

SALVADOR DA BAHIA



Encostas

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR

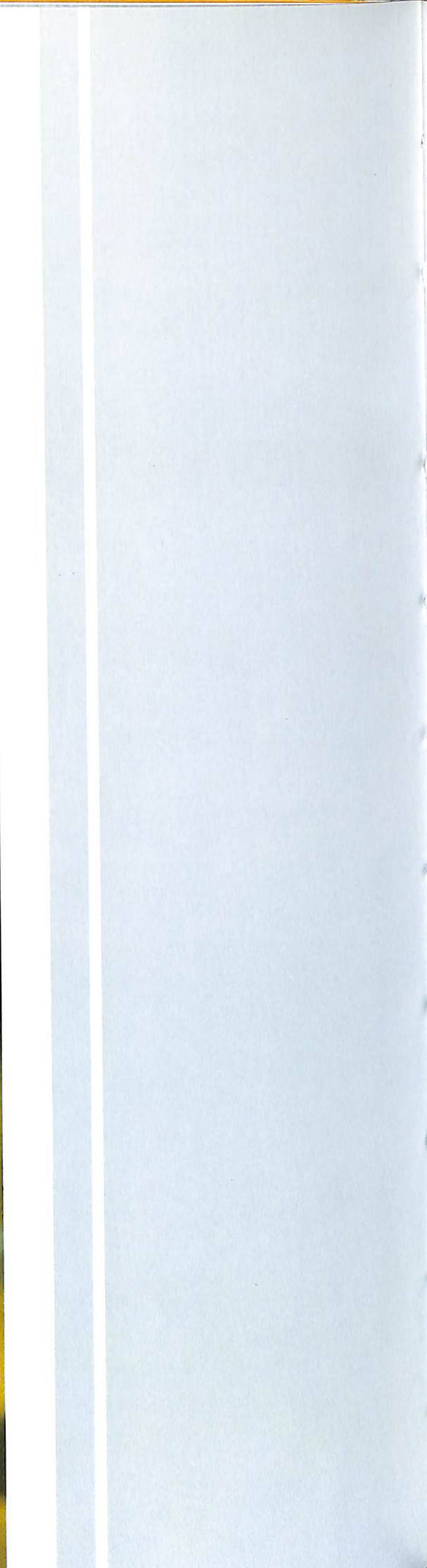
1997 - 2004



Índice

APRESENTAÇÃO	04
Prefeito Antonio Imbassahy	
INTRODUÇÃO	06
Capítulo I	
A FORTALEZA DO REI	12
Capítulo II	
DE LONGE, ENCANTO RELEVO	20
Capítulo III	
A MONTANHA MUTILADA	30
Capítulo IV	
CHUVA E MEDO DESDE 1551	40
Capítulo V	
VIDA NOVA ATRÁS DA MURALHA	52
BIBLIOGRAFIA	65





Salvador é também uma cidade de muitos contrastes. A muralha, as antigas cercas de pau-a-pique, as ladeiras, as montanhas, as encostas, as áreas de massapê, tudo isso compõe o território do município.

Durante séculos, ninguém foi capaz de conter de maneira ordenada a ocupação de todos esses espaços, a cidade planejada mesclou-se com a cidade informal, constituindo-se num aglomerado urbano de difícil administração.

Há, como sabemos, uma convivência entre essas duas cidades. Na maioria das vezes, de maneira harmônica; outras, requerem gerenciamento de conflitos. Nada, no entanto, que se possa configurar como um apartheid social.

Encostas é um tema árido e de difícil abordagem. Emblemático, portanto, que publicássemos um trabalho dessa natureza. As artes de Bel Borba e Siron Franco humanizam dois desses painéis de concreto e ferro fundido, porém, na maioria dos casos, a grama, o mato, o concreto, a viga e a "puxada" emolduram a edificação.

Sempre uma obra imperceptível aos olhos da opinião pública e de grande parcela da população. Para quem é beneficiária direta, a população mais pobre, a gente mais sofrida, uma garantia de sobrevivência num espaço que conquistou com o suor e a força do seu corpo.

Demos a nossa contribuição nesses oito anos de mandato. Foram mais de 300 áreas beneficiadas e um dado relevante: estamos há cinco anos sem mortes nas encostas.

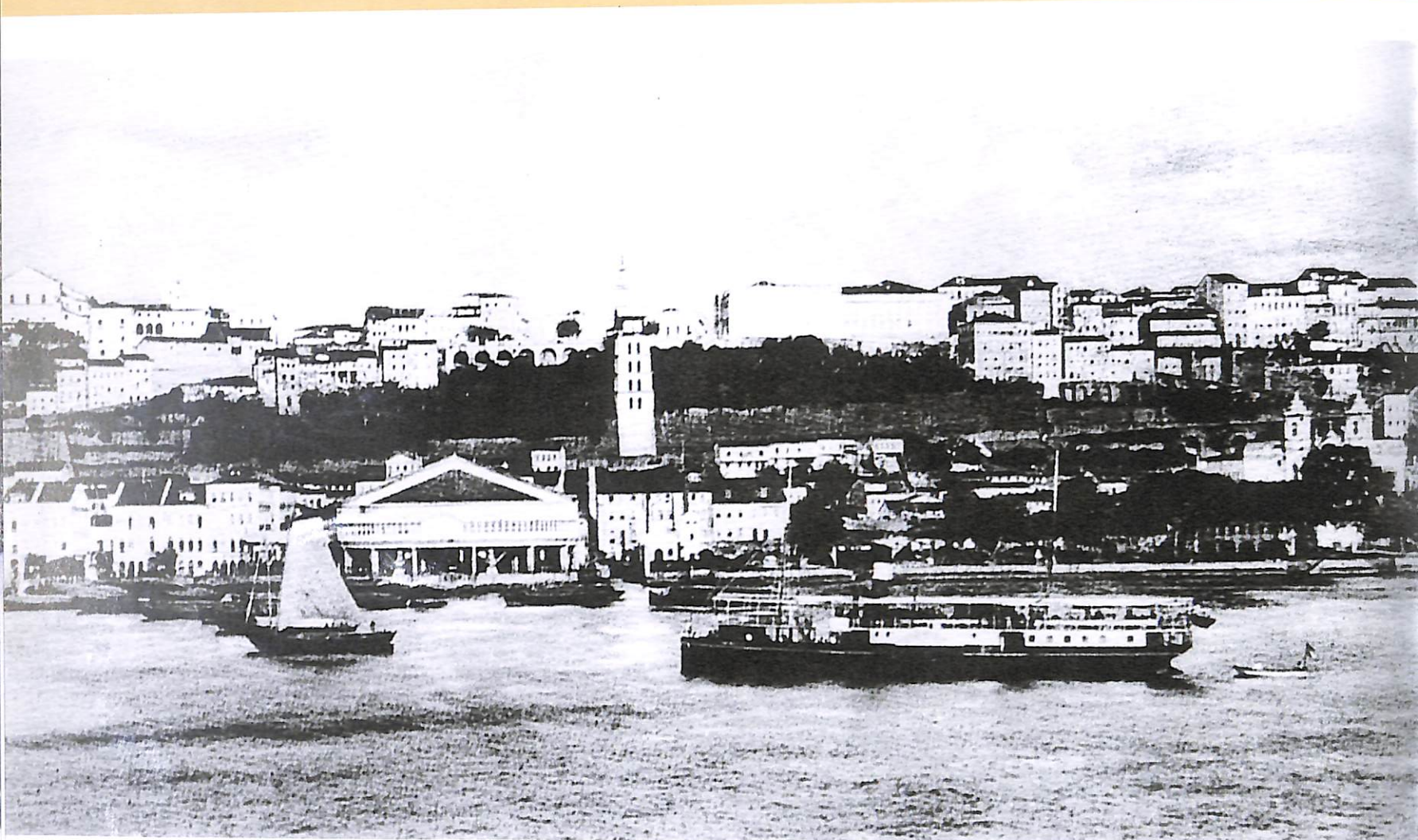
Que as estatísticas sigam nessa direção e novas obras dêem continuidade ao traçado até aqui.

A Cidade do Salvador continuará seu caminho de grandeza sempre abençoada por Deus.



Antonio Imbassahy

Prefeito de Salvador



Salvador, século XIX.

Introdução

“Corrigir os defeitos de uma cidade ou lhe projetar o desenvolvimento deve ser, antes de tudo, motivo de perscrutação do passado, visando identificar, através de investigação histórica e científica, os fatores que influíram na sua evolução”.

(Mário Leal Ferreira – engenheiro e urbanista)

De fortaleza militar à terceira maior cidade do País, a trajetória foi longa. Até os anos 50 do século XX, Salvador lembrava a cidadela murada de taipa fundada no século XVI pelo capitão-general Tomé de Souza. Depois de 400 anos de lenta gestação, parecia uma província colonial: com apenas 500 mil habitantes, ainda não exibia arranha-céus, estava cercada de chácaras, quintais e pomares; os automóveis eram tão raros que os moradores decoravam as placas; quebravam o silêncio das ruas antigas o trepidar do bonde nos trilhos, o grito do verdureiro e dos vendedores de acarajé, mercado com os tabuleiros na cabeça e o apito do amolador de facas.

Não é que a primeira capital do Brasil estivesse isenta das dificuldades comuns a qualquer cidade. Nos românticos anos 50, os problemas herdados da fortaleza de Tomé de Souza começaram a se agravar. Sem saneamento básico, com um sistema de transporte obsoleto e boa parte do seu calçamento ainda em pedra, a capital baiana ficava cada dia menor para conter seu meio milhão de moradores, ávidos por espaço e modernidade. Cinco décadas depois, já eram 2,5 milhões de pessoas vivendo em 302 quilômetros quadrados, disputando espaço com edifícios e veículos que não param de se multiplicar.

A ocupação inicial de Salvador, lembra Manoel Lorenzo, secretário municipal de Planejamento e Meio Ambiente, foi feita ao longo das vias de cumeada, seguindo o acidentado relevo da encosta escolhida pelo primeiro governador-geral para assentar a cidade. As áreas urbanizadas correspondiam às Ruas Chile, Direita de Santo Antônio, Misericórdia e Carlos Gomes e às Avenidas Sete de Setembro, D. João VI, Cardeal da Silva e Joana Angélica. Nos vales, onde ninguém queria morar, eram cultivadas verduras e hortaliças.

A forma de ocupação era menos agressiva. As casas harmonizavam-se com a encosta, onde os declives do terreno viravam imensos quintais com frondosas árvores frutíferas. Com o passar do tempo, a pressão da população em busca de lugar para morar acabou com os quintais. As escarpas íngremes da capital transformaram-se em única alternativa de teto, mesmo precário, para os mais carentes. As raízes sólidas, que sustentavam o solo, foram substituídas por barracos de madeira, lixo acumulado e capim, que empurrava toneladas de barro morro abaixo, sobre as casas e seus moradores. Ao longo dos séculos, milhares de pessoas morreram ou ficaram desabrigadas em acidentes envolvendo o deslizamento de terras.



Praça Municipal, anos 30.

O frágil equilíbrio das encostas de Salvador, mantido durante milênios pela natureza, foi afetado quando o primeiro degredado plantou a primeira estaca de madeira para erguer a muralha da fortaleza. Ao longo dos séculos, com o aumento da população e o crescimento desordenado da cidade, o que restava do tênue equilíbrio cedeu lugar à instabilidade, que, por sua vez, trouxe o medo para milhares de famílias que passaram a viver dependuradas no morro.

Resolver o problema das encostas tornou-se a preocupação central dos administradores de Salvador, desde o tempo do próprio Tomé de Souza. Sucederam-se séculos e governantes. A cidade transformou-se de um simples arruado colonial para ruas, avenidas e viadutos de traçado moderno. Mas a montanha continuou reclamando daquela primeira mutilação.

A opção de Thomé de Souza, ainda no século XVI, revelou-se maldição. O governador-geral não sabia, mas escolheu situar a capital da Coroa portuguesa nas Américas sobre uma falha geológica que se estende da Barra ao Lobato. É essa linha de falha que divide Salvador em dois níveis: a cidade alta e a cidade baixa. No início da ocupação, a instabilidade nas encostas ocorria somente ao longo da falha geológica. Os acidentes eram provocados pela combinação entre o relevo delicado, a intervenção humana incorreta e as chuvas abundantes.

Na história recente, os problemas antes restritos à linha de falha avançaram no caminho aberto pelas avenidas de vale e se espalharam por outras regiões da cidade, principalmente na periferia, onde se concentram as áreas de solos expansivos, aqueles que dilatam ao receber água, transformando-se em barro mole, como o massapê.

Empurrada para mais longe pela desigualdade econômica, a população carente arrisca a vida morando na base de antigas pedreiras abandonadas e em áreas remanescentes de conjuntos residenciais e loteamentos populares. A crise no setor habitacional, o déficit de moradia, principalmente para quem ganha até dois salários mínimos, a explosão demográfica (depois dos anos 50, Salvador cresceu numa proporção de 5% ao ano) e a decorrente degradação ambiental, resultante da expansão desordenada, agravaram o problema das encostas, herança legada aos governantes do século XX.

Não se administra uma cidade sem pensar primeiro na segurança e qualidade de vida de seus habitantes. Com essa certeza, Antonio Imbassahy, quando assumiu

a Prefeitura de Salvador, em 1997, elegeu como prioridade implementar, em caráter emergencial, o programa de contenção de encostas da capital. Era preciso prevenir acidentes de grandes proporções, reduzindo o risco dos desabamentos nas áreas mais críticas. O problema, porém, não estava apenas nos morros: era necessário fazer a requalificação urbana das áreas em que ocorrem os acidentes, principalmente nos bairros da periferia, pois a questão das encostas envolve não só aspectos da geomorfologia de Salvador, mas



Encosta do Corredor da Vitória vista da Baía de Todos os Santos.

também um complexo quadro socioeconômico.

Em oito anos de trabalho da administração Imbassahy, divididos em dois mandatos, além da proteção e contenção nas encostas, foram executadas obras nos sistemas de drenagem e viário, recuperação das escadarias de acesso, ampliação do serviço de coleta de lixo, programas de melhoria habitacional e investimentos na educação ambiental dos moradores das áreas de risco.

Com a Operação Chuva, realizada anualmente antes do começo das grandes precipitações, a Prefeitura, por

intermédio de diversos órgãos coordenados pela Subsecretaria para Assuntos de Defesa Civil, executa serviços preventivos, como a limpeza de canais, poda de árvores, retirada de mato e lixo das encostas e vistoria em imóveis sob suspeita de desabamento. Os projetos eram apresentados, discutidos e aprovados em reuniões com as comunidades envolvidas.

O resultado apareceu: por cinco anos consecutivos, entre 1999 e 2004, Salvador não registrou nenhum acidente fatal decorrente do deslizamento de terra. Em 2003, a cidade registrou elevados índices pluviométricos no mês de maio. A chuva intensa alagou vários bairros e provocou acidentes, deslizamentos e desabamento de imóveis, deixando famílias desabrigadas. A proporção dos eventos, porém, não teve comparação com ocorrências anteriores registradas ao longo da história da capital baiana, que, até a primeira metade dos anos 90, viveu situações constantes de calamidade pública.

Em oito anos não é possível corrigir defeitos agravados durante quatro séculos. Lidar com a instabilidade das encostas de Salvador é uma questão mais delicada do que parece: milhares de pessoas vivem nessas áreas e nem sempre é possível removê-las. Obviamente, também está fora de cogitação mudar a cidade de lugar, transferindo-a da antiga montanha inconstante escolhida por Tomé de Souza para uma área plana. Mas a própria história é testemunha: se por um lado a capital baiana viveu momentos dramáticos provocados por deslizamentos de terra, por outro Salvador é famosa internacionalmente pela sua reconhecida beleza, graças à paisagem singular da cidade, construída em dois andares. A solução para um problema que não pode ser evitado é gerenciá-lo. Foi o que fez o prefeito Antonio Imbassahy, em seus dois mandatos: aprendeu a administrar as peculiaridades climáticas, sociais e de relevo da capital baiana. Um mosaico de diferentes culturas, crenças e realidades econômicas coabitando nos mesmos 302 quilômetros quadrados.

Mas as desigualdades persistem e as chuvas ainda preocupam. No entanto, as encostas mais perigosas da cidade, aquelas que causavam tanto medo aos moradores, já não representam risco. As obras de contenção corrigiram um defeito natural, agravado pela intervenção humana, mas, principalmente, devolveram o sono tranquilo aos milhares de pessoas que antes nunca sabiam se, depois de uma noite de chuva, acordariam na manhã seguinte.





Vista do porto de Salvador, na entrada da Baía de Todos os Santos, 1875.

A fortaleza do rei

“Eu, o rei, faço saber a vós, Tomé de Souza, fidalgo de minha casa, que vendo eu quanto serviço de Deus e meu é conservar e enobrecer as capitanias e povoações das terras do Brasil (...) ordenei ora de mandar nas ditas terras fazer uma fortaleza e povoação grande e forte em um lugar conveniente, para daí se dar favor e ajuda às outras povoações (...) e por ser informado que a Baía de Todos os Santos é o lugar mais conveniente da costa do Brasil (...) que na dita baía se faça à dita povoação e assento(sic)”.

(D. João III – rei de Portugal)

A escarpa íngreme, cercada de exuberante vegetação, parecia intransponível. Diante da grandiosidade da montanha, ninguém ousaria invadir a fortaleza. O regimento trazia ordens específicas, descrevia as determinações do rei com tamanha riqueza de detalhes que o capitão-general Tomé de Souza não teve dúvida: era ali mesmo, aquela encosta abrigaria a cidade de São Salvador.

Até parecia que D. João III tinha visto com os próprios olhos a muralha verde erguida em frente à imensa Baía de Todos os Santos. O golfo era capaz de conter uma frota naval de fazer inveja às poderosas Inglaterra, França e Espanha, que disputavam com Portugal a supremacia dos mares no século XVI. Do alto da montanha – defesa natural sem comparação em outros trechos do território –, o capitão constatou que a movimentação dos navios seria facilmente controlada pelas sentinelas de vigia nos baluartes.

Os pesados galeões, abarrotados de especiarias, sedas e artigos trazidos do exótico Oriente, teriam naquelas águas abrigo seguro nos intervalos das viagens a Goa ou Macau. A baía era um excelente porto. Nenhum outro

lugar reunia melhores condições para construir a sede do Governo Geral do Brasil do que esse ponto, equidistante entre as capitanias hereditárias e estrategicamente situado na rota das colônias, da Índia até a Europa.

Em 17 de dezembro de 1548, na cidade portuguesa de Almeirim, Tomé de Souza recebeu o regimento que lhe dava poderes para fundar Salvador, a primeira cidade do Brasil, capital portuguesa na América. O documento, considerado a primeira Constituição brasileira, descrevia detalhadamente como o novo sistema de administração funcionaria. Dos seus 40 itens, oito referiam-se à defesa militar da costa e das capitanias. Outros quatro descreviam a cidade-fortaleza, que deveria ser fundada em algum ponto da antiga capitania de Francisco Pereira Coutinho.

