIX descreve a natureza da festa, que a caracteriza de uma forma atemporal.

íam suas casas de veraneio. A freguesia da Penha passa a se caracterizar por uma atividade econômica industrial e os seus habitantes fazem parte desta caracterização:

“Uma vez ultrapassadas as linhas que limitam o bairro dos Afritos, o bairro de Nazaré, o bairro do Barbalho e o bairro da Soledade que coroam a cidade na parte da terra firme, abrem-se caminhos que levam para o Rio Vermelho e para Brotas, em direção de Itapagipe também. Assim, duas outras freguesias, a da Penha e de Brotas, geralmente englobadas entre as freguesias urbanas de Salvador, ficam fora de seu perímetro. Freguesias que se caracterizam ou por atividades de caráter nitidamente rural e por uma população rara, como é o caso de Brotas, ou pelo contrário, por uma atividade econômica industrial, portanto moderna, pois afora os tradicionais estaleiros da Ribeira, e de vários engenhos de açúcar, e a freguesia da Penha que elegem sede às fábricas têxteis e outras manufaturas de produtos alimentícios, de espíritos e outros”. (MATTOSE, 1978, Pg.179).

Em decorrência da força da indústria na península, principalmente a têxtil, há uma rearticulação de atividades e caracteres dos novos bairros em toda a cidade de Salvador. A aristocracia baiana concentrava-se no bairro da Vitória, mais ao Sul do perímetro urbano, e os bairros de veraneio tornam-se a Barra e Ondina⁸⁷.

“No século XVIII, entretanto, como a parte norte da cidade era maior que a sul, é provável que houvesse ali mais ricos. Desde então, a parte norte continuou sendo maior que a sul, mas as descrições deixam cada vez mais clara a tendência de segregação dos mais ricos ao sul. (...) A Vitória, cada vez mais mencionada como bairro e não como arrabalde semi-rural, consolidou-se como primeiro bairro aristocrático. Ao mesmo tempo iniciou-se o declínio do centro, de Mont Serrat, da Penha e do Bonfim (todos ao norte) como bairros residenciais das elites. (...) Com isso, aos poucos, a extremidade norte da cidade ficou cada vez mais popular e a sul, cada vez mais aristocrática”. (VILLAÇA, 1998, Pg. 210).

Uma parcela dos antigos moradores da Península de Itapagipe, os abastados da sociedade baiana, é substituída por um número crescente de operários que levantam suas casinhas ou ocupam conjuntos edificadas por senhorios ou industriais. O bairro da Vitória tornou-se o lugar para onde se dirigiam os ditos expulsos, proprietários em sua maioria, das indústrias que a esta altura se implantavam na península. Para ilustrar a enorme distância que separava o bairro nobre da Vitória do sítio industrial da Península ou qualquer outro bairro de Salvador, veja-se a citação de PINHO:

SEGUNDA IMAGEM A Península e a modernização

Imagem 48: Residências de trabalhadores em uma avenida da Península de Itapagipe. FONTE: Arquivo particular da autora.

⁸⁷ CARDOSO afirma que enquanto a Penha se proletarizava Ondina viria a ser tomada de empreendimentos do tipo ‘cidade balneária’, encorajados pela Prefeitura Municipal que, para construções que fossem servir a este fim, concedia liberações de impostos por períodos de até 10 anos. (CARDOSO, 1991, Pg. 84).

“No Rio os bairros se equivalem, apresentando, cada um deles, uma vantagem qualquer sobre os outros. Na Bahia, porém, as vantagens parecem-se concentrar todas num único bairro, de modo a não deixar dúvida, ao estrangeiro, quanto à escolha da localização de sua residência. No Morro da Vitória encontram-se os mais belos jardins da Bahia, as mais encantadoras alamedas e as mais vastas extensões de sombra. Aí se acham também as melhores casas, o melhor clima, a melhor água e a melhor sociedade”. (PINHO, 1944, Pg. 39).

Distinguiam-se e re-caracterizavam-se o bairro operário e o bairro nobre da cidade, deixava-se na lacuna entre eles um imenso e nítido abismo que persiste e se acentua nos dias atuais.

“Enquanto o bairro da Vitória se aristocratizava, o bairro de Itapagipe se proletarizava, mas a história dessas expulsões e apropriações nos é ainda desconhecida. O fato é que a península de Itapagipe já se integra plenamente com a cidade do Salvador, quando, na segunda metade do século XIX, linhas de transportes terrestres e marítimos ligam a paróquia da Penha com as paróquias do centro da cidade”. (MATTOSO, 1978, Pg.179).

Com a introdução, a partir da segunda metade do século XIX, dos transportes coletivos, alcançava-se o Bonfim mais facilmente. A península de Itapagipe, mais do que ligar-se à cidade de Salvador, neste momento passa a ser organicamente parte constituinte dela, guarda-se como porção diversa das demais, configura-se como o lugar onde se constituía o Sítio Industrial da capital baiana, de atributos modernos.

Resta-nos inquirir em que implica esta modernidade.

Ao final do mesmo século XIX ocorre a confluência de atividades de cunho moderno para esta área da cidade. A península de Itapagipe abrigaria, desde então, atividades simultâneas e de naturezas diversas, ganhando também modestas vestes de proletariado. A antiga burguesia residente divide espaço e aos poucos cede lugar à nova atividade sobrepujante, a indústria. O espaço do ócio divide-se e conflita-se com o espaço do trabalho. Mudaram-se os antigos ricos residentes por que transformou-se o espaço, concentrado de indústrias e operários. A península, espelho da cidade impregnada de história, torna-se moderna, mecânica, maquinica.

a via-férrea e os transportes mecânicos

"No dia 1º de Setembro de 1858, haviam começado os trabalhos da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco e em 28 de Julho de 1860 fôra aberto ao trânsito a parte construída da Jequitaia a Aratú, à Feira Velha e à Pitanga, e a última em 31 de Janeiro de 1863, de Pitanga a Alagoinhas". (CALMON, 1979, Pg.99).⁸⁸

As estradas de ferro brasileiras se estenderam sobre o traçado das antigas *estradas reais* ou *estradas geraes*⁸⁹, entradas pelo território adentro feitas pelos bandeirantes com o intuito de conhecer e povoar os interiores da colônia.

Sobre a antiga Estrada das Boiadas, caminho que conduzia os rebanhos do interior para a capital, se implantou a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, em Salvador. Pode-se imaginar o contraste desta substituição: os bois pelos vagões de trem, os caminhos descalçados pelos trilhos metálicos.

Por indicação do sítio foi escolhida a planície da península como ponto de chegada da estrada na cidade de Salvador. A Estação Ferroviária da Calçada fica na linha limite que separa a Península de Itapagipe do conjunto alto/baixo do centro da cidade, logo mais adiante. A estação está no istmo, na justa e breve transposição cidade/arrabalde⁹⁰, na porta.

"A difícil topografia da cidade, decorrente da existência de uma pronunciada falha geológica entre o seu porto e a maior parte das suas freguesias urbanas determinou que a estação ferroviária se instalasse justamente no istmo da península". (CARDOSO, 1991, Pg. 129).

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

⁸⁸ Segundo ZORZO, as obras da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco teriam sido iniciadas em 24 de maio de 1856, e o seu primeiro trecho, até a estação de Aratú, inaugurado em 28 de junho de 1860. *"A cara Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco foi a primeira da Bahia e a terceira do Brasil. As primeiras iniciativas datam de 1852, quando o governo provincial se inclinou a conceder, à 'Junta da Lavoura e outros proprietários' que formavam uma companhia, a construção da estrada de ligação de Salvador (então Bahia) ao Rio São Francisco na cidade de Juazeiro. Esta concessão, após ter sido passada a outras mãos, por duas vezes, em 1855 foi transferida à 'Bahia and San Francisco Railway Company', com capital de 16.000:000\$000, instalada em Londres". (ZORZO, 2001, Pg. 79).*

⁸⁹ Ainda segundo ZORZO, em obra intitulada *"Ferrovia e rede urbana na Bahia"* as estradas abertas pelos bandeirantes eram chamadas tanto de *"estrada reais"* quanto de *"estradas geraes"*. (ZORZO, 2002, Pg.48).

⁹⁰ A contraposição é feita, apesar do fato da Península de Itapagipe já ser parte da cidade de Salvador a este tempo, como referência ao modo de falar dos peninsulares que, até mesmo os dias de hoje, se referem ao centro da cidade de Salvador como 'a cidade'. Este fato poderia ser lido como um indício de que a península é tida como o outro da cidade, algo que está fora dela.

Imagem 49: Estação Ferroviária da Bahia ao São Francisco, no bairro da Calçada, Península de Itapagipe. FONTE: CEAB.

Foi de grande impacto a introdução da velocidade neste arrabalde balneário, que a esta altura a península ainda era. Em seguida aos transportes interurbanos, os transportes urbanos também se estendiam até aí, com linhas regulares ligando a área ao centro da cidade.

O projeto da Estação Ferroviária da Calçada pode ser lido como uma conjunção de partes dissonantes. Fachada-Circulação lateral-Hangar-Coreto. A fachada se desenha numa expressão de massa e consiste em um corpo ritmado no andar de cima pelas grandes aberturas das janelas, e no andar de baixo por pilares com base e capitel que rebatem da circulação que envolve o edifício no seu corpo principal. Lateralmente as circulações decorrem numa sucessão de pilares metálicos com elementos decorativos conduzindo ao embarque que, nos dias atuais, se dá na parte de traz do conjunto. A parte central da fachada que se divide horizontalmente em duas e verticalmente em três sutilmente avança em relação ao resto do edifício e é onde, na reforma que mais tarde vem a sofrer, se situa o relógio, peça tão marcadamente indispensável nos edifícios ferroviários.

Interiormente o edifício de único vão alude à Caixa Econômica da Agência de Correios, projeto de Otto Wagner, em Viena, 1904. Apesar do edifício de Wagner ser posterior e mais arrojado que o edifício em questão, ambos têm

em comum um vão interno com iluminação zenital, a ritmicidade marcada na estrutura densa em número de pilares e leve na expressão das treliças metálicas com cobertura em telhas de vidro, aberturas que permitem a entrada de luz e ventilação em toda a extensão do hangar – no caso da Estação Ferroviária a ventilação é possível através de elementos decorativos vazados.

Quando recém-inaugurada e, podemos assegurar, pelos registros fotográficos estudados, até o ano de 1912 a aparência da Estação era bem rudimentar, sem rebuscamentos ou supérfluos além dos discretos ornamentos metálicos na terminação dos pilares da circulação e as volutas de inspiração Art-Nouveau do coreto que até

SEGUNDA IMAGEM A Península e a modernização

Imagem 50: Estação Ferroviária da Bahia em imagem semelhante à anterior. Provavelmente de mesma autoria. FONTE: VELHAS FOTOGRAFIAS.

Imagens 51, 52 e 53: Estação Ferroviária da Calçada nos dias atuais. Fachada principal, avarandado e embarque. Auroria de Rejane Carneiro. FONTE: Arquivo particular da autora.

Imagens 54 e 55: Estação Ferroviária da Calçada e Caixa Econômica de Wagner, em Viena. Aproximações formais. FONTE: Arquivo particular da autora e FRAMPTON.

então se encontrava no jardim. Com o adensamento da região, à frente da estação, em área que anteriormente lhe pertencia localiza-se uma praça pública, sobre o corpo que se avança na fachada é disposto um enorme relógio e não há mais lugar para o coreto pré-fabricado⁹¹ do antigo jardim.

O relógio estampado na fachada da Estação testemunha e regula o tempo da rotina ferroviária. Tempo linear-tempo cíclico: o mesmo relógio marca a frequência com que se poderia ir e voltar da cidade, com maior presteza e rapidez, usando os meios mecânicos.

“Em 1869, organizavam-se nesta cidade duas empresas para a construção de linhas de tramways, serviços de bonde: a dos Coqueiros até o Bonfim e a da Cidade Alta, da Praça do Palácio até a Victória, as quaes se denominavam Vehiculos Economicos e Transportes Urbanos”. (CALMON, 1923, Pg.103-104).⁹²

Imagem 56: Espera do bonde em frente à Estação Ferroviária da Calçada. FONTE: CEAB.

Com os veículos do transporte urbano trafegando pela cidade-baixa, chegando até o Bonfim⁹³, a península é propelida, e ganha nova trama, velocidade, cadência.

A rede de comunicação estende-se ligando também a cidade-alta à cidade-baixa. O transporte vertical de pedestres e mercadorias era um problema urbano a ser resolvido. *Todo o trânsito era feito a pé pelas íngremes ladeiras de Água de Meninos ou Brusca, Pilar, Soledade, Cais Dourado ou Caminho Novo, Taboão, Misericórdia, Conceição da Praia, Preguiça e outras. Vários eram os projetos de ligação entre eles. (PINHO, 1944, Pg. 41/42).*

“O Governo ia procurando dar solução ao problema do trânsito de Salvador, tendo concedido, em 18 de maio de 1864, a Thomas Wilson e a Alexandre Messeder o privilégio de construir sobre a encosta ocidental da montanha linhas de comunicação entre a cidade alta e a baixa, para transporte de carga e passageiros, concessão pouco depois transferida ao Engº Antônio de Lacerda que, em 1869, solicitou e obteve a

SEGUNDA IMAGEM A Península e a modernização

⁹¹ De acordo com KÜHL, a arquitetura do ferro e das estações ferroviárias, sendo composta por elementos a serem unidos acabaram por estimular a pré-fabricação de seus elementos em edifícios inteiros, empregando elementos standardizados. (KÜHL, 1998, Pg. 67).

⁹² Conforme RUY, a empresa que faria a ligação por terra do Comércio até o Bonfim era a Companhia Veículos Urbanos: *“Naquele mesmo ano de 69, em 12 de maio, a Companhia Veículos Urbanos que explorava o serviço de ‘Gôndolas, inaugurava na parte baixa da cidade o serviço de bondes até o Bonfim, de sistema idêntico ao que Antônio Lacerda se propunha instalar na parte alta”.* (RUY, 1949, Pg. 588-9).

⁹³ Havia desde antes a ligação marítima Comércio-Jequitaia-Bonfim, que levava passageiros em embarcações e atracavam na ponte do Porto do Bonfim. *“A PONTE DO PORTO DO BOMFIM era feita sobre esteiros de biribas, com pouco mais de 2 metros de largura e muito extensa. Partia ao largo do Porto do Bomfim, para o mar, afim de nella atracar o vapor da Companhia Bomfim que conduzia durante o dia passageiros da cidade. Este vapor partia do Commercio, tocava em meio da viagem na Jequitaia e fazia termo na ponte do Porto do Bomfim”.* (CARVALHO, 1915, Pg. 149).

demolição do já meio arruinado edifício da relação onde funcionava a Tesouraria Provincial, para, neste local, instalar elevadores hidráulicos, complemento do plano de transporte da capital, já aprovado pela Câmara Municipal com a licença dada ao referido Eng Lacerda para instalar na cidade alta 'uma linha de sistema americano, correndo sobre dois trilhos de meia polegada e ao nível das ruas vagons de passageiros ou de carga, puxados por animais ou movimentadas a vapor' e que venceria o trajeto entre a Praça do Palácio e a Barra, tendo cada veículo capacidade para vinte passageiros". (RUY, 1949, Pg.588-9).

No ano de 1874 inaugurou-se o Elevador Lacerda, implantado pela empresa 'Hoisting Machinery'. Instalado em uma torre com decorações Art-Nouveau, subia da antiga Casa da Alfândega, hoje Mercado Modelo, até a Praça do Palácio Municipal.

Em 1878, foram iniciadas as obras que tornariam a Ladeira da Montanha mais facilmente transitável. Apesar de íngreme e enlameada, era a rampa mais suave em relação às demais existentes. Em 1944, Péricles Madureira de PINHO afirmaria ser esta ladeira *a principal artéria entre os dois planos da cidade*. (PINHO, 1944, Pg. 41-42).

Em 1887, a sede da Companhia Linha Circular muda-se do Rio de Janeiro para Salvador. Dentre os seus feitos, na cidade de Salvador instala o plano inclinado que, junto ao elevador Lacerda e à Ladeira da Montanha, viria a se somar na resolução dos problemas de transporte urbano e das ligações entre cidades baixa e alta.

"Entre as realizações dessa companhia destacou-se a do Plano inclinado que descendo pela encosta da Montanha, entre o fundo da Catedral e o Largo do Guindaste dos Padres, viria constituir uma ligação entre as cidades Alta e Baixa". (PINHO, 1944, Pg. 45-46).

A via-férrea e os transportes mecânicos mudaram as feições e o ritmo do bairro de veraneio com a ruptura imposta pela nova dinâmica⁹⁴. Se por um lado há uma cisão (no ritmo e no decorrer do tempo), por outro é estabelecida uma conexão (geográfica).

Liga-se a Península de Itapagipe ao centro da cidade e ao interior do Estado; estão abertos os caminhos pelos quais se comunicar e através dos quais, levando e trazendo mercadorias e passageiros, o arrabalde passa a fazer parte da cidade que se interliga a si mesma. Quando implantadas as linhas de bonde que chegavam à freguesia da Penha, esta passa a ser efetivamente uma freguesia urbana, onde se realizariam as tais *atividades economicamente modernas*, ligadas à indústria.

⁹⁴ Segundo o Prof. Milton SANTOS a era ferroviária teve uma importância decisiva no processo de elaboração urbana, não só da cidade de Salvador, mais de todo o Recôncavo baiano. A existência de uma estrada de ferro, inclusive, veio a favorecer os portos a que serviam. Junto à navegação a vapor somavam vantagens no que dizia respeito à velocidade, conforto, menor tempo e maior segurança nos transportes.

a situação geográfica

Configurando-se como área residual da cidade de Salvador desde a sua fundação, a Península de Itapagipe se estabelece, ao longo do século XIX, como sede das indústrias baianas, acumulando, principalmente às margens da via férrea e à beira mar, grande número de fábricas.

“De maneira geral, para a indústria, a facilidade de transportes – fundamental não só para o escoamento da produção, mas também para a circulação da matéria-prima, da força de trabalho e de outros insumos necessários ao seu funcionamento – a existência de água e a disponibilidade de terrenos planos e baratos, eram fatores determinantes para a sua localização. A área da península atendia a todos estes requisitos. Além da proximidade da ferrovia e do porto, a área dispunha de água e tinha o maior estoque de terrenos planos da cidade, considerando as limitações da malha viária de Salvador no período estudado”. (CARDOSO, 1991, Pg. 129/130).

Salvador segrega-se espacialmente ao final do século XIX. As linhas de bonde facilitavam as ligações e a integração da península ao resto da cidade, toda a área é plana, facilmente acessível por terra ou mar, além dos seus terrenos serem de baixo custo se comparados aos das demais áreas da cidade.

Mais do que estas evidentes indicações econômicas e geográficas do sítio para que aí se implantassem as indústrias, hão de serem buscadas outras razões.

“As indústrias, na cidade de Salvador estavam localizadas de modo geral nos arrabaldes ou às margens da Bahia de Todos os Santos com dois propósitos, o de escoar os resíduos poluentes e o de utilizá-la como ponto de embarcação de produtos para os portos de exportação ou destino”. (NASCIMENTO, 1997, Pg. 41).

A península, em toda a história urbana de Salvador se conforma como o outro da cidade. Desde a ilha que foi há milhares de anos, é outra coisa que não a cidade, desde a implantação da ferrovia foi sua porta; quando para ela eram levados os escravos supostamente infectados para que aí ficassem de quarentena era o seu escudo, quando nela se refugiavam os escravos rebeldes era esconderijo. Perto longe, mas sempre presente, parte que compõe sendo distinta. Norte Sul com a Ponta do Padrão⁹⁵. Planície aprazível detratada em função do altiplano fortificado. Centro possível. Arrabalde-curral-balneário-fabril. Ruína.

⁹⁵ A península, mais precisamente a Ponta de Humaitá, está em posição diametralmente oposta à Ponta do Padrão, na Barra. Compondo o frontispício da cidade de Salvador, imagem que ilustra a descoberta do Novo Mundo pelos portugueses, ambas as pontas estão nos seus limites Norte e Sul.

Não teria sido um gesto de confirmação do papel que a península muitas vezes desempenhou diante da cidade de Salvador o fato de nela terem se instalado as fábricas? Como uma reminiscência do tempo em que degredava-se nesta área perto/longe o indesejável, as doenças e os refugos, para que aí se depurassem ou se consumissem?

“Em Salvador, entre as fábricas de fumo em rolo, encontra-se a de Albano José Cerqueira, na Penha, em Itapagipe, que foi intimado pelo chefe de polícia a fechar suas portas e mudá-la para local mais distante, pelo receio de contaminar vizinhos. Foi designada uma comissão médica para examinar a referida fábrica a fim de determinar se a preparação de nicotina teria influência nociva nos habitantes da periferia. (...) Foi então exercida, em 1877, uma vigilância de proteção ambiental somente usada hoje em dia de forma técnica e obrigatória”. (NASCIMENTO, 1997, Pg. 34-5).

Detenhamo-nos, ao ler os projetos que se seguem, em avaliar a dimensão da interferência espacial deste fenômeno arquitetônico urbano que, logicamente, não se restringe ao erigir das fábricas, mas se estende ao traçado das ruas, às reformas, às casas e às suas fachadas, aos banheiros que surgem nos quintais, enfim, à idéia de modernização vigente que, partindo dos incentivos do poder público e do capital industrial torna-se contagiante.

OS PROJETOS PÚBLICOS E PARTICULARES

Os arruamentos

Como já visto anteriormente, com o Projeto de Melhoramentos Urbanos do governo de J.J. Seabra⁹⁶ o porto havia se modernizado, a cidade-baixa se alargara com os aterros, os transportes urbanos cobriam grande extensão da cidade e já havia a ligação da cidade baixa com a alta pelos planos inclinados, Elevador Lacerda e Ladeira da Montanha. A Salvador Moderna interligava-se a si mesma e aos seus subúrbios.

As intervenções na forma física da cidade, que ganhariam maior dimensão neste governo, estavam propostas e presentes nos discursos que pensavam a cidade, desde os pronunciamentos do Conselho de 1895. Além da extensão dos serviços de transporte e iluminação públicos, foram feitos aterros em áreas do comércio e Pilar, além de dessecamentos e drenagens na península itapagipana.

Como exemplo dos dessecamentos e drenagens realizados neste período, foram realizados serviços no Largo da Madragoa⁹⁷, hoje Largo Dois de Julho, responsáveis por transformar o antigo pântano em uma praça com calçamento e coreto. Tais serviços foram de-

SEGUNDA IMAGEM A Península e a modernização

Imagens 57 e 58: As canoas em pintura de Caribé e na Enseada dos Tainheiros, Península de Itapagipe. FONTE: Arquivo particular da autora.

⁹⁶ O Governo J.J. Seabra, eleito em 1912, chega ao poder apoiado pelos comerciantes e empresários soteropolitanos marcando uma ruptura na política baiana entre o governo estadual e as oligarquias rurais. O então governador estaria voltado à remodelação urbana e a modernização da praça comercial de Salvador. (CARDOSO, 1991, Pg. 87). O discurso modernizador por ele adotado dá ênfase ao sanitismo e à higienização da cidade: organiza o Serviço Geral de Saúde Pública do Estado.

⁹⁷ *Madragói*, termo indígena do qual o nome do largo se derivou, denomina um tipo de caranguejo habitante do mangue que era este lugar antes dos aterros que lhe deram uma feição mais atual e extinguiu o crustáceo.

sempenhados pelo governo municipal em 1903, estando no cargo o Dr. José Eduardo Freire de Carvalho Filho, sob os cuidados do Engenheiro Emil Hayan e o acompanhamento de uma comissão de moradores. (CARVALHO, 1915, Pg.145).

