

SALVADOR: O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO

Maria Raquel Mattoso Mattedi
Marusia Rebouças de Brito
Sueli Santos Barreto

Salvador
1978

SUMÁRIO

- 1 – Introdução
- 2 – Processo de urbanização de Salvador⁴
 - 2.1 – Fundação e consolidação da cidade – “A cidade da conquista” – (Século XVI e meados do século XVII)
 - 2.2 – Expansão de uma Economia Mercantil – “A Cidade Mercantil” (Final Século XVII, Século XVIII, início Século XIX)
 - 2.3 – Período de Transição para uma cidade industrial. (2ª Metade do Século XIX – 1ª Metade do Século XX)
 - 2.4 – Expansão Industrial – cidade Industrial – (2ª Metade do Século XX)
- 3 – Bibliografia

1 - INTRODUÇÃO

A formação e a evolução das cidades não se constituem fenômenos aleatórios.¹ Tanto o surgimento dos centros urbanos quanto o seu traçado têm condicionantes de várias ordens, mas podem ser basicamente explicados pelas atividades que permitiram ou exigiram que uma população se concentrasse em um espaço físico definido e pela forma como essas atividades foram exercidas. O próprio surgimento histórico das cidades evidencia este fato: a partir da criação de um excedente alimentar, assim como da criação de condições que assegurassem a transferência do mais-produto a uma determinada camada social, foi possível a esta parcela viver aglomerada num mesmo sítio, dedicando-se a outras atividades que não a produção de víveres.

Essas atividades vão caracterizar as funções predominantes que a cidade adquire. Em cada momento histórico a cidade desempenha uma função primordial, seja ela de serviços (militares, religiosos, administrativos etc.), seja comercial ou industrial. Essa função é definida pelas relações que a cidade desenvolve com o exterior, seja a nível nacional ou internacional. Assim, a função da cidade é definida pelas trocas de bens ou serviços que desenvolve com campo, com a rede urbana à qual pertence ou com regiões mais distantes. Como coloca Paul Singer, uma vez que "a cidade não é auto-suficiente, o seu tamanho é, em última análise, determinado pela sua "capacidade de importar", que resulta primordialmente do valor de sua exportação. Se este for elevado, o nível de renda é alto, o que geralmente atrai imigrantes, acarretando o aumento da sua população e, conseqüentemente, o desenvolvimento das atividades de consumo interno".²

A configuração físico-territorial da cidade é, portanto, moldada para que a função primordial que ela exerce possa se realizar. Essa configuração, assim, independe das vontades individuais e da simples volição dos governantes e planejadores, mas é o resultado das diferentes formas de articulação das economias regional, nacional e internacional num determinado momento histórico.

Dentro desse quadro é que se vai tentar compreender, neste trabalho, o processo de formação e expansão do tecido urbano de Salvador.

Para isso utilizou-se o modelo de evolução das funções da cidade latino-americanas proposto por Paul Singer.³ Parte ele da consideração de que as cidades, nesse continente, desempenharam três grandes funções primordiais durante o seu desenvolvimento. Essas funções não foram desempenhadas simultaneamente por todas as cidades da América Latina, mas, de modo genérico, aquelas principais, fundadas nos primeiros momentos da ocupação do território, passaram por elas até os dias atuais. Salvador, pelo que se conhece de sua história e de sua economia, pode se adequar facilmente a esse quadro geral.

¹ REIS FILHO, Nestor Goulart. *Evolução Urbana do Brasil*. São Paulo, Pioneira, 1968, p. 29.

² SINGER, Paul. *Economia política da urbanização*. 3. ed. São Paulo, Brasiliense e CEBRAR, 1976. p. 143.

³ *Ibid*, p. 93-113.

Assim é que, num primeiro momento da colonização, as cidades latino-americanas podem ser consideradas como "cidades da conquista", com a função primordial de preservação do sistema colonial, isto é, de preservação de um sistema que permitisse obter um excedente comercializável, seja sob a forma de metais preciosos, seja sob a forma de produtos agrícolas para abastecer os mercados europeus.

As cidades, nesse período, concentravam e potenciavam as forças de persuasão e coerção da Metrópole, na medida em que nelas se localizavam as funções administrativas, militares e fiscais, além de serem o escoadouro dos produtos das colônias. Não eram cidades produtivas, vez que absorviam apenas parte do excedente da produção agro-pecuária e extrativa do campo, sem fornecer em troca bens de valor econômico.

Num segundo momento, o crescimento do setor de mercado externo, agregado ao estímulo que isso representou para o setor de produção de alimentos para o abastecimento da Colônia, começou a animar a vida urbana e propiciou o surgimento de novas camadas sociais ligadas ao comércio. É quando se pode falar no surgimento de uma economia urbana. As funções produtoras e exportadoras de produtos primários passam, cada vez mais, a necessitar de base urbana para se realizarem. Assim as cidades latino-americanas se tornaram cidades de caráter tipicamente comercial.

No caso de Salvador essa fase prolongou-se pela quase totalidade sua história. Somente nos meados do século atual a estrutura produtiva da cidade passou a sofrer algumas transformações e apenas nas últimas décadas pode-se considerar que Salvador esteja se adequando ao terceiro tipo de cidade do referido modelo, a cidade industrial.

Apesar das características assumidas pela industrialização na Bahia, das condições que originaram este processo, da presença de atividades econômicas de caráter não tipicamente capitalistas, da coexistência mesmo dessas atividades e, portanto, da própria diversidade da estrutura produtiva da cidade, é inegável a hegemonia alcançada pelo setor econômico industrial, transformando fortemente a estrutura urbana de Salvador.

A cidade passa agora por um novo momento de seu processo de urbanização, adequando-se às funções de polo central de uma região metropolitana que se industrializa. As transformações que podem ser observadas na sua configuração físico-territorial são, pois, a expressão a nível espacial das transformações que vêm ocorrendo na sua base econômica.

2 – PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DE SALVADOR⁴

2.1 FUNDAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DA CIDADE – "A CIDADE DA CONQUISTA" (SÉCULO XVI A MEADOS DO SÉCULO XVII)

Salvador foi fundada em 1549 pelo primeiro governador Geral do Brasil, "por ordem régia pormenorizada e clara".⁵ D. João III, após a experiência das capitânias, decidiu-se a compensar os excessos da dispersão administrativa com a centralização a partir de um núcleo urbano.

Por trás desse ato individual, todavia, está todo o processo de expansão da sociedade europeia na primeira fase do capitalismo. A conquista das Índias se constituiu basicamente no estabelecimento de uma rede de feitorias para garantir as linhas de comércio com os mercados da Europa. Sendo o Brasil um território quase deserto, com população de baixo nível econômico e técnico, sem possibilidades de exportar, sem capacidade para absorver as manufaturas importadas da Europa e sem as riquezas minerais das colônias espanholas, viam-se os portugueses na impossibilidade de aplicar esses esquemas em toda a sua amplitude na terra descoberta. Nas três primeiras décadas limitaram-se a explorar grosseiramente recursos naturais.⁶

⁴ Todo material referente à expansão física de Salvador teve como fonte o trabalho de SIMAS, Américo. *Evolução física-urbana de Salvador*. Salvador, PLANDURB, 1978. mimeog.

⁵ Ibid, p. 2.

⁶ Reis Filho, op. cit., nota 1, p. 29.

A primeira etapa da afirmação da Coroa portuguesa sobre o território brasileiro caracterizou-se pela centralização administrativa. A atividade expoliativa se fazia diretamente sob o controle da Coroa.

Numa segunda etapa, com as capitanias, se procurava estimular a inversão de capitais privados na constituição de uma "gigantesca retaguarda rural, estabelecendo em escala internacional as trocas então comuns no mercado urbano regional e estabelecendo, pela primeira vez, pelo menos nessa escala, um sistema de economias complementares"⁷ Esses capitais, todavia, estavam mais interessados no comércio com o Oriente e os donatários não conseguiram atrair grupos significativos.

Forçando a administração indireta e descentralizada em nível regional e local, liberou-se a Coroa de grande parte das responsabilidades que se outorgara no período anterior, reservando-se apenas os encargos de fiscalização.

Dessa forma, procurando utilizar ao máximo os recursos de particulares, transferia também para os donatários e colonos as tarefas de instalação da rede urbana. "A grande maioria dos núcleos urbanos instalados nos dois primeiros séculos de colonização, foi pelo esforço e interesse dos colonos e donatários, com o estímulo da Metrópole, mas sem a participação direta dessa".⁸

Considerando inviáveis as capitanias pela extrema descentralização, e, conseqüentemente, pelo reduzido controle que poderia exercer sobre a Colônia, a Coroa portuguesa instalou em 1549 o Governo Geral. Iniciou-se, nessa época, uma forte centralização econômica e administrativa.

Isso ocorre quando o Brasil "passa a constituir parte integrante da economia reprodutiva européia cuja técnica e capitais nela se aplicam para criar de forma permanente um fluxo de bens destinados ao mercado europeu".⁹

Assim "as transformações ocorridas nas relações econômicas em que se baseava até então o processo de colonização do Brasil, determinaram uma total reformulação das relações entre a Metrópole e a Coroa".¹⁰

A partir dessa época começam a se delinear as condições para a produção colonial. Predominantemente rural, a economia assentava-se na agricultura de exportação e em um setor de abastecimento alimentar que pouco se diferenciava dos padrões de subsistência e que era complementar ao primeiro. Mas as atividades de mercado externo já demandavam uma estrutura urbana que, ao menos, funcionasse como apoio das atividades desenvolvidas na sua área rural. Assim, "a rede urbana aqui instalada por sua estrutura, seu fundamento e seu desenvolvimento foi, em grande parte, uma resposta às características e vicissitudes da economia rural".¹¹

No início da colonização "Portugal aplica no Brasil uma política urbanizadora que consistia em estimular, indiretamente, a formação de vilas nos territórios pertencentes aos donatários e a expensas desses, reservando-se as tarefas correspondentes à fundação, em seu território, de cidades com funções de centros de controle regional. Deixando a organização espacial daquelas a critério dos donatários e seus representantes, orientados apenas pelas Ordenações, procurou, porém, exercer uma influência mais direta e com controle mais eficaz sobre as cidades reais, para cuja fundação e desenvolvimento procurou fornecer, quase sempre, pessoal e recursos".¹²

⁷ Reis Filho, op. cit., nota 1, p. 30.

⁸ Ibid, p. 31.

⁹ FURTADO, Celso. Formação econômica do Brasil. Rio de Janeiro, Fundo de Cultura, 1959, apud. REIS FILHO, Nestor Goulart. Evolução urbana do Brasil, São Paulo, Pioneira, 1968. p. 30

¹⁰ FARORO, Raymundo. Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro. Rio de Janeiro, Globo, 1958, p. 74, apud por Reis Filho, Nestor, Goulart. Evolução urbana do Brasil, São Paulo, Pioneira, 1968. p. 32.