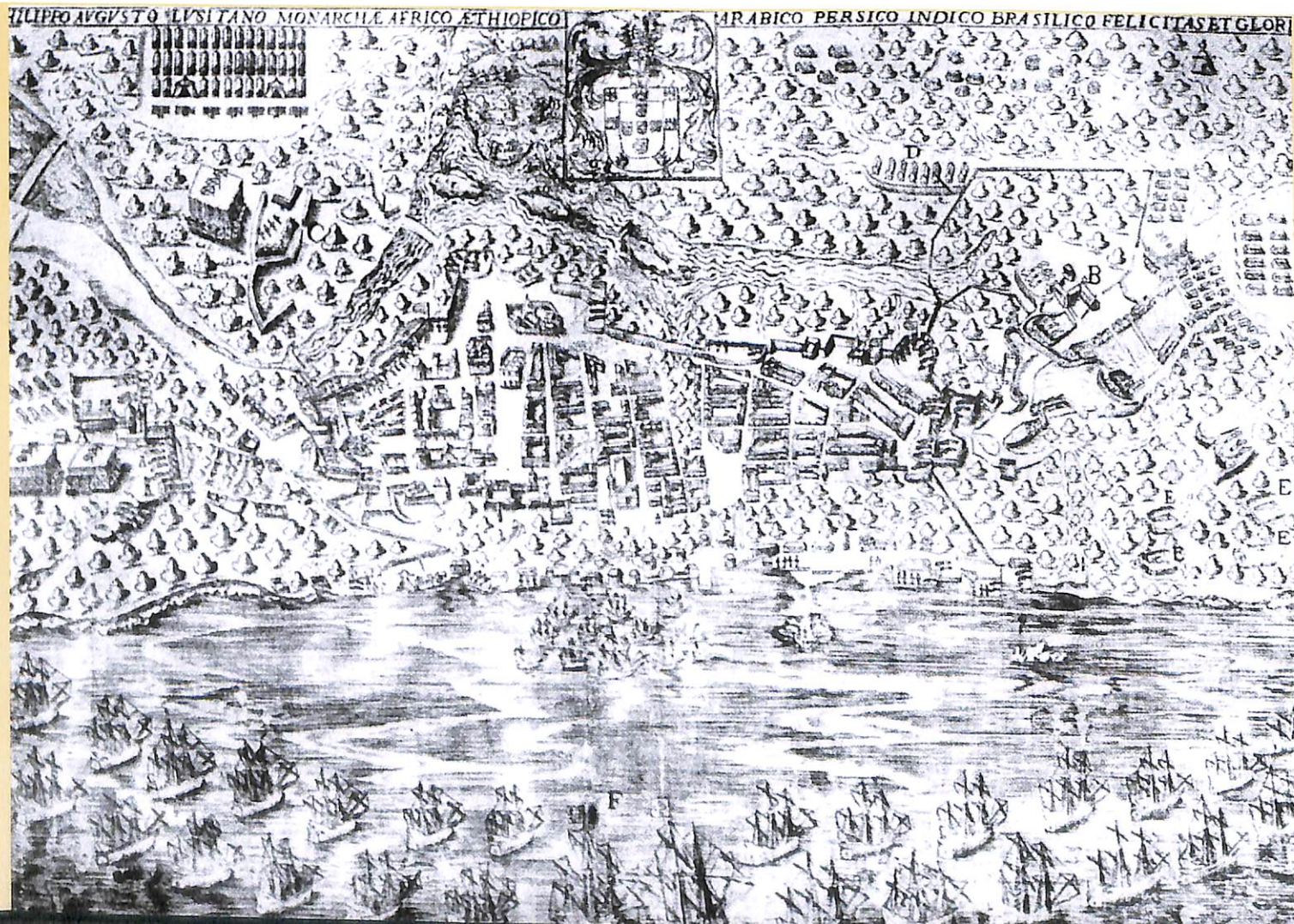
O rei D. João III havia tentado colonizar o vasto território brasileiro. Mas o sistema de capitanias hereditárias, criado em 1534, não obteve o resultado esperado. O rei doara pedaços generosos de terra, onde os donatários deveriam fundar vilas, construir engenhos

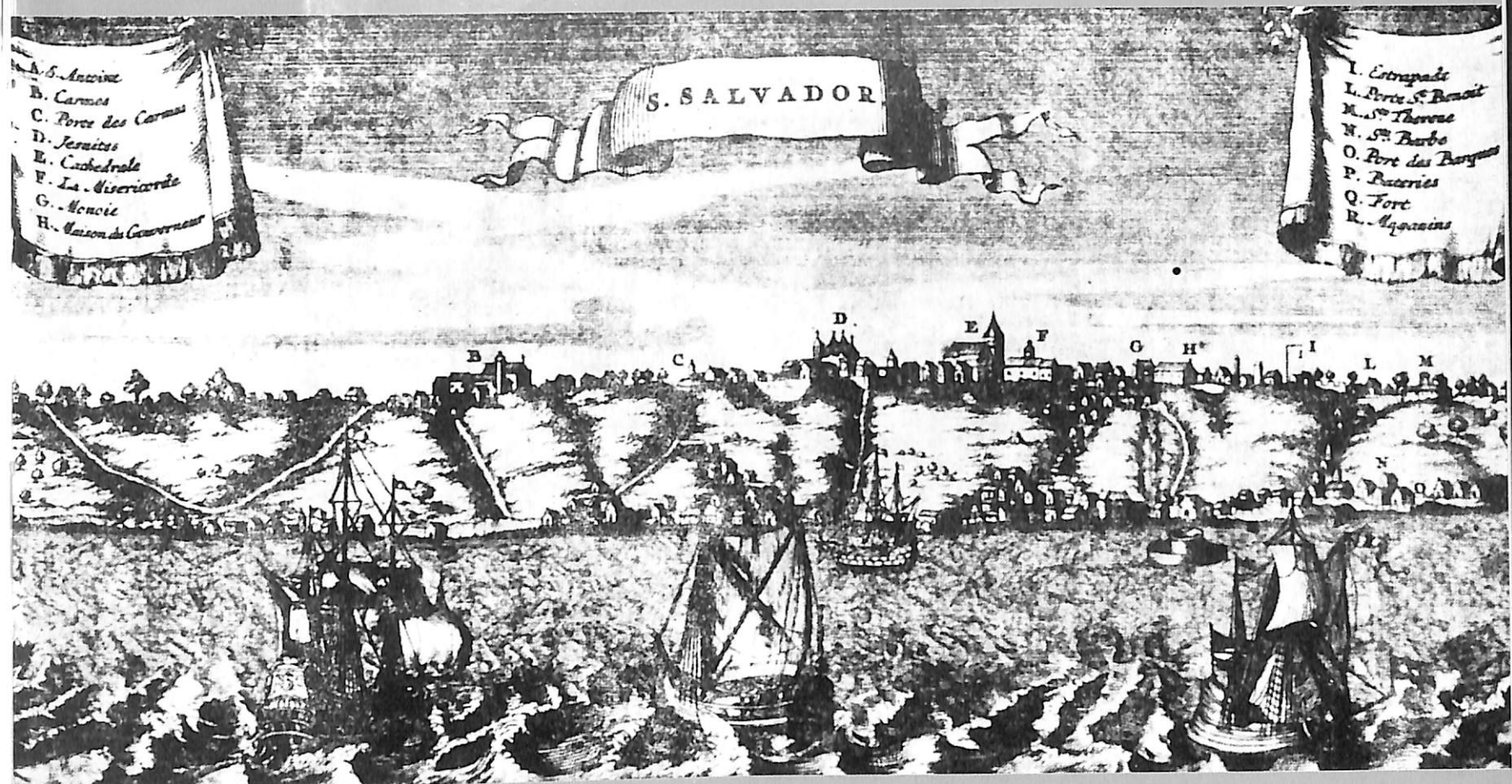
e produzir riquezas. Mas eles não conseguiram levar o projeto adiante. Alguns por azar, muitos por incompetência administrativa, outros tantos por descaso ou corrupção, o fato é que todos abandonaram as capitanias à própria sorte. Dos 15 lotes distribuídos pelo rei, prosperaram somente as vilas de Pernambuco, São Vicente e São Jorge dos Ilhéus.

O Governo Geral nasceu para organizar o processo de colonização iniciado com as capitanias, expandindo o domínio português no território brasileiro. Salvador, explica Francisco Senna, presidente da Fundação Gregório de Mattos, foi concebida como sede da administração da Colônia, fortaleza que cuidaria da defesa do território e entreposto comercial para os negócios da Coroa.

Coube a Miguel de Arruda, mestre das obras dos muros e de fortalezas de Portugal, a tarefa de desenhar Salvador e a Luís Dias, por sua indicação, a de construir. Os portugueses eram hábeis construtores de cidades fortificadas, uma tradição europeia da Idade Média, herdada da arquitetura greco-romana. Grande admirador dos arquitetos da antiguidade, o rei D. João III chegou a

Planta de 1625 mostra a cidade planejada por Luís Dias: quase sem curva, com áreas de acesso construídas em ziguezague para dificultar, em caso de ataque, a chegada dos inimigos.





Usando o relevo a seu favor, Luís Dias traçou Salvador a partir dos pontos altos, estratégicos para vigilância e defesa da baía, como mostra a ilustração de 1722.

mandar traduzir, do latim para o português, o tratado de arquitetura do romano Vitruvius.

Sem ter uma noção precisa do que Tomé de Souza encontraria na Capitania da Baía de Todos os Santos, o mestre das fortalezas fez um esboço de cidadela murada que, caso fosse necessário, deveria ser adaptado à realidade do local escolhido pelo capitão-general para implantar o primeiro núcleo da cidade.

Antes de mandar Tomé de Souza e Luís Dias ao Brasil – o primeiro trazendo o regimento de Almeirim e o segundo as plantas rascunhadas por Miguel de Arruda –, D. João III tratou de comprar, dos herdeiros do donatário Francisco Pereira Coutinho, a Capitania da Baía, que andava sem rumo desde a morte do antigo proprietário, assassinado pelos índios tupinambás, na ilha de Itaparica.

Tomé de Souza deixou Portugal em janeiro de 1549 e desembarcou na enseada da Barra em 29 de março do mesmo ano (a data foi posteriormente escolhida para

o aniversário de Salvador porque não se sabe exatamente quando a cidade ficou pronta). De lá, saiu explorando o território, em busca do melhor local para construir a fortaleza descrita pelo rei no seu regimento.

No documento, D. João III manda Tomé de Souza escolher um sítio mais para o interior da Baía de Todos os Santos, pois o local em que estava situada a Vila Velha foi considerado inseguro e vulnerável a ataques. Entre outras qualidades, essencialmente as militares, o sítio precisava “ser sadio e de bons ares...” e deveria ter “abastança de águas e porto em que bem possam amarrar os navios”. O rei ordenava ainda que o capitão-general mandasse construir a povoação e a fortaleza de acordo com amostras que Tomé de Souza havia trazido. De preferência, devia erguer a cidade em pedra e cal. Mas, na falta desse material, que usasse madeira, barro, taipas, ou o que houvesse à mão, “de maneira que seja forte”.

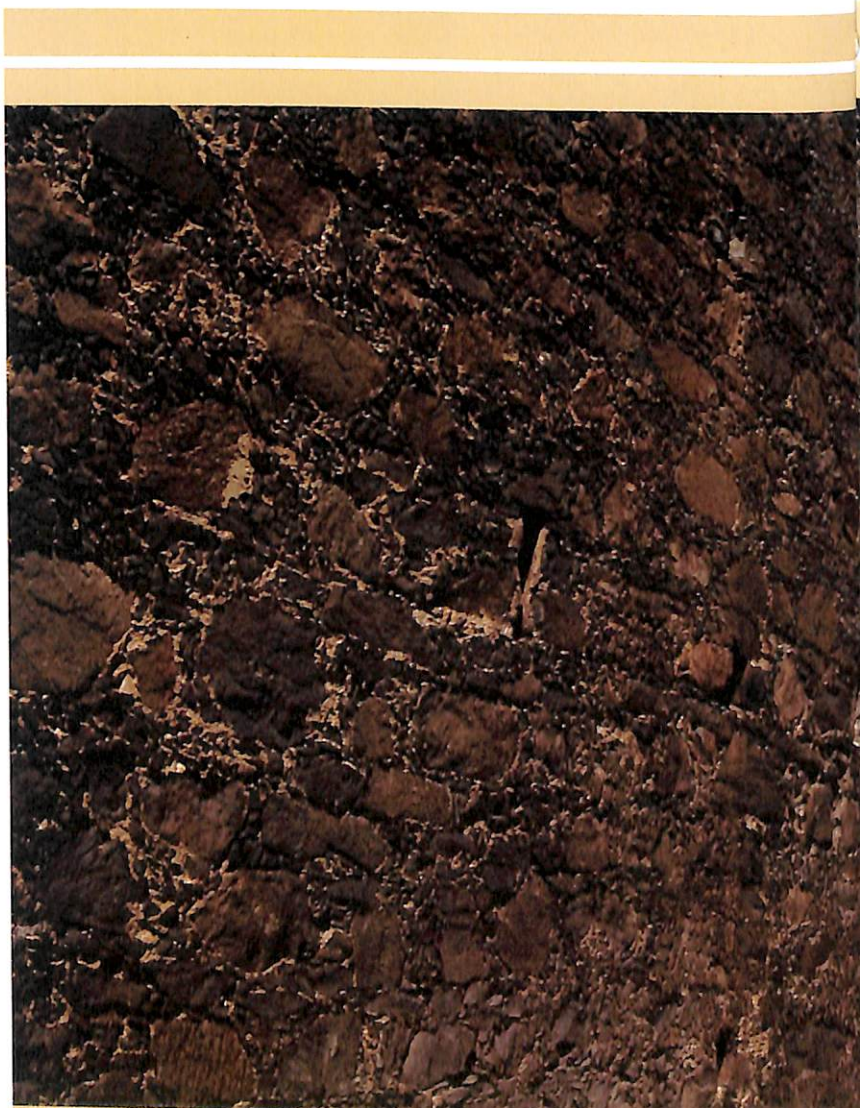
O mérito de Luís Dias foi ter transformado os esboços de Miguel de Arruda na fortaleza imaginada por D. João III, adaptando a idéia original à montanha escolhida por Tomé de Souza. Não foi fácil penetrar a mata fechada em busca de água abundante, bons ares e defesas naturais que garantissem a integridade da sede do Governo Geral. Tomé de Souza muito andou, escalou e navegou até dar com a enseada batizada por ele como Conceição da Praia. Ali, bem diante do mar, a rocha imponente pareceu ao capitão-general o local ideal para erguer a cidadela: era segura, varrida por uma brisa suave vinda do mar, e um porto natural em que caberiam dezenas de navios.

Água também não seria problema. A montanha jorrava em abundância por minadouros que escorriam das pedras. Quando ainda não existiam os aterros que originaram o bairro do Comércio e o mar chegava à encosta, um certo Pereira (teria sido um dos degredados vindos para o Brasil com Tomé de Souza) pediu permissão para explorar a fonte da montanha e vender água para abastecer as embarcações que lotariam a ampla baía em frente. A fonte do Pereira existiu até 1912, quando foi encoberta pelo paredão de alvenaria e pedra, construído para conter a encosta. Dela e do degredado que a batizou resta uma placa de mármore, no sopé da Ladeira da Montanha.

Luís Dias ganhou experiência no seu ofício como mestre de obras de pedraria da cidade de Cafin. Por indicação de Miguel de Arruda, recebeu a missão de

acompanhar Tomé de Souza na fundação da capital da Colônia do Brasil. Em Portugal, deixou a mulher, Catarina Pires, que receberia dois molhos de trigo por ano enquanto o marido estivesse desempenhando sua missão. Para a Capitania da Baía, trouxe o sobrinho Diogo Pires, pedreiro e auxiliar imediato. Enquanto esteve comandando a construção de Salvador, trocou muita correspondência com Miguel de Arruda, a quem se dirigia como um discípulo ao mestre.

Escolhida a montanha na qual Salvador seria assentada, Luís Dias iniciou a adaptação da planta trazida de Portugal. Miguel de Arruda baseou seus rascunhos nas informações levadas ao reino por navegantes e cronistas que descreviam a costa do Brasil desde a época do descobrimento. Muito antes de imaginar a criação do Governo Geral para ordenar o processo de colonização, D. João III, graças a esse acervo de documentos, já sabia que a Baía de Todos os Santos seria peça importante na consolidação do domínio português desse lado do Atlântico.



A perfeição do trabalho de Luís Dias, levando-se em consideração os recursos disponíveis no século XVI e o relevo acidentado do trecho escolhido pelo governador-geral, rendeu ao mestre de obras o título de decano dos arquitetos do Brasil. Entre as principais peculiaridades da fortaleza desenhada por Miguel de Arruda e completada por ele, a simetria caracterizava os tratados latinos de Vitruvius que D. João III mandara traduzir.

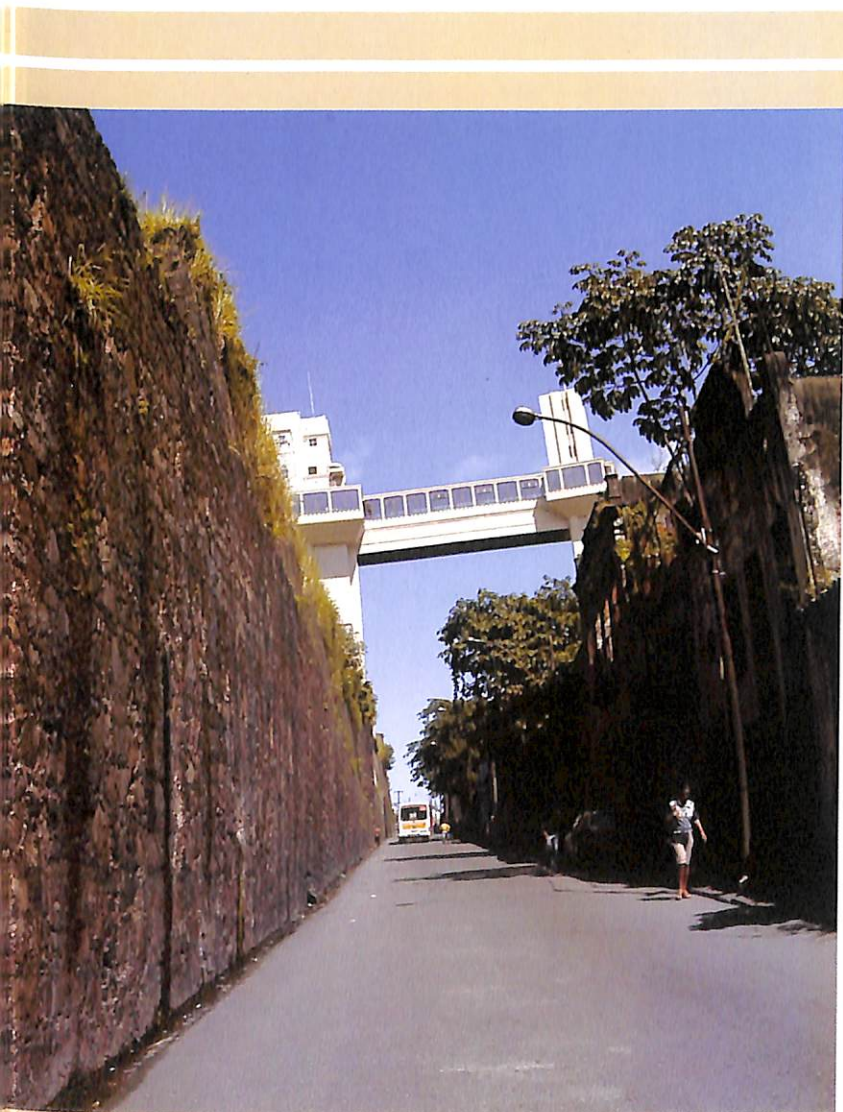
A cidade, segundo Luís Walter Coelho Filho, autor do livro "A Fortaleza do Salvador", foi planejada quase sem curvas, a não ser nas ladeiras e áreas de acesso, construídas em ziguezague para dificultar, em caso de ataque, a chegada dos inimigos ao seu núcleo central. Além da grande articulação entre as partes alta e baixa, os acessos foram colocados em lados opostos.

Usando o relevo a seu favor, Luís Dias traçou Salvador a partir dos pontos altos, estratégicos para a vigilância e defesa da baía. Ele também abusou da geometria e concebeu a cidadela em unidades modulares: dez quadras

por seis, 24 braças por 24. As ruas estreitas foram imaginadas como artifício tático, para confundir possíveis invasores.