Na Península de Itapagipe, na década de 1920, foi planejado e construído todo o bairro de Mont Serrat, foram alargadas e pavimentadas as Avenidas Bonfim e Mém de Sá, além de redesenhada a Praça General Osório e a balaustrada de todo o percurso à beira-mar na Avenida Porto dos Mastros e Ribeira.

Ao tempo em que tudo isto se realiza são abertas novas ruas, a cidade espalha-se e adensa-se. Os antigos alinhamentos, que passaram a fugir à regularidade imposta pelas novas leis municipais, seriam reticulados. Com estes novos arruamentos, de traçado retilíneo, planejados para facilitar a movimentação dos veículos automotores, foram sacrificados edifícios que a eles passaram a obedecer.

As reformas regulamentadas pela Prefeitura voltaram-se aos ideais de salubridade e às regras para aceitação das licenças de construção que se atualizavam. Foram exigidos recuos, que proporcionariam melhor ensolejamento e ventilação a todos os cômodos, além de pés-direitos mais altos e instalações sanitárias adequadas ao higiênico uso moderno, como figura no deferimento do engenheiro sanitaria João Santos, em 1925.

“Penso, salvo melhor juízo, que as casas a serem edificadas no terreno situado na Avenida Carneiro da Rocha, no Distrito da Penha, pela Companhia Comércio, Imóveis e Construções, devem formar grupos de duas casas tendo janelas laterais em todos os cômodos, distando cada grupo no mínimo 1,60m. No projeto anexo a presente construção não figura a disposição da canalização de esgoto, conforme estabelece a postura 22. O pé-direito deve ter 4,0m e não 3,5m, nos termos da postura 55. Consoante a informação da Directoria de obras, referente aos armazéns, não foi observada a resolução 658 de 22 de agosto de 1924. Em vista disso, a peticionaria deve apresentar novo projeto, de acordo com as modificações estabelecidas nos informes prestados, em obediência às posturas em vigor”. João Santos, Engenheiro Sanitário. Bahia, 16 de fevereiro de 1925. (Arquivo Público Municipal, Prefeitura Municipal de Salvador).

Vejamos como, na Península, em consequência da regularidade do novo traçado das vias públicas, foram recuadas as fachadas. Atendiam aos novos alinhamentos propostos pelo poder público vigente que ordenava uma cidade moderna, fazendo jus ao progresso que já se anunciava presente e propulsor.

SEGUNDA IMAGEM
A Península e a modernização

"Passo às mãos de V. Exa. o orçamento anexo para a construção de um muro de vedação nos terrenos de Sylvia Gomes Rabello à Rua Álvaro de Azevedo, antiga Rua da Glória, Zona da Penha. Solicito de V. Exa. a autorização para a construção do mesmo, uma vez que a proprietária além de perder uma faixa de terra com os últimos melhoramentos no local, executados por esta Prefeitura, também perdeu a sua instalação sanitária que, embora constasse de uma modesta, lhe tem sido grandemente prejudicial até o momento, com ação da própria Saúde Pública. Para melhor apreciação da V. Exa. envio juntamente planta do trecho em questão. Cidade do Salvador, 30 de maio de 1939". (Arquivo Público Municipal, Prefeitura Municipal de Salvador).

O pedido da Sra. Sylvia Rabello documentava e evidenciava o que sucedia quando da reticulação dos arruamentos do Distrito da Penha até a década de trinta do século atual. As propriedades privadas cedem terreno em benefício da via pública ao mesmo tempo em que se exigia dos particulares, ao bem da saúde pública, que construíssem sanitários em suas residências com as devidas instalações de esgoto.

Imagem 59: Projeto de retificação da Avenida Marquez de Santo Amaro, na Península de Itapagipe. FONTE: Arquivo Público Municipal.

Tornava-se recorrente a solicitação por parte dos moradores de baixo poder aquisitivo e proprietários de casas simples, para que a Prefeitura se incumbisse da reconstrução das suas novas fachadas, recuadas em prol do alargamento e reticulação das ruas, ou que os valores gastos com as obras lhes fossem abatidos dos impostos.

“Tendo a V. Exa. Deferido à vista das informações o processado sob o número 1950 de 1936 em que D. Constança Gesteira Cajado solicita dispensa do pagamento das taxas de licença para obras no prédio sob número 97 à Rua Marquês de Santo Amaro, Distrito da Penha, acontece estar o imóvel sujeito a corte. Estabelecida esta exigência o interessado compareceu a esta Directoria e declarou não ter recursos para levar a efeito o recuo e conseqüente construção de nova fachada. Tratando-se de pessoa pobre submetto o caso a apreciação de V. Exa. lembrando a hypothese de ser o recuo feito pela prefeitura, perdendo o interessado a isenção da décima correspondente à área cedida em benefício da via pública, a exemplo do resolvido em circunstâncias idênticas. Salvador, 26 de Julho de 1937”. (Arquivo Público Municipal, Prefeitura Municipal de Salvador).

Constata-se a situação paradoxal na qual era exigido dos pouco-favorecidos moradores da península que realizassem as obras necessárias: suas casas deveriam se adequar ao novo traçado urbano sem que lhes fosse economicamente possível realizar essas adequações. As exigências por parte da Prefeitura voltam-se a ela própria como solicitações: os proprietários das residências sujeitas à corte, indivíduos de parcas posses, passam de cumpridores das regras impostas a solicitantes, cientes das posturas determinadas pela prefeitura e das concessões permitidas aos industriais. A concessão de isenções, e até mesmo da realização das obras aos custos da Prefeitura, deveria se estender dos industriais aos cidadãos comuns.

Havia outras situações em que, fazendo uso do momento febril em que tudo se reformava, reticulava e aformoseava pela prefeitura, até mesmo os industriais solicitavam isenção das taxas para a efetuação de serviços, os mais simples, necessários e de proveito particular. Revelava-se assim a relação estabelecida entre os poderes públicos e os industriais:

“Bhering e Cia. S.A. Ltda. estabelecidos com fábricas de chocolates, sito à Avenida Beira Mar, nº 18, Districto da Penha, desejando mudar o passeio em toda a frente da sua fábrica (digo, fazer o passeio) cujo passeio só poderá ser feito de concreto visto estar os supplicantes constantemente recebendo machanismos pesados e, que sendo de outro typo muito breve

SEGUNDA IMAGEM
A Península e a modernização

só poderá estar arruinado, vem perante V. Ex. solicitar que se digne mandar assentar os meios-fios, assim como isentá-los do pagamento das taxas. Os suplicantes assim pedem a V. Ex. visto tratar-se de um grande incremento para o aformoseamento da Avenida em apreço. Nestes termos pede deferimento. Bahia, 18 de dezembro de 1934". (Arquivo Público Municipal, Prefeitura Municipal de Salvador).

Algumas décadas antes desta data, a fim de que lhes fossem melhoradas as condições de funcionamento e acesso, algumas intervenções nas vias públicas foram também realizadas pelos industriais, nas imediações dos seus edifícios e às suas próprias custas. Nesta situação não verificamos solicitação de dispensa do pagamento das taxas à Prefeitura.

Imagem 60: Projeto de retificação da Rua da Aurora, na Península de Itapagipe. FONTE: Arquivo Público Municipal.

"Ilmo. Sr. Presidente e Vereadores da Câmara Municipal de Salvador; Costa David e Cia. Proprietários da Fábrica de Tecidos N. Sra. Da Penha, estabelecida à Rua da Ribeira, em Itapagipe, Freguesia da Penha, desejando melhorar o estado daquela rua, proporcionando melhores condições à viação pública no interesse da localidade, ao mesmo tempo que facilitam o movimento de embarque e desembarque dos productos de sua fábrica, combustível, matéria-prima e outros, melho-

rando também as condições higiénicas do lugar, pretendem construir, no alinhamento dado por esta Câmara à Companhia Baiana de Vehiculos Econômicos, de acordo com a planta junta. Bahia, 12 de Novembro de 1888". (Arquivo Público Municipal, Prefeitura Municipal de Salvador).

Percebemos que no século XX, as reticulações eram mesmo entendidas como obra a ser realizada pela Prefeitura Municipal de Salvador, para o bem comum. Cabia à instituição realizar as obras na área pública e, nos muitos casos em que interesses particulares ficavam comprometidos por esta reforma, estendê-las às áreas privadas.

Foram encontrados no Arquivo Público Municipal documentos que ilustram o processo de regularização de avenidas desde 1894 – a 17 de setembro de 1894 é aprovado o projeto de alinhamento da Rua da Aurora, na península – e a 07 de outubro de 1938, foi aprovada a retificação de um trecho da Rua Marquês de Santo Amaro, antiga Rua Nova do Areal.

Também loteamentos industriais foram realizados:

"A Companhia de Melhoramentos Urbanos, devidamente representada pelo Eng. Miguel Calmon du Pin e Almeida Sobrinho, vem solicitar de V. Exa. a aprovação para o projeto de loteamento dos terrenos da Cia. Aliança da Bahia, sito a Rua Lélio Piedade, Distrito da Penha, de acordo com o projeto anexo em duas vias. Termos em que pede deferimento. Bahia, 07 de julho de 1939". (Arquivo Público Municipal, Prefeitura Municipal de Salvador).

Há casos em que moradores de voz e influência fizeram valer o seu poder de argumentação e esclarecimento solicitando que a Prefeitura realizasse obras de saneamento que tornassem certos ambientes mais próprios para serem habitados, o que atenderia aos interesses comuns de todos os moradores. O vigário da Paróquia da Boa Viagem, dizendo-se sentir um dos mais prejudicados, solicitou fossem feitos melhoramentos na Praça da Boa Viagem, detalhadamente descritos - tais como calçamento, bancos de "marmorite", coretos de cimento armado - indicando a data desejada para a sua inauguração. Assim escreve o pároco da igreja da Boa Viagem ao Prefeito Durval Neves da Rocha:

"Diz o Padre Antônio Marinho Barbosa, vigário da Paróquia N. S. da Boa Viagem, que, de acordo com a última conferência que teve o prazer e a honra de ser acolhido por V.Ex. com generosa atenção cujas qualidades são sobejamente conhecidas como parte integrante de vossa proverbial gentileza, não

só como amigo como também como administrador, vem pela presente lembrar a V. Ex., na qualidade de vigário daquela paróquia e também em nome dos seus dignos paroquianos, o seguinte: já fazendo parte do vosso orientado plano o ajardinamento da Praça Adriano Gordilho, dotando aquele logradouro público de tudo que se torne necessário a um conjunto para tornar-se útil e agradável aquele local, como sejam bancos de marmorite nos pontos que julgardes convenientes, um coreto de cimento armado para música, completando com um abrigo no novo ponto de bonde o qual naturalmente será construído de acordo com os melhoramentos da referida praça. Como é do vosso conhecimento aquela Praça, nas condições em que se encontra, necessário se torna aquele melhoramento, não visando exclusivamente como um logradouro público, mas também como a medida profilática pelo seguinte: o aterro daquela praça foi construído com uma argila que se torna impermeável, de modo que conservando as águas de chuva por muito tempo, fazem verdadeiras lagoas como paraíso dos batráquios e mosquitos em quantidade considerável constituindo um verdadeiro atentado à saúde pública. Peço, portanto a gentileza de me perdoar em levar ao vosso conhecimento este inconveniente, por ser um dos mais prejudicados, pois resido nas dependências do mesmo convento.

Aproximando-se a grande festa do Nosso Senhor dos Navegantes, seria de grande alcance e mesmo o motivo de indizível prazer para todos os moradores daquela Península se Vossa Excia. pudesse iniciar aqueles melhoramentos ficando prontos para inaugurá-los para aquela grande festa, que será também o cinquentenário da galiota que nestas festas transporta o Nosso Senhor dos Navegantes. Pede deferimento. Bahia, 27 de maio de 1940". (Arquivo Público Municipal, Prefeitura Municipal de Salvador).

Somavam-se a estes já descritos os pedidos de licença para a remodelação de fachadas, por parte de moradores em situação financeira ligeiramente melhor, somente para "embelezá-las" e fazer jus a contagiante momento por que passava toda a cidade:

"Congregação Mariana de São Luiz, tendo pago licença de reparos gerais para o edifício do Cinema Itapagipe, à Rua Lelis Piedade, zona da Penha, conforme alvará nº 435, e conhecimento nº 1134 de 6 do corrente vem pedir para remodelar a fachada de acordo com o projeto anexo. Nestes termos pede deferimento. Bahia, 7 de março de 1940". (Arquivo Público Municipal, Prefeitura Municipal de Salvador).

Também em 1940, a 27 de agosto, foi aprovado pela Prefeitura Municipal da Salvador o projeto para a construção de um abrigo de primeira classe na Baixa do Bonfim, Penha. E em 1947, ao dia 30 de setembro, solicitado pelos moradores do local, fosse recomposta a balaustrada da Rua Rio São Francisco, no bairro novo de Mont Serrat.

As fábricas

As fábricas implantadas na Península de Itapagipe dentro do recorte temporal demarcado somavam 112 unidades. Para chegar a este número foram cruzados dados de diferentes fontes: de toda a bibliografia consultada, além dos arquivos das fontes primárias. Os dados são esparsos e desencontrados, cobrindo recortes temporais diversos.

Como já mencionado, a área em questão, que antes da fundação da cidade abrigava um conjunto de tabas indígenas à beira mar, está ligada a atividades produtivas desde meados do século XVI. As primeiras indústrias que aí se alojaram foram a indústria da pesca, as olarias, os currais, os engenhos, os alambiques e os estaleiros.

Estes últimos, *"dada a posição conveniente do arrabalde do Itapagipe, protegido dos temporaes pelas escarpas e saliências de Monserrat e Pedra-Furada, foi o local preferido pelos proprietários de estaleiros para oficinas e concertos de barcos"*. (CARVALHO, 1915, Pg. 135).

A toponímia do lugar torna explícita a sua íntima ligação com as atividades produtivas referentes ao mar. Assim, a Ribeira leva o seu nome por abrigar e reunir um bom número de estaleiros⁹⁸ e oficinas de conserto de embarcações; e, ao longo da Avenida Porto dos Mastros, eram enterrados os troncos que seriam utilizados como mastros na construção dos vapores e navios do Arsenal da Marinha, para que não ardessem expostos ao sol e à chuva.

Quanto ao alambiques, eram cinco, como relata CARVALHO, e com o suceder do tempo os edifícios em que se desenvolviam tais indústrias mudaram de donos e passaram a abrigar outras indústrias, como a de doces, de tecidos, de fumo, de chalés, ou se definham em ruínas. CARVALHO nos relata o destino de cada um deles:

"No Porto do Bomfim havia o do Maia, ficando em ruínas ate bem pouco mais de um anno, quando se fez a Fabrica de Doces de Ferreira Fresco e Cia. , hoje de José Fernandes da Costa. No Poço, o de Francisco de Salles Souza Tavares Caria, arrendado depois a Antonio Rezende, passando a Candido Athayde. Este alambique foi seguidamente transformado em Fabrica de Chales de Borba e Cia . No Porto dos Tainmheiros, o de Narciso Correia Machado, passando a ser Fabrica de Fiação de Marchesini e depois do Sr. Coronel João Baptista Machado - Fabrica S. João. No Posto dos

⁹⁸ Segundo CARVALHO eram três: *"O da companhia das Alvarengas, de Manuel Gonçalves da Costa, o de Alexandre Tuvo e o de Emilio Barbosa, hoje no Porto da Lenha"*. (CARVALHO, 1915, Pg. 136).

Mastros, o de Lourenço Soares de Pinho, passando a Antonio Gomes de Pinho, passando a Antonio Gomes dos Santos e actualmente em ruínas. *No Papagaio, o de Vital da Oliva. Este alambique passou a ser Enróla de fumo, (...). De Enróla de Fumo passou o velho alambique a fabrica de louça de ferro esmaltado ultimamente de tecidos, do Coronel João Baptista Machado - Fabrica Paraguassú actualmente*". (CARVALHO, 1915, Pg. 137-138).

As demais atividades que se desenvolviam na área referida desde os anos de 1550 - a pesca da baleia, as olarias, os currais e os engenhos – extinguíram-se.

Com caráter moderno, já no século XIX, são instaladas novas indústrias que se somam às anteriores ou as substituem. Foram encontrados vestígios de que estavam em atividade na Península de Itapagipe, no recorte temporal demarcado, indústrias têxteis, de fumo (charutos e cigarros), de ceras (sabão e velas), calçados, algodões medicinais, fábrica de cal, fósforos, fábricas de caixas de papelão, pregos, móveis, vidros, ladrilhos, beneficiamento de fumo, cacau e de borrachas, produtos alimentícios (pão, café, chocolates e bombons, bebidas, conservas e doces), além dos moinhos, serrarias, curtumes, das fundições e dos estaleiros.

Imagem 61: Projeto para a Fábrica de Doces e Conservas Ferreira Fresco & Cia., na Península de Itapagipe. Observar a fachada com elementos decorativos e a cobertura com iluminação zenital. FONTE: Arquivo público Municipal.

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

Juntamente à inserção da indústria e da rotina ferroviária, da rotina do trabalho operário e das atividades produtivas modernas, se inseria na Península de Itapagipe a noção do decorrer linear do tempo. O relógio da Estação da Calçada, o ruído do correr sobre os trilho, os apitos do trem e as sirenes das fábricas entrecortam o tempo livre anulando qualquer possibilidade de que fossem esquecidos a nova ordem e o novo ritmo estabelecidos.

Foram reformados antigos estabelecimentos adaptando-os às novas funções que desempenhariam. Concluiu-se que o sítio onde se teria erigido um antigo alambique, depois fábrica de ferro esmaltado, é o mesmo onde mais tarde foi-se instalar a Fábrica de Tecidos Paraguassú.

"O abaixo assignado querendo reformar o prédio da antiga Fábrica de Ferro Esmaltado, situado na Praça Santos Dumont, freguesia da Penha, nesta capital, assim pertencente, para adaptá-lo a montagem de machinismos de uma nova Fábrica de Tecidos, de acordo com a planta junta e com alterações nas obras existentes conforme se segue. Bahia, 28 de junho de 1909". (Arquivo Público Municipal, Prefeitura Municipal de Salvador).

Eram incentivadas todas as iniciativas no sentido de tornar a área mais produtiva e densa. Edifícios que até então vinham sendo sub-

Imagem 62: Projeto para uma Usina de Beneficiamento de Fumo, na Península de Itapagipe. Internamente distribuem-se as áreas de produção em um único vão de cobertura. FONTE: Arquivo público Municipal.

utilizados têm suas funções substituídas por outras que dinamizariam o seu uso:

"The Jequié Rubber Syndicate desejando construir uma fábrica (armação e ferro), para beneficiar borracha em um terreno à Avenida Luís Tarquínio (perto de Boa Viagem), onde já existe construído um grande prédio que pertence à família Meneda, vem com a planta junta, pedir à V. Excia. a necessária licença para aquela construção. Nestes termos pede deferimento. Bahia, 28 de junho de 1910". (Arquivo Público Municipal, Prefeitura Municipal de Salvador).

Foram encontrados muitos pedidos em que os construtores consultavam a Prefeitura, tendo em vista a nova regulamentação por ela imposta, em casos simples de reforma, ampliações, construção de tanques, depósitos e chaminés.

Como evidência do número de veículos automotores particulares que aumentava, a partir da década de 30, também foram muitos os pedidos de licença para a instalação de bombas de gasolina.

As habitações proletárias

Desde quando ocupava a pasta da Justiça e dos Negócios Interiores, durante a administração do Governador Rodrigues Alves, J. J. Seabra se ocupava com questões relacionadas à habitação proletária em Salvador. Em 1905 foi por ele nomeada uma comissão que deveria estudar o problema e definir procedimentos que norteariam os empreendimentos neste campo. O Projeto de Lei criado por esta comissão tramitou pelo Congresso, sem aprovação, até 1910. Em 1911, o Decreto Federal 2.407, concedia benefícios às associações produtoras de habitações para a classe proletária.

Apesar de não ter tido êxito quanto à aprovação do Governo Federal, J. J. Seabra, quando assumiu o governo do Estado da Bahia, a partir de 1912, assinou decretos que favoreciam os empreendedores da habitação proletária em Salvador. De acordo com tais decretos estes empreendedores ficariam isentos dos impostos de transferência dos imóveis além de que seria solicitada pelo governo estadual a liberação dos impostos sobre os materiais importados para as suas construções.

Além da preocupação com a forma e disposição das moradias proletárias, havia o interesse em regulamentar a área onde se construiriam tais edifícios. O processo de segregação espacial por que passava a cidade desde meados do século XIX, seria então institucionalizado no Código de Obras de 1926. Apesar de ter deixado o governo em 1924, segundo CARDOSO, Seabra teria sido em grande parte responsável, dado o conjunto de medidas por ele

adotadas, pela concentração das classes mais abastadas ao sul e sudeste da cidade. (CARDOSO, 1991, Pg. 125).

Em Salvador, como em outras cidades brasileiras, observou-se a tendência de concentração das residências e vilas operárias em certas áreas, antes de regulamentá-las como zonas residencial-proletárias. Baseado na leitura do gráfico desenhado por CARDOSO, observa-se que 48% das habitações proletárias de Salvador, entre os anos de 1870-1930, se concentravam na Península de Itapagipe, primeira área tipicamente proletária da cidade de Salvador.

Os empreendimentos fabris foram os principais agentes produtores de moradia proletária em Salvador no final do século XIX e início do XX. Ainda segundo CARDOSO, todas as indústrias têxteis da cidade investiram, direta ou indiretamente, na construção de habitações para seus empregados. Somando a isto o fato da maioria destas indústrias estarem situadas na península, e a necessidade de que se construíssem as habitações para os operários próximas às fontes de emprego, pode-se entender por que a maior parte das residências operárias estavam em Itapagipe.

"Observando-se isoladamente apenas a indústria têxtil – ou seja, aquela que empregava o maior número de operários e que se constituía, efetivamente, no verdadeiro setor industrial da economia baiana – das onze fábricas existentes, por volta da segunda década do século XX, oito, estavam situadas na Península e suas imediações (...). Indubitavelmente, um dos fatores mais importantes para a viabilização de empreendimentos habitacionais proletários era a proximidade com as fontes de empregos (...)". (CARDOSO, 1991, Pg. 132).

Era notório o incentivo por parte da Prefeitura Municipal para que fossem construídas residências para operários na península, o que evidencia a enorme carência habitacional da área que se transformava, se adensava. Muitos terrenos baldios foram liberados para a construção de casas particulares, de casas para alugar a operários, planejadas por especuladores imobiliários com vistas no desenvolvimento industrial da área referida e no aumento da demanda habitacional, além do poder público concordar com a isenção dos impostos por longos períodos às fábricas que construíssem vilas operárias e investissem em benfeitorias.

Segue transcrito documento que registra os incentivos por parte da Prefeitura à construção de casas e melhoramentos na Península:

"O Conselho Municipal da Cidade de Salvador decreta: Art. 1º: A Companhia Progresso Industrial da Bahia, sociedade anonyma com sede nesta capital, fica concedida isenção do

imposto sobre imóveis durante o prazo de dez annos, para a edificação de uma Villa Operária composta de duzentas (200) casas, divididas em grupos, nos terrenos baldios de sua propriedade, sitos à Avenida Carneiro da Rocha no Distrito da Penha. Em 25 de Maio de 1925". (Arquivo Público Municipal, Prefeitura Municipal de Salvador).