¹¹ Reis Filho, op. cit., nota 1, p. 39

¹² Ibid, p. 73

Posteriormente, com a implantação de uma política econômica e administrativa centralizadora, a Coroa "chama a si as inúmeras responsabilidades da urbanização, passando a atuar mesmo nas áreas que até então reservara aos donatários. Essa nova política urbanizadora viria mostrar-se à altura do estágio que a Colônia já alcançara e instrumento adequado ao seu maior desenvolvimento e, sobretudo, mais perfeita exploração colonial. Tornaram-se mais claras, portanto, as características do colonialismo, na medida em que a Metrópole precisava chamar a si o controle direto das configurações assumidas por todos os fatores de desenvolvimento da Colônia".¹³

Salvador seria o ponto central da rede urbana a ser instalada, núcleo básico de exploração econômica, centro de comércio interno e externo. Acumularia as funções administrativas e militares — que visavam a posse e a defesa das terras — e, mais tarde, a portuária, calcada na exportação do açúcar e na importação de escravos na África para o incremento da economia canavieira que começava a expandir-se. Ao lado da cana-de-açúcar, outra cultura teve êxito neste período — a do fumo — favorecida pelo comércio de escravos aqui realizado.¹⁴

A Metrópole muniu o governador e o arquiteto Luis Dias — chefe das obras da construção da sede do Governo — de planos minuciosos para a edificação de Salvador. As regulamentações envolviam os requisitos para a escolha do sítio onde deveria ser localizada a cidade (condições de segurança contra ataques por via marítima e terrestre, facilidades portuárias, requisitos higiênicos, facilidades de comunicações marítimas), a forma como seria construída a povoação, suas dimensões.¹⁵

O rápido povoamento era incentivado não apenas pela recomendação de que o governador e o pessoal que o acompanhava fossem morar na nova cidade imediatamente, ao invés de se instalarem na povoação do Pereira (Vila Velha), considerada local inadequado para a edificação de Salvador, como também pela cláusula que obrigava os donos de terras na área urbana a ali residirem, sob pena de perda do direito às mesmas.

Dessa forma, observa-se que, além das condições impositivas de que a cidade fosse edificada nas margens da baía de Todos os Santos — ponto considerado favorável pela equidistância das capitânicas do Norte e do Sul e por ser propício à parada de navios para África e Ásia — uma série de exigências foram feitas, o que limitava a atuação do poder local e impunha à futura cidade a orientação da política urbanizadora portuguesa.

Tendo em vista essas exigências, o trecho escolhido correspondia ao espaço entre a atual Barroquinha e o Taboão. O limite sul, onde se localizava a Porta de Santa Luzia, era em São Bento, e o norte a porta de Santa Catarina, no atual Carmo. A leste estendia-se até atual Rua Dr. Seabra (vale do rio das Tripas) e a oeste era limitado pela escarpa. Na Orla Marítima e imediatamente abaixo do trecho citado ficava o porto.¹⁶

Foi iniciada a construção do núcleo matriz fortificado, que se limitava ao norte com o começo da atual rua da Misericórdia e alcançava, ao sul, a Porta de Santa Luzia já citada. A leste chegava à porta do Beco da Água de Gasto e a oeste situada no local da atual Rua do Pau da Bandeira, que dava acesso à praia. Nesta cidade ia da atual Praça Cairú até a Preguiça.

As obras foram iniciadas na praia, pela necessidade de armazenamento dos materiais e ferramentas vindos com a armada e de alojar os operários e artífices enviados pela Coroa. Posteriormente abriu-se, na Cidade Alta, a praça que iria funcionar como centro administrativo, à volta da qual foram construídos edifícios públicos e religiosos. A parte da praia se desenvolveu, portanto, primeiro que a parte alta.

¹³ Reis Filho, op. cit., nota 1, p. 45

¹⁴ SANTOS, Milton. *O centro da cidade de Salvador*. Salvador, Progresso, 1959. p. 36. O fumo era na época a melhor moeda para a compra de escravos nas costas da África

¹⁵ SIMAS, op. cit., nota 4, 9. 9 Citação do Regimento do Rei ao 1o. Governador Geral em 17/12/1548.

¹⁶ Segundo o trabalho de Américo Simas, Portugal já tinha tradição de cidade-fortaleza de tipo medieval, em solução, tipo acrópole, com a cidade ao alto e o porto na parte baixa.

Ao mesmo tempo em que se cuidava de dar as condições para a montagem da máquina administrativa e das instalações portuárias, abriram-se as ligações entre a cidade alta e a baixa. Primeiramente foi construída a Ladeira da Conceição, a partir do Praça do Palácio, seguindo até o Baluarte de São Tomé e daí retornando o traçado assemelhando ao atual. Como era muito íngreme, foi construído o Caminho do Carro (posterior Ladeira da Preguiça), que se iniciava na Porta de Santa Luzia e acaba na Ribeira dos Pescadores.

Do núcleo fortificado partiam uma via de penetração para o sertão, através do Monte do Carmo, e outra para Vila Velha, saindo pela Porta de Santa Luzia.

O traçado urbano inicial dentro desse núcleo compreendia nas logitudinais (Direita dos Mercadores, eixo do tecido urbano; Rua do Pão de Lot, atual do Tesouro; a atual Ajuda e a Rua dos Capitães, hoje Rui Barbosa) e Transversais (Juliano Moreira, também conhecida por Rua do Tira Chapéu e da Assembléia; Virgílio Damásio ou das Vassouras e Vinsconde de Itaparica, antiga Berquó).

Além delas, existiam a praça do Palácio já mencionada — onde se localizava a administração, o pelourinho e onde se realizavam as festas — e o Largo ou Pátio do Colégio, atual Terreiro de Jesus, que era o centro religioso e cultural.

3 A população cresceu pouco nesse período inicial. Seu crescimento demográfico refletia apenas os primeiros esforços de fundação e consolidação da cidade. Entretanto, no final do século a cidade já contava com 8.000 habitantes.¹⁷ Isso refletiu na expansão da área ocupada e por essa época a cidade já havia extrapolado o seu núcleo matriz. Ultrapassou as Portas do Carmo no Largo do Pelourinho e já subia a atual Rua das Portas do Carmo até o local do convento do mesmo nome. Já se delineava o tecido urbano do Pelourinho. Havia acessos para o Terreiro de Jesus, para a Baixa dos Sapateiros e para o Taboão. Adiante se esboçava o bairro de Santo Antonio. Do lado de São Bento, subia-se para a Rua Chile e Ladeira de São Bento, o e descia-se para a Barroquinha e Conceição.

A construção extra-muros se acentuou nas duas últimas décadas do século e tinha como núcleos de povoamento os conventos de São Bento e do Carmo, dando origem aos bairros dos mesmos nomes. Aliás, deve ser dito que as igrejas e conventos assumiram papel de importância como núcleos de povoamento durante todo o período colonial brasileiro.

Fora das portas, então, começaram a proliferar os caminhos: para o porto; para o interior, passando por Vila Velha e Rio Vermelho e por Santo Antonio; para Água de Meninos. Aí se situavam pequenas casas com roças e quintais. Aliás, a cidade e sua periferia estava toda ocupada com pequenas roças de subsistência, parte integrante, quase, das residências.

O bairro da Praia tinha pequena extensão e profundidade. Era zona comercial e de construção naval. O comércio ligava-se à navegação, vez que se prendia à exportação-importação.

As ligações cidade alta-baixa cada vez mais assumiam importância. Além das ladeiras já vistas, abriu-se a da Misericórdia, que servia principalmente ao Porto das Naus e ao Desembarcadouro das Gentes. No Colégio dos Jesuítas construiu-se o Guindaste dos Padres, também para o transporte entre a cidade alta e a baixa.

Os atuais subúrbios ferroviários, o litoral norte e as ilhas mais próximas já estavam povoadas com fazendas, engenhos e igrejas, dando praticamente os limites do atual município de Salvador.

A forma pela qual se organizou a vida ainda na colônia iria favorecer, no âmbito das cidades e vilas, a predominância dos grandes proprietários, cuja hegemonia somente se enfraqueceu a partir da segunda metade do século XVII, com o desenvolvimento do comércio. A esses proprietários subordinavam-se as funções básicas da vida municipal e a maior parte do espaço urbano estava destinada à construção de suas habitações. Assim, era para eles que se orientava a organização espacial da cidade e eram eles os responsáveis pela sua expansão. Não só nos

¹⁷ SANTOS, Milton. op. cit., nota 14. p. 36

períodos de maior prosperidade da agricultura se expandia a cidade, como também nas épocas de crise do açúcar e nas entressafas, ainda se beneficiava com a transferência da disponibilidade da mão de obra escrava para outros setores, entre eles a construção civil urbana.¹⁸

Além disso, a concessão de pequenas sesmarias e de terras aforadas pelas Câmaras era recurso comum nos primeiros tempos da colonização para estimular as construções urbanas e promover o crescimento das vilas e cidades. Salvador não foi exceção. Intra-muros, era comum o fôro perpétuo; nas terras mais distantes nem isso era cobrado, pagando os beneficiados apenas o dízimo da Igreja. A única exigência feita, em todos os casos, era de que essas terras fossem edificadas.¹⁹

Essa política produziu efeitos contrários, mais tarde, pois as terras cedidas às vezes formavam cinturões de contenção à expansão das cidades, o que, acrescido às dificuldades dos acidentes topográficos, levava à busca de soluções mais fáceis para o crescimento urbano, como o simples acompanhamento dos caminhos de saída da cidade.²⁰

O sistema de urbanização inicial permaneceu com as mesmas características até meados do século XVII. Nessa época encontrava-se o Brasil sob o domínio espanhol e o Recôncavo sofria as consequências das invasões holandesas. Em decorrência disso, desde as duas últimas décadas do século anterior criava-se um sistema de defesa da cidade por mar. Esse sistema de fortificações circunscreveu a forma urbana até meados do século XVIII.

Dessa forma, pode-se dizer que a fundação e o desenvolvimento de Salvador, nos seus primeiros anos, decorreram da necessidade de viabilizar a acumulação capitalista no período mercantil, atuando o Estado como elemento poderoso controlador da ordenação do espaço e potencializador da reprodução capitalista neste momento.

2.2 – EXPANSÃO DE UMA ECONOMIA MERCANTIL – “A CIDADE MERCANTIL” (FINAL SÉCULO XVII, SÉCULO XVIII, INÍCIO SÉCULO XIX)

As cidades brasileiras, durante o período anterior, tinham papel econômico relativamente estável, vez “que não se havia estabelecido uma verdadeira divisão do trabalho entre campo e cidade. Esta absorvia uma parte do excedente extraído do campo, mas nada lhe fornecia em troca que tivesse valor econômico. (. . .) seu papel consistia essencialmente em concentrar, e, assim, potenciar a força de persuasão e a força de coerção da metrópole no corpo da unidade colonial. O instrumento básico da força de persuasão era a Igreja, o da força de coerção os corpos de tropa e a burocracia civil. Ambos, para serem eficientes, necessitavam de uma base urbana”.²¹

A cidade, portanto, desempenhava um papel estratégico, pois, além de manter o sistema de exploração colonial, era o espaço onde se realizavam as transações necessárias ao comércio de exportação assim como as operações de coleta dos impostos e taxas. Todavia “se a rede urbana criada pela conquista se limitava ao desempenho destes papéis, ela se constituiu em pedra angular de um sistema que pouco a pouco passou a desenvolver as forças produtivas, o que não podia deixar de acarretar uma gradual ampliação e diversificação das suas funções.”²²

Com a expansão do setor de mercado externo, ligado sobretudo ao fumo, cana de açúcar e metais preciosos, o setor de mercado interno se justificou pela necessidade de abastecer o primeiro, o que deu início a um profundo processo de reorganização das forças produtivas sobretudo ao nível do setor interno da colônia. Como consequência desta reorganização, “o excedente alimentar

¹⁸ FURTADO, op. cit., nota 9, p. 68

¹⁹ Reis Filho, op. cit., nota 1, p. 113

²⁰ Ibid., p. 117

²¹ SINGER, Paul, op. cit., nota 2, p. 98-99

²² SINGER, Paul, op. cit., nota 2, p. 100

produzido pela economia de subsistência vai animar agora uma vida comercial cada vez mais ampla; de um lado, pela comercialização do próprio excedente alimentar e do outro, devido aos gastos da classe senhorial em todo tipo de bens de luxo, geralmente importados".²³

Iniciou-se, nesse período, uma centralização econômica processada, em larga escala, através do comércio. Isso permitiu a transferência, nas cidades, da hegemonia dos proprietários rurais para os comerciantes vindos do Reino. Esse processo forneceu as bases para a instalação de uma economia urbana: "era uma camada urbana à qual se transferia, de forma sistemática, uma parcela do valor da produção agrícola exportável, para as suas finalidades, quer pelo controle das exportações, quer pelo controle das mercadorias importadas, inclusive o braço escravo. Ainda que para a economia global tenha sido um fator de opressão, para a economia urbana representou um avanço, desde que forçava a permanência nessa, de parcela necessária ao custeio da sua existência".²⁴ Essa centralização desenvolveu o comércio nas principais cidades portuárias, especialmente Salvador. Ao se iniciar o século XVIII as atividades econômicas e as camadas sociais urbanas já estavam constituídas. A política urbanizadora acentuava sua centralização, com a Metrópole chamando a si as responsabilidades da urbanização.