A montanha cercada pela muralha de taipa era a defesa de Salvador também contra a pirataria e o corso. No início do século XVI, após o descobrimento do Brasil, os piratas e corsários limitavam-se a contrabandear pau-brasil e fugir da fiscalização imposta pelas expedições guarda-costas comandadas pelos portugueses. As terras do rei D. João III despertam a cobiça de nações rivais a partir do momento em que a colonização se consolida, o Governo Geral é implantado e o porto da Baía de Todos os Santos passa a receber navios com cargas preciosas vindas do Oriente.

Autorizados pelos soberanos da Inglaterra e da França, corsários passaram a atacar navios mercantes na entrada da baía. A diferença entre pirataria e corso está na legitimação. Enquanto o pirata era o ladrão comum, que pilhava por contra própria, o corsário atuava como um



O local onde ficava a fonte do Pereira está indicada até hoje, em placa de mármore, ao pé da Ladeira da Montanha.



mercenário contratado por reis e rainhas para azucrinar a navegação mercante dos países concorrentes. Francis Drake, um dos maiores corsários da história, fazia seus saques em nome da rainha Elizabeth I.

A dificuldade de acesso a Salvador, situada em íngreme montanha com mais de 60 metros de altura, desencorajava a entrada de invasores na capital do Governo Geral. A vigilância, exercida a partir dos fortes espalhados em pontos estratégicos, também afastava a pirataria das águas da Baía de Todos os Santos. Só os mais audaciosos aventuravam-se para dentro do golfo. A maioria preferia ficar ao largo, esperando os navios mercantes que chegavam ou saíam. Grandes batalhas navais foram travadas na entrada da baía, gerando enormes prejuízos para a Coroa. A cidade de D. João III, porém, continuava inexpugnável.

Foram os holandeses, em 1624, que retiraram um pouco da aura de inacessibilidade da fortaleza do rei. Mesmo achando o sítio eleito por Tomé de Souza um antilugar para se erguer uma cidade, o historiador Cid Teixeira defende: se o governador-geral não escolhesse a montanha, a colonização do Brasil teria tomado outro

rumo logo no início. Basta imaginar invasores desembarcando na orla marítima de Salvador, nas imediações da praia da Pituba, totalmente plana, e comparar esse mesmo desembarque ao pé da encosta em que a cidade estava situada. Diante da montanha à frente e do mar na retaguarda, os invasores pensavam duas vezes antes de tentar um assalto.

Os batavos não pensaram tanto assim. Dispostos a tomar dos portugueses a sede administrativa da Colônia lusitana mais rica, invadiram e saquearam Salvador. Mas a permanência deles não durou muito. Foram expulsos menos de um ano depois, graças às escaramuças organizadas pela população escondida em meio às ruas estreitas e tortuosas.

Em 1635, novamente os holandeses tentaram chegar à capital. A investida, comandada por Maurício de Nassau, não ultrapassou a meia dúzia de tiros de canhão, disparados de tão longe que nem chegaram a arranhar os muros da cidade. Escaldados após a primeira invasão, os administradores de Salvador trataram de reforçar as antigas muralhas de taipa, substituindo-as por sólidos muros de pedra.

Planta de Salvador, 1894.







Avenida Centenário antes de 1997.



Centro antigo da Piedade, século XVIII.

De longe, encanto relevo

“Esta manhã, ao raiar da aurora, meus olhos abriram-se diante de um dos mais belos espetáculos que jamais contemplei. Uma cidade magnífica de aspecto, vista do mar, está colocada ao longo da cumeeira e na declividade de uma alta e íngreme montanha. Uma vegetação riquíssima surge entremeada com as claras construções (...).”

(Maria Graham, cronista do século XIX, em visita a Salvador)

O contraste entre a vegetação exuberante da montanha e o casario pintado de branco deslumbrava todos os que chegavam pelo mar. Para surpresa de crónistas e viajantes que, desde a construção da fortaleza de D. João III, aportavam em Salvador buscando exóticas paisagens tropicais, a montanha de mais de 60 metros revelava-se imponente assim que a embarcação ultrapassava o farol da Barra. Não foram poucos os diários de viagem e os livros de ficção que se referiram à cidade erguida sobre a íngreme escarpa, dividida em dois níveis e pontuada por árvores e dezenas de torres de igrejas. Ainda hoje, embora não seja mais chamada de “Cidade-Presépio” ou “Princesa da Montanha”, a capital baiana ainda encanta por seu relevo irregular.

Se fosse plana, além de não ter resistido à primeira invasão estrangeira, não causaria o efeito de euforia que tomou conta da inglesa Maria Graham quando a viu pela primeira vez. Em 1821, ela visitou Salvador disposta a colher informações sobre a cultura e modo de vida locais. As anotações no seu diário vão do encantamento com a

paisagem singular, avistada da amurada do navio, à decepção ao constatar que, de perto, já naquele começo de século XIX, a “Princesa da Montanha” apresentava problemas de urbanização.

O dia estava amanhecendo quando o navio que trouxe Maria Graham ao Brasil aportou na capital baiana. Sob a luz da aurora, a cidade tornou-se ainda mais sedutora aos olhos da visitante. Na parte baixa, os armazéns, o porto, o prédio da alfândega. Sobre a montanha, fileiras de sobrados e casarões com as janelas voltadas para a imensidão azul da Baía de Todos os Santos. Extasiada, Mrs. Graham escreveu no diário que jamais tinha visto lugar mais lindo no mundo. Ao desembarcar, emendou que fora precipitada: Salvador não se parecia nem um pouco com a beleza vista de longe.

De perto, a cidade encantada avistada do meio do mar era um amontoado de gente e animais de carga se espremendo por ruas sujas. No século XIX, o labirinto de vielas estreitas e tortuosas, concebido por Miguel de Arruda e Luís Dias como estratégia de defesa

para confundir possíveis invasores, tornava-se um transtorno para a população da capital, condenada a viver, em plena era da Revolução Industrial e dos navios a vapor, numa fortaleza projetada ainda no tempo das caravelas. Maria Graham não só se decepcionou com a sujeira e o incômodo de andar a pé pelas ruas da cidade, como também criticou, sem nenhuma piedade, o desmazelo dos seus moradores. Depois de visitar as casas nobres do Centro Histórico, a puritana cronista registraria, no famoso diário, que encontrou muitas senhoras descompostas, sem espartilho, com o pescoço e o colo à mostra, além dos cabelos enrolados em papelotes, "quando não estavam completamente assanhadas e indolentes, sendo catadas pelas escravas africanas que lhes serviam de aias".

Os cronistas e viajantes, quase todos europeus, ficavam espantados com a quantidade de negros que formava a

população de Salvador. Enquanto gente como Maria Graham tecia comentários preconceituosos sobre os afro-descendentes que viviam na cidade, outros visitantes, como o príncipe Maximiliano da Áustria, revoltavam-se com a escravidão e o tratamento desumano dos senhores com os servos. Em comum eles possuíam apenas a mesma visão deslumbrada da cidade-presépio, misturada com a decepção ao vê-la de perto.

Os olhares estrangeiros foram muitos ao longo da história. Além da britânica Mrs. Graham e do príncipe austríaco, pintores, gravadores, botânicos e cientistas de diversas nações passaram por Salvador. Em 29 de fevereiro de 1832, a bordo do navio inglês Beagle, um jovem de apenas 25 anos, integrante da expedição do naturalista Robert Fitzroy, ficou extasiado diante da variedade da vegetação da encosta em que a cidade foi erguida. Os encantos da mata atlântica seduziram Charles

As reformas realizadas por J.J. Seabra no começo do século XX, como o aterramento que deu origem ao Comércio...





... e a abertura da Avenida Sete de Setembro, não foram suficientes para conter a onda de crescimento da cidade.

Darwin. A passagem dele pela capital baiana está narrada no livro "O Brasil dos Viajantes", da doutora em História pela USP – Universidade de São Paulo – Ana Maria Morais Beluzzo. Durante 18 dias, Darwin percorreu as ruas do Centro Histórico de Salvador e aventurou-se pelo interior do Estado em busca de espécies desconhecidas. Daqui, seguiu para o Rio de Janeiro e depois para as Ilhas Galápagos, onde encontrou os elementos que mais tarde o ajudaram a formular a teoria da Evolução das Espécies.

Os problemas de urbanização começaram desde a origem da cidade. Ainda no século XVII, em 14 de abril de 1671, os vereadores da Câmara de Salvador enviaram correspondência ao rei de Portugal comunicando o desabamento de parte da encosta da Conceição da Praia. "Tudo nasce das imundícies que nos despenhadeiros das ladeiras se deitão, a que não podemos acudir, nem com castigo, nem com penas, porque como o serviço é feito por escravos não consideram o damno, nem temem o castigo: para o remédio é necessário fazer paredes que impidão lançal-as".

No ofício encaminhado ao rei, cuja cópia existe no Arquivo Público do Estado, além de acusarem falta de infra-estrutura e serviços de manutenção dos muros, eles atribuíam o acidente ao descuido da população, que atirava lixo e "toda sorte de imundícies" morro abaixo. Na colônia, como não existia rede de esgoto, os escravos saíam da casa dos patrões de manhã cedo com barris cheios de excrementos, desciam em direção à praia e jogavam tudo no mar ou mesmo nas ribanceiras.

Numa época em que os hábitos de higiene não eram tão cultivados, pelas ladeiras da capital baiana não desciam apenas pessoas, mas também cascas de frutas, vísceras de animais, restos de refeição e penicos cheios de urina. A cidade, na descrição dos cronistas do período, fedia em cada esquina, dissipando a visão quase mágica que se tinha, da Baía de Todos os Santos, do casario equilibrado sobre a montanha.

A falta de saneamento básico em Salvador foi responsável, no século XIX, pela epidemia de cólera, que começou na zona portuária e se espalhou rapidamente

O engenheiro Mário Leal Ferreira assina, em 1943, contrato para a criação do Epucs, primeiro plano para reurbanizar Salvador.



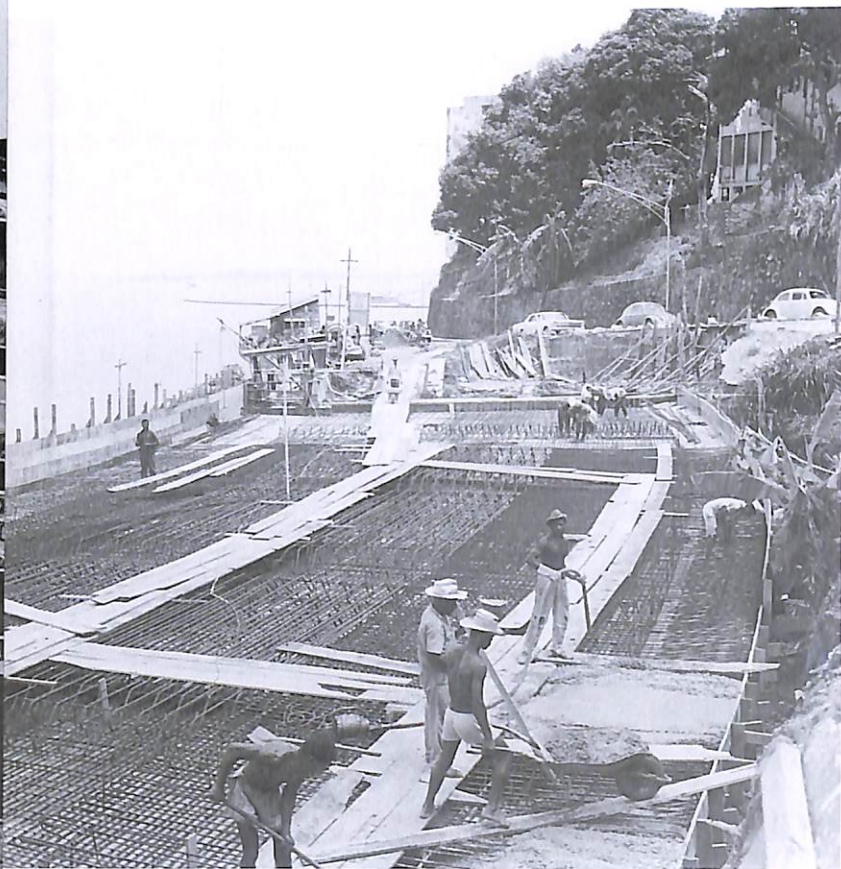
por toda a cidade. No começo do século XX, a situação piorou. Entre as décadas de 30 e 40, a antiga capital do Brasil (posto perdido para o Rio de Janeiro em 1763) não possuía saneamento básico. Salvador, tal qual na época colonial, ainda funcionava apenas com uma rede de esgoto primária, da Praça Municipal até o Forte de São Pedro.

Além da cólera, males como a doença de Chagas e a tuberculose faziam parte da realidade da população. Não havia iluminação pública e o sistema de transporte era ineficiente, ainda à base de bondes. Até os anos 30 do século XX, a capital baiana vivia situações que hoje espantariam a saúde pública e a Vigilância Sanitária. Os vales, com suas extensas plantações de hortaliças, recebiam todo o esgoto das casas instaladas nas partes mais altas. Durante muitos anos, a água que regava as hortas de Salvador era contaminada por coliformes fecais.

Morar na Cidade Alta, na primeira metade do século XX, também era um transtorno. Na Cidade Baixa, viviam os comerciantes com negócios no porto. O Comércio concentrava toda a vida financeira de Salvador, cuja malha urbana chegava, no máximo, até o Rio Vermelho. Boa parte de quem morava na Cidade Alta, a zona nobre da capital, trabalhava no bairro comercial. As ladeiras da Montanha e Conceição, os elevadores Lacerda e do Taboão e os planos inclinados Gonçalves e do Pilar faziam a ligação entre os dois níveis. Ainda não existiam o túnel Américo Simas e a Avenida de Contorno.

Quase 400 anos depois, Salvador ainda era a mesma cidadela construída por Tomé de Souza. O quarto centenário de fundação da capital baiana estava aproximando-se e os problemas urbanos tornavam-se mais graves a cada dia. As reformas empreendidas por J.J. Seabra no começo do século XX, como a abertura da Avenida Sete de Setembro e o aterramento que deu origem ao Comércio, não eram suficientes para conter a onda de crescimento que a cidade experimentava. Os índices ainda eram administráveis, mas se alguma coisa não fosse feita com urgência para planejar o desenvolvimento urbano de Salvador, muito em breve a situação fugiria ao controle.

Em 1935, a Semana de Urbanismo reuniu engenheiros e arquitetos para discutir um plano de desenvolvimento



A construção da Avenida de Contorno começou em 1961, subindo a beira-mar, sobre pilastras, ao longo da falha geológica.

As avenidas de vale, como Bonocô e Garibaldi, foram construídas pelo prefeito Antônio Carlos Magalhães, na década de 70.

orientado para Salvador. A imprensa deu ampla cobertura ao congresso, registrando que a modernidade finalmente chegaria à velha província colonial. A pauta incluía segurança pública, saneamento básico, prevenção de incêndios, preservação do patrimônio histórico (em 1933 a catedral da Sé havia sido demolida) e a contenção das encostas, problema que tirava o sono dos administradores de Salvador desde a sua fundação.

Durante uma das reuniões, o engenheiro Américo Furtado Simas apresentou o projeto da construção de um túnel para ligar as cidades Alta e Baixa. O túnel, batizado em homenagem ao engenheiro, seria inaugurado mais de 30 anos depois, em 1966. Escavado na montanha, foi responsável pela implantação do primeiro sistema circular da capital baiana. A idéia proposta por Américo Simas era de que o túnel saísse da Praça Deodoro da Fonseca em direção à Rua J.J. Seabra. O roteiro seguiria pelo porto de Salvador, acompanhando a encosta, até o Largo Dois de Julho, Piedade, Avenida Joana Angélica, Ladeira da Fonte das Pedras, Fonte Nova, J.J. Seabra, túnel e porto novamente. Até hoje, esse é um dos trechos mais movimentados da cidade.

Um engenheiro sanitarista, especializado nos Estados Unidos, começou a pensar na modernização da fortaleza de Tomé de Souza. Mário Leal Ferreira, baiano de nascimento, propôs em 1942 um plano revolucionário para urbanizar Salvador. Antes de acatar sua idéia, a Prefeitura tinha até pensado em contratar o urbanista francês Alfred Agache, autoridade reconhecida internacionalmente em projetos de modernização de grandes cidades.

Defensor do princípio de que só entendendo a evolução da capital baiana, ao longo da história, seria possível propor medidas para sanar seus problemas, Mário Leal Ferreira criou o Epucs – Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador. Até hoje, mais de 60 anos depois, o Epucs, avô do PDDUA – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental – é considerado pioneiro nas soluções apontadas para corrigir os defeitos da antiga fortaleza militar dos portugueses.

Quando o Epucs foi criado, Salvador ainda não tinha cartografia, muito menos um projeto multidisciplinar.

Encravado na montanha, a construção do túnel Américo Simas proporcionou a implantação do primeiro sistema circular da cidade.



Mário Leal Ferreira queria partir da investigação histórica e científica até a conversa com os moradores, passando pelo estudo detalhado das condições socioeconômicas da população da cidade e sua distribuição no espaço geográfico.

Entre as propostas pioneiras estava a criação das avenidas de vale que se articulariam com as vias de cumeada já existentes. A intenção era criar duas redes de avenidas, uma para o tráfego de alta velocidade e outra paralela, que correria nas partes mais altas e serviria ao trânsito lento dos bairros. O Epucs sugeria ainda a implantação de um sistema de saneamento básico e a construção do primeiro hotel de luxo de Salvador, o Hotel

da Bahia, cujo projeto é do arquiteto Diógenes Rebouças.

As duas primeiras obras propostas pelo Epucs foram executadas a partir de 1949: as avenidas Centenário e Amaralina. Em 29 de março de 1949, uma grande festa celebraria os 400 anos do desembarque de Tomé de Souza na enseada da Barra. Nesse mesmo ano, começou a construção de uma avenida ligando a Barra à Fonte Nova. Batizada em homenagem ao aniversário da cidade, a Centenário tinha 4.800 metros e uma única pista. Somente em 1966 seria concluída a duplicação de um dos seus trechos e instalado o canteiro central cheio de árvores e com um canal para escoamento



da água. A outra avenida, a Amaralina, estendia-se por dois quilômetros – do quartel do IV Grupo de Artilharia do Exército ao quiosque das baianas de acarajé. Essa avenida de curta extensão ainda hoje acessa ao bairro da Pituba, local de veraneio dos soteropolitanos da época. Salvador ganhou espaço para crescer com a abertura das avenidas de vale, projetadas por Mário Leal Ferreira, mas construídas somente na década de 70, pelo prefeito Antônio Carlos Magalhães. O número de habitantes dobrou em pouco mais de 20 anos: dos 400 mil da década de 40 para 800 mil nos anos 60. Depois das duas primeiras avenidas, veio a Vasco da Gama, no trecho



ligando o Dique do Tororó ao Rio Vermelho, onde existiam extensas plantações de hortaliças.

Quem passa hoje pela Avenida Antonio Carlos Magalhães, o Largo das Sete Portas e o Vale do Canela não imagina que nesses espaços outrora desvalorizados – considerados moradias inferiores pela elite da Salvador dos anos 50 – também existiam hortas e as casinhas dos portugueses que viviam do cultivo de hortifrutigranjeiros.

A inauguração do túnel Américo Simas melhorou o acesso para quem precisava chegar à zona portuária da capital, mas ainda não era a solução ideal para ligar a Cidade Alta ao Comércio. Com o crescimento do fluxo de veículos cada vez mais acelerado (ficava cada vez mais difícil memorizar a seqüência das placas), em 1968 começa a construção da Avenida de Contorno, subindo à beira-mar, sobre pilastras, ao longo da falha geológica de Salvador.

Mário Leal Ferreira defendia que a vegetação original das encostas precisava ser preservada. Uma das grandes preocupações do projeto de urbanização proposto pelo Epucs era a criação dos parques de encosta. O engenheiro especialista em gestão ambiental José Carlos Fernandes, subsecretário para Assuntos de Defesa Civil nas duas gestões do prefeito Antonio Imbassahy, explica que a idéia era manter a vegetação natural das encostas – espaços antes ocupados por quintais –, criando parques lineares que, além de manter a estética visualmente agradável, serviriam para evitar a erosão do solo e os deslizamentos.