Como parte da transformação social e econômica por que passava todo o país adensavam-se as cidades, para onde convergiam os interesses econômicos e as atividades produtivas, a população urbana precisava de empregos e moradia. O poder público haveria de fazer concessões, favores públicos e isenções de impostos a toda iniciativa que estimulasse o crescimento urbano e industrial.

Em 1894, Salvador foi dividida em distritos para que se efetivasse uma fiscalização mais eficiente e regular do que nela era construído. No mesmo ano o governo do município passa a incentivar a produção de habitação destinada às camadas proletárias isentando das décimas as construções edificadas para fins de aluguel: 20 anos às vilas cujo aluguel fosse até 20 mil reis; 15 anos com aluguel entre 20 e 50 dentro do perímetro das décimas; 10 anos para os aluguéis entre 30 e 100 réis. Ressalte-se que para se favorecerem de tais isenções os edifícios deveriam estar em terrenos baldios, o que denotava a preocupação com os vazios urbanos e os índices de ocupação. Esta era uma política de normalização e higienização da cidade que, mais uma vez, ressalta a relação entre ela e o Estado, vínculo estreito que neste momento se constituía através da Legislação.

Porém, já no ano de 1874, temos informação de que um particular intentava construir na freguesia da Penha, dois grupos de casas para alugar. As plantas disponíveis no Arquivo Público Municipal eram de casas geminadas e semelhantes, num total de sete - três na Rua do Fogo e quatro na Rua da Vitória – todas de propriedade do Senhor Domingos Martins Faria. (CARDOSO, 1991, Pg. 67).

Apesar destes grupos de casa de propriedade do Sr. Domingos, CARDOSO afirma que a produção formal (note-se: formal) da habitação proletária em Salvador tem seu primeiro registro em 1893 quando uma Resolução Municipal dá o direito a Alberto Moreira Castro de construir *evoneas* e vilas operárias por um prazo de 50 anos, desde que obedecendo às indicações da Intendência do Município, à qual caberia regular onde seriam construídas.

Nestas leis fica instituído o pagamento das décimas⁹⁹ e proibida a construção de cortiços ou habitações insalubres, ou ainda a construção ou reforma de qualquer um sem a prévia licença da Prefeitura. Recomendava-se a conciliação dos interesses do particular ao coletivo: as construções estariam sujeitas a regras de higiene e estética.

⁹⁹ Imposto que abrangia a décima parte de um rendimento. Tributo, contribuição.

Em 1896, cria-se a Lei de Isenção de Impostos à Companhia Fabril dos Fiaes por um período de vinte anos. As casas deveriam ser construídas no curto prazo de três anos, em terrenos baldios, destinadas exclusivamente à habitação de operários, e com o valor dos aluguéis fixados e controlados pela Prefeitura.

1. As avenidas – grupo de pequenas casas conjugadas voltadas para um acesso de pedestres, estando este articulado perpendicularmente a um logradouro principal. Suas casas eram de dimensões muito reduzidas, grande parte sem instalações sanitárias individualizadas. À entrada estaria um portão principal que conferia unidade ao conjunto.

"Os grupos de habitações denominados 'avenidas', antigamente conhecidos pelos nomes de 'abecedários' e 'bêcos', nos quais cada casa constituía moradia separada e independente, poderão ser construídos nas zonas onde possam ser permitidos, a juízo das Diretorias de Obras e de Hygiêne e Assistência Pública Municipaes, contanto que satisfaçam às condiçõesgeraes de hygiêne e estética. Nessas 'avenidas', as casas não poderão ser de mais de um pavimento, e as ruas, que não terão menos que 6 metros de largura, serão calçadas, iluminadas e fechadas no alinhamento dos logradouros públicos, com muro e gradil de ferro, tendo, ao fundo da casa, área não inferior a 15 metros quadrados". (CARDOSO, 1991, Pg.90).

SEGUNDA IMAGEM
A Península e a modernização

2. Os grupos de casas – era freqüente a construção deste tipo de empreendimento por aqueles que visavam investir na produção de moradia como meio de obter lucros em face da demanda habitacional da área. Eram comumente dispostos de forma linear correndo ao longo dos logradouros públicos, por isto também cha-

mados de *correr de casas*. Eram em sua maioria fruto da aplicação de pequenos e médios capitais, muitas vezes acionistas de alguma companhia industrial, como apontado por CARDOSO. Nesta categoria se encaixam os também chamados 'blocos de casas conjugadas'.

Seguem exemplos de pedidos de licença para a construção de casas para operários como investimento de especuladores em 1919 e 1923:

"O bacharel Manuel F. da Costa, tendo de construir em terreno de sua propriedade, ao Largo do Papagaio no Distrito da Penha, algumas casas para a residência de operários, vem com o projeto junto pedir a V.Exa., a respectiva licença. Declaro que no projeto anexo à presente petição o número de casas é de 13, sendo doze para residência de operários e uma para a instalação de um armazém". Em 06 de setembro de 1919. (Arquivo, Prefeitura Municipal de Salvador).

Imagem 64: Projeto do Tipo A da mesma avenida. FONTE: Arquivo Público Municipal.

Imagem 65: Fotografia atual da avenida construída por Joanna de Menezes Ferraro. Rua Léllys Piedade, Península de Itapagipe. FONTE: Arquivo particular da autora.

SEGUNDA IMAGEM
A Península e a modernização

3. As vilas operárias – as vilas operárias se constituíam de habitações aglomeradas, geralmente em torno de um núcleo, e voltadas a atender as necessidades de moradia do grupo de operários de alguma unidade fabril. Somam-se quatro na cidade de Salva-

Imagens 66 e 67: Projeto e fotografia de um grupo de 20 casas no Beco do Candinho, Península de Itapagipe, 1928 e 2002. FONTE: Arquivo Público Municipal e arquivo particular da autora.

Imagem 68: Projeto de um grupo de casas a ser aprovado pela Prefeitura Municipal de Salvador, 1922. Iniciativa de Anthero Alves Lino Gaspar, Rua Marquez de Caxias, Península de Itapagipe. FONTE: Arquivo Público Municipal.

SEGUNDA IMAGEM
A Península e a modernização

dor, até o ano de 1930, duas delas situadas na península. O principal e maior empreendimento teria sido a Vila da Companhia Empório Industrial do Norte, da qual falaremos detalhadamente mais adiante, e uma segunda, a Vila Progresso, contaria no seu projeto inicial 200 casas, tendo sido encaminhado o seu pedido de licença de construção à Intendência do Município em 1894. Por fim, das duzentas casas propostas foram construídas apenas 48. A Vila Progresso dispunha de casas em dois blocos de 24 unidades enfileiradas e voltadas diretamente para a rua. Distava um quilômetro das Fábricas têxteis Bonfim e São João, ambas da Companhia Progresso, às quais deveriam atender. No Projeto de Lei elaborado pelo Conselho Municipal para a liberação dos impostos pelo prazo de dez anos, foi mencionado que a vila também atenderia às Fábricas São Braz, e a Paraguassú, também pertencentes à mesma Companhia Progresso.

Em se tratando desta última, a iniciativa de construção da vila, visava atender aos interesses de diversificação de investimentos pela Companhia que passava por uma fase de fraco desempenho industrial. As duzentas casas prometidas não foram construídas na sua totalidade, apesar da Companhia ter edificado outros conjuntos de casas pela península, como afirma CARDOSO. As 48 casas existentes

Imagem 69: Projeto de Vila Operária da Companhia Progresso Industrial. Das 200 unidades residenciais projetadas foram construídas apenas 48. Avenida Tiradentes, Península de Itapagipe. FONTE: Arquivo público Municipal.

SEGUNDA IMAGEM
A Península e a modernização

eram alugadas aos operários sobre os quais não pesava qualquer vigilância, também não existindo equipamentos de apoio comunitário como creches, escolas, armazéns ou quaisquer outros. Ao fim, a Vila Progresso se aproximava do comum 'correr de casas' da península, um grupo de residências dispostas linearmente no prolongamento de uma rua.

É possível verificar ao ler as plantas que, apesar da construção obedecer ao desenho das fachadas e disposições dos cômodos, conter redes de água, eletricidade e esgotos, a construção não obedece ao Projeto de Lei no que diz respeito ao afastamento entre as unidades, o que resultou numa má iluminação dos cômodos que não estavam voltados para a rua ou para o quintal. Insistiram em construir alcovas no lugar de quartos bem iluminados e arejados.

Posteriormente, o conjunto foi modificado, como se pode ver, apesar de numa escala pouco elucidativa, na detalhada Cartografia de 1956. As unidades das esquinas foram transformadas em comércio e o desenho das suas plantas, certamente, modificado e adaptado a este novo fim, necessário e não previsto no projeto original.

As duas outras vilas construídas em Salvador até 1930 são a Vila do Queimado - de 1913 com projeto de Theodoro Sampaio contando 75 casas construídas no Largo do Queimado, perto da Fábrica do Queimado, inaugurada em 1834; e a Vila São Salvador, construída pela Companhia União fabril em 1893, para atender à demanda habitacional dos operários da Fábrica São Salvador. Esta última contava 88 unidades residenciais elevadas na Rua do Sangradouro, esquina da Fonte Nova, atual Rua Djalma Dutra.

Além destes três tipos de conjuntos residenciais proletários enumerados e descritos por CARDOSO, havia ainda aqueles em que os próprios moradores, auto-denominados proletários, se dirigiam à prefeitura pedindo licença para construírem residências particulares de uso próprio desenhadas nos chamados tipos proletários que variavam do I ao XV. Concluímos que estas residências-tipo, que variavam em dimensões e número de cômodos, fossem projetos desenhados pela Prefeitura Municipal com intenção de facilitar o trâmite de aprovação de casas proletárias cuja construção ficasse a encargo dos próprios futuros residentes. Na Península Itapagipana, entre fins do século XIX e meados do século XX, é grande o número de pedidos de licença deste tipo.

Seguem exemplos de pedidos de licença para a construção de casas para operários nos tipos "proletários":

"Manoel Castro de Alleluia solicita a V. Exa. a necessária licença para construir a sua casa de residência à segunda presença do Caminho de Areia, número 14, Distrito da Penha, adotando o tipo Proletário XI. O requerente é operário, chefe de família, com 3 filhos menores e não tem outra casa. Nestes termos, pede deferimento." Em 19 de outubro de 1938. (Arquivo Público Municipal, Prefeitura Municipal de Salvador).

SEGUNDA IMAGEM
A Península e a modernização

Imagens 70 e 71: Projeto de residências dos tipos Proletário I e XV, Península de Itapagipe. FONTE: Arquivo Público Municipal.

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

Também se verificou o caso excepcional em que um empreendedor desejava construir 30 casas do tipo proletário, cujos projetos eram fornecidos pela Prefeitura Municipal. Presumimos que a adoção do modelo se deu para reduzir gastos com projetos e facilitar a aprovação da Prefeitura.

"Ilmo. Exa. Sr. Dr. Atendente Municipal, O abaixo assinado, desejando edificar em terreno baldio de sua propriedade sita ao Largo de Roma, número 77, começo do Caminho de Areia, 30 pequenas casas para operários, sendo 26 do tipo II, e 04 do tipo I. Conforme planta junta, vem pedir a V. Exa. A aprovação da referida planta, bem como a competente licença para começar a obra. Pede deferimento". Em 21 de novembro de 1913. (Arquivo Público Municipal, Prefeitura Municipal de Salvador).

A tipologia construtiva adotada para as residências proletárias na península, reproduz os tipos comuns das residências urbanas de classe social mais baixa assumida em toda a cidade de Salvador. Esta tipologia se repetiu até que vigorassem as exigências do Novo Código de Obras, a partir do qual eram ditados novos afastamentos e aberturas, mudanças de caráter determinante no resultado formal de tais habitações e conjuntos.

As plantas que mais se repetem desenhavam uma residência de porão baixo (no nível da rua)¹⁰⁰ com um corredor lateral que, partindo de uma sala anterior, dava acesso aos quartos, na sua maioria alcovas, e a um alpendre localizado ao fundo.

No alpendre realizavam-se as refeições e esta peça, por sua vez, dava acesso às dependências diminutas da cozinha e do banheiro, ambos lateralmente dispostos em um pequeno e estreito quintal ou pátio "em caixa" - como se costumava designar estes pequenos pátios de serviço ensolarados dispostos ao fundo das casas que, entre quatro paredes - duas da casa e duas externas - desenhavam uma caixa.

Segundo VAUTHIER, as plantas de corredores longitudinais foram muito usadas em todo o litoral brasileiro durante a Colônia e o Império - a sua tipologia se repete largamente em Salvador.

As casas geralmente se dispunham em parede-meia com a vizinhança sendo cobertas com telhados de duas águas e com fachadas simples de, no mínimo, uma janela e uma porta. As casas do Tipo Proletário de I, IX, XI, XIV e XV estudadas, tidas como tipo mais simplificado das residências proletárias aceitas pela Prefeitura, não desenhavam fachadas com número de janelas frontais menores do que dois. Porém encontramos plantas do conjunto de casas que pretendia construir a Sra. Joana Menezes Ferraro, com apenas uma janela na fachada principal apesar desta ser mais larga (6,14m) que os modelos I e IX do Tipo Proletário (5,0m).

¹⁰⁰ De acordo com SENNA, "o afastamento da casa do chão, bem como a incorporação do jardim à vivenda foram introduzidas pelo movimento Neoclássico, mas só chegaram ao interior do país muito tardiamente, e nas residências burguesas". IPAC-BA. "Inventário de proteção do patrimônio cultural". Vol. 1, Monumentos do Município de Salvador, Secretaria da Indústria e do Comércio, Governo do Estado da Bahia, Salvador, 1975.

A COMPANHIA EMPÓRIO INDUSTRIAL DO NORTE

o industrial e o conjunto

Ao tomar como marco temporal da pesquisa a implantação da Companhia Empório Industrial do Norte, na Boa Viagem, já eram conhecidos o grau, a dimensão, e a significância deste conjunto industrial na Península Itapagipana. Não só pela fábrica ocupar uma longa extensão da avenida que tem seu nome, mas pela reconhecida iniciativa do industrial, Luiz Tarquínio, o empreendimento se destaca no universo industrial da península, da cidade de Salvador e de todo o país.

Imagem 72: Vista aérea do conjunto de fábrica e vila operária da Companhia Empório Industrial do Norte, na Boa Viagem, Península de Itapagipe. FONTE: CEDOC-DCFH-UEFS.

Surgida na época do Encilhamento, a Companhia Empório Industrial do Norte é fundada em 4 de março de 1891, "orgulhando-se", segundo eles próprios, por funcionarem sem nenhum tipo de incentivo do governo.

Pelo grau de seu envolvimento com a realidade econômica e industrial da Bahia da época e pelo seu espírito empreendedor, Luiz Tarquínio foi referenciado efusivamente como o *Mauá Baiano*.

"O cetro industrial passou no Brasil, das mãos do benemérito Visconde de Mauá para as do incomparável Snr. Luiz Tarquínio, o poderosos fundador da Avenida da Graça, da Empório Industrial do Norte, da Fábrica da Boa Viagem e da prodigiosa Vila Operária, que bastaria para garantir a imortalidade ao nome do seu fundador e incomparável mantedor". (PINHO, 1944, Pg. 07).

Começando a sua vida profissional como caixeiro em uma loja de tecidos, se dedicou aos estudos e ao trabalho. Realizou viagens à Europa - a *Inglaterra foi a sua mestra* - no intuito de aprimorar idéias e maquinário, armamentos para a empreitada a que se propusera: montar uma fábrica, a mais moderna da Bahia da época.

Na Inglaterra do século XIX emergem os problemas sociais e urba-

Imagem 73: Busto do industrial Luiz Tarquínio. FONTE: CEDOC-DCFH-UEFS.

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

nos em razão da aglomeração urbana que crescia vertiginosamente em função da indústria. A acomodação da força de trabalho que propulsava a indústria resultou na transformação de bairros em subúrbios onde se concentravam os operários. Estas habitações, atulhadas de gentes, naturalmente ofereciam espaços fechados, mal iluminados, péssimas instalações sanitárias, e o lixo que se amontoava junto aos detritos causavam doenças. Com as epidemias que surgiram as autoridades se movimentavam em busca de reformas sanitárias que minimizassem os problemas decorrentes desta concentração. Na lei de Saúde Pública de 1848 o controle público se tornou responsável pelo esgoto, a coleta de lixo, o fornecimento de água, as vias públicas, as inspeções nos matadouros e o enterro dos mortos. Era necessário melhorar as condições do operariado e, nesta mesma década são construídos os primeiros edifícios destinados à classe trabalhadora. De tipo simples, os primeiros exemplares se repetem e desenvolvem sendo melhorados a partir de 1864. Em 1890, com a Lei da Habitação das Classes Trabalhadoras na Inglaterra, a sua execução e assecuração passam a ser de responsabilidade do poder público. Melhoravam-se assim as condições de vida e trabalho do proletariado industrial inglês.

Ao longo do século XIX também as indústrias passam a se encarregar de solucionar estes problemas projetando, sob várias formas, cidades que seriam auto-suficientes em produção, trabalho, moradia, assistência à saúde, educação e lazer.

Inspirado nestas idéias Luiz Tarquínio¹⁰¹, tido como o pioneiro da justiça social no Brasil, pensava e investia esforços em fazer pensar sobre os direitos dos trabalhadores, a injustiça dos salários e sobre a necessidade de sanear os ambientes de trabalho e moradia. Estando à frente de sua época diante da realidade baiana revelava-se motivado por idéias que permeavam o mundo europeu desde o início do século XIX.

"Determinar as influências que Luiz Tarquínio recebeu de doutrinas e teorias para as suas realizações é arriscar-se a hipóteses vagas, levantadas por um subjetivismo que em nada viria clarear o campo de observação. Tudo que se pode dizer com segurança é que foram seus livros de cabeceira, durante a elaboração e execução do plano, as obras de Emile Cacheaux sobre habitações operárias". (PINHO, 1944, Pg. 82).

Apesar desta afirmação acima PINHO enumera outras possíveis influências sofridas pelo industrial baiano, como por exemplo: alguns escritores americanos – James Lowel, Henry George, Upham Adams, Walter Breen, Annie Bellingstey, B. Flower e outros; Jonh Burns, na Inglaterra, o movimento socialista francês de Paul Lafargue; o partido operário da Bélgica; a organização social da fábrica e da

¹⁰¹ Vale lembrar nesta passagem que, apesar do seu envolvimento com tais idéias que eram de autoria e responsabilidade públicas e vigoravam na Inglaterra, o industrial em questão não se fazia crente nas iniciativas governamentais, mas nas de cunho e caráter privado. Inspira-se talvez na Inglaterra como a "pátria do liberalismo" ou nas cidades empresariais, também inglesas.

cidade de Essen, propriedade da Firma Krupp, na Alemanha. "Que Luiz Tarquínio estava a par de todo o movimento social do seu tempo, é fora de dúvida. Lia, estudava e viajava". (Idem, ibidem, Pg. 83).

Luiz Tarquínio foi um precursor das modernas condições de trabalho no Brasil tendo escrito, antes da abolição da escravatura, um projeto de emancipação progressista dos escravos. Nos seus escritos sobre o tema "justifica" a recomendação de aos poucos extinguir a força de trabalho escravo, exibindo um estudo minucioso das más conseqüências econômicas da escravidão. Profundo conhecedor dos problemas econômicos e sociais do Brasil, entendia como uma *injustiça* responsabilizar os senhores de escravos pelo regime em que todos participavam - criticava a intransigência dos abolicionistas. No seu plano, publicado em 1885, com o pseudônimo *Cincinnatus* e o título *O elemento escravo e as questões econômicas do Brasil*, planejava um sistema gradativo de abolição dos escravos que levaria 10 anos para se concluir e se efetivaria através da indenização paga aos senhores usando o dinheiro arrecadado com o aumento dos impostos sobre produtos de luxo que eles próprios consumiam. Desta forma pagariam aos senhores as indenizações usando os seus próprios dinheiros. Também planejava cuidados para que o antigo escravo continuasse a ocupar-se no mesmo local de trabalho, agora, mediante o pagamento de salários. Evitar-se-ia assim a evasão das propriedades agrícolas.

O que o autor destes escritos se preocupava em defender era o entendimento entre os trabalhadores livres e os seus empregadores, receoso de que a abolição perturbasse a sua relação. Propunha a indenização aos senhores de escravos como uma forma suave e gradativa de extinguir a escravidão e de preparar a sociedade e o mercado de trabalho para receber a grande leva de trabalhadores que então surgiria. Dizia não propor filantropia nestes escritos, como também não o fazia ao se tratar da fábrica e da vila operária. Antes de tudo afirmava visar maior igualdade social e respeito aos direitos humanos e dos trabalhadores. Seria ingenuidade ignorar atitudes neste sentido como medidas que visavam trazer maior conforto, segurança e tranqüilidade (também) aos homens de maiores posses. Luiz Tarquínio era um industrial que via a sociedade como um conjunto, entendendo que deveriam ser respeitados os direitos humanos dos empregados tanto quanto o direito de propriedade dos seus empregadores. Não escapava de seu pensamento, em momento algum, nem uma coisa, nem outra.

Ao contrário da maioria dos industriais e grandes proprietários da

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

Imagem 74: Selo usado nos tecidos da Companhia Empório Industrial do Norte. Uma ode à indústria brasileira, ver penacho coroando a figura feminina, com a fachada da fábrica do lado direito. No centro observar a esfera onde se lê "Ordem e Progresso". FONTE: CEDOC-DCFH-UEFS.

época, o industrial em questão *"não se lançou ao comércio açambarcador tão das tradições e do jeito da Bahia. Tendo todos os elementos para seguir a rota dos Pedroso, dos Pereira Marinho, preferiu trabalhar a pedra dura do pioneirismo. Não que tivesse escolhido uma indústria nova. Mas é que pensava numa nova forma de empreender a velha indústria de tecidos"*. Estar além de investimentos em filantropia era incomum entre os bem-sucedidos comerciantes de sua época, ter um maior comprometimento com o trabalho revelava a originalidade de ação e pensamento que o fez se ressaltar. *"Compreendera, e nisso está o seu grande merecimento, antes de qualquer outro no país, que o centro de gravitação do sistema econômico, passara da propriedade privada para o trabalho"*. (PINHO, 1944, Pg. 46).

Por muitos anos, Luiz Tarquínio tinha se posto a estudar a situação social e econômica da Bahia e de Salvador por fim elaborando o plano para a construção de uma grande fábrica que proporcionaria aos trabalhadores mais do que um salário, melhores condições de vida e tratamento justo. Porém, deles seria cobrada disciplina e aplicar-se-iam, com severidade, os castigos necessários para que prevalecesse a ordem.

Junto à fábrica inaugurou um conjunto de edifícios que constitui a Vila Operária da Boa Viagem. A vila contava com conforto e uma boa infra-estrutura, capaz de alicerçar a vida dos moradores de forma a ser desnecessário o seu deslocamento para longe do núcleo. Contava com escola, biblioteca, armazéns, consultório médico, creche, além da praça que se fechava à rua, e possuía dois coretos no seu interior. Tal estrutura, que proporcionava além do trabalho e moradia, a educação e o lazer dos empregados, servia para melhor monitorar as suas vidas e seu tempo livre:

"Os núcleos fabris foram espaços fechados, concebidos como ilhas de trabalho e de reprodução de trabalhadores, evitando interferências e contatos externos vistos como perturbadores de suas finalidades industriais. Ofereciam trabalho, moradia e todos os equipamentos e serviços que os industriais julgavam necessários à existência e a ocupação do tempo livre do trabalhador. Retendo o grupo operário, buscava-se prevenir o seu contágio por ambientes vistos como degradantes ou por indivíduos tidos como corrompidos. O fechamento dos núcleos fabris dirigiu-se, ainda, no sentido de restringir, no seu interior, a interferência de poderes outros que não os dos patrões". (CORREIA, 1998, Pg. 91).