Esse fato levou a uma grande expansão posterior de Salvador, que se estendeu até fins do século XVII. Nesse período foi construída a maior parte dos solares e igrejas e a cidade conquistou áreas novas, além de sofrer melhorias nas áreas já consolidadas. No século XVIII Salvador era a segunda cidade, em importância, do império português, só superada por Lisboa.

A forma urbana em meados do século XVIII, em linhas gerais, era a seguinte: a Cidade Baixa estendia-se da Preguiça até Água de Meninos. Continuava a solução linear, de uma única rua. Da Preguiça até a Pr. Conde dos Arcos era ocupada de ambos os lados. Existiam muitos prédios de vários andares. A Freguesia do Pilar era de ocupação recente e menos densa, mas guardava as mesmas características que a parte mais antiga. A faixa que se estendia de Água de Meninos até Monte Serrat e Ribeira era ainda de povoamento mais rarefeito.

O núcleo matriz na cidade alta poucas alterações sofreu. Continuava a existir o mesmo eixo direcional, que ia das Portas do Carmo, passando pelo Terreiro, Sé e pelas atuais Ruas da Misericórdia e Chile, e seguia até as Portas de São Bento. Havia ruas menos importantes paralelas e transversais a ele.

As modificações mais sensíveis que a área sofreu foram devidas ao aumento das construções, em qualidade e quantidade. Permanecia o centro político-administrativo na Praça do Palácio e o centro religioso e cultural nos atuais Terreiro de Jesus e Cruzeiro de São Francisco. Entre estes, a Santa Casa da Misericórdia (igreja e hospício) era ponto de referência. Do Terreiro às Portas do Carmo, o atual bairro do Pelourinho já apresentava características semelhantes às de hoje. No eixo direcional da cidade alta ficavam as residências mais proeminentes, os edifícios públicos e as casas comerciais mais importantes. Existiam seis bairros dentro dos muros: o das Portas de São Bento, o da Nossa Senhora da Ajuda, o da Praça, o do Terreiro, o de São Francisco e o das Portas do Carmo.

Foram melhoradas as ligações existentes entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa: Pr. do Palácio — Conceição da Praia; Gameleira — Preguiça; Ladeira do Carro e da Misericórdia. Nas Portas do Carmo estabeleceu-se outra ligação, conectando-se o atual Pelourinho com a Água de Meninos. Como consequência das atividades bélicas com os holandeses nas proximidades de Água de Meninos e Sto. Antonio Além do Carmo, construiu-se a Ladeira da Água Brusca.

Além disso, ainda existiam os guindastes, para carregamento de mercadorias, precursores dos atuais elevadores e planos inclinados.

No período da ocupação holandesa as áreas fora das portas da cidade foram duramente atingidas, sobretudo intencionalmente, para facilitar a defesa do setor dentro das portas. Após as lutas se cuidou de reconstruir o trecho.

²³ Ibid., p. 103

²⁴ Reis Filho, op. cit., nota 1, p. 103

Ao sul, fora das portas de São Bento, o eixo prosseguia até o Forte de São Pedro. Era o bairro de São Bento. Já existia a Rua Direita da Piedade até São Raimundo, iniciando-se as construções no começo da Ladeira do Salete, com ligação à rua principal pela Tv. do Rosário. Existia também o esboço da atual R. Senador Costa Pinto, edificada de ambos os lados, e das atuais Carlos Gomes, Areal de Cima e de Baixo, Sodré e trechos da Rua do Cabeça. O traçado dessa parte não tinha uniformidade e se tornava confuso à medida que se encaminhava para a encosta. O trecho entre as igrejas de São Bento e de São Pedro constituía a rua mais larga da cidade, onde residiam as figuras mais representativas da sociedade.

Com o represamento do rio das Tripas, no tempo da ocupação holandesa, no Carmo e perto de São Bento, iniciou-se a expansão para leste, com a conquista da segunda cumeada (a primeira, de Santo Antonio até São Pedro, já estava conquistada) e surgiram os bairros da Palma, Destêrro, Saúde. Já existiam as Ladeiras da Palma, Maciel e Poeira. A Rua do Alvo ligava a Saúde com o Carmo, Santo Antonio e com a praia, via Baixa dos Sapateiros.

No período considerado o Dique dos Holandeses já se encontrava dentro da cidade, tal o avanço das edificações na segunda cumeada. Já existia o Caminho de S. Pedro, para o Rio Vermelho, pela Ladeira da Fonte das Pedras e Brotas.

Além das Portas do Carmo, na direção norte, estendia-se a paróquia de N. Sra. do Rosário (depois conhecida a sua matriz como N. Sra. do Rosário dos Pretos do Pelourinho), por onde se subia para o Carmo, por ruas completamente povoadas, e depois para Santo Antonio. Havia caminhos de Santo Antonio para a Baixa da Soledade, Água de Meninos, Quinta dos Tanques e Liberdade. Daí seguia-se para a futura Estrada das Boiadas, caminho do sertão. Mesmo fora das portas continuava a se estender o eixo direcional que atravessava o núcleo matriz.

Em Vila Velha iam-se cristalizando três núcleos de povoamento, embriões dos atuais bairros da Vitória e Graça. Para eles ia-se pelo Caminho de Vila Velha (atual Av. Sete).

Neste mesmo período a população de Salvador crescia a um ritmo bem acelerado, contando com cerca de 40.000 habitantes. Todavia, com a transferência da capital do Brasil para o Rio de Janeiro (1763), verificou-se um amortecimento demográfico relacionado, em parte, com a perda da função de capital da Colônia. Tanto é que no final desse século (XVIII) a população da cidade mantinha-se inalterada em relação à atingida em meados do mesmo século (40.000 habitantes).

Nas primeiras décadas do século XIX pouco avançou a urbanização da cidade, visto que se tratou de um período politicamente conturbado. As lutas pela independência e a implantação da nova ordem produziram uma descontinuidade administrativa que se refletiu na política urbanizadora.

Com a estabilização política posterior e a animação econômica pela qual passava o país, houve um restabelecimento do dinamismo urbano, entrando Salvador numa das fases mais importante da sua evolução física.

2.3 – PERÍODO DE TRANSIÇÃO PARA UMA CIDADE INDUSTRIAL. (2a. METADE DO SÉCULO XIX – 1a. METADE DO SÉCULO XX)

A 2a. metade do século XIX se caracterizou por um relativo dinamismo econômico regional que proporcionou a Salvador um recrusdecimento de sua função comercial (portuária).

O declínio da exploração do diamante na Chapada Diamantina, que havia atingido o seu período de maior relevância econômica entre 1850-1889, possibilitou, liberando mão-de-obra para a costa, um "renascimento agrícola" que foi, por sua vez, estimulado por condições favoráveis ao Brasil no mercado internacional de produtos agrícolas. A Europa, às voltas com a Revolução Industrial, se configurava num mercado bastante favorável aos produtos agrícolas brasileiros. Ainda que o açúcar da Bahia tenha mantido no período de 1850-87 uma participação decrescente no total da exportação do Império, entre os produtos exportados pela Província ele sempre esteve em

primeiro lugar na pauta só perdendo este lugar para a cultura do fumo nos períodos de 1859-60, 1872-74, 1875-76 e 1877-1880.²⁵ Ao lado do açúcar e do fumo outros produtos eram exportados: café, algodão e cacau.²⁶ As Transações financeiras e comerciais necessárias à expansão da economia agrícola e à exportação desses produtos se efetivavam na cidade de Salvador. Assim sendo, continuava a cidade concentrando e usufruindo de todas as vantagens financeiras, econômicas, políticas e sociais decorrentes desta situação de "metrópole regional".

O crescimento demográfico da cidade foi bastante intenso até fins do século XIX. Se no final do século anterior até 1805 foi registrado uma população urbana de 45.000 habitantes, no ano de 1900 a cidade já contava com 206.000 habitantes, ou seja, mais de quatro vezes aquele índice.²⁷

Como decorrência deste incremento demográfico se verificou uma significativa alteração do "quadro urbano" de Salvador com o surgimento e expansão do bairro da Vitória (ao sul), habitado principalmente por população de alta renda — na maioria proprietários rurais fixados na cidade — e ao norte surgiam novos bairros alojando as classes menos privilegiadas. Tal expansão do "tecido urbano" se deu graças à instalação de novas vias de transportes e comunicação. Alguns viadutos foram construídos objetivando a união de bairros até então não comunicáveis entre si (Barbalho/Nazaré; Federação/Pedra da Marca); grande parte da Cidade Baixa foi aterrada para a construção de novas ruas e prédios e um elevador hidráulico foi inaugurado para unir os dois planos da cidade.²⁸

A partir da década de 40 se desenvolveu uma filosofia de governo relativa à cidade de Salvador. Disso resultou que o período que vai de 1841 a 1860 tenha sido o mais importante da evolução física da cidade.²⁹ O resto do Império foi a continuação das linhas traçadas nessa etapa.

São do início desse período:

- implantação dos serviços de infra-estrutura e saneamento básico — água, luz, esgoto, transportes;
- criação de uma Inspetoria de Obras Públicas, o que denota a fiscalização que a administração pretendia exercer sobre a urbanização;
- projeto de urbanização da península de Itapagipe;
- continuação e ampliação do canal da Jequitaia;
- sustentação da encosta da montanha;
- canalização do rio das Tripas;
- levantamentos cartográficos de Salvador;
- construção obrigatória de calçadas e passeios.

Observa-se uma preocupação crescente com a melhoria das condições urbanísticas da cidade e das condições de vida. A contenção das encostas também era uma preocupação que se estendeu por todo o período seguinte. As obras realizadas na Ladeira da Montanha expressam esta preocupação.

Entre 1848/52, durante o governo de Francisco Gonçalves Martins, a comunidade passou a ser mobilizada para arcar com a maior parte dos melhoramentos públicos. Foi criada a Contribuição de Melhoria, pela qual todas as obras públicas eram feitas com intensa participação da iniciativa

²⁵ FALCÓN. Gustavo Aryocara de O. Diamante. In: BAHIA. SEPLANTEC. CPE. *Inserção da Bahia na Evolução nacional — 1a. etapa: 1850-1889*, atividades produtivas. Salvador, 1978. v. 2. p. 91-126

²⁶ Ibid., p. 15

²⁷ SANTOS, op. cit., nota 14, p. 41 (dados demográficos relativos ao período)

²⁸ SANTOS, op. cit., nota 14, p. 42.