Os parques de encosta ocupariam tanto as áreas nobres, contíguas às linhas de cumeada (Corredor da Vitória, Rua da Graça e Caetano Moura, na Federação), como também os bairros onde vivia a população mais pobre, como Estrada Velha de Campinas, São Caetano e Liberdade. Nessas áreas populares, apesar de já começarem a se formar as primeiras ocupações informais (invasões), até a década de 60 do século XX as encostas ainda eram bosques que equilibravam pomares com casas espaçadas entre si.

A recomendação do Epucs jamais foi seguida, exceto nas áreas nobres, que se desenvolveram de forma mais ordenada. Na periferia de Salvador, a mancha urbana cresceu na mesma proporção em que as encostas sofriam um intenso processo de degradação. O desmatamento

A Avenida de Contorno foi construída para desafogar o tráfego entre as cidades Alta e Baixa.



dos morros foi acentuado principalmente nas últimas quatro décadas, quando o número de migrantes vindos para a capital, em busca do milagre baiano de desenvolvimento, provocou o inchaço do espaço urbano e o agravamento de um problema antigo, conhecido desde 1551, quando o primeiro pedaço da muralha de taipa erguida por Tomé de Souza não resistiu à primeira chuva forte enfrentada pela cidade-fortaleza.

Preocupado com a sorte das frágeis muralhas da cidade diante de futuros aguaceiros, o mestre de obras Luís Dias escreveu ao seu chefe imediato, Miguel de Arruda, mestre geral de Portugal e colônias, contando o ocorrido: “Em quarta-feira, a derradeira oitava da Páscoa, começaram as taiparias que então acabávamos de fazer de cair da porta de Santa Catarina até a estância de sobre o mar que se agora chama de São Jorge e logo no baluarte de São Tiago até a estância de São Tomé (...) até o cunhal e para baixo muito pouco se aproveitou. O motivo de tal desastre foi uma tormenta que nunca nesta terra se viu”.

As cartas trocadas entre Arruda e Luís Dias foram recuperadas pelo engenheiro Américo Simas Filho. No estudo “A Propósito de Luiz Dias – Mestre das Obras da Cidade do Salvador”, publicado em 1978 pela Revista de Cultura da Bahia, o pesquisador fala sobre a vida do construtor da cidade e explica o significado de cada trecho do documento histórico, escrito no português arcaico do século XVI. O estudo de Américo Simas Filho foi republicado em 1998, pelo selo Documentos de Salvador, da Fundação Gregório de Mattos.

A avenida Luís Viana Filho (Paralela) também foi construída na administração do prefeito Antônio Carlos Magalhães.



 AZEVEDO
MADEIREIRA
392-8588

 AZEVEDO
MADEIREIRA
392-8588
← ←

Avenida Suburbana (Azevedo Madeireira) depois, em 2001.



Avenida Suburbana (Azevedo Madeireira) antes de 1997.



São Caetano vista da Avenida San Martin.

A montanha mutilada

“Salvador é social e territorialmente uma cidade fragmentada, com urbanização segregada, na qual convivem, simultaneamente, uma cidade formal, dotada de infra-estrutura e serviços modernos, e uma cidade clandestina, desequipada e destituída das mínimas condições de conforto e salubridade”.

(Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, 1993)

Até pouco tempo atrás, o Brasil era um país essencialmente rural, com a economia baseada na monocultura agrícola. No século XIX, embora o apogeu tivesse ocorrido 200 anos antes, ainda existiam engenhos moendo cana-de-açúcar no Recôncavo baiano. A elite cafeeira de São Paulo só perdeu a majestade depois da quebra da Bolsa de Nova Iorque, em 1929. Nas primeiras décadas do século XX, a antiga fortaleza de D. João III e boa parte das capitais brasileiras ainda exibiam traços da colonização. A partir da descoberta do petróleo, em 1939, no bairro do Lobato, subúrbio ferroviário de Salvador, a história muda e o processo de desenvolvimento urbano nas cidades, até então caminhando lento, dá um salto importante, intensificado entre os anos 50 e 60.

Em 1953, Getúlio Vargas assinou o decreto de criação da Petróleo Brasileiro S/A (Petrobras). Dois anos depois, Juscelino Kubitschek prometeu fazer o País recuperar em cinco anos o que esperou para alcançar em

50. Na era JK, houve um grande incentivo à implantação de indústrias no Brasil, principalmente as de bens de consumo duráveis, como automóveis e eletrodomésticos. Na roça, acentuou-se o empobrecimento dos trabalhadores rurais, após a decadência dos ciclos do açúcar, café, cacau e borracha. Desde a chegada dos portugueses, a economia baseada em um só produto vivia apogeu temporário, beneficiando uma ou outra região, mas empobrecendo todas quando chegava à saturação.

As transformações mais profundas começaram a ocorrer em Salvador a partir do final dos anos 60, com a implantação do Centro Industrial de Aratu (CIA), e, posteriormente, do Pólo Petroquímico de Camaçari. Depois da instalação desses dois complexos em municípios da região metropolitana e com a abertura mais acelerada de novas avenidas, a distribuição geográfica da população foi modificada. Antes, o centro era a zona residencial da classe alta. Com o tempo, os mais pobres e o comércio passaram a



De simples colônia de pesca, localidades como o Rio Vermelho tornaram-se bairros residenciais da classe média alta.

ocupar esse espaço, enquanto os ricos mudaram para o Corredor da Vitória, Graça, Barra e orla marítima, onde estavam as antigas áreas de veraneio da cidade. De simples colônias de pesca, Pituba (que deu origem a novos bairros, como Itaipara e Caminho das Árvores) e Rio Vermelho tornaram bairros residenciais de classe média alta.

Atraídos pela dinâmica criada em torno da industrialização, milhares de migrantes saíram de suas vilas de origem em busca de oportunidade de emprego na capital, criando a necessidade de novas moradias. A demanda por um lugar onde viver despertou o interesse do mercado imobiliário. Projetos habitacionais encarregaram-se de esticar a malha urbana para além das fronteiras a que a cidade esteve restrita durante séculos.

Salvador começou a viver momentos de modifica-

ções sociais e econômicas que se refletiram no seu perfil. De província passou a metrópole. A população cresceu depressa, em progressão geométrica. Em 1940, o censo revelava um pouco menos de 300 mil pessoas vivendo em três mil hectares. Na década de 60 do século XX, a mancha urbana alcançava sete vezes o tamanho da cidade no recenseamento de 1872. Nos anos 80, 1,5 milhão de habitantes espalhavam-se por 16 mil hectares. Começo do século XXI, o IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – contabiliza que já são mais de 2,5 milhões. O crescimento demográfico e o planejamento urbano fugiram do controle.

A primeira favela brasileira teria surgido em 1898, no morro da Providência, no Rio de Janeiro. Os 1.200 soldados cariocas que lutaram na Campanha

de Canudos, no sertão da Bahia, retornaram ao seu Estado natal com a promessa de moradia. O governo da República instalou os soldados, a essa altura vivendo com as mulheres que os seguiam nas estradas baianas, em acampamentos provisórios.

Como o presidente demorava a cumprir e parecia ter esquecido a promessa, os veteranos da guerra contra Antonio Conselheiro foram ficando por ali mesmo, erguendo barracos e construindo suas vidas no acampamento situado numa área cercada de árvores chamadas favelas. O loteamento improvisado acabou entrando para a história como Morro da Favela e o nome da planta batizou as ocupações espontâneas que surgiram no país a partir desse momento.

Em Salvador, as primeiras favelas – aqui chamadas de *invasões* – surgiram na década de 40: Corta-Braço, no Curuzu/Liberdade, e a favela da Maré, em Alagados, na enseada do subúrbio ferroviário. Mas foi no final dos anos 60 que o empobrecimento cada vez maior da popula-

ção, principalmente dos retirantes fugidos da seca, provocou o surgimento de centenas de ocupações irregulares em diversos trechos da capital. Na contramão do milagre brasileiro e das novas indústrias, insuficientes para atender a todos que buscavam emprego, acentuaram-se as diferenças sociais, que já existiam desde a época da colonização, mas basicamente apenas entre senhores e escravos, negros e brancos.

A favelização da outrora bucólica Salvador foi relatada na literatura. Jorge Amado, em *O Capitão de Longo Curso*, transformou Vasco Moscoso de Aragão, marinheiro aposentado que decidiu morar na pacata Periperi, em testemunha do surgimento de “lugares pobres e sofridos, criados às pressas e improvisadamente para abrigar quem não tem lugar nessa cidade terrivelmente ingrata com sua gente”. O autor enumerou ainda as ocupações: Bate-Coração, Nova Constituinte, Fazenda Coutos, Final Feliz – “denominações tão criativas e esperançosas para um cotidiano de vida de medo e sofrimento”.

Nos anos 60, o empobrecimento da população provocou o surgimento de centenas de ocupações irregulares.



O crescimento desordenado empurrou a população mais pobre da cidade para sítios ambientais delicados: encostas íngremes, dunas, vales profundos, mangues. Na enseada do Cabrito, no subúrbio ferroviário, intensificou-se, no final dos anos 70, a ocupação de Novos Alagados, com seu conjunto de barracos construídos sobre o manguezal, carentes de infra-estrutura e com total ausência de saneamento básico. Durante mais de 20 anos, a imagem dos casebres sobre palafitas traduziu a degradação ambiental que tomara conta da cidade.

As avenidas de vale desafogaram o centro de Salvador, contribuíram para expandir a cidade, mas abriram espaço para a ocupação desordenada das encostas e outras áreas instáveis fora do trecho da falha geológica. A parcela mais carente da população alojou-se nos vazios criados entre os núcleos de urbaniza-

ção surgidos a partir da abertura das grandes avenidas. Se a classe social mais elevada elegeu as vias de cumeeada como moradia, aos mais pobres restaram as encostas ou vales alagadiços próximos à infra-estrutura de transporte e energia elétrica que serviam aos bairros ordenadamente ocupados.

Historicamente, o trecho da falha geológica sempre foi o que apresentou mais riscos de acidentes e desastamentos, em virtude do impacto ambiental causado pela ocupação humana desde a construção da cidade. Essa encosta, revela o relatório do Getares – Grupo de Estudos Técnicos das Áreas de Risco e Encostas de Salvador –, apresentou 16 grandes acidentes nos primeiros 350 anos da fundação da capital baiana. Com o tempo, a área de ocorrência dos acidentes foi ampliada para a borda de pedreiras exploradas pela construção civil e

Em Salvador, as favelas são chamadas de invasão, como era Saramandaia, hoje um bairro da cidade.





As primeiras invasões surgiram na década de 40, entre elas Alagados, na enseada do subúrbio ferroviário.

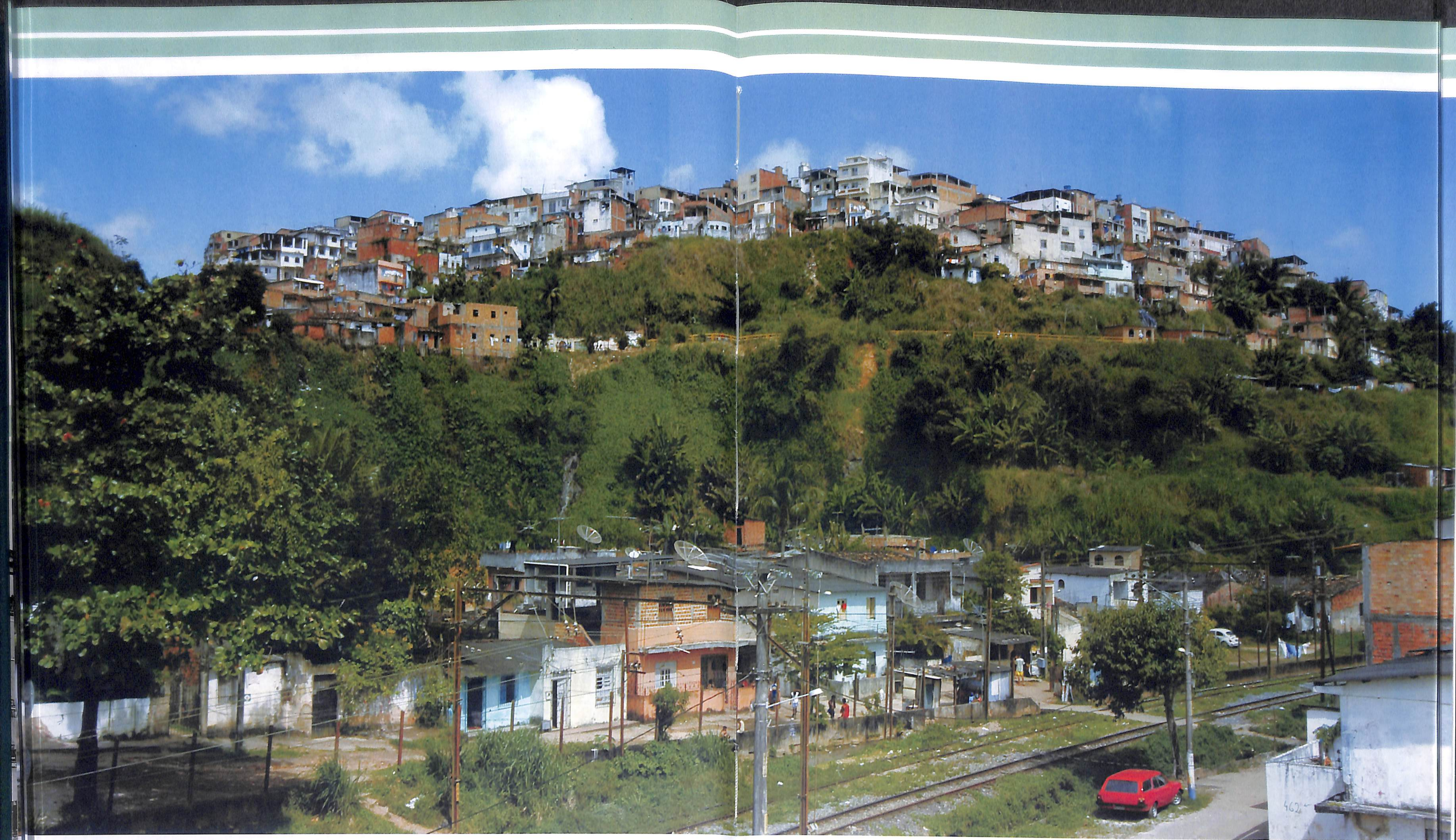
depois abandonadas sem que fosse feito qualquer trabalho de recomposição ambiental.

Áreas remanescentes de antigos conjuntos habitacionais construídos pela Urbis originaram assentamentos improvisados, desordenados e sem infra-estrutura urbana, como antigas invasões nos bairros do Engenho Velho de Brotas, Cajazeiras VI e VII, Castelo Branco e Sete de Abril. O que torna esses espaços perigosos, explica o engenheiro José Carlos Fernandes, subsecretário municipal para Assuntos de Defesa Civil, é que as casas são geralmente construídas em grotões em que o solo, não-compactado, é constituído de aterro.

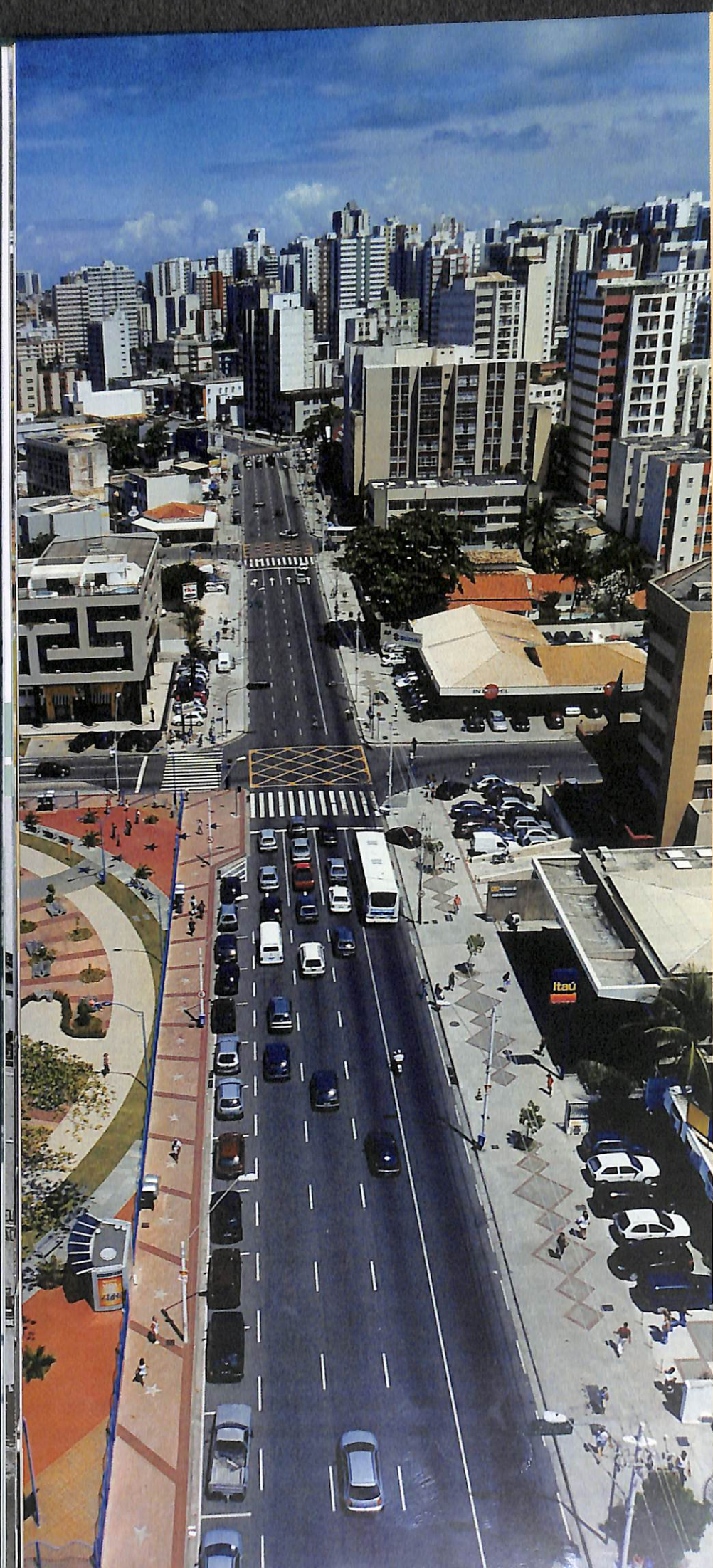
Além dos trechos com características próprias, como encostas, pedreiras, conjuntos habitacionais e terrenos

argilosos que desmancham sob a chuva, diversos outros tipos de ocupações desordenadas representam áreas de risco de desabamento e deslizamento de terra em Salvador. Geralmente, são locais bem densos, com casas empilhadas umas sobre as outras e muito próximas, construídas pelos próprios moradores, que não possuem qualquer conhecimento sobre construção civil. As comunidades, por sua vez, são desprovidas de serviços de drenagem, pavimentação e coleta de lixo.

O lixo e o desmatamento sempre foram problemas graves nas encostas de Salvador. O hábito de atirar trastes imprestáveis montanha abaixo acompanha a história da cidade desde a origem. A combinação lixo e encosta desmatada geralmente anuncia acidentes futuros. Um



Encosta do Lobato vista da Avenida Suburbana.