Os regulamentos internos que regiam a vida em tais núcleos fabris eram próprios a cada um deles e as retaliações sofridas pelos ope-

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

Imagens 75 e 76: Sels usado nos tecidos da Companhia Empório Industrial do Norte. Estes figuravam duas versões da mesma idéia, uma criatura alada carregando os simbolos da justiça, liberdade e paz. Sobre as nuvens surge a luz do sol, por sua vez, simbolo da esperança. FONTE: CEDOC-DCFH-UEFS.

SEGUNDA IMAGEM A Península e a modernização

rários que porventura desobedecessem às normas e regras a eles impostas pelas indústrias das quais eram empregados, variavam desde a suspensão de promoções a multas e, em casos extremos, até a castigos físicos.

No oferecimento de melhores condições de vida aos seus trabalhadores ressalta-se o interesse do industrial em que os operários produzissem mais, melhor se integrassem ao empreendimento que projetara e estivessem sempre sob os seus olhos vigilantes e

¹⁰² Sobre estas casas, que foram construídas e oferecidas como prêmios aos bons operários, falaremos adiante.

disciplinadores.

Como muitas das indústrias da península a Empório Industrial do Norte ergueu-se em terras de baixo custo, com a proximidade do mar e da linha férrea e com abundância de terrenos ao redor, aonde depois viria a se implantar a Vila Operária, os sucessivos acréscimos da fábrica, o campo de futebol, as casas-prêmio¹⁰².

"A escolha da localidade foi o primeiro lance feliz dos organizadores da empresa. Próxima do cais de embarque e da única estação ferroviária da cidade, a Bôa Viagem oferecia acesso pelo mar, de modo a receber facilmente combustível e matérias-primas bem como dar saída aos produtos da fábrica". (PINHO, 1944, Pg. 77).

Mesmo com a excelente localização geográfica eleita para sediar a fábrica, Luiz Tarquínio e os seus associados tiveram que enfrentar dificuldades com o solo, que era pantanoso. Agindo como higienistas avançados¹⁰³ dissecaram os terrenos onde deveriam assentar as construções e canalizaram as águas para tanques nos quais eram reservadas para que depois se fizessem os usos devidos.

Imagem 78: Projeto de ampliação - um armazém anexo à fábrica. Encaminhado à Prefeitura Municipal de Salvador em 1927. Companhia Empório Industrial do Norte. FONTE: Arquivo Público Municipal.

¹⁰³ O saneamento do solo era uma questão debatida no Rio de Janeiro da época, onde os teóricos concentravam esforços para resolvê-lo, à medida que se apresentavam como problema. Segundo PINHO, Luiz Tarquínio não se ateu às opiniões destes teóricos e adiantou-se em dissecar os terrenos onde se assentariam as construções.

"As muitas nascentes que faziam da localidade um pântano, foram devidamente canalizadas e levadas a despejar em um grande reservatório de 40m30 de comprimento por 22m22 de largura e 3m de profundidade, que ao par do utilíssimo serviço que presta sob o ponto de vista higiênico, servindo de receptáculo perene das infiltrações da montanha, de receber também o desaguamento da fábrica e dos edifícios da Vila, serve também de depósito para todo o serviço de água potável da Vila e para alimentar as caldeiras de todo o estabelecimento".

(COSTA apud PINHO, 1944, Pg. 78).

Outro interessante dado referente a esta indústria, que tornava a configurá-la como adiante no tempo em relação às demais, foi a idéia na qual o trabalho feminino era tido como o germe da emancipação das mulheres, que nesta, como em muitas outras indústrias têxteis, eram maioria entre os trabalhadores. Assim se referia às famílias que se opunham ou se envergonhavam do trabalho feminino:

"Horrorizam-se diante da idéia de que suas filhas vão trabalhar em uma fábrica, mas não se lembram de que a maior garantia para a honra da mulher está na sua independência, na ausência de privações, e que aquela que trabalha em

Imagem 79: Imagem do conjunto fábrica e vila operária da Boa Viagem, da Companhia Empório Industrial do Norte.
FONTE: CEDOC-DCHF-UEFS.

uma fábrica, que ganha por si mesma os meios de subsistência, está mais garantida contra os botes da sedução, contra os ataques da perversidade, do que a agregada, a necessitada, a protegida". (TARQUÍNIO apud PINHO, 1944, Pg. 74).

Mesmo considerando a imagem que insistem em oferecer a Luiz Tarquínio - de um homem idealista e inovador em busca de oferecer condições de trabalho decentes aos trabalhadores, reconhecendo os seus direitos e importância - não podemos deixar de explorar o caráter de dominação expresso nas regras de trabalho e de comportamento, nos edifícios em si e na arquitetura do conjunto. Mesmo como ideólogo de vanguarda e fomentador do progresso, o industrial não escapou à época e à sua condição de capitalista - pelo contrário - foi paradigmático de ambas.

A segregação social entre patrão e empregados e a incapacidade em reconhecer as distinções funcionais entre moradia e trabalho, como em qualquer outra vila ou núcleo fabril da época, eram elementos constitutivos da Companhia Empório Industrial do Norte.

A Fábrica

Na arquitetura da Empório Industrial do Norte conflita-se a técnica do interior com a estética do exterior. Construída ao final do século XIX, o edifício marca a dissonância e o embate entre o neoclássico e a arquitetura funcionalista das fábricas europeias nas quais se inspirou. Toda a fachada da fábrica é descolada da parte interna como uma casca, duas partes distintas que compõem o edifício. Por fora, uma arquitetura de massa, por dentro, a arquitetura dos engenheiros¹⁰⁴, inundada de luz pela transparência dos vidros da cobertura em sheds triangulares. Internamente, a estrutura metálica ritmada por pilares e vigas em ferro, se contrapõe à fachada de paredes largas e decoradas por gárgulas ao final de cada calha de águas pluviais. A iluminação zenital parecia ser a indicada para este ambiente vasto e com paredes periféricas¹⁰⁵.

A estrutura da fábrica se faz pela intencionalidade funcional e eco-

¹⁰⁴ PEVSNER identifica a arquitetura fabril, a arquitetura funcionalista dos engenheiros do século XIX, como uma das raízes da arquitetura moderna. Os engenheiros fariam parte do grupo dos pioneiros do desenho moderno. (PEVSNER, 1960). Também vale mencionar BANHAM e FRAMPTON.

¹⁰⁵ A Fábrica de Turbinas AEG projetada por Peter Behrens também tem no seu projeto a fachada descolada do edifício. Apesar da sua transparência e leveza se contrapondo à arquitetura de massa da Empório, ter a fachada como casca é característica comum a ambas. Como afirma BANHAM, Peter Behrens, no projeto desta fábrica teria entendido as faces externas do edifício como invólucro: "até a Grossmaschinenfabrik de 1911-12, onde parece que ele finalmente sentiu que, envidraçadas ou sólidas, as paredes e o teto são apenas um leve invólucro que abrange um grande volume de espaço industrialmente utilizável". (BANHAM, 1960, Pg. 125).

Imagens 80 e 81: Imagens do interior da fábrica da Boa Viagem, da Companhia Empório Industrial do Norte. FONTE: CEDOC-DCHF-UEFS.

SEGUNDA IMAGEM
A Península e a modernização

nômica e *estes elementos de ferro, todavia, pouca ou nenhuma importância poderiam ter desde que ficassem no interior do edifício, aos olhos do espírito de fachada da geração de arquitetos do século XIX.* (PEVSNER, 1960, Pg. 138). A fachada da Empório, comprovando-se como fruto deste pensar, era composta de elementos decorativos.

Sobre os engenheiros Augusto Weleimann e Augusto Frederico de Lacerda diz-se que 'cooperaram' com Luiz Tarquínio na construção da fábrica, de onde se presume que foi o próprio industrial quem a concebeu. A planta da fábrica, que ocupa de 19.337 metros qua-

drados, foi pensada de forma a que melhor se realizasse o trabalho dentro dela. Para o escoamento da produção e abastecimento de matérias-primas do edifício parte, até a ponto de desembarque marítimo, uma linha de trilhos de 10 metros de largura. Os grandes vazios, proporcionados pelos pilares e vigas em ferro, propiciavam maior liberdade na disposição das máquinas e melhor visibilidade dos trabalhadores dentro dela.

Seguiam ao Salão Branco (com 1000 teares), o Salão de Cor (com 166 teares), o depósito de matérias-primas, a Secção de fiação e, para coroar o conjunto, o Serviço de Prevenção de Incêndios que bastaria para uma pequena cidade.

Na equipagem da fábrica Luiz Tarquínio mostrou-se um esmerado conhecedor das máquinas. Ao comprá-las adquiriu as melhores de cada lugar recusando-se a aceitar as 'fábricas prontas' que lhe ofereciam. *Suas constantes viagens aos grandes centros têxteis da Europa foram suficientes para que não aceitasse a oferta de fábricas completas, na época impingidas*

Imagens 82 e 83: Seção de enroladeiras no interior da fábrica e píer para atracação que estabelecia comunicação com a baía. FONTE: CEDOC-DCHF-UEFS.

melhores máquinas inglesas, belgas, alemãs e americanas para compor o conjunto da estrutura mecânica da Empório Industrial do Norte.

A Vila Operária

No Brasil, a criação de habitações coletivas com o intuito de aglomerar os trabalhadores remonta à escravatura, tendo raízes antigas na sua sociedade. Nas cidades do século XIX tornaram-se comuns alojamentos e vilas operárias que funcionavam como mecanismo de controle externo ao local de trabalho. A moralização e a mudança das condições de moradia da classe trabalhadora foram um esforço no sentido de abrandar as graves questões sociais que se intensificavam com as concentrações urbanas e diferenças evidenciadas neste afluxo. Medidas disciplinadoras dos trabalhadores foram tomadas pela grande indústria ante a ameaça sentida por parte dos capitalistas industriais em relação ao seu patrimônio. Tentariam transformar os possíveis destruidores das suas riquezas em produtores delas.

No Brasil, paralelamente ao declínio do uso da força de trabalho escravo, em meados do século XIX, surgiram os primeiros dormitórios criados pelos empregadores para concentrarem e abrigarem os seus empregados. A partir da década de 1870 difundiu-se mais largamente a prática de construção de habitações para os operários, principalmente entre as indústrias têxteis¹⁰⁶.

Os industriais enfrentavam dificuldades com a mão-de-obra pela descrença e desapego que tinham em relação ao trabalho, uma herança da escravidão seguida da alforria. Apesar da possibilidade de aceitação do trabalho como meio de libertação na Bahia de então eram constantes as queixas de que os libertos, por desejo de assim se afirmarem, negavam qualquer proximidade com o trabalho, que era tido como *"coisa de escravos"* e exibiam-se livres permanecendo sem nada fazer. Trabalhavam somente quando não tinham o que comer. Havia preconceito contra o trabalho¹⁰⁷.

A escravidão era uma mácula, um duro fardo colonial legado ao presente que dificultava a transição para uma sociedade *"próspera e moralizada"*. Mesmo quando já abolida a escravatura e constituído o trabalho assalariado, o proletário brasileiro, segundo MENEZES¹⁰⁸, era estigmatizado e percebido como desregrado e destituído de valores morais, herdeiros dos vícios atribuídos aos escravos. Aos industriais cabia, antes de tudo, formar o caráter deste trabalhador, impelidos e assustados que estavam pela crise de autoridade da burguesia, afrouxada pela abolição da escravidão e a descrença no trabalho.

Era, neste momento, escassa a força de trabalho, fator que, somado à falta de mercado, agravava as sucessivas crises econômicas. Outros fatores que também contribuíam para isto eram a seca, que atingiu o seu período mais crítico em 1859; a perda de homens na guerra do Paraguai, muitos dos quais haviam sido recrutados da lavoura; e a debandada de trabalhadores para as plantações de café do sul do país. Os industriais, por isto, criaram estratégias de fixação dos trabalhadores já contratados, já conhecedores do trabalho e nos quais já havia sido feito investimento.

O trabalho foi colocado como algo inerente ao homem, mostrado como o caminho para a virtude, como um meio de obtenção de

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

¹⁰⁶ Na Bahia a Indústria Têxtil Todos os Santos foi uma das primeiras a adotar este tipo de sistema.

¹⁰⁷ *"Esses infelizes, vítimas da falta de conhecimento exato do que é trabalho, preferem sofrer as maiores privações, ver morrer de fome os filhos a entregarem-se a trabalhos que só julgam eles próprios para negros, para plebeus ou para quem nunca teve parente rico ou diplomado. Entretanto estas pessoas mendigam!"*. (TARQUÍNIO apud PINHO, 1944, Pg. 73).

¹⁰⁸ MENEZES apud CORREIA, 1998.

¹⁰⁹ Em *"O direito à preguiça"* LAFARGUE inverte paradoxalmente estes valores considerando o trabalho como um vício diabólico e o ócio como o pai de todas as virtudes. Ao proletariado corrompido pelos valores capitalistas seria, segundo sua proposta, proporcionado tempo para a contemplação e fruição da cultura, ciências e artes, o que resultaria no desenvolvimento cultural capaz de dotá-lo da capacidade de entender a sua própria situação e a necessidade histórica de superá-la numa sociedade nova. LAFARGUE (1880).

consideração social. Transformava *pobres* em *operários*. O progresso e a civilização são atribuídos ao trabalho, que dignifica o homem, em oposição ao ócio, que o degrada¹⁰⁹. Com a criação das vilas e núcleos operários, estariam se purificando o homem (pelo o trabalho), e o lugar em que ele vivia (pela higiene das construções e rigor nas disciplinas sob as quais era regido).

A disseminação da idéia de dignificar o homem com o trabalho tinha o sentido de inculcar o culto ao trabalho no seio desta sociedade que ainda há pouco era baseada na escravatura. Tentava-se assim resolver o problema que se constituiu como a dificuldade em retirar pessoas do trabalho de subsistência para o assalariado. Luiz Tarquínio comunicava aos operários o seu interesse em melhorá-los. Inculcava-lhes o sentimento de valor e orgulho pelo que realizavam:

"Um patrão precisa mais do bom operário do que este do patrão; e por isso é sempre do interesse dele melhorar as condições, conservar junto a si e promover o engrandecimento daqueles que mais os podem auxiliar, quer por sua inteligência, quer por sua dedicação". (TARQUÍNIO apud PINHO, 1944, Pg. 74).

Lembre-se que a dignificação e esta entusiasmada ode ao trabalho era, o que fica dito claramente no discurso do industrial em questão, de interesse prioritário do patrão em defesa da propriedade privada, da formação de um operariado capacitado em dobrar os lucros da indústria, dispostos e crenes na realização do trabalho, além de orgulhosos em desempenhá-lo, o que aumentaria consideravelmente a sua produtividade.

"Os próprios industriais não deixavam de enumerar as vantagens econômicas que tal sistema de gestão do trabalho poderia propiciar-lhes. Apesar da ênfase que procuravam dar ao caráter supostamente desinteressado de suas ações na organização da vida dos núcleos fabris que criaram, não deixavam de ressaltar os benefícios que obtinham – ou esperavam obter – com empreendimentos dessa natureza." (CORREIA, 1998, Pg. 184).

Os industriais da época aderiam ao objetivo comum de criar uma imagem confiável do patrão esclarecido, capaz de guiar o seu operariado na construção de um ambiente saudável e mais confortável, capaz de educar e civilizar o operariado, dando-lhes o que seria uma chance de redenção e ingresso a um mundo mais justo e civilizado, o que na verdade traduz uma estrutura paternalista, uma aliança dos patrões na criação de instituições de regulação com um severo esquema de vigilância¹¹⁰.

Construía-se a imagem do industrial como um ser humano superior, dotado de inteligência e capacidade, neles se confiava por deterem a potência da luminosidade do intelecto e a possibilidade de transformar o caos em mundo, em conduzir os seus filhos que fossem bons no trânsito das sombras para a claridade. Seria natural, jamais visto como dominação, mas como um direito dos menos afortunados na vida, seres inferiores, serem guiados pelos conhecedores da verdade. Acreditava-se que *de todos os direitos do homem, o direito do ignorante ser guiado pelo mais sábio, de ser pelo bem ou*

¹¹⁰ Há ampla bibliografia sobre essa questão. Ver F. EWALD – *"L'état-providence"*, assim como as discussões sobre o patrimonialismo brasileiro em FAORO, R. – *"Os donos do poder"* e HOLANDA. S. B. – *"Raízes do Brasil"*.

pela força mantido no caminho verdadeiro, representa o direito mais nobre. (BRESCIANI, 1985). Assim, acomodavam-se os trabalhadores a um trabalho duro, cerceador da liberdade, monótono e mal remunerado.

Nas vilas em geral, a prática de religiões, que incentivava o trabalho e o conformismo acima descrito, era conveniente, pois promulgava a aceitação complacente das diferenças sociais e circunstâncias de vida. Seria tranqüilizante aos industriais, se os operários vivessem sob a promessa de uma vida mais fácil em um outro mundo. As escolas, pois, eram dirigidas por freiras e padres e era comum a proximidade de igrejas, quando não existentes no interior das próprias fábricas¹¹¹.

Nestes núcleos fabris, o patronato era como uma segunda paternidade. O patrão, grande reformador social, era como um chefe da grande "família operária", era tido como uma criatura esclarecida e ocupada com o bem estar físico e a integridade moral dos seus operários, semeador das idéias de igualdade e promotor de um maior engajamento social, respeito, reconhecimento e elevação moral através do oferecimento de trabalho e duma moradia digna. Esta imagem heróica era, como CORREIA esclarece, uma idéia limitada e reducionista do que se pode entender como paternalismo, que consiste na "*permuta de concessões versus obediência*". Por de trás desta máscara, destas vestes de paternidade, reside o senso de interesse patronal que, apoderando-se da imagem de proteção, explora e subverte o operariado. O poder que o patronato detém concede-lhes a capacidade de se tornar uma figura maior que a de um pai, pois que seria onipresente, onisciente e onipotente.

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

¹¹¹ Como observa CORREIA, o gerente de Paulista chegou a afirmar que a capela era tão indispensável aos conjuntos fabris quanto um motor nas fábricas. (CORREIA, 1998). A Vila Operária da Boa Viagem, da Companhia Empório Industrial do Norte teve este nome por estar nas proximidades da Igreja da Boa Viagem, na Freguesia da Penha. Porém, a proximidade da igreja, neste caso, pode ser vista mais como uma relação de integração da vila a outras parcelas da cidade e da península, ao contrário do ocorrido nas cidades empresariais isoladas.

Imagem 84: Uma seção da Vila Operária da Boa Viagem, Companhia Empório Industrial do Norte, Península de Itapagipe. FONTE: CEDOC-DCHF-UEFS.

Construída em área distante do centro, a Companhia Empório Industrial do Norte, nos arrabaldes da Península de Itapagipe, em Salvador, é inaugurada em maio de 1892. De acordo com CORREIA a sua vila operária, a Vila da Boa Viagem, aproximava-se da organização de núcleo fabril, apesar de estar nas imediações da cidade¹¹².

“Diferentemente das vilas operárias edificadas por empreendedores imobiliários onde, em regra, construíam-se apenas moradias, as vilas e os núcleos pertencentes a fábricas costumavam incorporar algum tipo de comércio e equipamentos para lazer, ensino e assistência médica, mesmo quando situadas em cidades onde tais serviços e comércio existiam. A criação desses equipamentos no interior da vila pode ser entendida como uma tentativa de isolar a vida operária no seu interior, submetendo-a amplamente à autoridade do patrão, e como uma forma de garantir um controle patronal sobre a reprodução dos trabalhadores que empregava”. (CORREIA, 1998, Pg. 76).

Os núcleos fabris nasciam à distância do centro das cidades e próximas às fábricas, além das razões relacionadas às questões fundiárias, pelo fato da cidade ser vista como um meio corruptor do qual deveriam se afastar. Os empreendedores industriais construiriam um mundo isolado, sobre o qual poderiam interferir e mais facilmente transformar em sadio. O plano de combate à doença e a promiscuidade tinha como parte a mudança dos meios, este meio, por sua vez, seria o corretor e o sanativo, o remédio contra a degradação, a falta de higiene e da moral dos indivíduos que, bem conduzidos se tornariam operários saudáveis e eficientes.

Todos os dispositivos de controle e vigilância operantes nestes núcleos fabris faziam parte da tecnologia de modelagem e controle das pessoas dentro da ordem e disciplina que, juntamente aos discursos sobre os nobres objetivos de proporcionar uma vida mais digna aos operários, vinham ao encontro da majoração dos lucros do patrão, a reafirmação do seu poder e a assegurar a sua propriedade, assim como de naturalização do seu poder.

Os regulamentos diziam respeito a horário e frequência, a prescrições morais, regras de higiene, comportamentos adequados, normas de segurança, ao controle dos movimentos na fábrica até aos modos e aos hábitos de vestir dos empregados, a embriaguez e as conversas dentro ou fora do horário de trabalho, e culminavam na retenção das fichas médicas¹¹³ dos empregados, além do toque de recolher que vigorava.

O oferecimento da morada aos operários funcionava como um instrumento sólido de dominação e opressão, de controle metódico dos hábitos modos de convivência. A classe operária sofria a fiscalização e interferência nos detalhes mais íntimos da sua vida privada. Alguns exemplos são: eram obrigados ao casamento os jovens que fossem pegos em *particulares*; era retaliado quem risse

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

¹¹² O fechamento, que vigorava no projeto inicial da Vila da Boa Viagem e que lhe fazia se configurar como um núcleo fabril, foi se dissolvendo na medida em que a cidade se adensava e crescia na direção norte da periferia até, por fim, englobar a sua malha.

¹¹³ As fichas médicas dos empregados da CEIN ainda existem e fazem parte do Arquivo do Professor José Luiz Pamponet Sampaio, disponível no Departamento de Ciência Histórica e Filosofia da Universidade Estadual de Feira de Santana. É interessante perceber o atendimento médico aos operários não apenas como uma preocupação em respeitar os seus direitos de assistência à saúde, mas também como amostra de um surpreendente exercício de poder por parte do patrão explicitada pela detenção de dados do corpo físico dos seus empregados. Neste momento (talvez também em outros) da história do trabalho no Brasil, em que se transitava da escravatura para o trabalho assalariado, os industriais, como pode ser visto através deste dado, ainda representavam o papel de proprietários dos trabalhadores, detendo um poder muito acima do que deteria um empregador moderno. O médico, a mando do industrial, torna-se um detetive.

durante o expediente de trabalho; quem não seguisse as regras de higiene impostas sofria pena de multa, expulsão e demissão; as mulheres solteiras que engravidassem eram demitidas e expulsas da vila com toda a família; determinavam fosse dado aviso prévio antes dos moradores receberem quaisquer visitas; era obrigatório o consumo dos produtos vendidos em seus próprios armazéns (o que também funcionava como um meio de controlar e implantar hábitos de consumo); na vila funcionava o toque de recolher e eram proibidas até mesmo as brincadeiras infantis.

Leia-se um trecho que descreve curioso episódio ocorrido na Empório:

"Os costumes, igualmente, eram objeto de zelo. Não se admitiam mulheres de vida duvidosa (mulher-dama), bêbados, nem namoros nos portões, que eram fechados às vinte e uma horas. Qualquer infração ao regulamento era rigorosamente punida. Certa vez, realizou-se um convescote (cozinhado) na Praia de São João. Algumas jovens, sem autorização paterna, e viúvas alegres, tomaram parte da festança e cometeram alguns excessos, sob o efeito do álcool. Meses depois, uma das mulheres, viúva, começou a apresentar sinais visíveis de sua próxima maternidade. Instaurou-se rigoroso inquérito, que resultou na expulsão de todos os implicados." (PENTEADO apud CORREIA, Pg. 162, 1998).