²⁹ SIMAS, op. cit., nota 4, p. 379

privada, isto é, daqueles que seriam imediatamente beneficiados. Essa nova perspectiva permitiu uma série de obras públicas, inclusive a modernização da Cidade Baixa, que foi totalmente calçada.

Data dessa época a primeira rua de vale, que foi a rua da Vala da maior importância para a expansão da cidade. Com ela iniciou-se a conquista dos vales próximos à zona urbana tradicional. Urbanizaram-se os vales dos rios das Tripas e Camarogipe e aí se instalou, em 1870, uma linha de bondes.

Também calçaram-se várias ladeiras e ruas, construiu-se o cemitério de Quintas. Ainda foram realizadas outras melhorias, entre elas: agenciamento das praças da Conceição e São João; estrada entre a Graça e povoação da Barra e entre o Largo da Vitória e a Barra; acesso ao Campo Grande; calçamento de São Bento e do bairro da Sé; cais e ponte de Monte Serrat e cais da Penha.

A cidade baixa foi embelezada até a península de Itapagipe e o seu bairro comercial foi modernizado. O mesmo aconteceu com a Praça do Palácio na cidade alta. Toda a área urbanizada foi melhorada e muitas ruas foram abertas. Construíram-se e melhoraram-se vetores de expansão urbana, as estradas, que no futuro viriam a se tornar bairros: Estrada das Boiadas, Estrada da Boa Viagem, sem esquecer da já citada Rua da Vala.

O Campo Grande também se transformou em um pólo de desenvolvimento, de onde partiam estradas, que depois se transformaram em ruas e avenidas. Ligava-se com a estrada da Vitória, que foi melhorada e já tinha bondes, e daí seguia para a Graça, Barra, Canela.

Para o Rio Vermelho já haviam as estradas que mais tarde viriam a ser o percurso dos bondes do Rio Vermelho e Cima e Rio Vermelho de Baixo.

Data ainda desse período a grande transformação sofrida na Cidade Baixa, reflexo do grande desenvolvimento do comércio que fazia de Salvador o porto mais importante do país. Isso já era cogitação do Conde dos Arcos, em 1811, que se dirigiu ao Senado da Câmara propondo uma orientação nova para a área portuária. Embora anteriormente o trecho Praça Cairú – Ladeira da Montanha tivesse sofrido melhorias, a preocupação nesse novo momento era de ampliar a faixa entre a encosta e o mar por meio de aterro, possibilitando a construção de novo cais de atracação margeado por ampla rua, com edificações de boa construção e de gabaritos uniformes. Essa proposição foi concretizada na segunda metade do século XIX. Abriram-se as atuais Ruas Miguel Calmon, Conselheiro Dantas e Portugal, além de se ter construído o novo porto dentro das mais modernas especificações técnicas da época. Também foi edificada a Alfandega.

Todavia, a despeito do relativo dinamismo econômico regional da segunda metade do século XIX, as últimas décadas deste mesmo século já foram marcadas por um processo de estagnação e decadência da economia agro-exportadora, até então alicerce de toda vida econômica regional. O trabalho agrícola baseado em relações de produção de caráter escravagista, ao lado das técnicas rudimentares ainda utilizadas na produção e transformação da cana-de-açúcar no final do século, concorreram, ao lado de outros fatores, para a lenta porém contínua estagnação da economia agrícola desenvolvida na região.

Não foram poucas, sem dúvida, as tentativas de industrialização na segunda metade do século XIX. A estrutura industrial da Bahia nesse período era composta basicamente por atividades industriais dependentes e/ou complementares ao setor agrário-exportador. Grande parte da produção industrial era destinada ao abastecimento do mercado local, atendendo principalmente às necessidades da população de baixa renda, visto que as elites eram abastecidas diretamente pelas importações.

Pela comparação entre a pauta de importações e os produtos fabricados localmente se observa “uma coincidência entre os itens importados e aqueles fabricados aqui. Não havia portanto uma complementariedade entre produtos importados e produtos aqui fabricados no sentido em que,

nos dias atuais, emprega-se o termo substituição de importações. O que havia era uma complementação dentro de um mesmo setor: importava-se o produto fino para as classes dominantes e fabricava-se o produto grosseiro para o uso da população em geral".³⁰

Entre as atividades industriais se verificou o predomínio das indústrias alimentares e de bebidas produzindo aguardente e álcool; das indústrias metalúrgicas, que utilizando matéria-prima importada forneciam peças e maquinaria para a agro-indústria açucareira, assim para o meio de transporte principal da época — a navegação a vapor; no período de 1850-1889 foram identificadas 14 fábricas no setor sendo que 10 delas situadas em Salvador; das indústrias químicas fabricando principalmente o sabão além de óleos, velas, fósforos e o carvão; das indústrias de fumo, controladas em sua maioria pelo capital comercial alemão; e das indústrias têxteis, que constituíram as mais importantes da província, se se exclui a agro-indústria; de 1834 a 1875 existiam 10 fábricas no Estado, 7 em Salvador, 2 em Valença, ao sul do Estado, e 1 em Cachoeira, no Recôncavo, concentrado em 1870 aproximadamente mais de 1.000 operários.³¹

Entretanto, a despeito deste relativo dinamismo industrial e de ter sido a província, até 1875, o maior centro de produção têxtil do Brasil, não se pode ainda considerar que Salvador já tenha nessa fase atingido o estágio de cidade industrial. A posição alcançada nesse período pela cidade foi, pouco a pouco, declinando e nas últimas décadas do século já se fizeram visíveis os primeiros sinais de retração industrial.

Uma crise comercial relacionada principalmente ao baixo nível tecnológico empregado na produção e na transformação da cana-de-açúcar desencorajou o investimento de capitais neste e em outros setores da produção. Na medida em que a grande maioria das atividades industriais dependia do capital acumulado através do grande comércio de exportação, é fácil compreender as consequências negativas daquela crise para a indústria emergente.

Também a crescente expansão industrial do Estado de São Paulo, intensificada a partir de 1930 e favorecida pela acumulação de capital proveniente da economia cafeeira, ao lado da implantação de um sistema viário ligando as diferentes regiões do país (centro Sul/Nordeste), impediram a consolidação e o desenvolvimento de uma indústria regional ou local capaz de competir em termos de igualdade com a região sudeste, transformada então no centro dinâmico nacional.

Todos estes fatores contribuíram para o enfraquecimento econômico de Salvador, eliminando a possibilidade de expansão de uma indústria local de artigos de consumo e de produtos alimentares. As tentativas de diversificação da estrutura produtiva, no final do século, pela implementação de atividades industriais, não lograram o êxito desejado e não foram capazes de garantir a Salvador a posição privilegiada adquirida em momentos históricos anteriores.

Assim sendo, durante as primeiras décadas do presente século a situação econômica da cidade e de sua região de influência pouco se modificou em relação às últimas do século anterior. A falta de dinamismo do setor tradicionalmente vital da economia baiana se refletiu na cidade, que passou por um período de grande retração econômica ao tempo em que sofreu, inclusive, um certo amortecimento demográfico, devido em parte a um redirecionamento dos fluxos migratórios rumo ao sul do Estado, estimulados pelo desenvolvimento da economia cacauêira.

Entretanto, apesar de toda a retração econômica referida, não se pode dizer que do ponto de vista da expansão física da cidade também se mantivesse estacionária. Ao tempo em que a estrutura produtiva de Salvador permanecia praticamente inalterada em relação aos períodos anteriores, uma série de mudanças e intervenções foram realizadas sobre a malha urbana: novas vias foram abertas no sentido de viabilizar um novo tipo de serviço colocado à disposição da sua população (transportes coletivos, por exemplo), assim como foram efetivadas uma série de melhorias que vieram a beneficiar algumas camadas sociais. A estrutura social da cidade também diversificou-se e uma gama de novos serviços passaram a ser demandados, abrindo um mercado de trabalho relativamente elástico para o tipo de mão de obra disponível.

³⁰ SAMPAIO, José Luís Pamponet. Indústria. In: BAHIA. SEPLANTEC. CPE. *A inserção da Bahia na evolução nacional — 1a. etapa: 1850-1889; atividades produtivas*. Salvador, 1978. v. 2. p. 252

³¹ Ibid.,

O que se observa portanto é que a cidade nos moldes estruturados até então não mais correspondiam às necessidades de uma sociedade que sentira o impacto recente da abolição e do progresso técnico difundido por outros centros urbanos. Ainda que com uma base econômica de caráter fundamentalmente comercial, não se pode comparar Salvador dessa época com a cidade comercial que foi nos séculos anteriores. Daí porque considerar o presente período como uma etapa de transição para o que, somente muito mais tarde, viria a constituir o que será chamado de cidade industrial.

Com relação à assimetria constatada entre a expansão física e a estrutura econômica urbana inexistem estudos mais detalhados relativos ao período. Muitos poderiam ser os fatores explicativos de tal disparidade e que poderiam constituir objetos específicos de pesquisas históricas. A abolição da escravidão assim como a difusão tecnológica não fornecem, por si só, explicação suficiente para a compreensão deste momento do processo da urbanização de Salvador. O que parece inegável é que havia disponibilidade de capital para investimentos na estrutura urbana. Não foram poucos os capitais de origem externa obtidos pela administração pública para a implementação de suas obras; também nesse momento determinados tipos de serviços urbanos assim como insumos para a implantação dos mesmos eram importados, o que poderia, ao lado da penetração do capital internacional, constituir um estímulo para a intervenção no espaço físico-territorial de Salvador.

Independentemente das possíveis causas desse fato, que não cabe aqui desenvolver, o que se verificou objetivamente foi um grande implemento das obras urbanas. Crescia a necessidade de serviços públicos (transporte, iluminação, água, esgoto) e de melhores instalações portuárias para a exportação dos produtos primários, sobretudo o cacau.

Assim é que em 1911 grande parte do sistema de transporte de Salvador já estava instalado. Havia bondes no centro e em linhas de penetração (Barra, Rio Vermelho de Cima e de Baixo, Brotas, Retiro, Liberdade, Itapagipe). Funcionavam os elevadores Lacerda e do Taboão, os Planos Inclinados Gonçalves e Pilar. Linhas de telefone já estabeleciam as comunicações no trecho mais densamente povoado da cidade. O abastecimento de água havia evoluído das antigas fontes para chafarizes, casas de vendagem e penas d'água. Posteriormente sofreu modernização maior. Havia uma usina elétrica para a iluminação da cidade. Todos esses serviços eram explorados por empresas que recebiam grandes vantagens por parte do Estado.

Modificações substanciais estavam começando a ocorrer na cidade. Os antigos moradores do centro começavam a ser substituídos por artesões, comerciantes, etc., o que ocasionou o crescimento da densidade habitacional desse setor e a transformação da antiga área nobre em área de pardieiros e deterioração social. Além disso, no último quartel do século XIX tinham sido iniciadas as alterações que modificaram a fisionomia deste setor, com demolições de prédios notáveis e alterações de fachadas de alto valor histórico.

No início do século XX foram realizadas intervenções na Praça Municipal e no Terreiro de Jesus para facilitar o tráfego. Não se cuidou nesse momento de preservar o patrimônio histórico, demolindo-se indiscriminadamente o que era considerado necessário para viabilizar a utilização dos veículos motorizados. O período crítico dessas alterações se estendeu de 1912 a 1930.