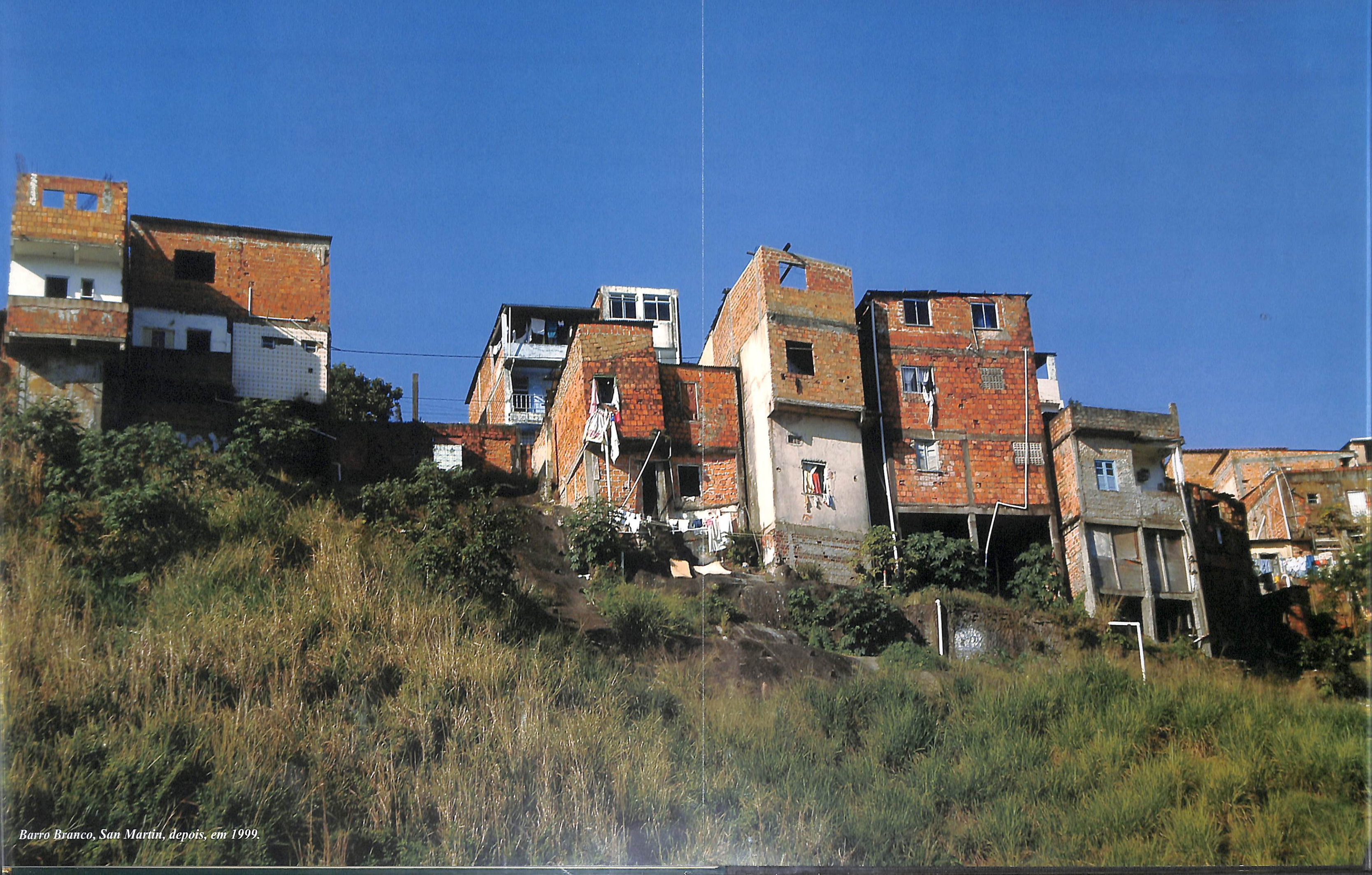


deslizamento de terra começa a se formar quando um grupo de pessoas, em busca de local para morar, ocupa uma encosta e decide derrubar as árvores – que seguram o solo com as raízes – para construir casas.

Com a retirada da vegetação, começa o processo de erosão. Como as casas, geralmente, não possuem rede de esgotamento sanitário, toda a matéria orgânica é lançada sobre a terra e alimenta grandes touceiras de capim. O peso provocado pelo lixo, capim e esgoto faz o solo ceder e escorregar pela montanha. Na parte baixa, onde o barro cai, outras casas já foram construídas. Os donos dessas residências, na maioria das vezes por desconhecimento, dão um corte no barranco, contribuindo para agravar o desgaste do terreno.

A recomendação de Mário Leal Ferreira, na década de 40, de que era necessário preservar a vegetação original das encostas, foi esquecida diante da própria situação socioeconômica e da falta de acesso à informação que estão associadas às comunidades das áreas de risco. O urbanista tinha um bom motivo para brigar pela manutenção das características das encostas de Salvador. Em maio de 1935, quando a cidade viveu uma das suas piores estações chuvosas, os jornais da época já faziam referência à favelização da capital e à substituição da cobertura vegetal dos morros da cidade por casebres, transformando as encostas em ilhas de flandres. As reportagens criticavam igualmente a falta de higiene e o excesso de sujeira, lixo, água empoçada e mosquitos que proliferavam por toda parte, apontados como causas para as sucessivas tragédias que ocorreram naquele ano.

A Pituba, bairro de classe média alta, deu origem aos bairros do Itaipara e Caminho das Árvores.



Barro Branco, San Martín, depois, em 1999.



Barro Branco, San Martin, antes de 1997.

VESPETINO POLITICO E NOTICIOSO
 Orgão das Classes Produtoras da Bahia
 Num. avulso 100 réis

O Estado da Bahia

REDAÇÃO, GERENCIA E OFFICINAS
 Rua Portugal n.º 6
 Tel. 4264 - End. Telegr. "GEMIO"
 Num. avulso 100 réis

PROPRIEDADE DA EMPRESA EDITORA "O ESTADO DA BAHIA", S. A.

ANNO III Director MANOES CHASTINET CIDADE DO SALVADOR — 8 DE MAIO DE 1935 Gerente: MANOEL TEIXEIRA NUM. 100

Um momento de desgraças para a Bahia

As providencias officias — Na Associação Commercial — Novos desmoronamentos — homenagens da população aos bravos bombeiros

Os elementos mais destacados das classes conservadoras, no intuito de uma acção em favor das victimas do incêndio temporario que desolou sobre a cidade, a convite dos ares Octavio Machado, Alberto Catharino, Theophilus Ottoni e Oscar Cordeiro, reuniram-se, ontem, na Associação Commercial.

A sessão é aberta pelo sr. Octavio Machado usando em seguida, da palavra, os ares. Alexandre Cardoso, representando os commerciantes, Paulo de Carvalho, do Rotary Club, mons Paula Marques, representando o Arcebispo D. Augusto, João Mendonça, Luiz Bastos e o sr. Araújo Lima, representando o notavel intelectual.

Finalmente, receberam que, para attender aos infelizes desabrigados, deviam ser organisadas duas comissões.

Uma, a Commissão de Honra, composta do governador do Estado, Arcebispo e duas, prefeto da Capital, comandante da Regia e presidente da A. B. de Imprensa.

A outra, a Commissão Central, composta dos ares. Octavio Machado, Francisco Pedreira, Pedro Sa, Alberto Catharino, Anisio Mascorra, Fernando Luz e Oscar Cordeiro.

No fim da sessão, essa suggestão ficou definitivamente assente, e ainda mais, que estas comissões deveriam organizar, nas comissões de Barro Branco, na 14 horas, a segunda sessão, a Commissão Central de Soccorros, tratou de demonstrar os seus esforços na tarefa de soccorrer

Os elementos mais destacados das classes conservadoras, no intuito de uma acção em favor das victimas do incêndio temporario que desolou sobre a cidade, a convite dos ares Octavio Machado, Alberto Catharino, Theophilus Ottoni e Oscar Cordeiro, reuniram-se, ontem, na Associação Commercial.

A sessão é aberta pelo sr. Octavio Machado usando em seguida, da palavra, os ares. Alexandre Cardoso, representando os commerciantes, Paulo de Carvalho, do Rotary Club, mons Paula Marques, representando o Arcebispo D. Augusto, João Mendonça, Luiz Bastos e o sr. Araújo Lima, representando o notavel intelectual.

Finalmente, receberam que, para attender aos infelizes desabrigados, deviam ser organisadas duas comissões.

Uma, a Commissão de Honra, composta do governador do Estado, Arcebispo e duas, prefeto da Capital, comandante da Regia e presidente da A. B. de Imprensa.

A outra, a Commissão Central, composta dos ares. Octavio Machado, Francisco Pedreira, Pedro Sa, Alberto Catharino, Anisio Mascorra, Fernando Luz e Oscar Cordeiro.

No fim da sessão, essa suggestão ficou definitivamente assente, e ainda mais, que estas comissões deveriam organizar, nas comissões de Barro Branco, na 14 horas, a segunda sessão, a Commissão Central de Soccorros, tratou de demonstrar os seus esforços na tarefa de soccorrer



Aspecto tomado hoje, quando os corpos dos soldados do fogo eram retirados do Quartel do Corpo de Bombeiros para o sepultamento

O ENTERRAMENTO DAS VICTIMAS

rossa ocorrência, que vem enlutando a cidade, o sr. Barros Barreto, secretario de educação e Saude, contou 12 casas caidas, em quanto muitas outras, com os desmoronamentos das terras, estavam em perigo. Em algumas

ro ao Dique vimos 4 completamente destruidas. Em todo o trecho verificamos quedas de arvores e de terras.

NO RAMAL DE CALÇADA

Tambem no ramal de Calçada, desde a baixa do Cabula até o final do linha ruiuam varias casinhas.

Na zona do Forno caíram 5 casas e na Avenida Loureiro varias foram derrubadas, enquanto outras ameaçam cair.

EM OUTROS PONTOS

No Curuzu' caíram 11 casas, no Corta Braço 17 e na Baixa do Dique 19.

Tambem no Alto do Pará, São Lourenço, zona do Tanque da Conceição varias foram as casinhas que o temporal derrubou sem entretanto causar victimas.

UM GRANDE BURACO NA RUA DA IMPERATRIZ

O temporal fez abrir um grande buraco na rua da Imperatriz, zona do Bomfim, o qual lá se acha, offetecendo serio perigo ao transito de vehiculos.

O buraco está aberto numa extensão de uns 5 metros, pegando a linha do bonde sendo necessario que ali seja collocada uma indiciação para aviso durante o dia e uma tampada vermelha para a noite — quando o perigo torna-se maior.

Corta Braço, a Estrada da verdade em consequencia de chuvas, uma casinha desabou. Para lá seguiu um destacamento d'aquelle Posto, que, após retirar os feridos d'entre os soccorridos providenciou os soccorros da assistência Publica. Transportados os feridos para o Prompto Soccorro, foram medidos pelo Barretto.

São elles: Eydio Gonçalves Fluz, com 29 annos de idade, ajudante de cozinheiro e contusão na cabeça e na região dorsal; Maria Francisca Fluz, com 26 annos de idade, com contusão nos ombros, dor nas pernas e José Pacheco, com annos de idade, condutor de auto-omnibus, contusão na região malar e espadua direita.

O CURUZU' BATIDO PELO VENDAVAL

A zona de Curuzú, na Estrada da Liberdade, cheia de habitações modestas e de construccões frágeis, tem sido das mais experimentadas pela inclemencia do tempo.

Alli ha um grande numero de casas em ruinas, muitas danificadas e desequilibradas, além de outras que perderam paredes ou dependencias.

O velho prédio de barro onde vinha funcionando a Escola dos Filhos dos Pobres ruiu logo nos primeiros temporaes, não fazendo fellemente victimas, por se ter dado o desabamento durante

Chuva e medo desde 1551

“...Desde os primórdios da cidade do Salvador, as invernadas provocaram corrimentos de taiparias e de terra, no caso no sítio da porta de Santa Luzia – mais tarde de São Bento – para o norte, até a estância de São Tiago, o mesmo trecho que causou o grande desastre de 1978”.

(Américo Simas Filho – arquiteto e urbanista)

A muralha de taipa que protegeu a fortaleza dos piratas e invasores não resistiu à primeira chuva. Luís Dias ainda não tinha voltado para Portugal quando parte da encosta onde Salvador foi construída ruiu pela primeira vez ante a força da invernada. Em 1551, dois anos após a conclusão da construção da capital do Governo Geral, Tomé de Souza percebeu que era necessário expandir o núcleo original em direção às portas de São Bento (ao sul) e do Carmo (ao norte). Nesse mesmo ano, o mestre de obras escreveu ao rei D. João III e ao amigo Miguel de Arruda contando que um pedaço da taiparia da muralha tinha cedido e despencado pela montanha e que ele se dedicava a reparar esse trecho da fortificação.

A partir desse episódio, os acidentes ocorreriam cada vez com mais frequência. Diversas vezes, ao longo da sua história, Salvador viveu dias terríveis, como os do

aguaceiro de maio de 1935. Antes, em 1926, onze pessoas já haviam morrido na encosta da Gamboa. No começo do século XX, porém, o crescimento da cidade era bastante discreto e os problemas, tal qual no período colonial, limitavam-se à escarpa da falha geológica.

O primeiro desabamento com vítimas fatais na capital baiana aconteceu em 1671. Uma parte da encosta da Conceição da Praia desabou sobre as Ladeiras da Montanha e da Misericórdia, deixando um saldo de 30 mortos, um número considerado assustador porque, na época, Salvador tinha pouco mais de cem anos de fundada. No século XVIII, a chuva intensa (a média pluviométrica anual da cidade é de 2.100 milímetros) provocou também deslizamento de terra na Ladeira da Preguiça e no Julião. Foram pelo menos sete acidentes de maiores proporções: em 1714, 1716 e 1721

Ecos da tragedia do Becco do Frazão

Sepultou-se ontem o negociante Antonio Avena Donativos para socorro dos desabrigados

ASSIGNATURAS: — Brasil: Anno, 50\$;
Semestre, 20\$; Extrangeiro: Anno,
100\$; semestre, 70\$

A TARDE

EDIÇÃO DE HOJE 16 PAGINAS

BAHIA — Segunda-feira, 6 de Maio de 1935

DIVINA DAMA CONTRA RUGAS. CRAVOS. ESPINHAS

Agente distribuidor para Bahia e Sergipe J. A. BAPTISTA DE LYRA — C. POSTAL 122

N. 1172 — 7 vo.

FOI A PRECURSORA DO FEMINISMO NO BRASIL

A professora Deolinda Dal-
tro falleceu, ante-hontem

RIO, 5 — (A TARDE) — As 22 ho-
ras de hontem falleceu, nesta capital
a veneranda professora Deolinda Cas-
tilho Daltra, a verdadeira precursora
do movimento feminista no Brasil, e
que foi victima, ha dias, de doloroso
accidente.

D. Deolinda era natural da Bahia
contando 77 annos de idade.

D. Deolinda Daltra foi a precursora
de todos os movimentos feministas no
Rio. Tendo se dedicado durante algum
tempo a catechese dos selvícolas, ap-

LE

Perdurando con-
de leite á Capital
LACTICINIOS DA B
por essas irregularida-
no sentido de sanal-

Bahia, 6 de

Augmenta o balanço doloroso das victimas!

VESPERTINO POLITICO E
NOTICIOSO
Orgão das Classes Productoras
da Bahia
ann. avulso 100 réis

O Estado da Bahia

REDAÇÃO, GERENCIA E
OFFICINAS
Rua Portugal n.º 6
Tel. 4564 — End. Teleg.
"GREMIO"

Num. avulso 100 réis

PROPRIEDADE DA EMPRESA EDITORA "O ESTADO DA BAHIA", S. A.

ANNO III Director: MANOEL CHASTINET CIDADE DO SALVADOR — 9 DE MAIO DE 1935 Gerente: MANOEL TEIXEIRA NUM. 107

A catastrophe que abalou a Bahia

Impoentes funeraes das victimas — Os discursos — A imagem do Senhor do Bomfim no adro da Basilica — A comunicações com o Interior — Movimento de amparo ás victimas — Varias notas

<p>...me "O Estado da Bahia" ontem foi uma scena com a transladação e sepultura dos corpos dos abrigados que perderam a vida no momento do desastre.</p> <p>...ulação da Bahia, na sua to-...teremunhou e seu pesar</p>	<p>O ENTERRAMENTO</p> <p>A necropole do Campo Santo já se acabava repleta quando ali chegou o cortejo fúnebre. Os corpos tiveram sepultura na seguinte ordem: tenente Claudenor Wanderley, campo n.º 762; sargento Cícero José da Costa</p>	<p>Ademais, poeta dos acordes, artista maviçoso das cordas e dos sopro... estilista incommum dos sons, colorista caprichoso da "Aria de Concerto", menestrel entusiasta da rhapsodia bahiana, burlador de canções bonitas — victorioso e ousado complemento de COTY WALK...</p>	<p>para a morte, na hora de um segundo desmoronamento, evidente e inevitavel, deante do tratamento temporal.</p> <p>Dar de si antes de pensar em si, principio rotário que define a nossa Instituição, enconatrou nos nossos Insupecidos, bahianahel...</p>	<p>eiros desceram com as terras ficando collocados á cerca de 8 metros.</p> <p>O caso foi levado ao conhecimento do prefeito da Capital que ante-ontem ordenou que 2 funcionarios da engenharia municipal fossem ao local, os quaes</p>	<p>táveis perdas, ameaçaram levar a Capital do interior do Estado, tornando impossivel o trafego na E. F. Este Brasileiro e forçando a suspensão, por dois dias, do transito pela estrada tronco Bahia...</p>	<p>mente Claudenor Wanderley e 4 mais bombeiros e enviou uma carta com os seguintes diáscos: — "Homagem do Rotary Club da Bahia ao abnegado servidor da Bahia."</p> <p>A CLASSE GRAPHICA MO...</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Em 1811, o Conde dos Arcos sugeriu transferir o núcleo inicial da cidade para a península de Itapagipe, que é plana.



ocorreram deslizamentos sucessivos nas Ladeiras da Preguiça e Conceição; em 1732, desabou o castelo de São Bento, com sete mortes; 1748, deslizamento na Ladeira da Montanha e encosta do Pilar; 1754, a chuva rompeu as altas e grossas muralhas de proteção do adro da Catedral da Sé e 1797, deslizamento no Julião, desmoronamento na Igreja de São Pedro dos Clérigos e destruição de 15 casas na Rua da Misericórdia.

Por pouco, o traçado de Salvador não foi radicalmente modificado no começo do século XIX, devido à instabilidade da encosta. Em 1811, 15 dias de intensa precipitação provocaram deslizamentos, a morte de 34 pessoas e a queda do muro de uma casa na Cruz do Pascoal sobre o trapiche Barnabé. Naquele ano, houve deslizamentos na Misericórdia, Conceição e Gamboa; a alfândega ficou fechada durante oito dias

e o governador da época, D. Marcos de Noronha e Brito, o VIII Conde dos Arcos, instituiu uma comissão para percorrer os locais mais perigosos, que colocavam em risco a vida da população.

O resultado da inspeção mostrou ao conde que, para sanar o problema dos deslizamentos de terra, o ideal seria transferir a cidade para outro lugar. Ele então pensou em abandonar o núcleo inicial de Salvador, sobre a inconstante encosta, e instalar o novo centro administrativo da capital baiana na Península de Itapagipe, que era plana e não tinha encosta que desmanchasse com a chuva.