Como é possível observar na citação acima, a ordem exigida por Luiz Tarquínio era das mais rigorosas, sob o regime de multas e expulsões. *Para a observação fiel do regulamento, havia um corpo de polícia permanente.* Como instrumento de apoio à moralização dos operários, Luiz Tarquínio fazia circular na vila jornais e publicações de sua própria autoria – como a exemplo O OPERÁRIO – que tinha, segundo ele mesmo, uma função adicional educativa. O ambiente era permeado e imerso neste ar em que vigorava um tom de ameaça muda, velada, constante¹¹⁴.

As vilas operárias que funcionavam como núcleos fabris tinham um desenho onde a visibilidade reinava absoluta. Tais conjuntos reproduziam um diagrama panóptico, no qual tudo se podia ver¹¹⁵. O projeto da fábrica e da Vila da Boa Viagem, as suas linhas paralelas, propiciava a vigilância. A disposição regular e ritmada das máquinas, na fábrica, e das casas, na vila, a sua hierarquização, homogeneidade e repetição, remetem à produção impessoal, em série, para um modelo de ser humano também serial e com necessidades uniformes – as casas e os homens que nelas viveriam fariam parte de uma série.

¹¹⁴ Nestes mundos vigiados e isolados eram cometidos excessos. Um jornal operário, em 1906, no Brasil, denunciou a Votorantim, fábrica fundada em 1893, na região de Sorocaba, interior paulista, de manter os seus operários segregados e confinados no interior do seu núcleo fabril, até fazendo uso de cercas nos seus limites, sob a ameaça de perderem o cargo que ocupavam na fábrica. O trem que fazia o transporte dos operários do núcleo fabril para a cidade estava cessando as suas atividades e a indústria obrigava-os a alugarem as casas da companhia e a adquirirem alimentos nos armazéns da sua cooperativa prometendo vendê-los por melhores preços e fazendo o contrário. (CORREIA, 1998, Pg. 92).

¹¹⁵ Ver FOUCAULT, M. – "Vigiar e punir".

¹¹⁶ Lembrar as distinções entre *moderno* – o sempre novo – e *modernista* – o que é relativo ao Movimento Moderno em arquitetura.

¹¹⁷ Segundo CORREIA não se tem conhecimento de núcleos fabris construídos no Brasil até 1930 com planos que se aproximem dos modelos de "cidade-jardim". (CORREIA, 1998).

A Vila Operária da Boa Viagem supostamente oferecia aos seus operários um 'habitat-moderno'¹¹⁶, padronizado, ortogonal, denso de habitações e escasso de arborização. Distanciava-se assim dos modelos de cidades-jardins¹¹⁷, inspirando-se nas Tenement Houses britânicas, habitações cujo padrão foi estabelecido pelo governo inglês¹¹⁸. Pela disposição das áreas públicas no seu centro e dos ateliês e *caravançarás* em alas laterais, poderíamos nos remeter aos falanstérios de Fourier.

As residências da vila compunham-se de oito blocos com dois pavimentos, nomeados de A a H. Os blocos se distanciavam uns dos outros por ruelas de 7,5 metros e 84 metros de largura, denominadas seções.

Havia uma divisão funcional dos espaços dentro do núcleo. O conjunto cooperativo, pequeno comércio de gêneros alimentícios, açougue e tecidos, juntamente ao serviço de atendimento médico, ficavam concentrados no bloco F, um quarteirão entre a praça e a avenida. A praça ficava a uma distância média entre os limites da vila e nela também se situavam, num bloco à parte, a escola e a biblioteca. Ao centro ficavam os dois coretos, onde se realizavam concertos aos domingos, e erigia-se uma estátua de Luiz Tarquínio que lá está desde 1899 até os dias de hoje.

As residências seguiam em filas ortogonalmente dispostas em relação à avenida, de onde desembocavam os portões e os corredores já descritos. Somando uma área de 21.476 metros quadrados, o conjunto das casas tinha no total 260 residências divididas em três tipos: o Tipo A - somavam 13 e eram compostas de sala de entrada, três salas, sala de jantar, cozinha sanitário no térreo e cinco dormitórios no pavimento superior, que tinham 177 m² de área; o Tipo B - somavam 243 casas compostas de sala de estar, sala de jantar, copa, cozinha e banheiro no térreo, além de dois dormitórios no segundo pavimento, tendo uma área total de 71,95 m²; e o Tipo C - somavam 4 casas que foram transformadas neste modelo como resultado da subdivisão de duas casas do Tipo A. Uma casa se tornaria dois apartamentos, um térreo e outro no segundo pavimento: o apartamento térreo tinha duas salas, dois dormitórios, cozinha e banheiro; e o apartamento no segundo pavimento se compunha de duas salas, três dormitórios, cozinha e banheiro¹¹⁹.

A segmentação e especialização dos espaços, também ocorriam na parte interna das moradias; promoviam uma maior privacidade das casas e o fortalecimento da noção de morada como recanto da moral, da virtude e confiabilidade só possível no seio da família nuclear.

Era comum no Brasil do século XIX, não só nas vilas operárias urbanas como nos núcleos residenciais situados em áreas rurais, a

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

¹¹⁸ Segundo SAMPAIO, a Vila Operária da Boa Viagem teria reproduzido a disposição dos edifícios do modelo inglês, apenas acrescentando um pequeno jardim à frente de cada casa. (SAMPAIO, 1974, Pg. 86). *"A disposição das construções da 'Vila' lembra as Tenement Houses inglesas. - J. Simão da Costa ao admitir tal semelhança recorda que o parlamento britânico estabeleceu em lei esse padrão de casas, sob a impressão das horrorosas condições sanitárias em que habitavam as classes proletárias. Apressa-se, entretanto em esclarecer que a semelhança é restrita à disposição e aspecto dos edifícios, pois a organização social da 'Vila' lhe pareceu inteiramente original. - A começar pelo jardim à frente de cada um dos prédios 'luxo estético que o operário europeu e sua família jamais poderão aspirar'".* (PINHO, 1944, Pg. 84).

¹¹⁹ Ao ser fundada a Vila teria 258 casas que depois, subdivididas duas do tipo A em quatro do tipo C, somaria um total de 260 unidades.

¹²⁰ A experiência de tornar o operário proprietário da sua habitação foi realizada pela primeira vez na Inglaterra, em 1835, pelo industrial Malcomson. O exemplo foi seguido pela Sociedade Mulhouseana das Vilas Operárias, na França, em 1852, e pela fábrica Staud, na Alemanha, em 1869, apesar da obrigatoriedade da venda futura só ser possível se a operários da mesma fábrica. (CORREIA, 1998, Pg. 129). A maioria das experiências nas vilas foram regidas por contratos de aluguel, houve, porém, alguns casos de industriais que optaram pela venda das casas aos seus empregados em prestações pouco suaves. Se tal medida incentivava os cuidados do operariado com o que seria uma propriedade sua, por outro lado era uma desvantagem para os industriais que corriam o risco de perder a sua autonomia.

SEGUNDA IMAGEM
A Península e a modernização

prática de reconhecimento dos bons serviços prestados pelos operários, felicitando-lhes com habitações de maior tamanho e conforto e até mesmo dando-lhes títulos de propriedade das moradias que ocupavam¹²⁰.

Na Vila Operária da fábrica da Boa Viagem era concedido o uso das casas dispensando o aluguel para os operários que permanecessem por mais de cinco anos no emprego, e concedida a posse de uma casa fora da vila aos que realizassem bons serviços por um prazo determinado de dez anos.

A Companhia Empório Industrial do Norte, em 10 de dezembro de 1903, dá entrada na Prefeitura Municipal de Salvador no pedido de licença para a construção de casas a edificar para serem oferecidas, gratuitamente, a seus operários que tivessem longo histórico

Imagem 85: Projeto das casas-prêmio da Vila Operária da Boa Viagem, Companhia Empório Industrial do Norte, Península de Itapagipe. FONTE: Arquivo Público Municipal-PMS.

SEGUNDA IMAGEM
A Península e a modernização

de subordinação resignada. Situadas na Avenida Luiz Tarquínio, ficavam fora da vila além de oferecerem mais conforto e as dimensões dos cômodos serem maiores. Estas casas-prêmio passavam a ser de propriedade dos operários que tivessem *"10 anos de bons serviços e comportamento"*.

A concessão do título de propriedade destas casas, como também a concessão do uso das maiores casas da vila, denotava a hierarquia existente em função do cargo, da confiança que inspiravam e da eficiência destes operários.

Na vida cotidiana da vila favorecia-se a prática de esportes como o futebol – havia sido construído um campo – o que seria uma medida de incentivo ao desenvolvimento da condição física e da coordenação motora dos operários, ocupando o seu tempo livre com práticas saudáveis e evitando o ócio e a vagabundagem. Também eram incentivadas a leitura, as artes e a música, enfim, atividades de

¹²¹ Ainda lembrando LAFARGUE (1880), tornar-se letrado também tinha outros significados para os trabalhadores – carregavam esperanças de com isto se salvarem da sua sub-condição e terem chance de redenção.

Imagens 86 e 87: Imagens da praça central da Vila Operária da Boa Viagem, Companhia Empório Industrial do Norte, Península de Itapagipe. Ao redor do coreto estão o colégio, a creche, os armazéns e o serviço médico. FONTE: CEDOC-DCFH-UEFS.

lazer que não prejudicassem o trabalho da fábrica, mas, ao contrário, que o auxiliasse.

Para os administradores públicos e brasileiros letrados dos fins do século XIX a instrução, até determinado nível, era tida como elemento de controle social; a educação era um meio de moralizar e pacificar os pobres, enfim, de torná-los domados e mais produtivos à indústria¹²¹.

Como afirma CORREIA, a extensão do ensino aos proletários foi preconizada pelos positivistas que enfatizavam a obediência em detrimento do raciocínio. Tomavam a escolaridade mínima como mais um instrumento de domínio das classes abastadas sobre a classe dos trabalhadores. O ensino aos operários diferenciava-se do ensino ministrado às elites, se limitando a noções de vida em comunidade e regras de conduta. O ensino deveria tornar o operariado mais conformado e inspirar nele o gosto pelo trabalho. A educação mínima, direcionada, faria parte do projeto de dominação de classe em curso.

Um fato que serve para ilustrar a amplitude deste projeto de dominação foi o oferecimento à Vila Operária de uma subvenção anual de 12 contos, elaborada como projeto de lei do Deputado Américo Barreto apresentado à Assembléia do Estado, seguido da negação de Luiz Tarquínio em aceitar a quantia. Firme no propósito de manter o seu total domínio e arbítrio sobre a vila afirmou:

“Compreendo a nobre intenção do jovem deputado, só temos palavras de reconhecimento pela espontaneidade do seu proceder: mas estamos autorizados a declarar que de forma alguma a ‘Vila Operária’ pode receber êsse subsídio do Estado. Escola do povo para o povo, mantida com a mais ampla independência, a aceitação de qualquer favor oficial importaria tácitamente na eliminação dessa liberdade de ação, sem a qual seria sacrificar o seu fim principal”. (TARQUÍNIO apud PINHO, 1944, Pg. 87).

A creche preparava as crianças desde muito cedo, educava-as a terem hábitos diferenciados dos hábitos dos seus pais e, tomando-se conta delas, liberavam-se as mães para os afazeres do lar e para o trabalho na fábrica, já que a maior parte do operariado era do sexo feminino. Mesmo para as crianças, aliás, principalmente para elas, eram planejadas atividades regradas e submetidas a horários, preparando-as, desde cedo, para se tornarem futuros bons operários, treinavam-nas para a ordem e a regularidade, para admitir lideranças e respeitar a propriedade do patrão.

O conjunto de fábrica, residências e equipamentos de apoio da Fábrica da Boa Viagem erigia-se de forma sólida. Dispunham de

canalizações de esgoto, luz elétrica e tudo o mais que fosse alcançável e reconhecido como necessidade básica do bem viver dos operários, e ia além. As descrições do engenheiro José Simão da Costa narram o luxo do mobiliário da escola e da sala de leitura acrescentando:

"A bem dos créditos do Brasil Moderno, diga-se que em parte alguma do mundo há exemplo de terem os proprietários de estabelecimentos industriais fundado, em igualdade de circunstâncias, obra tão completa para a ilustração do espírito e elevação moral dos próprios operários e seus filhos". (SAMPAIO, 1974, Pg. 89).

Observe-se que, com valores de cunho radicalmente capitalistas, a afirmativa traz a idéia de que o luxo do mobiliário seria então proporcionante de uma maior *"ilustração de espírito"* e *"elevação moral"*. Demonstração da capacidade redentora conferida aos industriais, ao ambiente do trabalho e da vila operária.

O Escritório de Planejamento Urbano da Cidade de Salvador – um plano moderno

Desde a I Semana de Urbanismo de 1935¹²², quando as preocupações urbanísticas chegavam a Salvador, estava plantada a idéia da necessidade de um plano para a cidade. O urbanista francês Alfred Agache, que havia colaborado com a firma Coimbra Bueno nos planos para as cidades de Curitiba e Goiânia faz uma visita a Salvador e, em seguida, foi enviada pela firma uma proposta urbanística à Prefeitura Municipal. Após uma consulta ao Interventor Landolfo Alves, o Prefeito Durval Neves da Rocha entendeu que o assunto deveria ser exposto a debate mais amplo.

O Prof. Mário Leal Ferreira, então técnico da firma Dane & Conceição, já com uma reputação das mais elevadas do meio no que dizia respeito aos estudos da problemática do desenvolvimento urbano mostrou-se interessado em executar os trabalhos referentes ao plano de modernização da cidade, enviando uma proposta formal à Prefeitura. Tal proposta foi encaminhada em 3 de Julho de 1942. Enfocava a problemática urbana com uma visão globalizante indicando, conceitualmente, que tipo de trabalho se propunha a realizar.

Os técnicos da Prefeitura recomendaram a aprovação da proposta Mário Leal Ferreira em detrimento da Proposta Coimbra Bueno. O contrato foi então com ele firmado pela Prefeitura em 3 de dezembro do mesmo ano.

¹²² Foram mencionadas algumas aproximações do projeto do EPUCS para Salvador com a idéia de cidades-jardim de Ebenezer HOWARD. Numa das Conferências da Semana de Urbanismo de 1935, intitulada "As cidades-jardins", o engenheiro Milton da Rocha Oliveira faz referências à cidade-jardim de Ebenezer Howard e sua ênfase nas relações cidade-campo. Coloca-se, dentre outras recomendações a serem seguidas, a busca de um contato mais próximo com a natureza, a ocupação parcial dos lotes com áreas permeáveis reservadas para jardins, o incentivo à organização de "villas" e "cidades-jardins", assim como o zoneamento. Aí já se mostram algumas aproximações entre o ideal de cidade proposto pelo EPUCS e a proposta de Sir Ebenezer Howard: "Na Semana de 35 não se observa referências às idéias de cidade-linear (A. Soria y Mata; 1882-1892), cidade-industrial (Tony Garnier; 1901-1904), ou do Plano Voisin (Le Corbusier; 1920-1930), mas são feitas citações da Cidade-Jardim (E. Howard; 1898-1903) e sua ênfase naquelas relações entre cidade-campo, muito em voga na Europa". (SAMPAIO, 1999, Pg.128).

¹²³ Definição para o termo "plano".

SEGUNDA IMAGEM A Península e a modernização

O EPUCS começa a funcionar efetivamente em abril de 1943, como iniciativa de introduzir o urbanismo na práxis urbana. Adotava uma concepção interdisciplinar de planejamento pretendendo elaborar um plano que atendesse às necessidades espaciais da "Grande Salvador".

"No universo é possível distinguir diversos mundos, que seriam como planos sobrepostos uns aos outros. Acima do mundo da pura necessidade, que é a quantidade sem qualidade, idêntico ao nada, podem-se distinguir: o mundo físico, o mundo vivo e o mundo pensante".¹²³ (ABBAGNANO, 1999, Pg.764).

O EPUCS, enquanto "plano", faz parte desse mundo pensante, prescindindo do qual a cidade flui, o dissolve e se transforma. O EPUCS era uma busca do ideal, e o ideal, nesse sentido, é produto do pensar moderno pela fluidez, pelo dinamismo, pela coerência e pela limpeza de uma cidade que pretende modernizar-se ainda mais.

O plano do EPUCS traz idéias higienistas e traços do pensamento iluminista, ao mesmo tempo em que abdica do moderno como

¹²⁴ Palavras de Daniel Burnham, organizador do plano de Chicago presentes na Conferência do Engenheiro Milton da Rocha Oliveira, na abertura da Semana de Urbanismo de 1935. Citado por SAMPAIO (1999).

Imagem 89: Modelo Radial-concêntrico que ilustra o plano do EPUCS para Salvador..
FONTE: PLANDURB.

P-8
O MODELO

SEGUNDA IMAGEM

A Península e a modernização

manter um leque de abordagem multidisciplinar no estudo das cidades.

Assumindo um modelo espacial radioconcêntrico, o Escritório traça suas vias concêntricas e radiais em meio ao verde, pensando a cidade como uma unidade territorial indivisível, se concentrando nas realizações por partes e atendendo a multidisciplinariedade proposta, pois, para o engenheiro Mário Leal Ferreira:

*"o urbanismo é um problema social instante e só pode ser resolvido com a utilização de elementos cooperantes, representativos de todos os setores da sabedoria humana, postos à serviço da causa comum e ungidos da maior humildade e modéstia"*¹²⁶. (FERREIRA apud SAMPAIO, 1999, Pg.133).

O EPUCS propunha a cidade antiga tornando-se o lugar da cidade moderna, continuando-se nela. Não planejava a remodelação urbana, mas, baseado na investigação histórica sobre os fatores responsáveis pela sua fisionomia, cuidava da sua restauração e correção no sentido de atender ao desdobramento e a expansão da Salvador-Metrópole. Pensava a mesma cidade, outrora antiga, agora moderna.

A preocupação com o viés histórico deixava-se ressaltar desde o documento inicial do acervo, onde o Professor Mário Leal Ferreira traçou os principais objetivos do trabalho e entre eles a *"realização de trabalhos de investigação histórica e científica dos fatores responsáveis pela atual fisionomia da cidade"*, estudo que faria parte da pretensa Enciclopédia Urbanística da Cidade do Salvador.

O plano tentava preparar a estrutura da cidade de forma a resolver os problemas de *localização e distribuição dos vários estratos de sua população (zoning); os de saúde e higiene; os de economia e trabalho; os de habitação e alimentação; os de educação e instrução; os de interação social e bem-estar (welfare)*. (SIMAS, inédito, Pg. 105). Pretendia partir da cidade existente para propor uma cidade mais integrada, orgânica e funcional.

A estrutura espacial que caracteriza Salvador (cidade Luso-Renascentista-Pseudo-moderna-Em transformação constante) está longe de ter tido como ponto de partida a produção industrial¹²⁷. No entanto, da *Cité Industrielle* de Tony Garnier¹²⁸, na cidade de Salvador o EPUCS repete, no que se refere às indústrias: o zoneamento¹²⁹ e a comodidade nos meios de transporte. Ademais a *Cidade Industrial* de Garnier também situa a fábrica na planície e o centro da cidade num altiplano. Portanto, dela herdou-se e aqui se aplicava a idéia de que as fábricas devem estar a uma distância regulamentar do centro político e administrativo - de maneira que

¹²⁷ Como já trabalhado no primeiro capítulo desta dissertação, o ponto de partida para a estruturação espacial da cidade de Salvador foi a preocupação da Corôa Portuguesa com a defesa do território conquistado.

¹²⁸ A proposta de Tony Garnier para uma "Cidade Industrial" francesa – projeto que se desenvolve de 1904 até 1917 – é o reflexo da crença no trabalho reinante no século XIX. O projeto não serve como um referencial de cidade real, posto que não foi efetivamente realizado, mas cria um forte referencial das idéias que permeavam os fins do século XIX e início do XX no que se refere à formação das cidades em função da indústria. Segundo Garnier as razões determinantes para estabelecer uma cidade industrial são: a proximidade das matérias-primas, a existência de uma força natural a ser utilizada e a comodidade dos meios de transporte.

¹²⁹ Observe-se que o zoneamento proposto por Garnier na sua cidade industrial-utópica, preconizou a Carta de Atenas de Le Corbusier.

SEGUNDA IMAGEM
A Península e a modernização

tanto a indústria quanto o resto da cidade mantivessem as suas dinâmicas próprias, salvaguardadas de interferências desnecessárias – assim como a idéia de que esta distância fosse facilmente transposta pelos meios de transporte disponíveis.

A área industrial prevista pelo EPUCS acentuou a forma de como já haviam se acomodado as indústrias soteropolitanas do século XIX ao XX. Verifica-se, no Plano Urbanístico do EPUCS, a demarcação de Itapagipe como Zona de uso Misto entre Residencial Satélite e Industrial (PRANCHAS 6 e 13), tendo em vista a grande concentração de indústrias que já ocorria na área (PRANCHA 7), fruto da segregação espacial que sucedeu no decorrer do século XIX.

Em toda a Península, conjunto de bairros que comporiam a então Freguesia da Penha, já havia se dado o fenômeno de transformação que substituiu o ócio das vilegiaturas pelo furor das máquinas no interior das fábricas e a velocidade dos veículos automotores nas avenidas que se alargavam.

O sistema viário, o zoneamento e todas as estruturas armadas em rede se adaptavam e reforçavam o sistema radial-concêntrico adotando a perspectiva de dar unidade à forma urbana projetada. Procurou-se marcar sobre o mapa representativo da topografia urbana de Salvador, as áreas que seriam indicadas como as mais convenientemente adequadas à estruturação da cidade. Eram elas: residencial, comercial, industrial, de serviços públicos e de recreação. Também entre estas áreas buscou-se manter o justo equilíbrio de aproximação e distanciamento considerando fatores de ordem higiênica, de segurança, econômica, e social.

Desta forma, a Península é reconhecida e mantida pelo EPUCS como a área da cidade mais propícia à localização das indústrias. Reafirmou-se no plano o que se consolidou através da dinâmica espontânea da cidade.

"A Zona Industrial, por sua vez, situa-se no ângulo Nordeste do Promontório triangular onde assenta a Cidade, em local evidentemente indicado pela facilidade de acesso das matérias primas e distribuição dos produtos manufaturados (vizinhança do Porto, via férrea e comércio grossista); pela proximidade de áreas destinadas à residências operárias e granjas; e, finalmente, pela possibilidade de fácil expansão na direção da terra (hinterland) ou da enseada de Itapagipe, sem prejuízo das zonas diferenciadas vizinhas." (PLANDURB apud EPUCS, 1976, pg. 112).

Entre os documentos encontrados no Arquivo Público da Prefeitura Municipal de Salvador havia algumas solicitações de esclarecimento de indivíduos, industriais ou cidadãos comuns, sobre o Plano do

SEGUNDA IMAGEM
A Península e a modernização

EPUCS. Como este era um plano global para a cidade preocupavam-se de que os interesses comuns se sobrepusessem aos seus particulares.

Em 15 de Março de 1949, a Companhia Antártica Paulista indaga a Prefeitura sobre os planos de alargamento da rua em que estava localizada, que seria feito para a construção, na mesma rua, do Centro Cívico de Itapagipe - projeto de autoria do EPUCS.