Dentro dessa perspectiva de "remodelação urbana de Salvador" chamada de "urbanismo demolidor" pelo prof. Simas,³² foram colocados abaixo monumentos históricos com as igrejas da Ajuda e São Pedro, grande número de casarões coloniais para alargamento da Misericórdia e Rua Chile e construção da Av. Sete. Muitos outros projetos de melhoramentos concebidos nessa época destruiriam boa parte da estrutura urbana, caso fossem executados.

O governo de Seabra expressa essa despreocupação com os monumentos históricos e culturais da cidade. Muitas demolições foram realizadas para viabilizar obras projetadas, entre elas o alinhamento do trecho, entre a Praça XV de Novembro e a Praça Castro Alves, incluindo o recuo de 2 quarteirões entre o Terreiro e a Sé e as demolições entre a Rua do Liceu e a Praça do

³² SIMAS, op. cit., nota 4, p. 494

Conselho (Misericórdia e Ladeira da Praça), além da mudança radical no caráter, aparência e forma da Praça do Conselho. Desta praça até a Castro Alves ocorreram muitas demolições para desimpedimento da Rua Chile.

Embora tenham sido destruídos monumentos de arquitetura religiosa, pública e civil, a textura urbana continuava em parte a tradicional, alargando-se as vias do eixo básico, e edificando-se muitos prédios públicos e civis.

Para essas obras utilizou-se amplamente os mecanismos de créditos, vez que o poder público não dispunha de recursos para tão amplos investimentos; primeiramente utilizou-se recursos externos, depois nacionais e locais (Credit Mobilier, Eduardo Guinle, Apolices Populares). A Av. Sete, construída no governo Seabra inclusive, foi de inteira iniciativa e responsabilidade do Governo Estadual e não da municipalidade, tal o seu custo.

Essa avenida implicou em ampla modificação do espaço urbano. O eixo básico da cidade alta não foi alterado direcionalmente com a construção dessa via, mas foi alargado consideravelmente, com perda de bens culturais, sobretudo do trecho São Pedro-Campo Grande.

Posteriormente, novas demolições vieram a alterar o centro de Salvador. Desde a República Velha que a Casa Guinle e Cia., concessionário, através da Cia. Linha Circular de Carris da Bahia, das linhas de bonde, tentava obter a derrubada da igreja da Sé para melhor circulação dos seus veículos. Em 1933, quando a Cia. Circular já havia passado ao controle da American Bond and Share, foi conseguida, finalmente, permissão para destruição do importante monumento religioso. Essa demolição alterava toda a malha urbana da área da Sé. Alargou-se a rua da Ajuda e a Ladeira da Praça, projetou-se o Belvedere da Sé, construiu-se o viaduro da Rua José Gonçalves e alargou-se a Rua Silva Jardim (Taboão) para descongestionar o tráfego urbano.

A Rua Carlos Gomes foi alargada até a Rua da Força; daí até o Arquivo Público abriu-se nova rua; também foi alargada a Rua Joana Angélica no trecho da Lapa, dando origem ao Largo da antiga Faculdade de Direito. Foram realizadas as demolições do Campo da Pólvora, Para construção do jardim. Com relação às ligações entre as cidades alta e baixa, houve preocupação em desfocar a Montanha e o Canto da Cruz. Para isso alargou-se essas duas ruas e construiu-se a Visconde de Mauá e a Botelho Benjamim.

Na cidade baixa a expansão foi muito grande e novas áreas foram construídas em decorrência do projeto do cais do Porto que vinha sendo desenvolvido deste o século anterior. Em função dele, amplas modificações foram realizadas no tecido urbano antigo. Muitas ruas foram alargadas, (atuais Conselheiro Dantas, Portugal, Pinto Martins), outras abertas (entre o Mercado do Ouro e a Jequitiaia, por exemplo), obras essas destinadas ao trânsito de veículos motorizados que o desenvolvimento das atividades portuárias, comerciais e correlatas estava a solicitar crescentemente.

As obras do Porto propriamente ditas abrangiam quebra-mar, cais, aterro, armazéns, Capitánias dos Portos, ajardinamento das áreas vizinhas, implantação de serviços básicos. Foi construída também uma linha férrea ligando o Porto à Estação da Calçada.

A linha da costa foi alterada com todas essas obras. Ainda se mantinha o eixo básico, na cidade baixa, mas existiam outras vias importantes paralelas e transversais a ele. O trecho do Pilar, por exemplo, foi preterido pela Jequitiaia, mais favorável ao tráfego de veículos modernos.

Nessa época surgiu um novo bairro, o Monte Serrat, anteriormente chácaras ocupadas em parte gratuitamente, em parte por arrendamento e que foram desocupadas pelo governo, loteadas e vendidas. Inicialmente pensava-se em implantar ali instalações para desembarque e hospedagem de imigrantes; posteriormente construiu-se o isolamento para doenças contagiosas. E, atrás dessas obras, veio o bairro. Foi a primeira intervenção do poder público no sentido de planejar a criação de um novo bairro na cidade. Praticamente todas as obras foram feitas em terrenos do Estado. Foram abertas as ruas São Francisco, Paraguaçu, Sergi-Mirim, Jacuipe, Almada, Jaguaripe, Subaé, Itapicurú e Av. Senhor do Bonfim. Reconstruiu-se o Forte, com o seu jardim; a Capela, com o Cais e a Casa da Ponte de Monte Serrat.

Ainda na cidade baixa, foi alargada a Av. Bonfim e pavimentadas e embelezadas a Av. Mem de Sá e Praça General Osório, para favorecer o embarque aéreo no então aeroporto da Ribeira.

2.4 – EXPANSÃO INDUSTRIAL – A CIDADE INDUSTRIAL – (2a. METADE DO SÉCULO XX)

As grandes mudanças verificadas na estrutura produtiva da cidade vieram a ocorrer somente muito recentemente e a área metropolitana de Salvador pode ser considerada como uma área industrial há apenas algumas décadas.

Como foi dito, o início deste século foi um período pouco dinâmico para a cidade tanto do ponto de vista econômico como demográfico, visto que a sua população manteve-se estacionária até aproximadamente a década de 40. Somente a partir daí a cidade passou a crescer demograficamente a um ritmo nunca antes antigido, esta acentuada expansão se deveu em última instância à crise agrícola instalada em sua área de influência desde fins do século anterior e à consequente incapacidade deste setor em reter no campo elevada parcela de sua população.

A desorganização da produção agrícola do Recôncavo, as precárias condições de vida da população daquelas regiões mais afastadas do litoral, limitadas então a uma agricultura de subsistência e a uma economia quase fechada, assim como a estabilização da produção cacaueteira ao sul do Estado, culminaram numa emigração maciça rumo à cidade. A ausência de cidades médias e pequenas capazes de atrair e fixar parte desta população reforçava o "poder de atração" da capital do Estado, ainda que também aí inexistisse uma estrutura econômica capaz de absorver produtivamente os crescentes fluxos migratórios.

Entre 1940-1950 houve um incremento demográfico de 126.792 habitantes, sendo 82.671 (70% deste incremento) imigrantes.³³ Também no período 1950-1960 a cidade obteve um incremento relativo de 60,81%. Se por um lado este crescimento estava relacionado ao declínio da mortalidade, por outro mais de 50% do total se deveu às imigrações para a área desde 1940.³⁴

Todavia este crescimento demográfico não foi acompanhado por mudanças significativas na estrutura produtiva da cidade, a qual sofreu profundas alterações apenas quase três décadas mais tarde. Somente a partir de 1940 até meados da década de 60 é que foi se delienando o novo³⁵ rumo tomado pela economia da cidade, que se preparava então para ter como setor econômico hegemônico o setor industrial nos modernos moldes do capitalismo monopolista.

Até então, o que se observa é um forte descompasso entre o acelerado processo de urbanização e o de industrialização, ainda em germe, trazendo consequências acentuadamente negativas à sociedade local. Em outras palavras, a incapacidade da vida econômica urbana em absorver produtivamente os fluxos migratórios e grande parcela da própria população urbana imprimiu contornos de "marginalidade"³⁶ e "inchaço"³⁷ à cidade. O desemprego, o sub-emprego, o baixo nível de renda e consumo, as condições de vida e habitação das camadas populares, as deficiências dos serviços e equipamentos urbanos são apenas alguns dos indicadores empíricos desta situação.

³³ SANTOS, op. cit. nota 14, p. 47

³⁴ SALVADOR. PREFEITURA MUNICIPAL. OCEPLAN. *Evolução demográfica de Salvador (1940-2000)*. Salvador, OCEPLAN UFBA, 1976, p. 102

³⁵ CARVALHO, Inaiá e Souza, Guaracy Adeodado Alves de. *A Produção não-capitalista no desenvolvimento do capitalismo em Salvador*. Salvador, s.d. 37 p. xerocop.

³⁶ KOWARICK, Lúcio. *Capitalismo e marginalidade na América Latina*. 2 ed. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1975. cop. 4, 5, 6

³⁷ PEREIRA, Luís. *Ensaio de sociologia do desenvolvimento*. São Paulo. Biblioteca Pioneira de Ciências Sociais, 1970. p. 96-123.

Salvador, como capital e maior cidade do Estado, teve um forte poder de atração sobre os fluxos migratórios oriundos principalmente no Recôncavo Baiano, determinando o destino de grande parte deles. Independentemente de um maior dinamismo econômico, a cidade passou a crescer aceleradamente e a inserção desta população no mercado de trabalho se verificou através da prestação de serviços. O setor terciário tendeu a se ampliar pela incorporação de atividades ligadas, na maioria das vezes, ao pequeno comércio e à prestação de uma série de pequenos serviços pessoais. Deste modo se foram poucas as mudanças verificadas na estrutura produtiva da cidade, não se pode dizer o mesmo sobre a sua configuração física, que sofreu profundas alterações já no final da década de 40. Grande parte da população vivia em precárias condições habitacionais e de vida, de um modo geral.

A presença de dois fatores relativamente importantes no período de 1930-1960 implicou numa certa diferenciação interna da sociedade local, assim como numa diversificação de sua estrutura ocupacional. O primeiro deles diz respeito a mudanças ocorridas na administração pública do Estado que, pela introdução de novas atividades, veio a proporcionar uma maior oferta de empregos no setor, ao tempo em que passou a demandar um novo tipo de mão-de-obra qualificada. A reforma administrativa a que nos referimos faz parte das novas funções e da estrutura do Estado brasileiro, que a partir de 30 passou a prestar serviços até então inexistentes, tais como: educação, saúde, previdência social, legislação e controle de associação e das relações trabalhistas etc.³⁸

A segunda mudança verificada na estrutura ocupacional da cidade pela introdução de um novo foco dinâmico diz respeito à implantação da PETROBRÁS na década de 50. As atividades relacionadas à exploração e refino do petróleo possibilitaram um maior dinamismo econômico tanto pela crescente oferta de empregos diretos ou indiretos como pelo aumento da renda auferida por determinados estratos da população. Ainda que este período não possa ser superestimado em termos de mudanças definitivas na estrutura econômica da cidade, nem tampouco de sua região mais próxima, a implantação da PETROBRÁS abriu caminho para a expansão de novas indústrias complementares ao setor, assim como possibilitou uma relativa expansão do setor terciário.

No entanto, os efeitos positivos destas mudanças não podem ser estendidos a todos os estratos da população. Se, por um lado, a reforma administrativa e a implantação da PETROBRÁS possibilitaram o surgimento de novos estratos médios e o aumento consequente da renda destes estratos, por outro, grande parte da população permaneceu ainda sem acesso ao mercado de trabalho aberto, direta ou indiretamente, por estes setores da produção.