D. Marcos escreveu cartas a D. João VI, o príncipe regente, comunicando sua idéia, relatando as calamidades que a chuva causara, e pediu ao príncipe que enviasse arquitetos qualificados para avaliar a situação e projetar o novo centro de Salvador. Os dois especialistas vieram,

AS CHUVAS TRAGICAS DA NOITE DE HONTEM

Os temporaes inclementes, e ainda ameaçadores, assumem proporções de uma calamidade

Detalhes do impressionante desabamento do Becco do Frazão -- Continuam soterrados os corpos do tenente Wander e de seus commandados--Outro desabamento na ladeira da Gamelleira--A cidade sem energia electrica e sem bonde



FLAGRANTES APANHADOS NO LOCAL DO DESASTRE, NO BECCO DO FRAZÃO: — 1º) O PONTO ONDE SE SUPPOE ESTEJAM SOTERRADOS OS BOMBEIROS. 2º) — O POVO AGGLOMERADO NO LOCAL — 3º) — ASIGNALADO O PONTO NOS FUNDOS DA FACULDADE DE MEDICINA, CUJA BALAUSTRADA AMEAÇA DESABAR

olharam tudo, fizeram esboços, mas a idéia do Conde dos Arcos nunca saiu do papel. Não se sabe se por falta de recursos ou por desinteresse do príncipe regente, a verdade é que Salvador permaneceu exatamente onde sempre esteve. Em 1813, dois anos depois de o Conde dos Arcos tentar mudar o centro da capital de lugar, novos escorregamentos de terra atingiram o Pilar, Santo Antônio Além do Carmo e Lapinha.

Os deslizamentos faziam parte da vida dos habitantes de Salvador desde o século XVI. Eles não sabiam que moravam sobre uma falha geológica, mas viviam sobressaltados a cada inverno. Durante o governo do Visconde de São Lourenço, entre 1868 e 1871, ocorreram novas tentativas de amenizar o problema das encostas com obras de infra-estrutura. O visconde autorizou a drenagem nos terrenos baixos, mandou canalizar o riacho da Rua da Vala e iniciou a construção da muralha de pedra que até hoje faz a contenção da encosta da Ladeira da Montanha. Na sua administração,

foram construídos ainda os arcos de ligação entre os bairros, antes separados pelos vales, para facilitar a movimentação do bonde puxado a burro. No século XIX Salvador viveu o primeiro episódio fora da linha de falha: o desabamento de uma muralha de contenção na Fonte Nova, em 1873. O acidente, porém, foi atribuído a problemas originados ainda na execução da obra.

Salvador começou o mês de maio de 1935 totalmente ilhada: sem telégrafo, sem energia elétrica e sem bonde. Os planos inclinados do Pilar e do Taboão e o Elevador Lacerda foram interditados, por medida de segurança. A Barroquinha virou um lago e o bairro da Calçada quase desapareceu sob a água. Na imprensa, a Comissão Central de Socorros anunciava campanhas de recolhimento de doativos para os desabrigados. Em memória das vítimas do temporal, a Venerável Ordem Terceira do Carmo mandou rezar missa. Na madrugada do dia 3, o Corpo de Bombeiros foi chamado para atender ocorrência no Beco do Frazão.

ASSIGNATURAS: — Brasil: Anno, 50\$;
Semestre, 30\$; Estrangeiro: Anno,
100\$; semestre, 70\$

A TARDE

EDIÇÃO DE HOJE 10 PAGINAS

BAHIA — Quinta-feira, 2 de Maio de 1935

Será o "Trailler" De Um Novo Diluvio?

Os temporaes destes dias estão produzindo lamentáveis danos na cidade -- Um corredor de casas que desaba -- O exodo dos moradores pobres, fugindo ás ameaças da morte -- Interrompido o trafego de bondes em alguns ramaes

As chuvas torrencias e ininterruptas — lembrança de diluvio — que estão cahindo ha muitas horas sobre a cidade, certo que teriam de produzir danos materiais, momento quando não se faz entre nós, nos claros dias de sol, exame



NO ALTO DAS SEITE PORTAS
Segundo informação, que recebemos pelo telephone, de pessoa residente no local, teriam desabado, ás 11 horas e 50 minutos de hoje, os fundos das casas 24, 26 e 28, do alto das "Seite

ESPETACULO CULTURAL E NOTICIOSO
Cidade da Ilha, Prefeitura da Bahia
Num. avulso 100 réis

O Estado da Bahia

REDAÇÃO, GERENCIA E OFFICINAS
Rua Portugal, n.º 6
Tel. 424 — Edif. Teleg.
"GRÊMIO"
Num. avulso 100 réis

PROPRIEDADE DA EMPRESA EDITORA "O ESTADO DA BAHIA", S. A.

ANNO III

Director: MANOEL CHASTINET

CIDADE DO SALVADOR — 6 DE MAIO DE 1935

Gerente: MANOEL TEIXEIRA

NUM. 104

SERVIÇO TELEGRAPHICO DAS AGENCIAS HAVAS BRASILEIRA, VICTORIA E CORRESPONDENTES ESPECIAES

A calamidade que cae sobre a Bahia

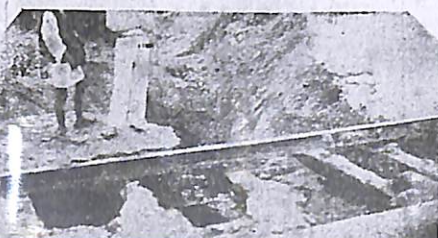
Um appello d'«O Estado da Bahia» — Duplicado o preço dos generos — Um corpo assignalado nos escombros do Becco do Frazão — Novos desmoraonamentos na Baixa do Fiscal e na Estrada da Liberdade

A nota principal do momento occorreu a ser a chuva diluviana. Ha uma tempestade de tão gran- dal o guarda nocturno n.º 46, José Barreto Sobrinho, o cabo de policia, José Jayme Guimarães, a praça Ed- desabou, cerca de 12 e mais de boia, um bombeiro foi atingido na cabeça por um pedaço de pau, sendo Como é notorio, esta Capital ainda está activando as consequências de um surto de gripe que se alastrou legacia para o predio da antiga casa Guilherme do Carvalho, á Praça Conde dos Arcos, no Com- seus em varias ruas, as pessoas victimas dos desmoraonamentos. Solicitou tambem o sr. Balbino OS ACONTECIMENTOS DA BAHIA NA CAMARA

A TARDE --- SABBADO, 4 DE MAIO DE 1935

Os Grandes Desastres Que Consternam a Cidade

Não foram ainda encontrados os corpos das victimas do desastre do Becco do Frazão--Novos e perigosos desabamentos impedem a continuação dos trabalho--Cresce o numero de pessoas desabrigadas, em consequencia do inclemente flagello!



uma forte dor na rotula, agravada então pelo frio que fazia; elle me pro-mettera, mesmo, permanecer em casa no dia seguinte ao do desastre que n'ó roubou, para tratar da porra.
Institi fortemente para que elle não fosse, como que já só, a impressão da desgraça que me viria acabar. E elle me respondeu:
— Eu não tenho pratica dessa especie de serviço e não devia ir mesmo, mas não ordena...
E foi. E morreu. Dessa desgraça eu sómente posso culpar, abaixo do Destino, os que o mandaram fazer um serviço que elle não conhecia, tão diferente do labor habitual de quem nascera e se criara em meio a musica e para a musica. Infelizmente, elle foi lido de mais para obedecer... Novos solinhos soffravam a pobre senhora.

lan da Cruz Wanderley, contra mestre da banda do "Z." Corpo da policia Militar e irmão do maestro Claudionor, para substituir este malogrado official na regencia do conjunto da Banda dos Bombeiros. Seria mais uma homenagem á familia Wanderley, cujos elementos se acham tradicionalmente ligados á historia da musica na Bahia, e agora ferida por tão rude golpe.

NOTAS SOLTAS

DESABAMENTO NAS AVENIDAS S. JOSE' E S. DOMINGOS
Nas avenidas S. José e S. Domingos, uma do tanque da Conceição, desmo-

AS MANIFESTAÇÕES DA BANCADA BAHIANA

Tambem os deputados que se Ca-mara Federal representam a Bahia elos pela Concentração Antipolitica, dirigiram-se aos telegraphos.
"Lamentando os prejuizos, infortunios e, sobretudo, as perdas de vida causados á nossa terra pelo temporal violentissimo, que sobre ella caiu, e se já lhe não bastarem tantos outros infortunios, recorremos ás columnas d'«A TARDE» para exprimir aos seus leitores a solidariedade fraternal com que nos collocamos ao seu lado, em tão doloroso trance. — Osmar Manoel — J. J. Seabra — Páta

Enquanto os homens escavavam para resgatar o corpo de uma senhora, um novo escorregamento de terra resultou em tragédia: oito bombeiros – incluindo o comandante do destacamento, o maestro Claudionor Wanderley – morreram soterrados. O saldo total da chuva foi de 11 mortos, sendo duas crianças.

Naquele ano de 1935, as notícias sobre a chuva, cada dia piores, alarmaram a população da capital. Na Ladeira da Fonte das Pedras, uma centena de casas foi invadida pela água, que entrou derrubando portas e janelas. Os homens nadavam contra a correnteza em plena rua, enquanto as mulheres, agarradas aos filhos, subiam nos telhados para proteger as crianças do afogamento. No largo do antigo Teatro São João (Praça Castro Alves), uma parede de sustentação caiu sobre as casas da Ladeira da Gameleira. No Unhão, a chuva alagou 10 sobrados e no Comércio invadiu armazéns e escritórios. Houve desabamento em Itapagipe e no Largo da Jequitaia, alagamento na Massaranduba, ameaça de desabamento na Ladeira do Campo Santo e desmoronamento na invasão do Corta-Braço. Os problemas causados pela chuva chegaram ainda à Baixa do Fiscal, Mouraria, Rua da Faísca e São Lourenço. Ironicamente, o cine Excelsior exibia um filme chamado *O Dilúvio*.

A década de 60 foi marcada por três grandes acidentes na encosta da falha geológica de Salvador. Em abril de 1964, um deslizamento de terra arrastou 30 casas no subúrbio ferroviário. Os destroços rolaram até a linha férrea do Lobato. Dois anos depois, desabou um trecho sobre o túnel Américo Simas, que estava em construção. Mais de 500 casas foram arrasadas e dez pessoas morreram. Em 1969, o desabamento de uma cortina de concreto armado, durante a construção da Avenida de Contorno, matou 15 operários, provocando grande comoção na cidade.

As chuvas torrenciais de outono são as que mais castigam a capital baiana, principalmente entre os meses de março e junho. Em 1971, foi registrado um dos mais altos índices pluviométricos da história de Salvador: em apenas 24 horas, choveu 367.2 milímetros. Nesse ano, aconteceram desabamentos em diversos pontos do centro antigo da cidade. Ocorreram ainda inundações e escorregamentos de terra que deixaram 104 mortos e pelo menos sete mil pessoas desabrigadas, além de 1.400 imóveis destruídos. Por 30 dias, a capital teve decretado o Estado de Calamidade Pública.

1969, AVENIDA DE CONTORNO, 15 OPERÁRIOS MORTOS.



Seção de FENÔMENOS

Assinatura: Bahia e países da América Latina - Ano NCR\$ 43,00 - Trimestre - NCR\$ 23,00 - Trimestre na Bahia e Sergipe - NCR\$ 04,4 nos demais Estados - NCR\$ 0,30

A TARDE

Fundador: E. Simões Filho

Diretor: RANULPHO OLIVEIRA

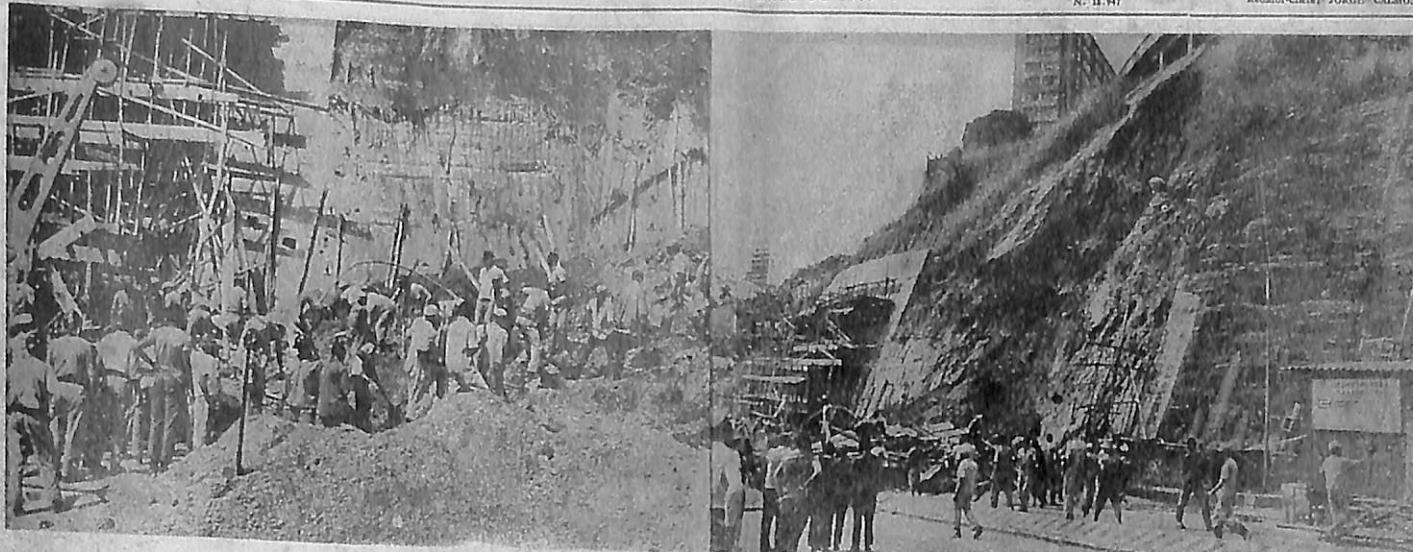
ANO 54

BAHIA - QUARTA-FEIRA, 21 DE MAIO DE 1989

N. 11.947

Redator-Chefe: JORGE CAMION

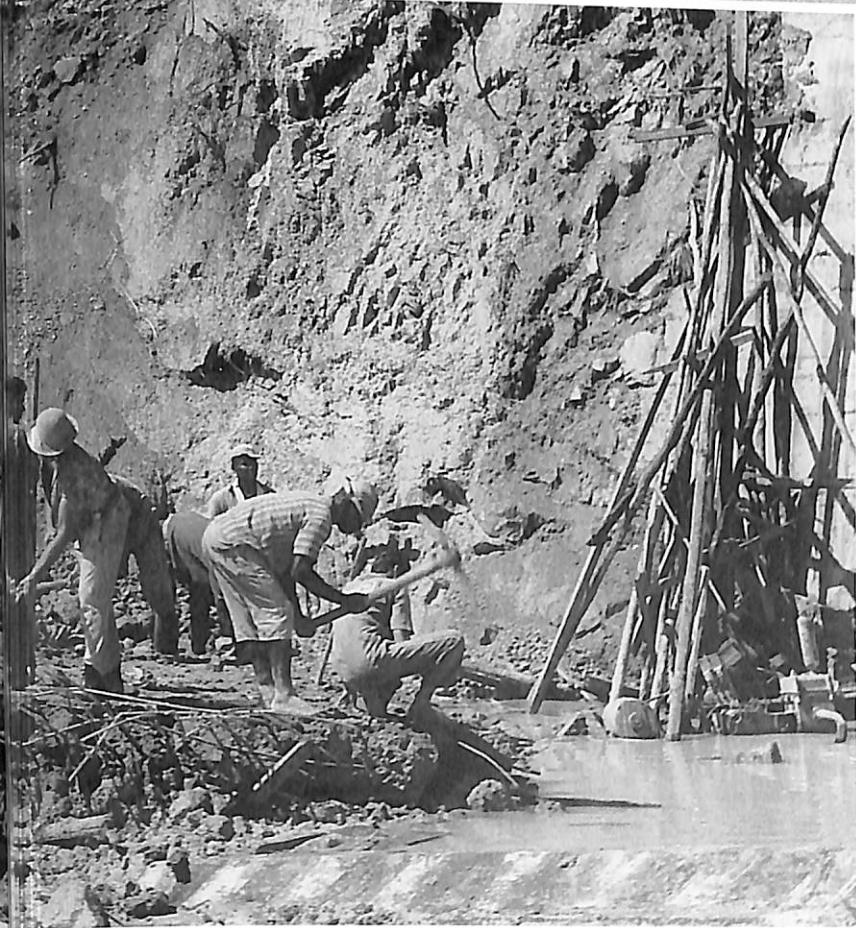
Administração: Rua 8, Oficinas, Praça Castro Alves, Anúncios na Sede e na Avenida Estado Unidos, 15 (Cidade Baixa), térreo - Endereço Telegráfico: "TARDE" - Telefones: 3.005/29



DE ONDE VINHA A SOLUÇÃO CHEGOU A TRAGÉDIA

A cortina de concreto armado, calculada em 400 metros quadrados, que ontem veio abaixo veio ao péso de uma massa incalculável de terra, e matou inúmeros operários, era tida como a solução para um trecho da encosta da Avenida Contorno. Mas, de onde se aguardava exatamente que partisse essa solução, veio implacável uma terrível tragédia. Dezenas de homens, máquinas foram movimentadas imediatamente para tentar a salvação dos soterrados. Na foto da esquerda, vê-se o esforço de tentar retirar de uma considerável massa de barro os operários soterrados. A direita, a foto dá uma idéia do pedaço da encosta que perdeu a cortina que, com todo o seu péso, veio abaixo e se estendeu até o outro lado da pista de subida da Avenida.

CONTÔRNO: TRAGÉDIA QUE SE REPETE



Entre as décadas de 70 e 80, o processo de favelização e degradação ambiental de Salvador estava bastante acentuado: encostas desmatadas e ocupadas; bairros inteiros, sem qualquer tipo de infra-estrutura urbana, desenvolveram-se à margem de áreas urbanizadas. Além das encostas, restava à população mais pobre a opção de morar em locais insalubres, como próximo a adutoras, redes de transmissão e mangues, ou em áreas verdes de loteamentos residenciais.

Os acidentes, a essa altura, não ocorriam somente na área da falha geológica, mas se espalhavam principalmente pela periferia da capital. Em abril de 1984, 17 pessoas morreram em desabamentos nas áreas periféricas. Um ano depois, novamente no mês de abril, choveu 869 milímetros e houve 35 mortes. Relatório da Prefeitura, de 1981, lista 52 pontos críticos de encosta em 25 bairros. Dez anos depois, outro relatório ampliava para 177 o número das áreas suscetíveis a acidentes.

Alto do Bom Viver, em 1984, com saldo de cinco mortos; Pirajá, em 1989, com 14 vítimas fatais; Motel Mustang, na Avenida Suburbana, também em 1989, com saldo de nove mortos. Nesse ano, duas cortinas de concreto desabaram na escarpa de falha da Boa Vista do

Lobato, deixando um total de 67 mortos e 2.200 famílias desabrigadas. Outra vez o Alto do Bom Viver, em 1992, com 11 vítimas; São Gonçalo do Retiro, 1995, saldo de 32 mortos; Loteamento Sílvio Leal, em Cajazeiras VI, 21 mortos; Vila Nova de Pituçu, 1997, cinco mortos; Morro do Gavazza, na Barra, em 1998, três mortos. Um ano depois, em maio de 1999, sete pessoas foram soterradas no desabamento da Azevedo Madeireira, no Lobato. A lista das tragédias que faz parte da história recente da capital baiana ainda sobrevive na lembrança dos moradores das comunidades da periferia, que aprenderam a conviver com a insônia nas noites de chuva forte. Um levantamento do início dos anos 90 mostra que nessas áreas existiam 108 invasões onde viviam mais de 400 mil pessoas.

Todos os acidentes têm relação com degradação ambiental e/ou construções irregulares nas encostas e baixadas da cidade. Aliada aos altos índices pluviométricos, os aterros inadequados, erosão por ação de desmatamento e sobrecarga dos morros devido ao acúmulo de lixo e capim, a situação de pobreza e exclusão em que os moradores das encostas vivem contribui para agravar o problema em Salvador. Uma pesquisa de 1989,

feita pela Codesal (antiga Coordenação de Defesa Civil e atual Subsecretaria para Assuntos de Defesa Civil) mostra que das mais de duas mil famílias desabrigadas pela chuva do outono de 1989, 47% tinham renda de um salário mínimo e 35% viviam com menos de um salário.