"A Companhia Antártica Paulista Indústria Brasileira de Bebidas e Conexos, proprietária dos imóveis sito à Rua Dr. J. J.

Seabra - Rua Luiz Murat, 6 – Av. Barão de Uruguaiiana, 66 – sob números 34.473 - 34.467 – 60.677 – respectivamente vem requerer a V. S., se digne informar se os requeridos imóveis foram atingidos por modificações ou estão sujeitos a qualquer plano de urbanização para as zonas em que os mesmos estão situados. Nestes termos pede deferimento. Bahia, 15 de Março de 1949. Acompanha – “Cópia parcial do Plano do EPUCS para o Centro Cívico de Itapagipe, alargando a Rua Barão de Uruguaiiana – Penha”. (Arquivo Público Municipal, Prefeitura Municipal de Salvador).

Imagem 93: Projeto de loteamento desenvolvido a partir das linhas mestras do EPUCS. observar a igreja do Bonfim e a Colina Sagrada no canto inferior esquerdo. Propriedade do Sr. Antônio Garcia, Rua Euzébio de Matos, Península de Itapagipe. FONTE: Arquivo Público Municipal-PMS.

Esta citação ilustra a abrangência do processo de transformação por que passava a cidade e mais especificamente esta parte dela, com ampla autonomia do EPUCS.

O Escritório também se dispunha a planejar e desenhar loteamentos,

SEGUNDA IMAGEM
A Península e a modernização

além de esboçar regulamentos a serem seguidos nos seus traçados. Tais loteamentos eram baseados nestas linhas mestras fornecidas à Prefeitura - sob este parâmetro obtinha-se licença para a execução dos projetos. Foi o ocorrido com o loteamento desenhado para as terras do Sr. Antônio Garcia, à Rua Euzébio de Matos, no subdistrito da Penha, em Março de 1946.

Estava previsto um Centro Cívico no planejamento de cada bairro que, centro de gravitação populacional, deveria sediar atividades comuns, agrupar os estabelecimentos comerciais, os serviços públicos e de utilidade pública de interesse local. À Prefeitura Municipal de Salvador, em 20 de setembro de 1947, o escritório apresenta o projeto do Centro Cívico de Roma e 3º Centro de Saúde Pública – dentre os centros previstos, o único a ser desenvolvido. Para a construção do Centro, a primeira providência a ser tomada seria a aquisição do terreno de propriedade da Indústria de Fibras da Bahia S.A. Desapropriavam um bem particular em prol da comunidade.

¹³⁰ Segundo SAMPAIO, o EPUCS, dentre outros estudos, também se dedicou a estudos sobre a habitação proletária em Salvador. (SAMPAIO, inédito, Pg. 100).

“Anexo o recebimento do ofício dessa Prefeitura nº 327, de 20 de maio do corrente ano, remetendo uma cópia da planta parcial do Centro Cívico de Roma, projetado pelo Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador (EPUCS), com indicação da área prevista para a edificação do 3º Centro de Saúde Pública. Assim, foi ouvida da Consultoria Jurídica desta Secretaria, a fim de poder ser liquidado o mais curto prazo a solução do caso, cuja primeira providência caberá ao Estado com a aquisição do terreno da Indústria de Fibras da Bahia S.A. 27 de setembro de 1947”. (Arquivo Público Municipal, Prefeitura Municipal de Salvador).

Tamanha era a importância do EPUCS para a cidade, e tanto se lhe confiavam enquanto executor dos planos concebidos, tal fé depositavam no rigor do zoneamento da cidade e tal respeito obtivera da Prefeitura e dos cidadãos em geral, que tudo que desejasse realizar a população e imaginasse possível de implicar em qualquer contrário, o consultavam¹³⁰.

Como o zoneamento, a península subdividia-se em residencial satélite e industrial, sendo que em alguns trechos estes usos coexistiam frente a frente na mesma rua. Em 16 de setembro de 1949, uma anônima consulta à Prefeitura sobre a destinação de determinado terreno, situado à Rua Domingos Rabello, se estaria reservado para fim industrial ou residencial.

“A abaixo assinada, proprietária do terreno sito à Rua Domingos Rabello, s/nº, para fins de direito, vem pedir a V. Exa. que se digne a mandar certificar, se o terreno acima aludido, é destinado a construção residencial ou industrial, a fim de que possa dar ao mesmo fim conveniente”. 16 de Setembro de 1949. (Arquivo Público Municipal, Prefeitura Municipal de Salvador).

TERCEIRA IMAGEM

A OBSOLESCÊNCIA

O Plano do C.I.A.

Na formação do Centro Industrial de Aratú a alternativa industrial foi tida por estudiosos como uma possibilidade de enfrentamento econômico do famoso “enigma baiano”. O novo centro industrial foi pensado como uma medida de atrair investimentos e capitais extra-regionais e inverter a situação econômica pouco produtiva pela qual se arrastava a Bahia.

Fatores locais aliados ao novo ciclo econômico nacional e desenvolvimentista da era Vargas, do qual Rômulo Almeida¹³¹ era parte pensante, conduziram as soluções pelo viés da expansão industrial para fora do perímetro da cidade e da atração de capitais extra-regionais para a região.

A forma urbana que se propõe a desenhar a capital baiana nesta fase estaria subordinada e atrelada a um processo de industrialização, cujos interesses, especialmente os dos capitais envolvidos, não se limitavam ao território local: a cidade de Salvador *se remodelaria readequando-se ao novo desenho*.

Entendendo Salvador como o lugar da ‘não-produção industrial’ o Plano do Centro Industrial de Aratú, de autoria do Arqtº. Sérgio Bernardes, localiza a região produtiva nos arredores da cidade. Destituindo a cidade de sua função produtiva – reservada para o lazer e o turismo, muda a sua dinâmica propondo-lhe uma outra, mais condizente com os rumos que a nova proposta daria ao seu desenvolvimento. Com o crescimento populacional, as demandas viárias e pressões sobre o mercado de terras no sentido de expandir a sua malha, a forma urbana que desenha a cidade de Salvador torna-se outra. O território do seu entorno é reestruturado. Salvador estaria expandida a uma dimensão metropolitana.

Foram oferecidas enormes facilidades e incentivos fiscais para a implantação das indústrias no C.I.A. com o objetivo de obter vantagens advindas da implantação industrial que, neste caso era unicamente a atração do capital e o oferecimento de empregos além da consolidação de um novo modelo (já que como parte da política de incentivos, os impostos, por longos períodos, não seriam arrecadados). São realizados investimentos vultosos para a infra-estrutura do espaço e atração dos capitais de fora da região.

Com acesso direto ao mar, espaço, água, matéria-prima, mão-de-obra, infra-estrutura viária e energética que facilitam a sua implantação e rápida expansão, a situação altimétrica da área industrial do C.I.A. sugeriu o zoneamento em três áreas distintas: a de indústrias leve ou pesada, a zona urbana habitacional e a zona rural. Dizia-se uma tentativa de equilíbrio entre a taxa de urbanização (66%) da cidade de Salvador e a sua taxa de industrialização (18,6%).

¹³¹ Rômulo Almeida, um dos pensadores do “enigma baiano”, e um dos formuladores da política industrial baiana do período e líder do plano CIA, foi assessor econômico do Governo Vargas e primeiro presidente do Banco do Nordeste.

Estruturalmente o Plano C.I.A. estava dividido em dois: um Plano Diretor e um Plano Complementar. O Plano Diretor é assim apresentado pelo seu idealizador no Relatório do Planejamento Físico do Centro Industrial de Aratú:

“Aquilo que se refere diretamente à área industrial – Plano Diretor – tem o caráter de recomendações fundamentais consideradas imprescindíveis para o êxito da implantação e o sucesso de todo o processo: zoneamento da área industrial, agrícola e de habitação, do setor político-administrativo, localização do porto, das vias de transporte, da reserva florestal e das áreas de florestamento e reflorestamento, das matas industriais, do centro de abastecimento e de redistribuição, dos sistemas energético, aquaviário, ferroviário, rodoviário e de telecomunicações”. (BERNARDES, 1966, Pg.1).

O Plano complementar consistia, por sua vez, na coordenação da transição do regime agro-pastoril para o agro-industrial:

“Aquilo que visa complementar o planejamento físico da área industrial – Plano Complementar – localização das áreas de comércio e recreação, evolução gradual e contínua do regime agro-pastoril para o regime agro-industrial, criação da mentalidade produtiva através do estímulo à livre iniciativa, rede hospitalar, eixo cultural, não é menos vital para o equilíbrio do Plano Global, mas possui, em graus diversos, um caráter de sugestão, abrangendo a análise de toda a região do Recôncavo.” (BERNARDES, 1966, Pg.1).

O Plano do C.I.A. pode ser descrito da seguinte forma:

“1) plano urbano-industrial de visão e escala regional, baseado num desenvolvimento tipo cidade-industrial-linear no entorno da Baía de Todos os Santos, tendo Salvador como cabeça do sistema;

2) Salvador-Metrópole concebida numa nova versão radio-concêntrica, em que o centro tradicional assumiria a função turística, e deslocam-se para um novo-centro as funções de governo estadual e municipal,

Imagem 94: Esquema da fase final de implantação do Projeto do Centro Industrial de Aratú. Abrangendo uma escala regional para além dos limites da cidade de Salvador, organiza-se a partir do porto de Aratú. FONTE: Biblioteca-FAU-UFBA.

localizado nas imediações do Cabula (antecipa-se, pois ao CAB);

3) a base econômica regional está centrada na indústria moderna, e, ao contrário da visão do GTDN-SUDENE (voltado para a pequena e média empresa e mercado local), defendia a CPE e a instalação de grandes empresas voltadas para os mercados do Centro-Sul;

4) a estratégia é uma espécie de desconcentração concentrada, tendo como especificidade uma infra-estruturação fora do espaço urbano de Salvador, criando um complexo de facilidades industriais de modo a atrair capitais e investidores de fora da região, ao tempo em que se remodelaria a metrópole readequando-a ao novo desenho;

5) o modelo espacial do C.I.A. contempla novas cidades industriais satélites à Grande Salvador, ficando a metrópole como área de preservação do patrimônio histórico, paisagístico e cultural, com ênfase para o turismo e terciário moderno como funções básicas da Cidade;

6) o complexo viário resultante engloba os vários sistemas hidro, ferro, rodo e aeroviário, numa malha de característica predominante linear, destacando-se um grande anel no entorno da Baía de todos os Santos, passando por Itaparica e alcançando Salvador (Ponta da Penha), daí prosseguindo até a Baía de Aratú (novo porto) rearticulando todos os sistemas, terminais e zonas de produção industrial, habitações e turismo-lazer. Uma ponte ligando Itaparica a Salvador é sugerida nos desenhos, sendo, na prática, substituída pelo 'ferry-boat' nos anos 70." (SAMPAIO, 1999, Pg. 228-234).

Os desdobramentos do Plano C.I.A. e a cidade de Salvador

O discurso do plano C.I.A., ao contrário do EPUCS, aproxima-se do urbanismo moderno dos CIAM's, e da retórica desenvolvimentista da *"Carta de Atenas"*, sistematizada por CORBUSIER, atendendo às novas prerrogativas do Estado desejoso de uma nova política industrial para a Bahia Moderna do pós-50.

A idéia da intervenção urbana como agente causador das transformações sociais ainda pode ser vista no ano de 1966, no plano para a *"cidade-industrial-linear"* do Centro Industrial de Aratú. Nela

o urbanista fica incumbido de uma 'missão heróica': coloca-se como proponente de uma nova lógica capaz de regulamentar a vida social.

O Plano elaborado por Sérgio BERNARDES para o Centro Industrial de Aratú exibe o apelo à crença no modernismo de matriz Corbuseana e dos CIAM's, no sentido de ainda afirmar o urbanismo como prática capaz de *"criar e planejar as cidades para um novo mundo"* e, ainda, afirmar os urbanistas como *"os sujeitos das transformações"*.

"Centrado na ideologia do plano criticada por TAFURI (1985) propagada no pós-guerra, profeticamente vaticina BERNARDES(1975): '(...) o desastre urbano continuará sendo fatal enquanto o urbanismo se considerar e for visto como intérprete e consequência dos pontos de vista formulados pela Economia, pela Política, pela Sociologia; enquanto não se sentir com autoridade suficiente para questionar o conhecimento contemporâneo e exigir daquelas e de outras ciências uma total revisão de valores, conceitos e atitudes.'" (SAMPAIO, 1999, Pg. 222).

Na realidade, o arquiteto-urbanista foi contratado para ordenar a estruturação física que legitimaria um planejamento já elaborado tendo como ponto de partida os interesses do capital industrial.

Fazendo citações dos relatórios da Organização Mundial de Saúde da ONU, BERNARDES ressalta que o urbanismo deve ter como consideração constante a condição humana universal, segundo ele levada em conta na polarização industrial para Aratú. Porém não foi possível detectar esta preocupação de forma concreta em seu plano.

A aversão do arquiteto pela cidade historicamente constituída é evidente em Aratú e, apesar de reservar margens para atender a futuras exigências, posto que a cidade-linear-industrial de Aratú prevê crescimentos, coloca-se totalmente avesso ao que chama de *"correções de erros"*, tomando a cidade concreta e real como caso perdido:

"Chamado a corrigir erros causados pelo crescimento desordenado dos grandes centros, o urbanista tem comprometido sua posição ao aceitar a encomenda que lhe fazem de colocar remendos na paisagem – implantar tecido novo em um organismo em decomposição". (BERNARDES apud SAMPAIO, 1999, Pg. 146).

Na crença de que a cidade só seria possível partindo da prancheta, num modelo inteiramente novo e pensado para ser controlável,

BERNARDES mostrava a aproximação do seu plano com os ideais da cidade *"moderna-corbuseana"* e o seu afastamento da vertente do *"town-planning"* anglo-saxão, ligado ao Estado do Bem-Estar social.

Na idéia de que ao urbanista cabia o papel de condicionar os mecanismos econômicos e políticos na criação do habitat humano, o idealismo de BERNARDES identificava-se com o que é *"inteiramente novo"* indo ao encontro de uma cidade perfeita idealizada para um futuro imaginário em que a sociedade seria transformada.

No planejamento o arquiteto teve como referência a Baía de Aratú e, numa escala maior, o plano abrange a cidade de Salvador estendendo-se por todo o Recôncavo Baiano num projeto que sustem e reforça o discurso da *"descentralização centralizada"*. Prevendo um *"crescimento ilimitado"* para a cidade industrial desenhada, indica a sua expansão por *"módulos"* ou *"modelos"* que, estruturando a cidade planejada alteraria a lógica do próprio crescimento de Salvador e da região.

"Os módulos iriam se desdobrando no tempo, cujo horizonte não é fixado, mas tendo em vista um 'modelo espacial' denominado por BERNARDES de 'matriz-ideal' – até envolver num grande anel viário a Bahia de Todos os Santos". (SAMPAIO, 1999, pg. 147).

Como o EPUCS, o Plano do C.I.A. pensou a cidade partindo de um modelo radial-concêntrico, porém, localizou o centro administrativo no Cabula, bairro situado no *"miolo"* da cidade, de maneira a poder estar mais articulado à cidade-industrial construída. Propôs o centro de Salvador deslocado da sua localização histórica partindo dele os setores de desenvolvimento urbano e as linhas aéreas de transporte coletivo¹³². As vias terrestres dos fundos dos vales, herdadas do EPUCS, estariam reservadas para os automóveis e se ligariam às demais vias, de caráter regional. As indústrias, por seu turno, estariam ligadas ao sistema rodo-ferroviário regional por onde chegariam os insumos e escoaria toda a sua produção.

Embora envolvendo municípios da área metropolitana de Salvador – Simões Filho, Candeias, Lauro de Freitas, Dias D'Ávila, Camaçari, São Francisco do Conde e Itaparica – e reestruturando toda as suas dinâmicas, esta concepção de cidade modernista-impositiva e comprometida com outros interesses que não os ditados como regra e ponto de partida, não conta com as Prefeituras no processo de planejamento - demonstrando o quanto é possível conceber uma proposta de cidade de forma extremamente autoritária, destoando de propostas anteriores onde os interesses sociais da cidade e de seus habitantes seriam considerados, a exemplo do próprio EPUCS

¹³² A cidade-industrial-linear de BERNARDES tem como estupenda inovação (não tecnologicamente resolvida mas somente numa indicação visionária) a proposta de linhas de transporte que articulariam as cumeadas em pontos estratégicos da cidade de Salvador num sistema funicular de transporte coletivo por via aérea através de cabos.

ou de experiências internacionais citadas:

“A Frankfurt planificada de Ernest May, a Berlin administrativa de Martin Wagner, a Hamburgo de Fritz Schumacher, a Amsterdão de Cor van Eesteren, são os capítulos mais importantes da história da gestão social-democrata da cidade. Mas lado a lado com o oásis de ordem das Siedlungen – verdadeiras utopias construídas, à margem de uma realidade urbana por elas bem pouco condicionada – as cidades históricas e os territórios produtivos continuam a acumular e a multiplicar as suas contradições. E são em grande parte contradições que bem depressa se revelarão mais decisivas dos instrumentos elaborados pela cultura arquitetónica numa tentativa para as controlar” (TAFURI, 1985, Pg. 74).

Apesar da assertiva de BERNARDES, no caso do C.I.A. não era a cultura arquitetônica que controlava a cidade, mas o interesse do capital. O urbanismo utópico do arquiteto é um discurso técnico elaborado no intuito de legitimar a ação do Estado que faz cumprir o seu interesse em busca da industrialização como um inquestionável bem futuro – o que á época era a visão predominante. Diferente das perspectivas dos social-democratas descritas por TAFURI, na qual tinham como condição a unificação do poder administrativo e a proposta intelectual.

Descolado da realidade da cidade historicamente constituída, o plano do C.I.A. mostrava-se, na prática, inviável a ser inteiramente concretizado na capital subdesenvolvida, pobre e sem meios. Sendo a proposta da nova cidade-industrial baiana uma concretização dos interesses político-nacionais foi descartado o diálogo com as reais carências e dinâmica da cidade e da sua população. Não existe um *“horizonte projetual”* fixo, mas o Plano é a concretização da disposição dos capitais a se instalarem na região, articulados à política manipuladora e aos programas da União.

Ao mesmo tempo em que propunha a multidisciplinaridade BERNARDES afirmava que o plano urbanístico precisaria se impor de forma decisiva relegando as demais disciplinas a um papel secundário, consequente. As ambiguidades no plano são muitas, e na efetivação ficaram evidentes as lacunas e equívocos, inevitáveis em situações em que o plano realizado era ditado por regras exteriores e comprometidas com outros interesses que não os sociais – o do capital industrial.

A proposta do parque industrial moderno do C.I.A. tornou-se um instrumento com o qual o capital industrial do sudeste interferiu na economia baiana. Desta forma e por este motivo sucumbe.

A cidade-industrial de Aratú nada mais era que a ilusão de um futuro idealizado e técnico, descentrado ou descolado da viabilidade ou do compromisso em dar sentido social ao projeto.

A herança material da cidade se resumia à descentralização urbana pela implantação da infra-estrutura viária de caráter inter-regional. O rodoviarismo urbano prevalece e os conjuntos habitacionais espalham-se pela periferia ao mesmo tempo em que aparecem favelas nos vazios gerados e as áreas centrais tornavam-se decadentes. As terras rurais, ao serem abertas para o mercado imobiliário tiveram infra-estrutura totalmente financiada pelo governo, o zoneamento foi redefinido pela nova lógica de acesso rádio-concêntrica, e este conjunto de características tornou-se a alavanca de que necessitava a especulação imobiliária para vigorar, a mesma especulação a qual desejava-se combater:

“Com o planejamento global, mantido com firmeza, evita-se o caos socio-econômico a médio e longo prazo. Com o zoneamento evita-se, entre outras desvantagens, a especulação. Com a viabilidade de infra-estrutura a baixo custo assegura-se a implantação e a expansão futura. Quando adiante sugerimos o deslocamento da atual sede do governo, do local onde a situou Tomé de Souza (Bahia de 1500) para o Cabula (Bahia século XX), é dentro desta mesma perspectiva de bem comum e de combate à especulação espoliativa”. (BERNARDES, 1966, Pg.18).

A capital que outrora foi cogitada a ter seu centro deslocado para a Península de Itapagipe, neste momento de fato desloca-se para o Cabula¹³³.

Com a implantação do C.I.A. deu-se o contrário do que ditava o arquiteto-planejador. A realidade contrariou o discurso.

“Salvador vai sofrer o impacto desta industrialização fora do seu território político-administrativo, pois organicamente é imbricada com o novo locus da produção moderna. As novas vias arteriais e regionais levarão a cidade a se expandir, não exatamente como a cidade-ideal desenhada por BERNARDES, mas numa configuração outra – descentralizada, em que o ‘sprawl’ da metropolização é a tônica da forma urbana polinuclear”. (SAMPAIO, 1999, Pg.153).

Desorganizados os arranjos de produção do estado e reduzida a rede de tráfego terrestre e marítimo, encontram-se a partir daí marginalizados os antigos centros de produção regional e debilita-se a rede urbana que envolve a Baía de Todos os Santos, inclusive a

¹³³ O Cabula é um bairro situado no “miolo” - área pouco ocupada na Salvador da época, situada entre as áreas de expansão ao norte e ao sul – que desejava-se adensar tendo em vista a infra-estrutura de que já dispunha.

capital. A dinâmica rodoviarista do novo plano pensado para a cidade desprovê de vigor os transportes ferroviário e marítimo que ligava Salvador ao seu entorno imediato. Salvador “*indivisível de sua região*” divide-se dela.

O balanço da nova industrialização promulgada pela criação do C.I.A. é assim visto por BRANDÃO:

“Essa industrialização, baseada na entrada maciça de capitais de origem extra-regional, e não num processo progressivo de acumulação interno à região, viria a marginalizar de uma vez a economia do velho Recôncavo e a cobrar custos extremamente altos à sua rede urbana e à capital. Os anos 60/70 são marcados por um forte processo de urbanização da região imediata de Salvador reforçada pelo desenvolvimento da petroquímica e pelo reflorestamento(...). O processo, entretanto, terminou por contribuir para um crescimento explosivo e de baixa qualidade na capital e por produzir uma vida urbana medíocre e desestimulante nas pequenas cidades da região.” (BRANDÃO, 1998, Pg. 46).

O plano do C.I.A não consiste em um planejamento global para a cidade que, por sua vez, não é vista em sua totalidade. Neste plano é sepultado o “*planejamento científico*” almejado por Mário Leal Ferreira e planejado pelo EPUCS.

Imagem 95: Fotografia aérea do Centro Industrial de Aratú.
FONTE: GAUTHERROT.

Na década de 60 do século XX, a história da cidade de Salvador fica marcada pelos discursos "*realizadores*" e "*desenvolvimentistas*" setoriais, de curto alcance e pouco críticos alicerçadas na política de expansão industrial nacional. Apenas o setor produtivo é pensado enquanto o atendimento às demais necessidades básicas são insuficientes.

Com a concentração industrial fora dos limites institucionais da cidade foram geradas demandas de habitações, transporte, saúde e educação em desacordo com o planejamento do Estado. Salvador continua a concentrar habitações, as pressões sobre a cidade aumentam sem acréscimos à sua receita.

ALGUMAS PROPOSIÇÕES

Por volta de 1939, com a descoberta do petróleo e, em 1950, com a implantação da Refinaria Landulfo Alves, em Mataripe, a economia baiana ganhou impulso e tornou-se o principal produtor de petróleo em todo o país. Nos trinta anos seguintes, a PETROBRÁS, explorando o petróleo do Recôncavo, chega a produzir um quarto das necessidades nacionais e a cidade de Salvador passa a ter outros vetores de expansão. O modelo proposto pelo EPUCS, reservando a Península de Itapagipe como centro industrial, não mais se aplicava a esta nova realidade. Os elaborados estudos do Plano se reduziram a diretrizes para as questões viárias, dando suporte ao rodoviarismo urbano pós-64. (SAMPAIO, 1999).