Uma amostra da precariedade das condições de vida de grandes estratos populacionais é parcialmente encontrada quando se pensa no surgimento cada vez mais frequente, já a partir do final da década de 40, das habitações ditas "sub-normais", levantadas em terrenos pertencentes ao poder público ou mesmo a particulares.

As grandes e já clássicas invasões de Salvador — Corta Braço, Alagados, Ginbibirra — datam justamente deste período e representam a forma encontrada pelas camadas da população não afetadas pelos efeitos positivos das mudanças ocorridas na estrutura econômica da cidade para solucionar o problema imediato de moradia.

O processo de crescimento demográfico no período de 50/60 se manteve acelerado, como já foi dito, e não são poucas as consequências deste crescimento tanto a nível social quanto espacial. Grande parte da população continuava não sendo absorvida pelo mercado de trabalho local e atividades tais como os biscates são amplamente desenvolvidos como um meio de sobrevivência das parcelas menos favorecidas da população. No que diz respeito ao uso do solo urbano, verificou-se durante esse período uma acentuada expansão periférica que expressa como a população urbana foi se ajustando às novas condições sócio-econômicas da cidade. Na década de 50 foram liberados cerca de 80 novos loteamentos em toda a cidade, perfazendo um total de 5.294 lotes ocupados.³⁹

³⁸ JELIN, Elizabeth. Formas de organização de atividade econômica e estrutura ocupacional: o caso de Salvador. *Estudos CEBRAP*. São Paulo, (9): 51-78, jul/set., 1974 p. 56

³⁹ SALVADOR. PREFEITURA MUNICIPAL. OCEPLAN. *Disponibilidade de terras; inventário de loteamentos*. Salvador, 1977. 205 p. mapas, tab., plantas (PLANDURB. Série Estudos Informativos, 2)

Tal expansão periférica não pode ser reduzida e explicada somente a partir de um intenso crescimento populacional. Muitos outros processos desenvolvidos concomitantemente determinaram o caráter do crescimento espacial que caracterizou e ainda caracteriza a cidade de Salvador.

Como foi visto anteriormente, a implantação da PETROBRÁS no decorrer da década de 50 gerou um certo dinamismo na cidade de Salvador, assim como em suas áreas de influência mais próximas. Por outro lado, se expandiram novas atividades relacionadas e complementares à industrial, sendo que o setor terciário tomou um grande impulso atendendo à demanda daqueles estratos da população que se beneficiaram mais diretamente das mudanças ocorridas na base econômica da sociedade. Todas estas mudanças foram, em última estância, se expressar em termos espaciais através de uma redefinição do uso do espaço urbano central.

O centro da cidade, até então com uma função predominantemente residencial (os sobrados são um exemplo disto), pouco a pouco viu seu espaço invadido pela construção de edifícios onde eram desenvolvidas atividades administrativas, burocráticas, bancárias, comerciais, etc., todas elas relacionadas direta ou indiretamente com o novo rumo que ia tomando a vida econômica urbana. Deste modo, a população residente nesta área se viu forçada a afastar-se para áreas contíguas, pressionando e desalojando conseqüentemente as camadas mais pobres da população fixadas nas imediações ou periferia central. Houve um processo contínuo de expulsão desta camada da população por aquela de renda mais alta, numa situação desvantajosa para a primeira, visto que o baixo poder aquisitivo constituiu um sério obstáculo à posse de terrenos mais bem situados para a construção de moradia.

O processo de crescimento demográfico já em curso a partir de 1940, ao lado da redefinição funcional urbana nos anos 50 condicionaram uma "crise habitacional generalizada" sensivelmente agravada no final do período. Não apenas as camadas populares como também as classes médias urbanas se defrontaram com problema "onde morar", ainda que numa situação de desigualdade. A tendência que se verificou a nível espacial foi, portanto, o alargamento do tecido urbano rumo à periferia agravado sem dúvida pela estrutura fundiária urbana que, sob o regime da propriedade privada, vedava a grandes parcelas da população o direito à utilização do solo ao tempo em que possibilitava a estocagem de grandes áreas centrais ("latifúndios urbanos") para posterior comercialização. Aquelas áreas mais bem servidas pela pequena infra-estrutura urbana existente, ou pelo menos potencialmente urbanizáveis a curto prazo, tiveram na maioria das vezes seu valor multiplicado, tendo início um processo cada vez mais intenso de transformação do uso do solo com a "produção deliberada de escassez de terrenos urbanos".⁴⁰ O caráter de mercadoria destes terrenos se acentuou e o objetivo dos detentores dos respectivos títulos de propriedade era garantir uma renda fundiária altamente compensadora pela comercialização dos mesmos.

Deste modo, Salvador cresceu alargando seu tecido urbano além da verdadeira ou real necessidade no que se refere ao espaço ou área ocupada propriamente dita. Talvez esta modalidade de crescimento — pelas extremidades, deixando atrás de si grandes áreas desocupadas ou com baixa densidade demográfica à espera de valorização — explique em parte a concentração dos serviços urbanos básicos nas áreas mais centrais, enquanto extensas áreas até hoje estão carentes de tais serviços.

Data desse período a construção da Av. Amarialina, incluída no plano Rodoviário do Estado, ligando Amarialina ao Aeroporto de Ipitanga. Ela se ligava à Av. Oceânica, construída no Governo Seabra, e atravessava uma grande faixa desocupada que ia da Pituba até Itapoã. Com a Estrada Velha do Aeroporto, construída no período da II. Guerra, criou-se um anel que cercava a cidade por terra e por mar. Construiu-se também a Av. Centenário, segunda avenida de vale da cidade.

A sub-utilização dos serviços de infra-estrutura urbana em determinadas áreas ao lado da carência dos mesmos em outras tantas, demonstra a artificialidade e a deseconomia deste tipo de expansão. A este respeito, diz Gabriel Bolaffi: "A expansão descontínua de mancha urbana, aumenta as distâncias, encarece os investimentos para a implantação de serviços públicos, eleva os custos de operação e manutenção e reduz o aproveitamento per capita dos equipamentos

⁴⁰ BRANDÃO, Maria David de Azevedo. *Comunicação ao Seminário do CEPED*. Salvador., s.d. 4 p. mimeog.

existentes. Enquanto porções do solo urbano parcial ou totalmente atendidos permanecem ociosos, contingentes cada vez maiores da população se instalam em áreas não servidas. E enquanto a periferia surge e se amplia, a baixa utilização dos serviços instalados condena o poder público à incapacidade permanente de resolver um problema que, paradoxalmente, o crescimento econômico e o demográfico somente contribuiram para agravar".⁴¹

Não é difícil perceber na cidade de Salvador este tipo de expansão descontínua do tecido urbano e a carência de determinados serviços na periferia enquanto os mesmos, em áreas mais centrais, são muitas vezes sub-utilizados. Por outro lado, este tipo de crescimento periférico ou, como diz Milton Santos, crescimento pelas extremidades, deixando atrás de si "grandes vazios centrais", é bastante vantajoso para os especuladores imobiliários, pois a espera pela valorização faz dobrar o valor de determinados terrenos "porque a municipalidade se vê obrigada, para ligar as extremidades da cidade, a melhorar vias de transporte e instalar outros serviços públicos que beneficiam as propriedades vizinhas" (. . .) estocadas.⁴²

Por outro lado, os "latifúndios urbanos" foram sempre efetivamente ocupados (ou sub-ocupados) evitando com isto possíveis invasões e garantindo um pagamento irrisório de impostos. As áreas totalmente desocupadas devem pagar um imposto de 5% ao ano sobre o valor do terreno, enquanto que as ocupadas e utilizadas para o plantio de determinados produtos para o abastecimento do mercado local têm esta taxa reduzida a 0,5%. Diz o citado professor: "é o poder público favorecendo a especulação imobiliária, sob todas as formas ao seu alcance".⁴³

A prática dos loteamentos é também um indicador da especulação imobiliária que em fins da década de 50 já é uma constante no quadro urbano de Salvador. Os loteamentos das áreas centrais são poucos e lentos em relação aos realizados nas áreas periféricas (extremidades urbanas), sobretudo naquelas tornadas acessíveis pela expansão do sistema viário. Muitos terrenos loteados permanecem vazios, uma vez que, por um lado, inexistem disponibilidade financeira (por parte dos proprietários dos terrenos adquiridos nas mãos dos loteadores) para a construção da casa própria, e por outro inexistem subsídios e financiamentos por parte do Estado destinados a resolver a questão da moradia popular. Todavia, do ponto de vista do loteador, a atividade é bastante vantajosa visto que os impostos para o loteador dos terrenos baldios são reduzidos de 5% para 1% ao ano.

Apesar das transformações verificadas no espaço físico da cidade, do ponto de vista econômico as grandes mudanças aconteceram no final da década de 1960. Ainda que a implantação da PETROBRÁS e a Reforma Administrativa, processos já mencionados acima, tenham contribuído para uma certa diversificação da estrutura produtiva da cidade, eles não foram suficientes para garantir a Salvador, ainda nesse momento, um desenvolvimento autônomo e efetivo.

O rumo tomado pelo desenvolvimento do capitalismo no Brasil, atraindo para a região sudeste, especialmente para São Paulo, os capitais acumulados em suas diferentes regiões, acentuou as disparidades regionais assim como acirrou os conflitos e as contradições sociais no Nordeste Brasileiro. Estes conflitos e contradições sociais assumiram intensidade tal que se fez necessário uma intervenção estatal a nível de planejamento regional de forma a garantir a hegemonia burguesa do sudeste do Brasil. Em outras palavras, se fez de suma importância para a acumulação capitalista uma intervenção estatal de caráter desenvolvimentista e integracionista de modo a conter movimentos políticos contrários à situação de desigualdade regional.

Foram, pois, necessárias medidas oriundas do Governo Federal para que a região nordestina de um modo geral e a região metropolitana de Salvador, por extensão, saíssem do estado de retração econômica que as caracterizava até então. Muito menos pelas precárias condições de vida das populações nordestinas ou pelo estado de estagnação regional desde fins do século passado, do que pela ameaça de emergência política das camadas sociais descontentes, o Governo Central viu-se obrigado a reformular sua política econômica para o Nordeste, reduzindo os dispêndios de caráter assistencial em favor de um programa global de investimentos.

⁴¹ BOLAFFI, Gabriel. *Habitação e urbanismo: o problema e o falso problema. Ensaio de Opinião*. Rio, 1975, p. 80.

⁴² SANTOS, Milton. Alguns problemas do crescimento da cidade do Salvador. *Boletim Baiano de geografia*. 2(5/6): 21-36, jun/set., 1961. p. 29

⁴³ *Ibid.*, p. 28

Em fins de 1959 foi criada a SUDENE — Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste — com a finalidade de coordenar a nova política econômica federal na região e de propiciar à iniciativa privada, através de inúmeros incentivos fiscais e financeiros, os recursos necessários aos investimentos industriais. Fez também parte desta política a implantação de uma infraestrutura viária capaz de unificar entre si os diferentes e afastados mercados regionais.

O governo instalado a partir de 1964 também muito contribuiu para a implantação de um moderno parque industrial na Região Metropolitana de Salvador (RMS), como parte de um plano mais amplo de desenvolvimento e de um novo padrão de acumulação de capital instalado no país. Esta nova fase de desenvolvimento do capital — capitalismo monopolista — vai exigir uma concentração dos recursos (capitais) gerados internamente para posterior redirecionamento dos mesmos a algumas áreas consideradas prioritárias. A RMS foi uma das áreas que passou a receber toda sorte de incentivos e subsídios, especialmente de natureza fiscal e financeira.