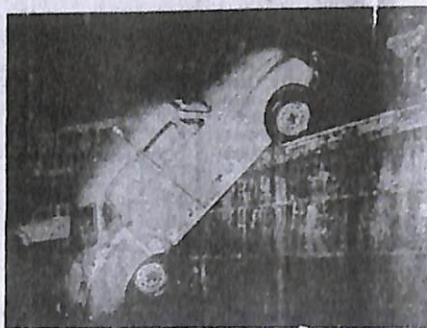
O deslizamento de terra na Ladeira da Conceição, em junho de 1978, provocou a criação da Defesa Civil de Salvador. O acidente ocorreu num sábado (dia 3), deixando 21 mortos e 150 desabrigados. A primeira ação oficial, na segunda-feira posterior ao desabamento, foi a assinatura do decreto de criação da Codesal. Inicialmente, o objetivo do órgão, então subordinado ao gabinete da Secretaria da Saúde, era prestar socorro às vítimas de calamidades e acidentes, inclusive com o cadastramento e assistência social.

Com o tempo, na medida em que o estudo das encostas e das implicações socioambientais envolvidas em acidentes nessas áreas foi evoluindo, a Defesa Civil de Salvador evoluiu também e, nos últimos oito anos, começou, de fato, a realizar um trabalho de prevenção de acidentes e não apenas de socorro posterior. Em 1980, foi adotado o

É de calamidade a situação em Salvador

Com um índice de precipitação pluviométrica de 280 — o maior já registrado em Salvador nos últimos 20 anos —, a capital baiana está, hoje, com a sua vida totalmente transtornada. Inundações, deslizamento de terras e desabamentos de casas causaram a morte de mais de duas dezenas de pessoas, segundo informações fornecidas pelo Pronto Socorro, Instituto Nina Rodrigues e Departamento de Obras e Jardins Públicos da Prefeitura.

O primeiro desabamento ocorreu, ontem, por volta das 10 horas, numa casa em construção no Alto Formoso (Cosme de Farias), matando três crianças e ferindo mais de dez pessoas. A casa, em construção, ruiu sobre uma pequena avenida, destruindo, totalmente, três residências e soterrando Reinaldo Ramos dos Santos, de 6 anos; Ademir Lima de Jesus, de 2 anos; e Flávio Lima de Jesus, três meses. Feridos no desabamento, foram transportados para o Pronto Socorro, Roberto Lima de Jesus (2 anos), Consuelo dos Santos (6 anos), Eliene Carvalho de Menezes (6 anos) e Manuel Messias dos Santos (4 anos), que sofreu fratura da perna direita.



O táxi DKW ficou pendurado da balaustrada da ladeira dos Galés. Deslitou na subida e o motorista caiu fora.



CASA CAIU E OBSTROU

Uma casa desabou na Ladeira do Papagaio, Rio Vermelho.

QUATRO MORTES NO SERTANEJO

As chuvas deixaram um saldo de 4 mortos no bairro do Sertanejo, na Rua Dr. Esteves de Assis. Uma senhora, duas crianças e um operário, de uma padaria, ficaram soterrados após o corrimento de terra que ali se verificou.

Recentemente, uma comissão de moradores do referido bairro esteve na Prefeitura, pela segunda vez, expondo a situação em que sempre viveram os moradores do Sertanejo e solicitando providências relativas ao asfaltamento e dragagem de um rio que passa naquela artéria. Somente a partir do mês de setembro, sob a alegação de existirem outras obras prioritárias, as obras poderiam ser executadas. As chuvas, porém, vieram antes.

A primeira casa a desabar no bairro do Sertanejo foi a do Sr. Romildo Sousa, o qual saiu bastante ferido, sendo retirado sob os escombros juntamente com um seu sobrinho. Mais tarde, vieram desabamentos mais graves, provenientes do corrimento de terra das encostas existentes na Rua Dr. Esteves de Assis, causando a morte de 4 pessoas.

Uma das vítimas fatais foi a Sra. Eunice de tal, estando as demais ainda sobre os escombros com os bombeiros



Noite de aflição

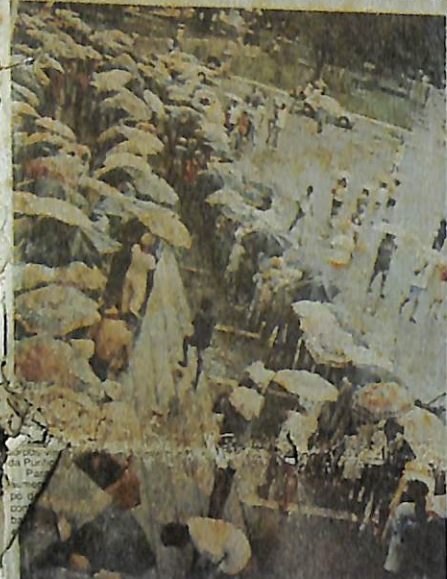
No Parque Cruz Aguiar (parte baixa) a situação é de calamidade. As casas da rua Park-way Lucélia, Itaboraí e Jussara estão completamente inundadas, com grandes prejuízos para seus moradores. As águas do rio Lucélia invadiram todas as residências e o proprietário abandonou o leito e passou a cozer pela Rua Itaboraí. Em

nador Luís Viana, já tinha uma de suas margens desabada, há alguns meses. Com as chuvas, começou a cair do outro lado e dentro em pouco estará completamente dividida ao meio.

Chuvas já causaram 65 mortes na cidade



Muro de contenção desabou e esmagou um automóvel em São Marcos



Trinta e cinco apartamentos do Motel Mustang foram soterrados causando a morte de 15 pessoas



Os desabamentos ocorridos nas encostas de Canabrava deixaram o triste saldo de vários mortos

O Instituto Médico-Legal Nina Rodrigues já identificou 42 vítimas fatais da tragédia, mas o número total de mortos até agora é de 65. Ontem, foram resgatados corpos de várias vítimas das chuvas, que desde a última quarta-feira castigava toda a Região Metropolitana de Salvador, provocando deslizamentos e alagamentos por toda parte. Somente na área suburbana de Lobato, onde uma queda de barreira praticamente destruiu o "Motel Mustang", há uma previsão de que, pelo menos, 16 pessoas morreram. Horácio Souza Lemos, 43 anos, e Lenise Borges Alves, 59 anos, que se encontravam no apartamento 11, foram os primeiros corpos retirados do local. Eles chegaram ao motel às 23h40min de quinta-feira, num Guigel creme, de placa policial CS-9302, de Vera Cruz, também localizado ontem inteiramente destruído. As escavadeiras logo depois encontraram um Chevrolet verde, UJ-8633, cujos ocupantes, ainda não identificados, utilizavam o apartamento 15. Estão desaparecidos cinco funcionários do "Mustang", que trabalhavam no motel, de quinta para sexta-feira. Ainda no subúrbio, houve um deslizamento de terra no Conjunto Residencial Vista Alegre de Coutos, sem vítimas. Os estragos, causados pelas chuvas, atingiram também a Avenida San Martin, com corrimentos de terra, derrubada de árvores, esgotos estourados e um crescimento no número de buracos nas ruas e passeios. Preocupado com a tragédia, que se abate sobre a Bahia, o governador Nilo Coelho tem audiência marcada para segunda-feira, em Brasília, com o presidente José Sarney, com o objetivo de conseguir recursos, a fim de atender às vítimas das enchentes e construir as barragens dos rios Subaé e Sergimirim. Quem chegará amanhã, no início da tarde, é o ministro do Interior, João Alves, para observar de perto os problemas que as chuvas trouxeram para a Bahia nas últimas horas. Já o governador Moreira Franco, do Rio de Janeiro, está mandando hoje para Salvador um avião contendo medicamentos, produtos alimentícios, equipamentos para proteção aos desabrigados (Págs. 3, 5 e 9).

Tragédia aumenta

Quase toda Região Metropolitana de Salvador sofreu "furo" das chuvas, que rasaram barreiras e destruíram a infraestrutura urbana. O governador Moreira Franco, do Rio de Janeiro, está mandando hoje para Salvador um avião contendo medicamentos, produtos alimentícios, equipamentos para proteção aos desabrigados (Págs. 3, 5 e 9).

telefone 199 para acionar a Defesa Civil por ligação gratuita.

Em 1996, a Prefeitura criou o Grupo de Estudos Técnicos de Áreas de Risco e Encostas de Salvador – Getares. Esse grupo gerou um relatório preliminar sobre a situação das encostas e principais áreas suscetíveis a acidentes. O objetivo era usar as informações para discutir, em todos os órgãos, soluções para evitar os desabamentos que afetavam a cidade na estação chuvosa.

Quando assumiu a Prefeitura, em 1997, Antonio Imbassahy iniciou uma política de ações especificamente voltadas para áreas de risco. Além das obras de prevenção, a administração municipal passou também a priorizar o planejamento adequado da ocupação e as obras de manutenção, como drenagem e coleta de lixo regular.

Como os principais problemas dessas áreas de equi-

líbrio delicado continuavam (acúmulo de lixo, ocupações na base de barrancos e vazamentos da tubulação de água, além de impossibilidade de remover todas as pessoas que vivem em encostas na cidade), a Prefeitura, por intermédio da Codesal, voltou-se para a educação ambiental como ferramenta para mudar hábitos e conscientizar a população dessas áreas.

Por meio de reuniões frequentes com as comunidades, junto aos líderes comunitários e associações de moradores, a Prefeitura mostra a importância da participação das pessoas na prevenção aos acidentes. Nas escolas municipais, a questão da defesa civil entra como disciplina complementar do curso, com o objetivo de transformar crianças e adolescentes em multiplicadores das informações sobre preservação da vegetação natural das encostas e sobre a destinação final do lixo, que nunca deve ser os barrancos.

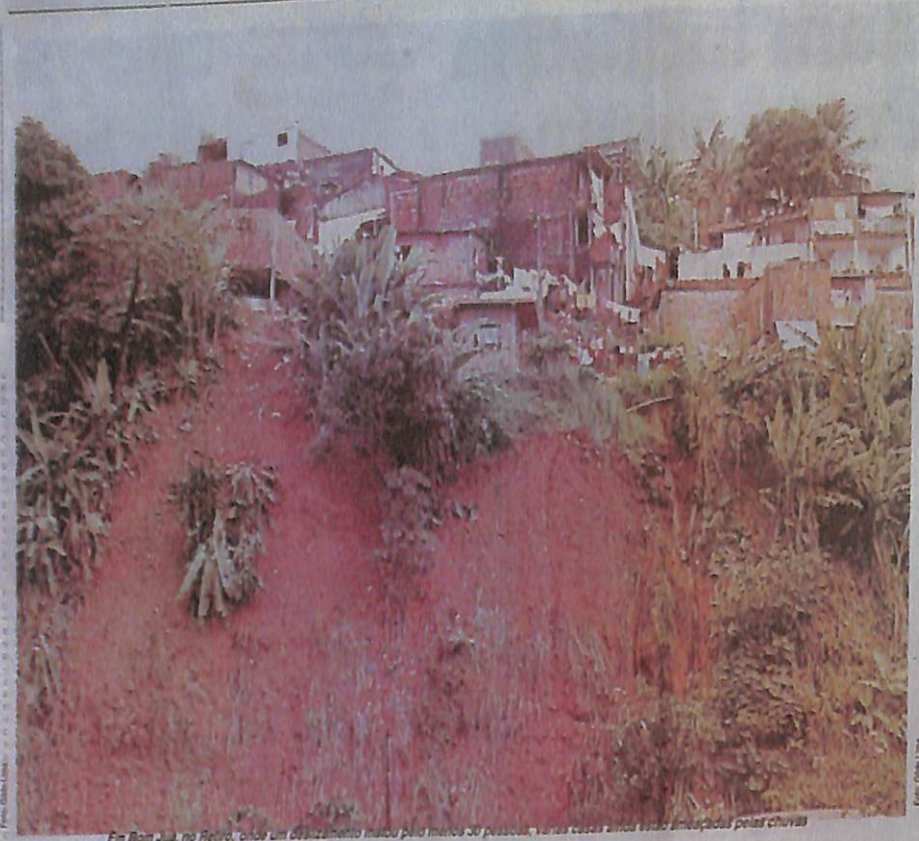


Foto: Gilmar Lima

Em Bom Juá, no Retiro, há um deslizamento maior pelo menos 30 pessoas, várias casas ainda estão ameaçadas pelas chuvas



Foto: Anderson Camargo

No Dique de São Celsiano, quatro pessoas morreram e há medo

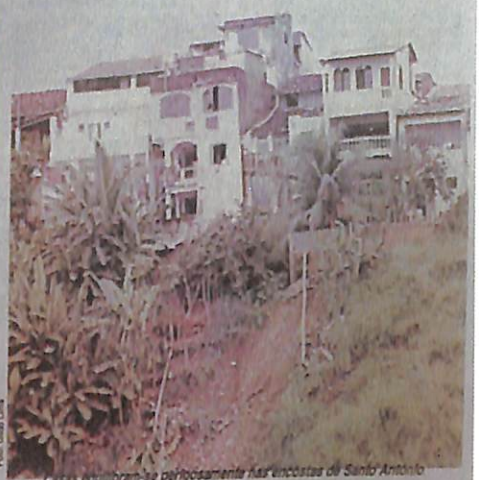


Foto: Gilmar Lima

Casas equilibram-se precariamente nas encostas de Santo Antônio

Cinco mil famílias "penduradas" nas encostas

Texto: Adilson Fonseca

de deslizamentos de terras e desabamentos de casas são iminentes.

Os principais pontos críticos

O horizonte meteorológico de Salvador, apesar da trégua das chuvas, não prenuncia nada de bom para os próximos dias. Com nuvens pesadas cercando a cidade por todos os lados, na forma de frentes frias, as perspectivas não são nada animadoras. Casos, porém, continuam a ser previstos.

ÁREAS DE RISCOS

Num levantamento feito no ano passado por uma empresa de consultoria em Engenharia, a Prefeitura detectou 200 locais de riscos em Salvador, mas são números que aumentam

Dentre as diversas áreas consideradas potencialmente arriscadas em períodos de chuva, a Coordenação de Defesa Civil relacionou algumas como as mais perigosas, mas ressaltando que existem in-



1995, BOM JUÁ, NO RETIRO, MAIS DE 30 MORTOS.





Largo do Retiro depois, em 2001.



Largo do Retiro antes de 1997.



Largo do Retiro

Vida nova atrás da muralha

“O sítio escolhido para a sua mancha urbana original é, aos olhos das vigências atuais, o antilugar para alguém implantar uma cidade; se, entretanto, fizermos um exercício de empatia histórica, veremos que nenhum sítio seria mais próprio para os objetivos pretendidos do que aquele onde o mestre Luiz Dias implantou o seu risco de cidade planejada, à vista de fatores da economia e da política de seu tempo”.

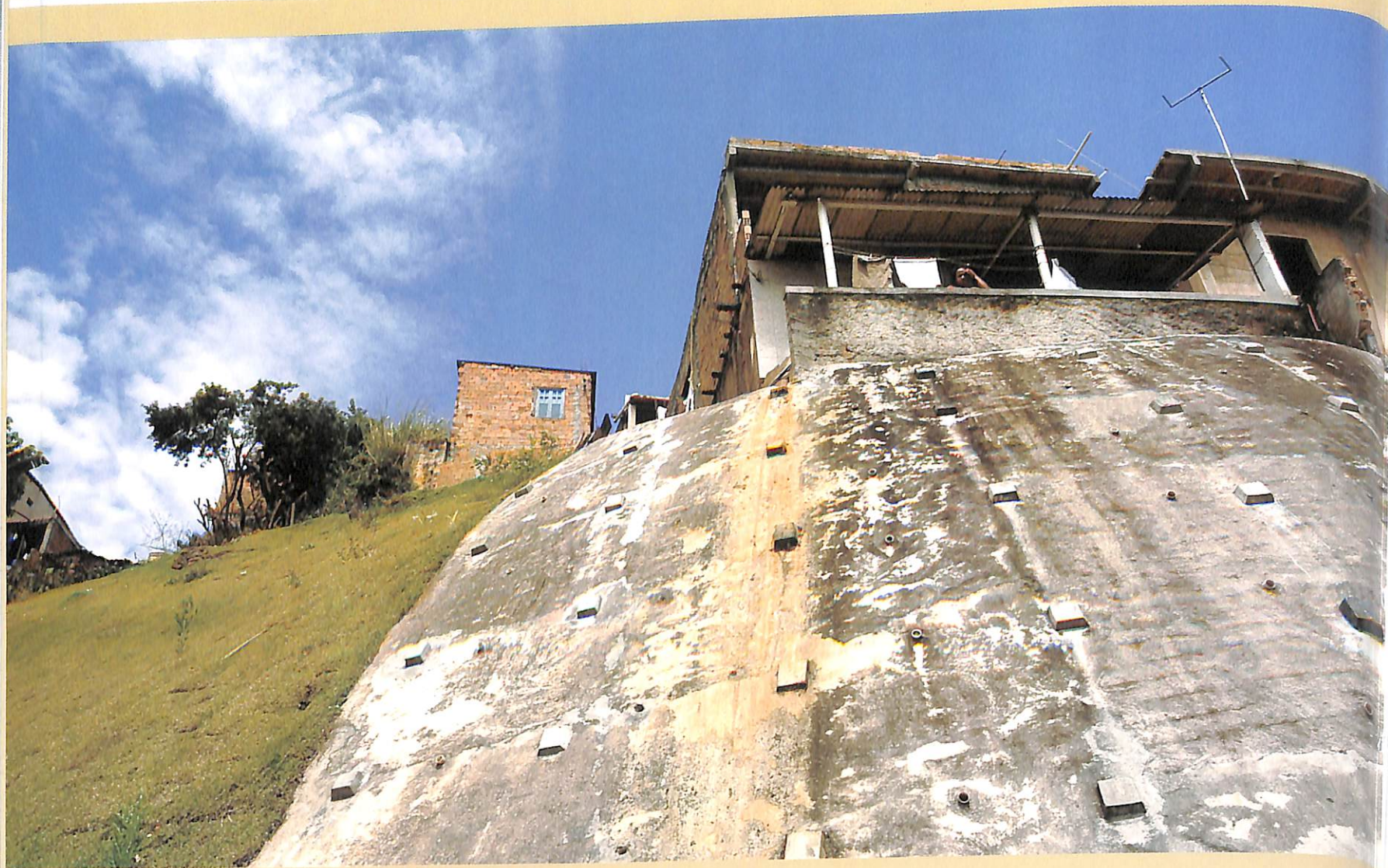
(Cid Teixeira – professor e historiador)

As primeiras obras de contenção de encostas em alvenaria de pedra em Salvador foram executadas ainda na época colonial. Mesmo assim, a capital baiana sempre cresceu utilizando áreas de risco. Durante quatro séculos, esse crescimento deu-se lentamente, no ritmo das pesadas naus que ancoravam na Baía de Todos os Santos. Depois, em pouco menos de 50 anos, houve uma corrida para recuperar o tempo perdido e a cidade explodiu para todos os lados. O resultado da falta de planejamento urbano foi o agravamento das pequenas falhas originadas ainda na época da fundação. Quando Tomé de Souza escolheu a encosta de uma montanha para erguer a cidade encomendada por D. João III, estava pensando no melhor sítio para construir uma fortaleza militar e não podia adivinhar que havia lançado suas fundações justamente sobre uma falha geológica.

Depois do primeiro governador geral, sucederam-se dezenas de administradores para os quais o problema das encostas parecia não ter solução – exceto o Conde dos

Arcos e sua revolucionária idéia de mudar a cidade de lugar. Mas, se no século XIX ainda era viável transferir Salvador para longe da montanha de relevo inconstante, abandonando a cidade velha e construindo outra, hoje não é mais possível mudar de lugar uma cidade com 2,5 milhões de habitantes.