Com a convergência de interesses econômicos para a região metropolitana, no Centro Industrial de Aratú, o antigo centro industrial de Itapagipe se arrefece deixando como registros do seu passado as cicatrizes e os resíduos da sua materialidade – seja nas chaminés, elementos-vestígios que surgem na paisagem peninsular verticalizando o olhar, ou nas ruínas dos edifícios fabris que, presentes, clamam o registro da antiga indústria “baiana”.

Configurando-se como área residual pelo arrefecimento da economia que a movimentava e a sua vetorização para além do perímetro urbano de Salvador, o antigo balneário da Península é um *palimpsesto*, um território rico em camadas de tempo que emergem misturando torres eclesiásticas, residências proletárias e chaminés fabris. As transformações territoriais sofridas por este lugar a partir da inserção dos conjuntos industriais, das vilas operárias, das largas avenidas e dos bondes sobre trilhos, deixam resíduos e marcas.

Sendo um ponto de interseção de toda a movimentação para os bairros suburbanos além da Península, o bairro da Calçada tornou-se um ponto de estrangulamento que, dificultando o acesso dos veículos automotores, assumiu um papel de extrema importância para a preservação de algumas características físicas da área, do seu tecido urbano em frente à especulação imobiliária mais recente e a tendência de revitalização de bairros antigos para que tenham novos usos.

Com a crescente valorização de outras áreas da cidade, a Península ganha um certo ar de abandono. Subúrbio-resíduo. Toda a cidade é armada por uma nova trama de vetores. Investimentos em montas são feitos em outras áreas e, para a península, continua a afluir, lentamente, uma população de mesma classe social da antes já residente, porém sem ter a indústria como força de constituição. Supõe-se que esta população para aí converge pelos baixos preços dos terrenos e pela proximidade do centro comercial da cidade baixa.

Imagens 96, 97, 98, 99, 100 e 101: Fotografias recentes de antigas fábricas na Península de Itapagipe. Usina de beneficiamento de cacau Barreto de Araújo, fábrica de refrigerantes e vidros Fratelli Vita, fábrica de chocolates Chadler, fábrica de cigarros Souza Cruz, fábrica de refrigerantes Pet-pop e fábrica de tecidos Paraguassú. FONTE: Arquivo particular da autora.

TERCEIRA IMAGEM
A Obsolescência

Proporcionado pelo impulso da descoberta do petróleo e a nova vetorização da indústria no antigo centro industrial foi gerado um espaço descontínuo e complexo, provocando sucessivas defasagens e arritmias - certas coisas rateiaram e pararam, outras foram submetidas a uma força desagregadora que marcou um descompasso e criou lacunas. O espaço da cidade de Salvador que antes abrigava, entre outras funções, a de centro produtivo, foi distendido.

Nos espaços obsoletos desta parte da cidade reside, latente, o encanto pelas coisas danificadas e corrompidas, pela materialidade da memória:

"A mobilidade no tempo de cada parte da cidade está profundamente ligada ao fenômeno objetivo da decadência de certas zonas. Esse fenômeno, geralmente conhecido na literatura anglo-saxã pelo termo "obsolescense", é sempre mais evidente nas grandes cidades modernas(...).Essas áreas da cidade não seguem pois suas vidas mas representam durante longo tempo ilhas em relação ao desenvolvimento geral; vimos que elas atestam os diversos tempos da cidade e, simultaneamente, configuram-se como grandes áreas de reserva." (ROSSI, 1966, pg.136).

Com a instalação da PETROBRÁS no Recôncavo baiano, fez-se presente uma matriz econômica totalmente estranha à matriz técnica e social da economia local. Por isso vale dizer que, com a estagnação das indústrias da Península, morreu a indústria verdadeiramente baiana, ou seja, não subsistiu a indústria fundada com capitais locais para atender ao mercado local.

O processo de industrialização, comandado pelo capital de São Paulo desde 1930, tem como principais efeitos a efetivação da superioridade da produção do Centro Sul com a concentração do poder ao nível do Governo Central, o desmonte das barreiras regi-

Imagem 102: Vista da fábrica de tecidos Empório Industrial do Norte, na Praia da Boa Viagem. Autoria do Arq. Joaquim Viana. FONTE: Arquivo particular do Arquiteto.

Imagem 102: O Polo petroquímico de Camaçari inaugurou um novo capítulo na história da industrialização na Bahia. FONTE: DANTASLÉ.

onais protetoras dos interesses locais do Nordeste e da Bahia, e a renegação da força de trabalho baiana a reservatório de mão-de-obra, que tem como consequência as migrações internas no sentido Nordeste/Sudeste.

Sob a égide da SUDENE (Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste), foi após 1960 que se iniciou a industrialização maciça do Nordeste. Desta vez os capitais do Centro Sul do Brasil e os capitais internacionais afluem à região, beneficiados por enormes incentivos fiscais que vão lhes render taxas inusitadas¹³⁴. Além destes incentivos fiscais, no Centro Industrial de Aratú, muitas outras facilidades foram concedidas:

"terrenos vendidos a preços simbólicos, infra-estrutura completa, compreendendo água (enquanto Salvador padecia de uma falta d'água imemorial), rede de esgotos e despejos industriais, farto suprimento de energia elétrica, sistemas viários interno e externo, e um porto próprio, fora do controle do porto de Salvador. Todas as potencialidades louvadas pelos autores do "enigma baiano" são postas a serviço da nova industrialização."(OLIVEIRA, 1987, Pg. 49/50).

A estrutura industrial constituída na Bahia de então foi centrada na produção de bens intermediários, visando complementar a indústria do Centro-Sul, com o argumento de *integrar* as duas regiões mais rapidamente. A situação que se configura então foi: a Bahia produzia e exportava para o Sudeste os bens intermediários e via-se na posição de precisar importar da mesma região os produtos industriais de consumo.

Com a nova industrialização, o recôncavo baiano entrou em crise de terrível improdutividade e toda a área metropolitana de Salvador desruralizou-se. Caiu vertiginosamente a produção agrícola e o elo entre a capital e sua região se desfez. A Bahia era, então, dependente dos interesses econômicos extra-regionais. A imponente rede urbana que se desenhava por toda a Baía de Todos os Santos se arrefeceu e foram marginalizados os velhos centros de produção regional.

O Vapor de Cachoeira parou no mar e as chaminés da península emudeceram e ruiam. O tempo da indústria na Península de Itapagipe se condensou numa camada subposta.

À antiga contraposição antigoXnovo oferecida pelo surgimento das fábricas no balneário que era a Península, se contrapôs um terceiro momento – a obsolescência desta contraposição que agora é uma composição. O antigo e o novo-que-agora-se-tornou-antigo se juntaram em contraposição a um terceiro momento: o novo-novo. Agora o efeito remissivo advém tanto das torres das

¹³⁴ Ver OLIVEIRA, 1987, Pg. 48. "(...) enquanto as indústrias do Centro-Sul acusavam uma taxa de rentabilidade de 14%, as instaladas no Nordeste sob os auspícios dos incentivos fiscais obtinham uma performance de

igrejas e dos baluartes do forte, quanto das chaminés das fábricas que, juntos, oferecem mais do que uma imagem da modernidade, mas a imagem de uma modernidade envelhecida.

*"Verei a fábrica em azáfama engolfada/ Torres e chaminés, os mastros da cidade/ E os vastos céus a recordar a eternidade".*¹³⁵

Guardemos este trecho de poema e estejamos com o poeta que entendia a modernidade *como "o efêmero, o contingente, a metade da arte cuja outra metade é eterna e imutável"*.

¹³⁵ No trecho do poema de BAUDELAIRE, STAROBINSKI indica a idéia de que a modernidade só é possível na contraposição com o antigo. Somam-se, no poema e na Península, *as chaminés e os campanários* a observarem a eternidade. (STAROBINSKI, 1992).

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

Bibliografia específica

- ACCIOLY (Cerqueira Da Silva), Ignácio (1937). *"Memórias históricas e políticas da província da Bahia"*. Governo do Estado. Anotador: Dr. Brás, Bahia, Imprensa Oficial.
- ALBAN, Naia (1995). *"Deconstrução do modelo epusciano de Salvador"*. 7º Seminário de Arquitetura Latino Americana, USP - Escola de Engenharia de São Carlos, inédito.
- ALMEIDA, Rômulo de (1951). *"Traços da história econômica da Bahia no último século e meio"*. Salvador, Instituto de Finanças da Bahia.
- AMARAL, Bráz do (1923). *"História da Bahia do Império à República"*. Bahia, Imprensa Oficial do Estado.
- AMARAL, José Álvares do (1922). *"Resumo Chronológico e Noticioso da Província da Bahia desde o seu descobrimento em 1500"*. Salvador: Imprensa Oficial do Estado.
- ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de (1992). *"A peste e o plano: o urbanismo sanitaria do Engenheiro Saturnino de Brito"*. São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo-USP, Dissertação de Mestrado.
- AZEVEDO, Esterzilda Berestein de (1994). *"Açúcar amargo: a construção dos engenhos na Bahia Oitocentista"*. São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo- USP, Tese de Doutorado.
- AZEVEDO, Paulo Ormindo de. (coord.). IPAC-BA - Inventário de proteção do Acervo Cultural da Bahia, Vol. II. Monumentos e Sítios do Recôncavo, I Parte, 2ª Edição, 1982.
- AZEVEDO, Thales de (1959). *"O advento da PETROBRÁS no Recôncavo"*. In Brandão, M. A. org., Salvador, Fundação Casa de Jorge Amado, 1999.
- (1969). *"Povoamento da Cidade do Salvador"*. Salvador, Editora Itapoan.
- BAHIA. SEPLANTEC CPE. *"A inserção da Bahia na Evolução Nacional. 1ª etapa: 1850-1889"*. 4 Vols., Salvador, 1978.
- BAHIA, SEPLANTEC, CONDER. *"A Grande Salvador – Posse e uso da terra, projetos urbanísticos integrados"*. Governo do Estado da Bahia – Secretaria de Saneamento e Desenvolvimento Urbano, Bureau gráfica, 1978.
- BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz (2000). *"O Feudo. A casa da torre de Garcia D'ávila: da conquista dos sertões à independência do Brasil"*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira.
- BAPTISTA, José Murilo P. e ARAÚJO, Ubiratan C. *"Notas Sobre a Importância da Intermediação Comercial e Financeira na Bahia (1850-1930)"*. In: Bahia – SEPLANTEC CPE. *"A Economia Baiana de 1850 a 1930: algumas questões"*. Contribuição Técnica Nº 1 à 33ª Reunião Anual da SBPC. Salvador, 1981.
- BARROS, F. Borges de. *"Dr. J. J. Seabra: sua vida, sua obra na república"*. Vol. 1. Bahia, Imprensa Oficial do Estado, 1931.

- BERNARDES, Sergio W. (1966). *"Relatório do planejamento físico"*. In EMPREENDIMENTOS DA BAHIA. Centro Industrial de Aratú, Salvador.
- BOAVENTURA, Eurico Alves (1989). *"Fidalgos e vaqueiros"*. Universidade Federal da Bahia, Centro Editorial e Didático, Salvador.
- BRANDÃO, Maria de Azevedo (org.). *"Recôncavo da Bahia: sociedade e economia em transição"*. Salvador, Fundação Casa de Jorge Amado, Academia de Letras da Bahia, Universidade Federal da Bahia, 1998.
- BRESCIANI, Maria Stela Martins (1985). *"Metrópolis: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX)"*. In Cultura & Cidades, Revista Brasileira de História, Vol. 5, Nº 8/9, Setembro de 1984/Abril de 1985, ANPHU, São Paulo.
- CALMON, Francisco Marques de Góes (1925). *"Vida econômico-financeira da Bahia elementos para a história. 1808 a 1889"*. Bahia, Imprensa Oficial do Estado.
- CARDOSO, Luiz Antônio Fernandes (1991). *Entre vilas e avenidas: habitação proletária em Salvador, na Primeira República*. MAU-UFBA, Dissertação de mestrado, Salvador.
- CARREIRA, Mauro (1999). *"Bahia de todos os nomes"*. Salvador.
- CARVALHO, Carlos Alberto (1915). *"Tradições e Milagres do Bomfim – Obra seguida de Interessante RESENHA HISTÓRICA DA PENINSULA DA ITAPAGIPE"*. Bahia, Typografia Bahiana.
- FAUS, Joan (1976). *"Mont Serrat no Brasil"*. Rumo Gráfica Editora Ltda., São Paulo.
- FERREZ, Gilberto (1988). *"Bahia, Velhas Fotografias: 1858-1900"*. Rio de Janeiro, Kosmos/Banco da Bahia.
- FERNANDES, Ana e GOMES, Marco Aurélio (1992). *"Idealizações urbanas e a construção da Salvador Moderna: 1850-1920"*. In GOMES, Marco Aurélio; FERNANDES, Ana. (orgs.). *"Cidade e História"*. Salvador: UFBA, 1992.
- FERNANDES, Ana e GOMES, Marco A. de F. (orgs.). *"Cidade & História: Modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX"*. Salvador, UFBA/Faculdade de Arquitetura. Mestrado em Arquitetura e Urbanismo.
- FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurélio; SAMPAIO, Heliódório (1995). *"A Constituição do urbanismo moderno na Bahia (1900-1950): construção institucional, formação profissional e realizações"*. In Anais do VI Encontro Nacional da ANPUR, Brasília, 1995.
- IPAC-BA. *"Inventário de proteção do patrimônio cultural"*. Vol.1, Monumentos do Município de Salvador, Secretaria da Indústria e do Comércio, Governo do Estado da Bahia, Salvador, 1975.
- LAPA, José Roberto do Amaral (2000). *"A Bahia e a carreira das Índias"*. Edição fac-similada, São Paulo, Hucitec, UNICAMP.
- "LIVRO Velho do Tombo do Mosteiro de São Bento da cidade de Salvador"*. Tipografia Beneditina Bahia, Brasil, 1945.

- MATTOSO, Kátia M. de Queiroz (1978). *"Bahia: A Cidade do Salvador e seu Mercado no Século XIX"*. São Paulo, Hucitec.
- (1992). *"Bahia, século XIX; Uma província no Império"*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira.
- MONTEIRO, Tânia Penido (1985). *"Portugueses na Bahia na segunda metade do século XIX – Emigração e comércio"*. Porto, Secretaria de estado da Emigração, Centro de Estudos.
- NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira (1986). *"Dez Freguesias da Cidade do Salvador"*. Salvador, Fundação Cultural do Estado da Bahia.
- (1997). *"Memória da Federação das Indústrias do Estado da Bahia"*. Salvador, FIEB, 1997.
-
- OCEPLAN-PLANDURB-PMS (1976). *"EPUCS - Uma experiência de planejamento urbano"*. Série Estudos Informativos, Nº. 1, Salvador.
- OLIVEIRA, Francisco de (1977). *"Elegia para una re(li)gión: SUDENE, NORDESTE. Planificación y conflictos de classes"* México, Fondo de Cultura Económica, 1982.
- PINHO, Pércles Madureira de (1944). *"Luiz Tarquínio: pioneiro da justiça social no Brasil"*. Gráfica Econômico, Salvador.
- REBOUÇAS, Diógenes e FILHO, Godofredo (1993). *"Salvador da Bahia de Todos os Santos no século XIX"*. Fundação Emílio Odebrecht, Rio de Janeiro.
- RUBIM, Antonio Albino e RUBIM, Jorge C. *"As lutas operárias na Bahia (1917-1921)"*. Cadernos do CEAB, Nº 80, Salvador, 1982.
- RUY, Affonso (1949). *"História Política e Administrativa da Cidade do Salvador"*. Bahia, Prefeitura Municipal do Salvador.
- SÁ, José de (1918). *"O Bombardeio da Bahia e seus Efeitos"*. Salvador, Oficinas do Diário da Bahia.
- SALVADOR, Frei Vicente do (1627). *"História do Brasil- 1500-1627"*. São Paulo, Melhoramentos, 1965.
- SAMPAIO, Antônio Heliodório Lima (1992). *"Em busca da modernidade: três desenhos para Salvador Metrópole"*. In GOMES, Marco Aurélio e FERNANDES, Ana. (Orgs.). *"Cidade e História"*. Salvador, UFBa.
- (1999). *"Forma Urbana: Cidade-Real & Cidade-Ideal"*. Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Tese de Doutorado.
- (1991) *"EPUCS ou um antecedente de Brasília"* In IV SEDUR, Brasília.
- (1993) *"Matrizes teóricas do pensamento urbanístico moderno em Salvador e sua região"*. In Seminário de História da cidade e do Urbanismo – ANAIS. Salvador, ANPUR.

- org. (1989) *"Avaliação do processo de planejamento na RMS"*. Salvador, MAU-UFBA, FAPEX, FINEP, xerox.
- SAMPAIO, J. L. Pamponet (1975). *"Evolução de uma Empresa no Contexto da Industrialização Brasileira: a Companhia Empório Industrial do Norte, 1891-1973"*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Ciências Humanas - UFBA, Salvador.
- SAMPAIO, Theodoro (1925). *"O Estado da Bahia: Agricultura, criação de gado, Indústria e comércio"*. Bahia, Imprensa Oficial.
- SANTOS, Milton (1982). *"Sobrevivência e tensões sociais: Salvador (1889-1930)"*. São Paulo, Tese de Doutorado FFLCH-USP.
- (1959). *"A rede urbana do recôncavo"*. In BRANDÃO, Maria de Azevedo (org.). *"Recôncavo da Bahia: sociedade e economia em transição"*. Salvador, Fundação Casa de Jorge Amado, Academia de Letras da Bahia, Universidade Federal da Bahia, 1998.
- SCHEINOWITZ, A. S. (1998). *"O Macroplanejamento da aglomeração de Salvador"*. Salvador, Secretaria da Cultura e do Turismo, EGBA.
- SILVA, Cândido da Costa e (2000). *"Os Segadores e a Messe: o clero oitocentista na Bahia"*. Salvador, EDUFBA.
- SILVA, Fernanda Fernandes da (1991). *"Fortificações Brasileiras: máquinas de guerra e de memória"*. São Paulo, Tese de Doutorado, FAU-USP.
- SIMAS, Américo. *"Evolução Física de Salvador"*; CEAB-FAUFBA, Vol.4 (inédito).
- SOBRINHO, Gabriel Kraychete (1988). *"O Capital Agro-mercantil e a Indústria na Bahia: do primeiro Surto Industrial à Crise de 1930"*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Economia - UFBA, Salvador.
- SOUSA, Gabriel Soares de (1587). *"Tratado descritivo do Brasil em 1587"*. São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Porto Alegre. Companhia Editora Nacional, 1938.
- SPÍNOLA, Noélio Dantaslé (1997). *"30 Anos de Indústria, Comércio e Turismo na Bahia 1966 - 1996"*. Secretaria da Indústria, Comércio e Mineração do Estado da Bahia, Salvador, IPA-UNIFACS.
- TAVARES, Luis Henrique Dias (1966). *"O problema da Involução Industrial da Bahia"*. Salvador, UFBA, 1966.
- TAVARES, Odorico (1961). *"Bahia, imagens da terra e do povo"*. 4ª edição, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1964.
- TEIXEIRA, Cid (1978). *"As grandes doações do 1º Governador: terras do Rio Vermelho ao Joanes: Conde de Castanheira, Garcia D'Ávila e do Senado da Câmara"*. In *"A Grande Salvador: Posse e uso da terra"*. Governo do Estado da Bahia, Secretaria do Saneamento e Desenvolvimento Urbano, Salvador.
- UNIVERSITAS – Revista de cultura da Universidade Federal da Bahia. Números 15 e 16. Maio/Dezembro de 1973.

- VERGER, Pierre (1981). *"Notícias da Bahia - 1850"*. Tradução de Maria Aparecida da Nóbrega, Salvador, Corrupio, 1999.
- VIANA NETO, Joaquim A.R. et alii (1996). *"Vestígios do Porto de Salvador: Memória e Esquecimento - 1549/1763"*. Salvador: MAU/ PIBIC - UFBa.
- VILHENA, Luis dos Santos (1799). *"A Bahia no século XVIII"*. Salvador, Editora Itapuã, 2ª edição, 1969.
- WEID, Elisabeth Von der e BASTOS, Ana Maria Rodrigues (1986). *"O fio da meada –Estratégia de expansão de uma indústria têxtil"*. Rio de Janeiro, Fundação Casa de Rui Barbosa, Confederação Nacional da Indústria.
- ZORZO, Francisco Antônio (2001). *"Ferrovia e rede urbana na Bahia: Doze Cidades Conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano"*. Feira de Santana – Universidade Estadual de Feira de Santana.

Bibliografia geral

- ABBAGNANO, Nicola (1999). *"Dicionário de Filosofia"*. Tradução de Alfredo Bosi. São Paulo, Martins Fontes.
- ANAIS DO VI ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR. *"Modernidade, exclusão e a espacialidade do futuro"* Brasília, 1995.
- ANAIS do VII ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, Recife, ANPUR, UFPE, 1997.
- ANDRADE, Carlos R. M. de (1992). *"A cidade como um corpo são e belo: o pensamento urbanístico do engenheiro Saturnino de Brito"*. In *Cidade & História*, Salvador, Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, UFBa.
- ARANTES, Otília (1998). *"Urbanismo em fim de linha"*. São Paulo, Editora de Universidade de São Paulo.
- ARENDT, Hannah. *"A condição humana"*. Rio de Janeiro, Forense Universitária, 1997.
- (1955). *"Homens em tempos sombrios"*. São Paulo, Companhia das Letras, 1999.
- ARGAN, Giulio Carlo. *"Walter Gropius e a Bauhaus"*. Tradução de Emilia Campos Lima. Lisboa, Editorial Presença, 1984.
- (1992) *"Arte Moderna"*. Tradução de Denise Bottmam e Federico Caroti. São Paulo, Companhia das Letras, 1992.
- BANHAN, Reyner (1975). *"Teoria e Projeto na Primeira Era da Máquina"*. Tradução de A. M. Goldberg Coelho. São Paulo, Ed. Perspectiva, 1975.
- BAUDELAIRE, Charles. *"Poesia e prosa"*. Edição organizada por Ivo Barroso. Rio de Janeiro, Nova Aguilar, 1995.
- (1869). *"O pintor da vida moderna"*. São Paulo, Editora Paz e Terra, 1996.