O Centro Industrial de Aratu (CIA) e o Complexo Industrial de Camaçari (Polo Petroquímico) são exemplos bastante demonstrativos do novo rumo tomado pela economia baiana nas duas últimas décadas. Neste breve espaço de tempo Salvador sofreu profundas alterações em sua estrutura produtiva ingressando definitivamente num novo padrão de acumulação de capital.

Não cabe analisar aqui o processo de implantação e consolidação deste moderno tipo de industrialização, mas fazer algumas considerações acerca do impacto do novo pólo dinâmico, agora hegemônico, sobre a expansão urbana de Salvador. Impacto este que provocou mudanças tão radicais na cidade e no seu espaço físico e econômico que toda a sua história anterior não logrou provocar.

Um dos pontos de partida diz respeito à uma das características básicas da recente industrialização da RMS que, antes de ser o produto do desenvolvimento das forças produtivas locais e/ou regionais e da acumulação do capital na própria cidade, representa uma extensão do desenvolvimento industrial da região Sudeste. Trata-se de uma indústria "transplantada" e esta característica por si só delinea algumas consequências sócio-espaciais facilmente constatáveis empiricamente.

As empresas instaladas no CIA e no Pólo Petroquímico de Camaçari são em sua grande maioria voltadas à produção de bens intermediários destinados basicamente ao mercado do Sudeste brasileiro. Dada a própria natureza deste tipo de produção, assim com as facilidades fiscais e à abundância de capitais investidos na área, tais empresas tendem à utilização intensiva do capital e uma incorporação relativamente menor de mão-de-obra. Por outro lado, não estando tais empresas voltadas a um mercado interno, ainda que tenham contribuído significativamente para um aumento do emprego assalariado não lograram conseguir uma homogeneização maior da estrutura ocupacional da cidade como um todo.

Muitos novos empregos foram criados direta ou indiretamente por esta nova modalidade de produção e o terciário sofreu uma significativa diversificação. Durante a fase mesmo de implantação destas áreas industriais o emprego na construção civil, que havia caído no período entre 1950-1960, aumentou consideravelmente entre 1960-1970, apresentando um crescimento de 153% ou 9,7% ao ano. Dados censitários mostraram que neste espaço de tempo 123.553 pessoas trabalharam na construção civil, ao lado de 103.540 na indústria de transformação.⁴⁴ Se faz necessário ressaltar, no entanto, que nem toda a mão-de-obra engajada na Construção Civil tenha mantido vínculos empregatícios estáveis com as empresas empregadoras.

A grande fonte de empregos relacionados com o novo pólo dinâmico da economia metropolitana parece vincular-se prioritariamente ao setor da construção civil. As atividades deste setor são fundamentais à implantação da própria industrialização, mas, uma vez funcionando as diferentes unidades produtivas, a tendência que se verifica é uma redução gradativa da oferta de empregos na construção civil. A este respeito diz Paul Singer no trabalho acima mencionado: "Na medida em que, entre 1969-1972, o número de empregos em empresas em funcionamento aumenta, o de empregos em empresas em construção ainda em projeto se mantém praticamente no mesmo nível. Isso parece indicar que nos últimos três anos a construção de um certo número de empresas

⁴⁴ SINGER, Paul et alii. *Demanda por alimentos na área metropolitana de Salvador*. São Paulo, CEBRAP, 1976. p. 42 (Caderno CEBRAP, 23)

foi concluída e estas empresas entraram em funcionamento, mas poucas novas instalações foram iniciadas e poucos projetos novos foram aprovados". Mais adiante acrescenta que o "fato de o total de empregos diretos dos projetos não ter crescido de mais de 13,7% entre 1969-1972 indica que a exaustão da vaga de industrialização induzida pelos incentivos fiscais na AMS pode estar próxima".⁴⁵

Não se pretende, no entanto, avaliar o tipo de industrialização implantado na Bahia nos últimos anos e sim salientar que o impacto deste esforço industrializante não estendeu seus efeitos positivos a todos os estratos da população, assim como não atingiu a todos os setores da produção com a mesma intensidade. Deste modo, ainda que o setor capitalista industrial seja hoje o dominante da economia urbana, a estrutura ocupacional de Salvador permanece bastante heterogênea, com grande parcela de sua força de trabalho inserida não no segmento capitalista da produção mas em atividades não "capitalísticas".

Este aspecto — sobrevivência de atividades não capitalísticas — ainda que possa parecer de difícil explicação à primeira vista, não foge muito à lógica do sistema capitalista dependente que, para implantar-se ou melhor dizendo, para ser implantado, não necessita que a priori sejam destruídas as relações de produção e as atividades desenvolvidas de modo senão pré-capitalista, ao menos não tipicamente capitalista.⁴⁶

Muitas destas atividades foram, sem dúvida, destruídas com o desenvolvimento do capitalismo na Bahia, visto que não puderam com ele competir em nível de igualdade. Muitas delas sobreviveram a ele, sofrendo talvez algumas modificações, ou seja, modernizando-se; outras tantas foram, inclusive, suscitadas e puderam se expandir graças a ele.⁴⁷ Em outras palavras, o desenvolvimento do capitalismo na Bahia, por identificar-se com a expansão da acumulação capitalista brasileira, representando uma extensão do próprio capitalismo nacional, não exigiu a total destruição das modalidades anteriores de produção. A sobrevivência ou mesmo o surgimento de novas atividades são inclusive bastante "funcionais" ao sistema, visto que garantem uma reserva considerável de mão-de-obra, possibilitam a reprodução desta mesma força de trabalho a baixo custo, liberando o Estado desta tarefa, e permitem indiretamente a manutenção de salários baixos através da pressão exercida pela grande parcela da população dedicada a estas atividades sobre a outra, engajada regularmente nas atividades capitalistas.⁴⁸

A partir dessas considerações fica implícita a grande terciarização instalada em Salvador. Se antes do "boom" industrial a cidade já se caracterizava pela predominância do setor serviços, depois dele parece que a tendência é a acentuação do processo, ainda que comandado por forças diferentes. Na fase anterior tal predominância se relacionava à ausência de um foco dinâmico. Na atualidade, à presença deste mesmo foco dinâmico. Alguns segmentos do terciário foram afetados pelo capital e por ele dinamizados; outros permanecem sobrevivendo e até se expandindo com baixa capitalização e com um papel bastante definido no processo de acumulação: "os serviços realizados à base de pura força de trabalho, que é remunerada a níveis baixíssimos, transferem permanentemente, para as atividades econômicas de corte capitalista, uma fração do seu valor, "mais valia" em síntese".⁴⁹

Do ponto de vista sócio-espacial, Salvador sofreu nos últimos anos mudanças tão profundas que se tornou quase irreconhecível a quem a viu na década de 50 ou mesmo na de 60. Grandes obras, especialmente aquelas relacionadas à implantação de um moderno sistema viário, abriram a possibilidade de acesso rápido e de circulação fácil entre os mais distantes pontos e mercado da cidade.

Essa expansão do sistema viário iniciou-se nos anos 50 com a Barros Reis e a San Martin que representavam a expansão e o melhoramento da Rua da Vala, construída no século passado.

⁴⁵ Ibid., p. 46

⁴⁶ PAOLI, Maria Celia Pinheiro Machado. *Desenvolvimento e marginalidade: um estudo de caso*. São Paulo, Pioneiro, 1974. 158 p. KOWARJCK, op. cit. nota 36, cap. 4, 5, 6.

⁴⁷ CARVALHO e SOUZA, op. cit., nota 35.

⁴⁸ KAWARICK, Lúcio. Op. cit., nota 36. Cap. 6.

⁴⁹ OLIVEIRA, Francisco de. A economia brasileira: crítica à razão dualista. São Paulo, *Estudos CEBRAP* 2, 1972. p. 29

Até os fins da década de 60 foram feitas obras importantes na zona mais antiga. Construiu-se a Av. de Contorno, a Vale do Canela, a Oscar Pontes, a Vasco da Gama.

São de fins dos anos 60 e da década de 70 as maiores vias:

1. Av. Presidente Castelo Branco (Vale de Nazaré), comunicando-se com o túnel Américo Cimas pelo viaduto Marta Vasconcelos.
2. Av. Vale do Bonocô, ligada com a Castelo Branco pelo viaduto dos Engenheiros sobre a Vasco da Gama, prosseguindo até o seu entroncamento com a Antônio Carlos Magalhães — Av. Mario Leal Ferreira.
3. Av. Antônio Carlos Magalhães, da Heitor Dias até a Pituba, com acesso para Brotas e para o Rio Vermelho.
4. Av. Juracy Magalhães Junior, ligando a Antônio Carlos Magalhães até o Rio Vermelho. Duplicada depois de 75.
5. Av. Magalhães Neto — começando na Antônio Carlos Magalhães e indo até a Otávio Mangabeira.
6. Av. Paralela, iniciando na Magalhães Neto e indo até a Itapoan — Aeroporto.
7. Av. Pinto de Aguiar, paralela à Otávio Mangabeira.
8. Av. Afranio Peixoto — Suburbana, conectando a Calçada aos subúrbios ferroviários, BR-324 e CIA.

Essas 8 avenidas são vias de orientação descentralizante, vez que foram construídas para ligar o centro à periferia da cidade.

Ao mesmo tempo, vias interiores foram construídas:

- a Centenário — Vasco da Gama, ligadas através do túnel Teodoro Sampaio.
- a Av. Garibaldi, ligando a Vasco da Gama ao Rio Vermelho.
- a Cardeal da Silva, do viaduto sobre a Garibaldi para o Rio Vermelho
- a Waldemar Falcão, ligando Brotas ao Rio Vermelho.
- a Av. Reitor Miguel Calmon, ligando a Av. de Contorno com a praça dos Reis Católicos.
- a Av. Vale do Ogunjá, ligando o Bonocô à Vasco da Gama.
- a Av. Vale dos Barris.

Como suporte para essas obras foram construídos os túneis Teodoro Sampaio e Américo Simas; os viadutos Marta Vasconcelos, Marta Rocha, dos Engenheiros, São Raimundo/Politeama e as passagens superiores Dr. Seabra, da Praça Almeida Couto, da D. João VI, sobre o bonocô e ainda outra sobre a Garibaldi.

Os governos estadual e federal contribuíram para a aceleração dessa expansão com a construção da estrada Cia-Aeroporto; da via Parafuso, para Camaçari; do acesso norte e da duplicação da BR-324 até o CIA.

Esses vetores de expansão tiveram os seus espaços rapidamente ocupados, processo acelerado pela implantação, às margens das grandes vias, de pólos de nucleação como o Centro Administrativo, o centro comercial Iguatemi e grandes conjuntos habitacionais. Ao tempo em que essa expansão ocorria, grandes hotéis foram construídos para atender à demanda da nova "indústria"

criada para a dinamização da cidade — e do turismo. Novos e aprazíveis loteamentos foram colocados à disposição de algumas parcelas da população e expressam a transformação de terra urbana num "produto" de mercado bastante disputado, principalmente por empresas construtoras; nos últimos anos grandes e arrojados empreendimentos arquitetônicos têm sido lançados no mercado habitacional. Multiplicam-se os loteamentos e a cidade continua a crescer rumo à periferia, processo já descrito anteriormente, acentuando o caráter especulativo dessa modalidade de crescimento.