- BELLUZZO, Ana Maria de M. (1999). *"O Brasil dos viajantes"*. São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, Fundação Odebrecht, Metalivros e Editora Objetiva.
- BERMAN, Marshal. *"Tudo que é sólido se desmancha no ar"*. Tradução Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriati. São Paulo, Companhia das Letras, 1986.
- BENJAMIM, Walter (--). *Obras escolhidas*. vol. 3. Tradução de Sérgio Paulo Rouanet. São Paulo, Brasiliense, 1994.
- *"Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo. Obras escolhidas, Vol.III"*. Tradução de José Barbosa e Hemerson Baptista. São Paulo, Brasiliense, 1989.
- BOLLE, Willi *"Fisiognomia da metrópole moderna: Representação da História em Walter Benjamin"*. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 1994.
- BORGES, J. L. (1936). *"Historia de la eternidad"*. Madrid, Alianza Editorial, 2000.
- BOYER, M. Christine. *"The city of collective memory: Its historical imagery and architectural entertainments"*. Cambridge, Massachusetts Institute of Technology; 1994.
- BRESCIANI, Maria Stela M. *"Lógica e dissonância – Sociedade de trabalho: Lei, ciência e resistência operária"*. In Revista Brasileira de História, vol.6, número 11. ANPUH, Editora Marco Zero, Set/1985.
- BRITTO, João Rodrigues de. *"A economia brasileira no alvorecer do século XIX"*. Salvador, Livraria Progresso, s/d.
- BUCHANAN, R Angus. *"Industrial Archaeology in Britain"*; Great Britain, Hazell Watson & Viney, 1992.
- BÜRGER, Peter (1974). *"Teoria de la Vanguardia"*. Barcelona, Ediciones Península, Nº 206, 983.
- CALMON, Pedro (1932). *"História da civilização brasileira"*. Rio de Janeiro, Companhia Editora Nacional, 1945.
- CARDINAL, Roger *"O expressionismo"*. Tradução de Cristina Barczinski, Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, 1984.
- COLLINS, Peter. *"Los Ideales de la Arquitectura Moderna; su evolucion (1750-1950)"*. Tradução de Sola Rubió, Barcelona, Ed. Gustavo Gilli, 1970.
- CONCEIÇÃO, Margarida Tavares da (2000). *"A praça da guerra: aprendizagens entre Aula do Paço e a Aula de fortificação"*. In Revista OCEANOS, Janeiro/Março de 2000.
- CORBIN, Alain (1988). *"O território do vazio – A praia e o imaginário ocidental"*. São Paulo, Companhia das Letras, 1989.
- CORREIA, Telma de Barros (1998). *"Pedra: plano e cotidiano operário no sertão"*. Campinas, Papirus Editora.
- DAL CO, Francesco e TAFURI, Manfredo. *"Modern Architecture –Vol I and II"*. Translated Robert Wolf. New York, Electa/ Rizzoli, 1986.

- DECCA, Edgard de. *"O Nascimento das Fábricas"*. São Paulo, Brasiliense, 1982.
- DE FUSCO, Renato (1968). *"La Idea de Arquitectura"*. G.G., Barcelona, 1976.
- DE MICHELI, Mário (1966) *"Las vanguardias artísticas del siglo XX"* . Tradução de Angel Sánchez Gijón. Madrid: Alianza Editorial, 1985.
- DICK, Philip K. (1968). *"Blade runner: do androids dream of eletric sheep"*. New York, Ballantines Books, 1982.
- DOGLIO, Carlo (1953). *"L'equivoco della città-giardino"*. In *Urbanistica*, ano XXIII, Nº 13, 1953, Pg. 56-66.
- ENCICLOPÉDIA Einaudi Vol.37. *"Conceito - Filosofia/Filosofias"*. Imprensa Nacional – Casa da Moeda, Lisboa, Porto, Coimbra, 1997.
- ENGINEERING, Vol. XLVII – Jan/Jun,1889. Edited by W. H. Maw and J. Dredge, Offices for Advertisements and Publications, London,1889.
- ENGELS, Friedrich (1892). *"A situação da classe trabalhadora em Inglaterra"*. Tradução de Anália C. Torres, Porto, Edições Afrontamento, 1975.
- ESPAÇO E DEBATES 34: Cidade e História: Revista de Estudos Regionais e Urbanos, Ano XI, São Paulo, Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, 1991.
- FELDMAN, Sarah (1997). *"O zoneamento ocupa o lugar do plano: São Paulo, 194-1961"*. Anais do 7 Encontro Nacional da ANPUR, Recife, 1997, Vol.1.
- FOOT, Francisco e LEONARDI, Victor. *"História da Indústria e do Trabalho no Brasil"*. São Paulo, Global Editora, 1982.
- FRAMPTON, Kenneth (19??). *"História Crítica da Arquitetura Moderna"*. Tradução de Jefferson L. Camargo. Martins Fontes, São Paulo, 1997.
- FREYRE, Gilberto (1936). *"Sobrados e mucambos: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano"*. Rio de Janeiro, José Olympio, Recife - Câmara dos Deputados, Governo do Estado de Pernambuco, Secretaria de Turismo, Cultura e Esportes, 1981.
- (1952). *"Em torno de um novo conceito de tropicalismo"*. Conferênciapronunciada na sala dos capelos da Universidade de Coimbra, Coimbra Editora.
- GIEDION, Siegfried (1941). *"Space, Time and Architecture"*. Harvard University Press, Cambridge.
- GINZBURG, Carlo (1986). *"Mitos, emblemas e sinais – morfologia e história"*. São Paulo, Companhia das Letras, 1990.
- GORELIK, Adrian (1999). *"O Moderno em debate: cidade, modernidade, modernização"*. In MIRANDA, Wander Melo (org.).
- GROPIUS, Walter. *"Bauhaus: Novarquitectura"*. Tradução de J. Guinsburg e Ingrid Dormien Editora Perspectiva, São Paulo,1997.

- GUNN, Phillip (1992). *"Projeto e planejamento: o peso do positivismo brasileiro"*. In FERNANDES, Ana e GOMES, Marco A. de F. (orgs.). *"Cidade & História"*. Salvador, Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, UFBA.
- (1995) *"As querelas do urbanismo nos anos vinte e trinta"*. In Anais da VI Encontro Nacional da ANPUR, Brasília, 1995.
- HARVEY, David (19??). *"Condição Pós-Moderna"*. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 1993.
- HEIDEGGER, Martin (19??). *"A origem da obra de arte"*. Tradução de Maria da Conceição Costa, Lisboa, Edições 70, 1991.
- (1926). *"Ser e Tempo"*. Tradução de Márcia de Sá Cavalcante, Petrópolis, Editora Vozes, 1989.
- HILLDEBRAND, Adolf Von (1893). *"El problema de la forma en la obra de arte"*. Tradução de Maria I. P. Aguado, Coleção "La balsa de la Medusa". Madrid, Visor, 1989.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de (1936). *"Raízes do Brasil"*. São Paulo, Companhia das Letras, 3ª Edição, 1995.
- HOWARD, Ebenezer (1898). *"Garden cities of to-morrow"*. Londres, Faber and Faber Ltd., 1946.
- HUGO, Vítor (1831). *"Nossa Senhora de París"*. Tradução cuidada, Livraria Lello e Irmão Editores, Cidade do Porto, Portugal.
- HITCHCOCK, Henry- Russel. *"Architecture: 19th and 20th centuries"*. London, 1990.
- KIDDER, Daniel (1845). *"Reminiscência de viagens e permanências nas Províncias do Norte do Brasil"*. Tradução de Moacir N. Vasconcelos, Belo Horizonte, Editora Itatiaia, São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 1980.
- KÜHL, Beatriz Mugayar (1998). *"Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo, reflexões sobre a sua preservação"*. Ateliê Editorial Fapesp, Secretaria da Cultura, São Paulo.
- LAFARGUE, Paul (1880). *"O direito à preguiça"*. Tradução de J. Teixeira Coelho Netto, Introdução de Marilena Chauí. São Paulo, Hucitec, UNESP, 1999.
- LE GOFF, Jacques. *"História e Memória"*. Tradução de Bernardo Leitão. São Paulo. UNICAMP, 1996.
- LEME, Maria Cristina (1999). *"A formação do pensamento urbanístico no Brasil 1895-1965"*. In LEME, Maria Cristina (org.). *"Urbanismo no Brasil"*. São Paulo. Studio Nobel /FUPAM/FAU, pp. 20-38.
- LÉVI-STRAUSS, Claude (1955). *"Tristes Trópicos"*. Tradução de Rosa Freire D'Aguiar, São Paulo, Companhia das Letras, 1996.
- LIMA, Heitor Ferreira (1961). *"Formação industrial do Brasil – período colonial"*. Rio de Janeiro, Fundo de Cultura.

- LIPIETZ, Alain (1988). *"O Capital e seu Espaço"*. Tradução de Manoel Fernando Seabra. São Paulo, Nobel.
- MANCUSO, Franco (1978). *"Las experiencias del zoning"*. Barcelona, Gustavo Gili, 1980.
- MAPA: imagens da formação territorial brasileira, Fundação Emílio Odebrecht, Rio de Janeiro, 1993.
- MARX, Karl (18). *"O Capital: crítica da economia política"*. Tradução de Reginaldo Sant'Ana. Difusão Editorial, São Paulo, 1982.
- MATTA, Roberto da (1985). *"A casa e a Rua: Espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil"*. São Paulo, Editora Brasiliense, 1985.
- MERLEAU-PONTY, Maurice (1964). *"O visível e o invisível"*. São Paulo. Perspectiva, 1984.
- MIRANDA, Walter Melo (org) *"Narrativas da Modernidade"*, Belo Horizonte, Editora Autêntica, 1999.
- NORBERG-SHULZ Christian (1979). *"Genius Loci: Paysage, Ambiance, Architecture"*. Tradução de Odile Seyler, Bruxelles, Pierre Mardaga Editeur, 1981.
- (¿). *"Existencia, Espacio y Arquitectura"*. Tradução de Adrian Margarit, Barcelona, Editorial Blume, 1975.
- OLIVEIRA, Francisco de (1987). *"O elo perdido: classe e identidade de classe"*. São Paulo, Editora Brasiliense.
- PARENTE, André (org.). *"Imagem Máquina: a era das tecnologias do virtual"*. Rio de Janeiro, Editora 34, 1993.
- PEIXOTO, Nelson Brissac (1996). *"Paisagens Urbanas"*. São Paulo, Editora SENAC, Editora Marca D'água.
- PEVSNER, Nikolaus (1974). *"Os pioneiros do desenho moderno: de William Morris a Walter Gropius"*. Tradução de João Paulo Monteiro. Martins Fontes, São Paulo, 1980.
- PRADO Jr., Caio (1977). *"História Econômica do Brasil"*. São Paulo, Editora Brasiliense.
- PINHO, José Wanderley de Araújo (1964). *"História geral da civilização brasileira"*. São Paulo, Difusão Européia do Livro.
- REIS, Nestor Goulart (1969). *"Evolução urbana do Brasil – 1500/1720"*. São Paulo, Editora Pini, 2000.
- (2001). *"Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial"*. São Paulo, Universidade de São Paulo – Imprensa Oficial do Estado.
- REVISTA OCEANOS – A construção do Brasil urbano. Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações das Descobertas Portuguesas. Número 41, Janeiro/Março de 2000.
- ROSSI, Aldo (1966). *"Arquitetura da cidade"*. Tradução de Eduardo Brandão. São Paulo, Martins Fontes, 1995.
- (1981). *"Autobiografía científica"*. Tradução de Juan José Lahuerta, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 1984.

- ROSSI, A. Zequini (1994). *"O quintal da fábrica: um estudo de caso"*. In BRESCIANNI, Stela (org.). *"Imagens da cidade: séculos XIX e XX"*. São Paulo, Editora Marco Zero.
- SANTOS, Nilton (1995). *"Planejamento urbano e o espaço do futuro"*. In ANAIS do VI Encontro Nacional do ANPUR, Brasília, 1995.
- SIMMEL, Georg (--). *"El individuo y la libertad: Ensayos de crítica de la cultura"*. Tradução de Salvador Mas. Ediciones Península, Barcelona, 1986.
- SOUZA, Gilda de Melo e (2000). *"O mestre de Apipucos e o turista aprendiz"*. In TERESA: Revista de Literatura Brasileira, Nº 1.
- STAROBINSKI, Jean (1992). *"As chaminés e os campanários"*. Tradução de Adauto Novaes. In Caramelo Nº 7, EDUSP, São Paulo.
-
- SUBIRATS, Eduardo (1991). *"Da Vanguarda ao Pós-Moderno"*. Tradução de Luiz Carlos Daher, Adélia de Meneses e Beatriz Cannabrava. São Paulo, Nobel.
- TAFURI, Manfredo. *"Para uma crítica de la ideologia arquitectónica"*. In *"De la vanguardia a la metropoli: crítica radical a la arquitetura"*. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1972.
- (1972). *"De la Vanguarda a la metropoli: crítica radical a la Arquitectura"*; Barcelona, Gustavo Gili.
- *"Teorias e História da Arquitectura"*. Editorial Presença, Lisboa, 1979.
- (1985). *"Projecto e utopia: arquitetura e desenvolvimento do capitalismo"*. Lisboa, Editorial Presença.
- TERESA: Revista de Literatura Brasileira, Departamento de Letras Clássicas e Vernáculas, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo – nº 1, São Paulo, Editora 34, 2000.
- TRONTI, Mário. *"Fábrica"*, in Casabela 651, Dez/Jan 1998.
- URBANISTICA, ano XXIII, Nº 13, 1953.
- WISNIK, J. Miguel (2000). *"Cultura pela culatra"*, in Teresa Nº 1/2000, São Paulo, Editora 34.

ANEXOS

RELAÇÃO DE INDÚSTRIAS EM ITAPAGIPE

1892-1947

1. A. M. Diniz da Gama, 1902, Fábrica de calçados, Rua dos Dendeneiros, 233.
2. Agostinho Dias Lima, 1900, Fábrica de chocolates, Rua da Calçada.
3. Alves & Carvalho, 1928, Indústria de algodões medicinais, Rua Travasso de Dentro (atual Flávio de Araújo).
4. Andrade e Irmão, 1902, Fábrica de cal, Pedra Furada.
5. Antártica, Rua Cosme Moreira ou Travasso do meio.
6. Antônio Luiz Marinho, 1883, Fábrica de sabão e velas, Porto do Bonfim.
7. Antônio Vieira de Andrade, 1902, Fábrica de bebidas "Cerveja Brasil", Caminho de Areia.
8. Armazéns Gerais União, séc. XIX, Rua Barão de Cotegipe.
9. Atlântica, Rua Visconde de Caravelas.
10. Banco Comercial da Bahia, 1902, Fábrica de Fósforos, Rua da Roma.
11. BHERING Cia. S.A., 1933, Fábrica de beneficiamento de cacau, Av. Beira mar, Porto do Bonfim, nº 18.
12. Cameron Smith & Cia., 1873, Fundição, Monte Serrat.
13. Cancio Pereira Soares, 1902, Fábrica de caixas de papelão, Calçada, 58.
14. Carrera e Guedela, 1918, Fábrica de Café Bonfim, Porto do Bonfim.
15. Carrera e Guedela, 1918, Fábrica de pão, Bonfim.
16. Chadler, 1935, Av. Conselheiro Zacarias.
17. Clementina Robatto Brandmuller, 1916, Cervejaria 'A Nortista', Rua do Bogarim.
18. Coca-cola, séc. XX, Av. Frederico Pontes.
19. Companhia Aliança da Bahia, 1939, Loteamento dos terrenos, Rua Lélis Piedade.
20. Companhia Antártica Paulista, 1939, Av. Barão de Uruguaiana, nº 66.
21. Companhia Bahiana (Lloyd Brasileiro), 1902, Estaleiro, Ribeira de Itapagipe.
22. Companhia Empório Industrial do Norte, 1892, Av. Luiz Tarquínio.
23. Companhia Fabril dos Fiaes, 1899, Rua Voluntários da Pátria.
24. Companhia Metropolitana da Bahia, 1902, Fundição à vapor, Rua da Jequitaita, 271.
25. Companhia Progresso Industrial da Bahia, 1899, Fábrica Paraguassú, Largo Santos Dumont, (Largo do Papagaio). Vila operária com 200 casas, 1925, Av. Carneiro da Rocha.
26. Companhia União Fabril da Bahia, 1899, Fábrica de tecidos, Rua N. S. da Penha.
27. Constantino de Aquino Leite, 1902, Fábrica de pregos, Calçada.
28. Costa David & Cia., 1873, Porto da Ribeira. (N. Sra. Da Penha), Rua do Bogarim.

29. Cox Irmãos e Cia., 1888, Fundação, Jequitaitaia.
30. Depósito de cera, Av. Régis Pacheco.
31. Depósito de couros e peles Rover, Av. Régis Pacheco.
32. Depósito de couros e peles, Av. Régis Pacheco.
33. Depósito de Nelson Pinheiro Chaves, Av. Nilo Peçanha.
34. Depósito de telhas Eternit, Av. Régis Pacheco.
35. Desconhecido, 1909, Fábrica de tecidos, Praça Santos Dumont.
36. Desconhecido, 1924, Casa típica para fabrico de massas, Av. Rocha, Rua da Massaranduba.
37. Desconhecido, 1929, Fábrica de bebidas, Calçada do Bonfim, nº 118.
38. Edmond Penley Cox, 1883, Fundação, Jequitaitaia.
39. Edwirges M. da Encarnação e Silva, 1902, Estaleiro, Porto dos Mastros.
40. Emilio Barbosa de Vasconcellos, 1902, Estaleiro, Porto dos Mastros.
41. Estaleiro, Porto do Bonfim.
42. Fábrica Av. Tiradentes.
43. Fábrica de camas potente, Av. Fernandes da Cunha.
44. Fábrica de Óleos vegetais, Av. Nilo Peçanha.
45. Fábrica de oxigênio, Av. Nilo Peçanha.
46. Fábrica de Sabão Aliança, Av. Régis Pacheco.
47. Fábrica de Tecidos Conceição, 1872, Rua Voluntários da Pátria.
48. Fábrica de tecidos Fiais, 1872, Rua Voluntários da Pátria.
49. Fábrica de tecidos N. Sra. Da Penha, 1873, Rua da Ribeira (atual Av. Men de Sá).
50. Fábrica de velas São Carlos, Rua Nilo Peçanha.
51. Fábrica do Grupo S. José Ltda., Av. Tiradentes.
52. Fábrica Fratelli Vita, Rua Barão de Cotegipe.
53. Fábrica Paraguaçu, Largo do Papagaio.
54. Fábrica Sabor, Av. Tiradentes.
55. Fábrica São João, Av. Men de Sá ou Porto dos Mastros.
56. Fábricas de velas e sabão, Rua Nilo Peçanha.
57. Ferreira Alves, 1894, Fábrica de cigarros, Calçada do Bonfim.
58. Ferreira Fresco & Cia, 1913, Fábrica de conservas e doces, Porto do Bonfim, nº 2.
59. Francisco Inácio & Cia., 1948, Industria de vidros, Ruas Domingos de Abreu Vieira (nº 76, 78, 80) e Lopes Trovão (nº 77, 79,81).
60. Francisco Maria Kiappe, 1902, Moinho, Calçada.

61. Fratelli Vita, 1904/1923, Fábrica de bebidas, Calçada do Bonfim, ano 1904 (suco de uva), ano 1923 (bebidas e vidraçaria).
62. Gama & Irmãos, 1892, Fábrica de calçados, Rua da Calçada, 233.
63. Gatto Antônio & Casemiro, 1937, Fábrica de ladrilhos, Av. Tiradentes.
64. Gustavo Müllem, 1902, Fábrica de gasosas, Calçada, 62.
65. Henrique Manuel Marbak, 1871/1872, Fábrica de sabão, Bonfim, Freguesia da Penha.
66. Imperial fábrica de artefatos de fumo e sabão, Calçada do Bonfim.
67. Indústria Gama Ltda., Av. Tiradentes.
68. Indústria têxtil Bahiana, entre a Av. Régis Pacheco e a Rua Luiz Maria.
69. Indústrias de ceras vegetais, Rua Lopes Trovão.
70. Industrias de vidros e cristais Liro, Rua Lopes Trovão.
71. Indústrias Reunidas Colúmbia, Rua Marquês de Santo Amaro.
72. Jequié RUBBER SINDICATE, 1910, Fábrica de beneficiamento de borracha, Av. Luiz Tarquínio.
73. João Ferreira Gonçalves Bastos, 1902, Moinho, Calçada.
74. José Antônio Carvalhal, 1902, Estaleiro, Porto dos Mastros.
75. José Bezerra Monteiro, 1902, Moinho, Rosário de Itapagipe.
76. José Ferreira Machado, 1907, 01 estaleiro, Largo do Papagaio.
77. José Ferreira, Fábrica de chocolates, 1900, Rua da Calçada, 49.
78. José Francisco da Rocha, 1871, Fábrica de sabão, Calçada do Bonfim.
79. José Gonçalves de Oliveira Reis, 1902, Hipódromo, S. Salvador, Boa Viagem.
80. José Pereira & Cia., 1902, Fábrica de cigarros, Largo dos Mares, 49.
81. José Pereira & Cia., 1902, Fábrica de moer cereais, Largo dos Mares, 49.
82. José Pereira e Cia., 1901, Fábrica de chocolates e bombons, Calçada do Bonfim.
83. José Pereira, 1898, Fábrica de cigarros, Calçada do Bonfim.
84. José Victor de Alencastro, 1917, Fábrica de Café Guarani, Calçada do Bonfim.
85. Julio Rodrigues e Cia., 1918, Reforma da Fábrica de Vidros, Marquês de Caxias, nº 2.
86. Laureano Garcia Lorenzo, 1918, Fábrica de pão, Calçada.
87. Leite & Alves, 1899, Fábrica de cigarros, Rua da Calçada.
88. Lima e Irmãos, 1848, Fábrica de sabão e velas, Jequitaitaia.
89. Luiz Barreto Filho, 1930, Usina para beneficiamento mecânico de fumo, Rua do Imperador.
90. Marchisini & Raymond, 1907, Fábrica de Fiação, Itapagipe.
91. Martins Fernandes & Cia, 1902, Fábrica de cigarros Rua da Calçada, 106.
92. Oficina Kase Frazer, Rua Esmeraldino Bandeira.

93. Pet-Pop, Fábrica de refrigerantes, Praça General Justo.
 94. Rafael Serravale, 1914, Fábrica de Café Doméstico Elite, Itapagipe.
 95. Rafael Serravale, 1912, Fábrica de Café Luso Brasileiro, Bonfim.
 96. S/a Wildberger, Av. Fernandes da Cunha.
 97. Saboaria Atlântica Ltda., 1938, Rua Marquês de Santo Amaro.
 98. Sales Caterpillar Service, Avenida Tiradentes.
 99. Serraria Bonfim, Rua do Uruguai.
 100. Serraria Ítalo-brasileira, Rua do Uruguai.
 101. Serraria Massaranduba, Rua Santos Titára.
 102. Serraria Mocambo, Rua Rezende da Costa.
 103. Serraria Sto. Antônio, Rua Duarte da Costa.
 104. Souza Cruz, Fábrica de cigarros, Av. Luiz Tarquínio.
 105. Teotônio Magalhães e Cia., 1892, Fábrica de charutos, Calçada do Bonfim.
 106. Vieira Garcez e Cia. Ltda. Praça Castro Alves.
 107. Virgílio de Carvalho e C., 1899, Fábrica de cervejas, Rua da Calçada, 24 (Barão de Cotegipe).
 108. Virgílio de Carvalho, 1906, Fábrica de bebidas (aguardente, genebra e cognac), Calçada do Bonfim.
 109. Virgílio de Carvalho, 1900, Fábrica de vinagres, Rua do Imperador, 23.
 110. Virgílio O. de Carvalho, 1902, Fábrica de velas, Rua dos Mares, 23.
 111. Vitorino Marquesini, 1914, Fábrica de sabão e velas, Itapagipe.
 112. Wilson Sons & Cia., 1892, Estaleiro, Porto da Lenha.
-

MAPA DE OCUPAÇÃO E USOS DA PENINSULA
ELABORADO SOBRE CARTOGRAFIA DE 1956

- EDIFÍCIOS INDUSTRIAIS**
- EDIFÍCIOS RELIGIOSOS**
- VILAS PARA OPERÁRIOS**
- EDIFÍCIOS DE RELEVÂNCIA**
- TRILHOS DO BONDE**
- LINHA FERREA**
- LOTEAMENTOS**