Deste modo, ainda que hoje Salvador possa, à primeira vista, se igualar a muitos centros urbanos ao sul do País, considera-se que alguns problemas sociais básicos não foram solucionados e muitos deles, inclusive, se agravaram. Considera-se ainda que serão dificilmente solucionados na medida em que o interesse dominante na sociedade de hoje é o relacionado com a reprodução do capital e não com a minimização dos problemas urbanos.

Entre os muitos problemas não solucionados e mesmo agravados pelo impacto do capital sobre a estrutura econômica da cidade encontra-se o da habitação popular. Não foram poucas quantitativamente falando, as tentativas de solução oficiais propostas.

A criação da URBIS — Habitação e Urbanização da Bahia S.A. — como Sociedade de Economia Mista vinculada ao Governo do Estado, no início de 1965, teve como objetivo a atuação na área de construção e higienização de habitação e de obras de urbanização em geral. Em 1968 ela incorporava o patrimônio da Companhia Habitacional de Salvador — COHAB — passando a existir como agente promotor do BNH, criado em 1964.⁵⁰ A ineficácia deste programa de habitação popular fica patente quando se analisa a atuação da URBIS no período de 1965 — junho/1976, e da mesma forma fica evidenciado a sua inadequação à população à qual originalmente se destinou. Nesse período a URBIS construiu na R.M.S. 6.234 habitações, mas só entre 1970-1975 inscreveram-se no programa 20.217 famílias perfazendo um total de 71.125 pessoas. Do total de famílias inscritas, 52,76% possuíam uma renda familiar entre meio e dois salários mínimos.⁵¹

Estes problemas dizem respeito apenas à questão habitacional; no entanto, os problemas sociais urbanos não se reduzem à eles. A carência de equipamentos urbanos básicos ou, em outras palavras, a inexistência de uma infra-estrutura urbana capaz de atender as necessidades de todas as camadas da população é fato em Salvador. Grande parte da população da Área Metropolitana permanece não atendida por serviços como o abastecimento de água, energia elétrica, sistema de esgotos, ruas transitáveis, escolas, hospitais, creches etc. Por outro lado, as oportunidades de ingresso efetivo no mercado de trabalho formal, na medida em que este torna-se cada vez mais seletivo, são bastante reduzidas, obrigando grande parcela da força de trabalho a dedicar-se a atividades não produtivas e conseqüentemente de baixa remuneração. As atividades terciárias, desde que o pequeno comércio até os serviços pessoais, continuam constituindo a forma encontrada por significativa parcela populacional para garantir sua sobrevivência e reprodução.

Frente a todas essas dificuldades e problemas de sobrevivência pela população urbana surge a questão de como resolvê-los ou ao menos minimizá-los gradativamente. O planejamento aparece neste contexto como o elemento capaz de dar "ordem às coisas", assim como de evitar o agravamento e a deterioração acelerada da "qualidade de vida" nos grandes centros urbanos e áreas metropolitanas.

A preocupação com o planejamento urbano em Salvador vem desde os anos 30, quando a abertura de muitas ruas e o surto de construções provocou na comunidade o receio de uma deterioração substancial da qualidade de vida urbana. Disso resultou uma reunião de representantes oficiais e de entidades civis que pretendia criar um grupo para disciplinar o crescimento de Salvador através de um Plano Diretor. Esse grupo sobreviveu por algum tempo tentando esboçar as bases do planejamento de Salvador, mas foi dissolvido por motivo de crises políticas surgidas entre ele e a administração pública.

⁵⁰ SZUBERT, Eva Barbosa. A URBIS e a habitação popular na Região Metropolitana de Salvador. *Planejamento*. Salvador, CPE, 5 (2):25-44, abr./jun., 1977, p. 25

⁵¹ *Ibid*, p. 32-42

Algum tempo depois foi tentado um contato com Alfredo Agache e Cunha Bueno para que o plano fosse elaborado. Do insucesso dessas medidas concretizou-se a proposta feita pela Prefeitura a Mario Leal Ferreira, da qual resultou o EPCUS. Era um programa de trabalho que, iniciado em 1943, deveria durar até 1946, mas posteriormente teve a sua atuação prolongada.

Visava elaborar a planta cadastral da cidade, estudar os fatores históricos e científicos responsáveis pela sua fisionomia, criar um corpo de doutrina para orientação futura e elaborar projetos para criação da estrutura da cidade e sua expansão.

As recomendações do EPCUS foram esquecidas durante muitos anos e só na década de 1970 foi retornada a preocupação com o assunto. Parcialmente e com alterações, voltou-se ao programa proposto pelo EPCUS e criou-se um outro órgão para estudar o planejamento da cidade, o PLANDURB.

Embora o PLANDURB represente a retomada da tentativa de controle da expansão urbana de Salvador pelo poder público municipal, através de um planejamento sistemático, isso não significa que, no atual, momento, as decisões sobre a configuração físico-territorial da cidade estejam afeta apenas a essa esfera de poder, como o foi predominantemente durante a maior parte da sua história.

A criação ou revitalização, na década de 70, de órgãos estaduais com competência sobre esse aspecto do desenvolvimento urbano de Salvador representa a concretização da tendência à centralização de poder que vinha se desenvolvendo desde os meados da década anterior. Sob o mecanismo da cooperação inter-governamental, o município é colocado como parte integrante das novas perspectivas do Governo Federal, ao tempo em que o enfraquecimento das autonomias estaduais e municipais enfatiza a intervenção da União nos Estados e desses nos municípios.

A partir de 1867 o Governo Federal passou a se preocupar com as regiões metropolitanas, a serem constituídos por municípios que integrassem a mesma comunidade sócio-econômica, visando a realização de serviços comuns e, conseqüentemente, à realização da administração dos grandes centros urbanos.

Salvador passou a integrar, com os municípios vizinhos, uma região metropolitana e foi delegado à CONDER — Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador, órgão estadual agindo em acordo com os órgãos federais responsáveis pelas políticas das RMS, a competência para promover coordenar e executar a política de desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador.

Cada vez mais, portanto, a orientação do processo de intervenção do crescimento de Salvador se faz a partir de políticas externas ao município e por órgãos de outras esferas de poder que não o municipal.

O próprio poder municipal tem tomado parte ativa nesse processo de perda do controle local de urbanização da cidade, ao abrir mão de alguns mecanismos que ainda estavam em seu poder. Foi o caso da Reforma Urbana, realizada em 1968, pela qual a PMS alienou quase totalmente e por preço insignificante terrenos de sua propriedade ocupados por terceiros, que perfaziam o total de 46.794.490m² da área do município. Com isso perdeu a possibilidade de, controlando a posse e o uso de grande parte do solo de Salvador, direcionar e disciplinar o crescimento urbano de forma a melhor servir as necessidades reais da cidade e da sua população.

Além disso, a própria atuação da PMS nos últimos anos, mais especificamente nesta última década, tem dado prioridade à implantação de um sistema viário capaz de unificar não apenas os pontos distantes da cidade, mas principalmente os diferentes mercados entre si. O sistema viário é fundamental para a viabilização do setor produtivo dominante na medida em que desempenha funções vitais para o sistema, tais como: escoamento das matérias-primas até as unidades produtivas, circulação da mercadoria "mão de obra" até os locais de trabalho, assim como circulação das mercadorias acabadas até os centros consumidores, assegurando enfim todo um sistema de trocas que, em última instância, garante um retorno mais rápido dos lucros obtidos às empresas capitalistas.

⁵² RIBEIRO, Elizabete Maise Andrade & DEBEFFE, Charles. *Poder público municipal e propriedade fundiária urbana*. Salvador, CPE, 1978. xerocop. Anexo II. tab. I

Os investimentos municipais em outros setores, como educação, saúde, saneamento e habitação popular, representam parcela pequena do montante aplicado pela Prefeitura Municipal de Salvador. A grande prioridade situa-se nas obras públicas e não por acaso elas, pelo menos as mais importantes, situam-se em áreas estratégicas — direta ou indiretamente — para o capital.

Na medida em que a cidade passa a integrar uma região industrial e em que essa industrialização se dá, como foi visto, nos moldes do capitalismo monopolista, o crescimento da cidade passa a ser cada vez mais afeto a outras esferas, preocupados muito mais com a viabilidade de Salvador como centro de uma região metropolitana industrial do que com os problemas e interesses locais.

3 – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BOLAFFI, Gabriel. Habitação e urbanismo: o problema e o falso problema. *Ensaio de Opinião*. Rio de Janeiro, 1975. p. 73-83

BRANDÃO, Maria David de Azevedo — *Comunicação ao Seminário do CEPED*. Salvador, 2.d. 4p. mimeog.

CARVALHO, Inaiá & SOUZA, Guaracy Adeodato Alves de. *A produção não capitalista no desenvolvimento do capitalismo em Salvador*. Salvador, s.d. 37p. Xerocop.

FALCÓN, Gustavo Aryocara de O. Diamante. In: BAHIA. SEPLANTEC. CPE. *Inserção da Bahia na evolução nacional 1a. etapa: 1850-1889*. Atividades produtivas. Salvador, 1978. v.2 p. 91-126.

JELIN, Elizabeth. Formas de organização de atividades econômicas e estrutura ocupacional: o caso de Salvador. *Estudos CEBRAP*. São Paulo, (9): 51-78, jul/set, 1974.

KOWARICH, Lúcio. *Capitalismo e marginalidade na América Latina*. 2 ed. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1975, 1975. cap. 4, 5, 6.

OLIVEIRA, Francisco de. A economia brasileira: crítica à razão dualista. São Paulo, *Estudo CEBRAP*, 2, 1972. p. 29.

PAOLI, Maria Celia Pinheiro Machado. *Desenvolvimento e marginalidade: um estudo de caso*. São Paulo, Pioneira, 1974. 158p.

PEREIRA, Luis. *Ensaio de sociologia do desenvolvimento*. São Paulo, Biblioteca Pioneira de Ciências Sociais, 1970, p. 96-123.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *Evolução urbana do Brasil*. São Paulo, Pioneira, 1968. 235 p.

RIBEIRO, Elizabeth Maise Andrade & DEBEFFE, Charles. *Poder público municipal e propriedade fundiária urbana*. Salvador, 1978. Xerocop. Anexo II. tab. I.

SALVADOR. PREFEITURA MUNICIPAL. OCEPLAN. *Disponibilidade de terras; inventário de loteamentos*. Salvador, 1977. 205p. mapas, tab., plantas (PLANDURB. Série Estudos Informativos, 2).

. *Evolução demográfica de Salvador (1940-2.000)*. Salvador, OCEPLAN/UFBa., 1976. p.102.

SAMPAIO, José Luís Pamponet. Indústria. In: BAHIA. SEPLANTEC. CPE. *A inserção da Bahia na evolução nacional — 1a. etapa: 1850-1889; atividades produtivas*. Salvador, 1978. v.2 p.252.

SANTOS, Milton. Alguns problemas do crescimento da cidade do Salvador. *Boletim Baiano de Geografia*, 2(5/6):21-36, jun/set, 1961

_____. *O Centro da cidade de Salvador*. Salvador, Progresso, 1959, p. 36.

SIMAS, Américo. *Evolução física-urbana de Salvador*. Salvador, PLANDURB, 1978. mimeog.

SINGER, Paul et alii. *Demanda por alimentos na área metropolitana de Salvador*. São Paulo, CEBRAP, 1976 p.42 (Caderno CEBRAP, 23).

SZUBERT, Eva Barbosa. A URBIS e a habitação popular na Região Metropolitana de Salvador. *Planejamento*. Salvador, CPE, 5 (2): 23-44, abr/jun. 1977