Como também não se pode ignorar 455 anos de história, ocupação e interferência humana sobre uma paisagem delicada, a saída é remodelar esse espaço, utilizando toda a tecnologia disponível para estabilizar a encosta e dar condições dignas de moradia aos milhares de famílias que vivem em áreas de risco na capital da Bahia. Foi isso que a Prefeitura de Salvador fez de 1997 a 2004. Em 7 de janeiro de 2000, através da Semin - Secretaria Municipal de Saneamento e Infra-Estrutura Urbana –, criou-se a Coordenadoria de Áreas de Risco Geológico, grupo responsável pela elaboração do Plano Diretor de Encostas de Salvador – PDE –, aprovado pela Câmara de Vereadores e sancionado pelo prefeito Antonio Imbassahy em julho de 2004.



Várias técnicas de contenção de encostas foram adotadas, desde as mais simples, que se harmonizam com o meio ambiente, até as mais complexas, como as cortinas de concreto.

O plano, que começou a ser elaborado em 2002, é uma contribuição para os sucessores do prefeito Antonio Imbassahy e fornece detalhes sobre as áreas de risco da cidade, além de apontar estratégias de ação que indicam as possibilidades de intervenção nessas áreas. Trata-se, na verdade, de um instrumento de gestão de um dos maiores problemas de infra-estrutura da cidade e que afeta a população residente nas áreas de risco geológico, cuja situação é agravada pela ocupação desordenada. O projeto foi executado com recursos próprios do orçamento municipal, da ordem de R\$ 2 milhões.

Até oito anos atrás, não havia projetos direcionados para as áreas de risco na Prefeitura de Salvador. Não se

conhecia com detalhes a magnitude social e ambiental do problema das encostas. Por isso, as ações não eram norteadas para prevenir os acidentes, afirma o engenheiro civil Geraldo Covas, secretário municipal de Saneamento e Infra-Estrutura Urbana. Existiam relatórios, alguns estudos feitos principalmente pela Defesa Civil, mas nada na dimensão de um plano diretor especificamente criado para as encostas e que poderá ser usado, de agora em diante, para conduzir as ações de prevenção de acidentes.

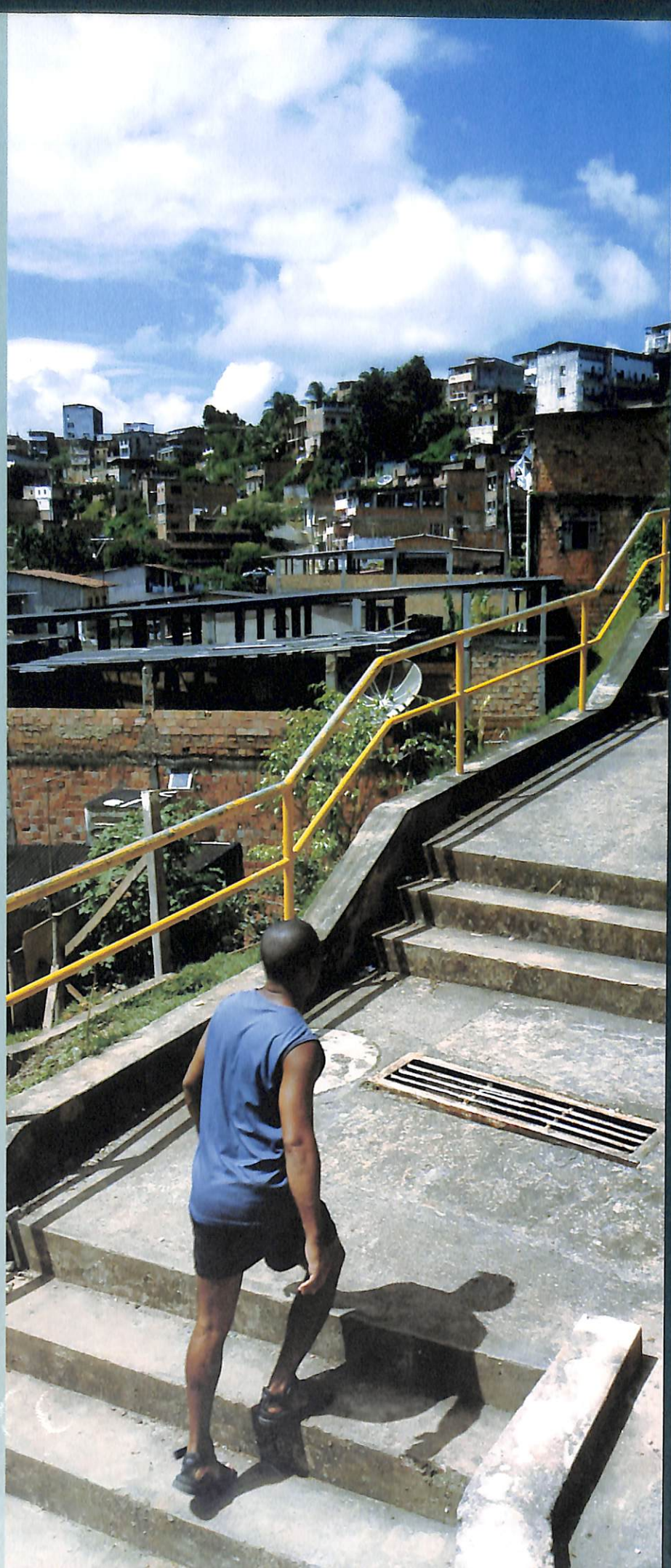
O Plano Diretor de Encostas é composto por quatro módulos: inventário das áreas de risco, que visa o levantamento da situação geológica e geotécnica, incluindo a caracterização física e ambiental atuais e o perfil socio-

econômico dos habitantes desses espaços; diagnóstico das condições de estabilidade das encostas inventariadas, identificando e classificando as áreas de risco real e potencial; prognóstico, que compreende a elaboração de estudos de viabilidade técnico-econômica de obras de contenção, e, em casos extremos, remoção das famílias residentes em áreas de risco –, e, por último, o plano de ação, composto de programas e diretrizes gerais que auxiliam na compreensão geral e apontam soluções para o problema das encostas, incluindo a execução de obras que melhorem a qualidade de vida das comunidades e o acesso ao saneamento básico e infra-estrutura urbana.

Enquanto se elaborava o Plano Diretor, era necessário e urgente enfrentar o problema dos deslizamentos de terra, por meio da execução de obras de contenção e proteção das encostas, principalmente nas áreas em que já haviam ocorrido acidentes graves, com vítimas fatais. Em oito anos, com recursos próprios, do Estado ou da União, a Prefeitura Municipal de Salvador retirou quase 30 mil toneladas de lixo das ruas e executou mais de 300 intervenções em áreas de risco. Foram mais de 650 obras, incluindo a recuperação de 120 quilômetros de escadarias drenantes, em mais de 550 comunidades.

As escadarias, além de garantir aos moradores acesso mais confortável e seguro às suas casas, geralmente situadas em morros bastante elevados, também ajudam no escoamento da água de chuva e rede de esgoto, através de tubulações diferenciadas – o que resolve dois graves problemas que concorrem para a instabilidade das encostas: a infiltração e os dejetos lançados diretamente no barranco.

A Prefeitura executou mais de 300 intervenções em áreas de risco, incluindo a recuperação de 120 quilômetros de escadarias drenantes em mais de 550 comunidades.



Nas duas administrações do prefeito Antonio Imbassahy, a Prefeitura gastou mais de R\$ 40 milhões em obras de infra-estrutura urbana nas encostas e demais áreas afetadas pela chuva. Investiu na execução de projetos adequados às características peculiares das áreas de risco. O secretário Geraldo Covas explica que Salvador foi dividida em quatro áreas distintas, favorecendo a implantação de uma carteira de projetos mais ampla.

Os números de todo o material de construção civil já utilizado pela Prefeitura para conter as encostas de Salvador surpreendem: entre janeiro de 1997 e junho de 2003, foram usados 4.400 metros cúbicos de concreto

armado, 85 mil metros de microestacas, 23 mil metros cúbicos de alvenaria de pedra argamassada, quase 53 mil metros quadrados de revestimento vegetal e 17 mil metros quadrados de revestimento com argamassa; além de 3.300 metros cúbicos de revestimento de concreto projetado, mais de cinco mil metros quadrados de alvenaria de bloco e 13 mil metros de tirantes.

O valor das obras também varia de acordo com o material usado, que, por sua vez, só é definido após um amplo estudo da área, considerando-se características do solo e benefícios sociais da obra. Depois desse levantamento, define-se o tipo de intervenção que melhor se adapta àquela situação.

Brejal de São Caetano: além da contenção de encostas, reurbanização e saneamento básico.





Estrada da Rainha: contenção com cortinas atirantadas de concreto armado.

Várias técnicas de contenção de encostas são adotadas, desde as mais simples e que se harmonizam com o meio ambiente (como o revestimento vegetal com hidrossemeadura, grama em placas ou grama em mudas) até as obras mais complexas como as cortinas atirantadas de concreto armado (cortinas sustentadas por tirantes que atravessam todo o concreto e entram diretamente no talude). São utilizadas ainda outras técnicas, como a drenagem superficial, suavização do talude, construção de muros de arrimo em alvenaria de pedra, concreto ou solocimento. Existem até tipos de contenção com material alternativo, como pneus.

A muralha de contenção no Largo do Retiro – fácil de identificar pelas coloridas gaivotas do artista plástico Bel Borba – é um exemplo de contenção feita de concreto armado, atirantada. O painel de mil metros quadrados sobre a cortina do Largo do Retiro integra o projeto *Novo Grafismo na Rua*, cuja finalidade é justamente colocar a arte ao alcance de todos. Outra cortina de contenção

recuperada fica no Dique do Tororó e ganhou esculturas do artista plástico Siron Franco.

Programas como o Viver Melhor, do Governo do Estado, contribuem para alterar positivamente a degradada paisagem das áreas de risco de Salvador.

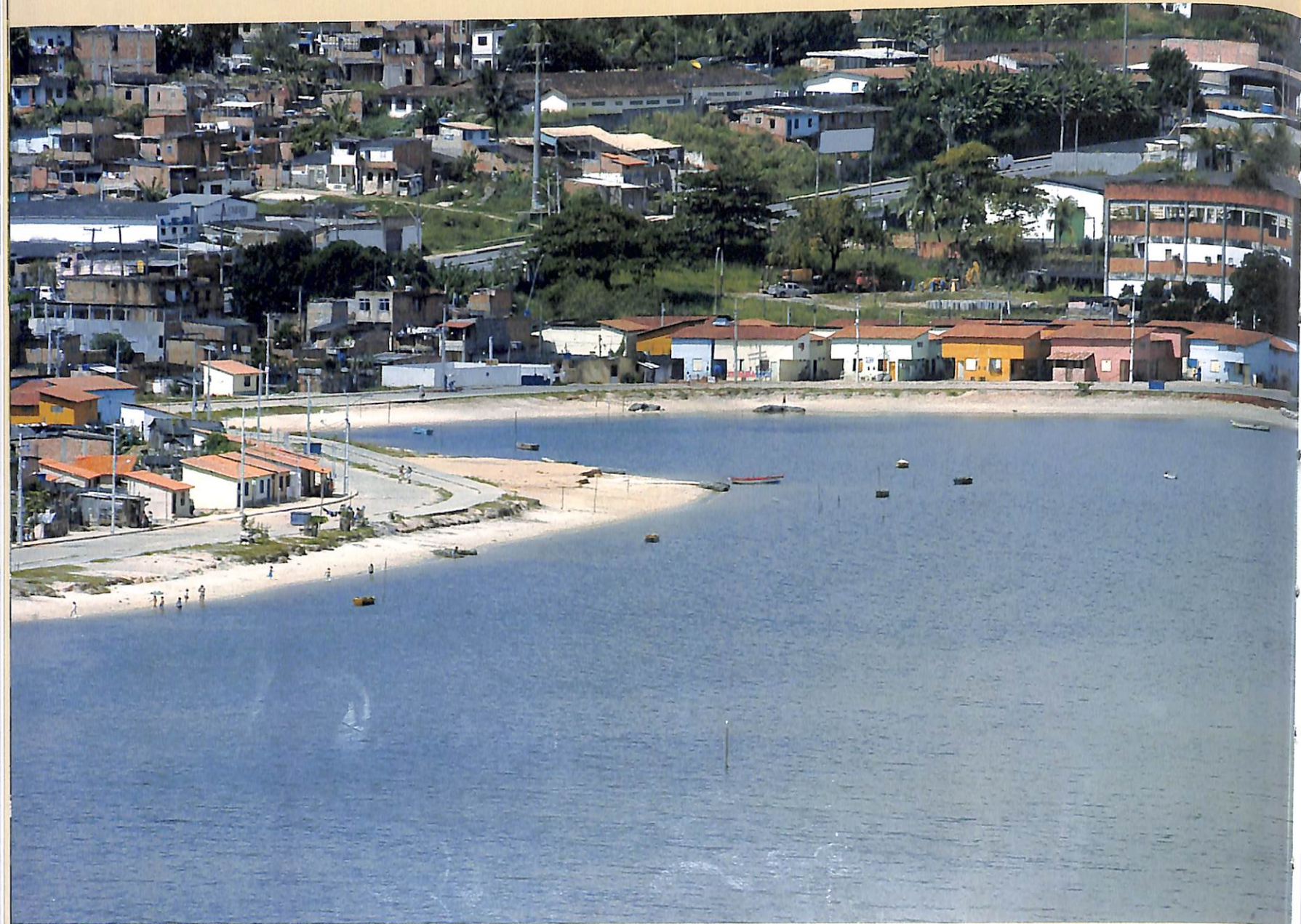
Implementado pela Conder/Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano, desde 1996, o *Viver Melhor* tem o objetivo de recuperar áreas degradadas, insalubres ou inadequadas à moradia. Constrói casas para famílias remanejadas de áreas de risco e promove melhorias habitacionais, incluindo instalações sanitárias e infra-estrutura urbana (água, esgotos, energia elétrica, drenagem, contenções e urbanização). A mais recente etapa do programa beneficia moradores da encosta do Pilar, onde ocorrem deslizamentos de terra desde a época colonial. Após a revitalização, cerca de 200 famílias irão se beneficiar com novas casas, obras de drenagem, contenção e melhoria da infra-estrutura básica.

O secretário estadual de Desenvolvimento Urbano, Roberto Moussalem, que coordenou a criação e implantação do *Viver Melhor* na primeira administração do governador Paulo Souto (1995–1998), considera o programa importante para reduzir o déficit qualitativo da habitação na Bahia. Em Salvador, diz o secretário, o programa é prioridade porque ajuda a eliminar as áreas de risco da cidade, pois é adequado para metrópoles de topografia acidentada, altos índices pluviométricos e solos difíceis de trabalhar, como a capital baiana.

Um exemplo dessa intervenção nos espaços que costumavam sofrer desabamentos durante a chuva é a transformação da antiga invasão do Engenho Velho de Brotas, hoje conhecida como Loteamento Viver Melhor. Naquela área, além da contenção da encosta, foram feitas obras de drenagem, pavimentação, construção de casas e instalação das redes elétrica, de água e esgoto.

Outra obra importante do programa aconteceu em Alagados e Novos Alagados, com a erradicação da maior parte das palafitas e a requalificação ambiental da antiga enseada do subúrbio. Nessa área, ocupada desde a

Novos Alagados: com o Projeto Viver Melhor, a antiga invasão transformou-se em um novo bairro.





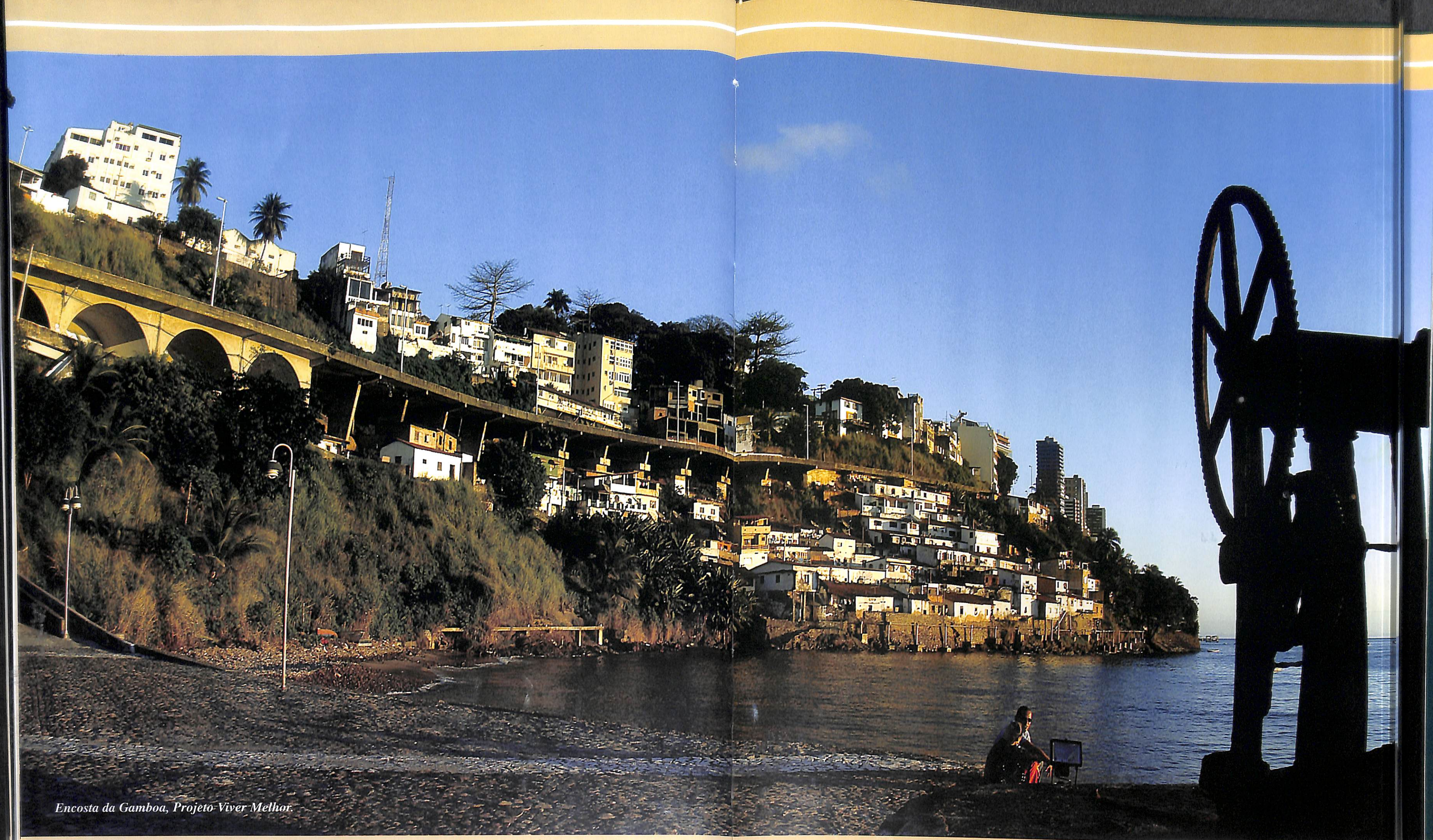
Uma das técnicas de contenção de encostas combina cortina de concreto e revestimento vegetal, como é o caso da Avenida Garibaldi.

década de 40, vivem cerca de 40 mil famílias. Depois da intervenção do programa, os moradores passaram a ter acesso a serviços básicos como água e saneamento e puderam trocar a vida nos casebres de madeira sobre o mangue por casas de verdade em terra firme. Na nova etapa, que inclui a encosta do Pilar, o *Viver Melhor* também está investindo na ação social e na implementação de políticas que favoreçam a auto-sustentação das comunidades assistidas pelas melhorias urbanas.

A Prefeitura de Salvador também investe na melhoria habitacional através do Programa de Arquitetura e Engenharia Pública. Um dos principais problemas das áreas de ocupação irregular é a falta de preparo técnico e experiência dos moradores em construção civil. As casas são construídas de improviso,

equilibradas precariamente sobre encostas ou regiões de solos que derretem na chuva. Frequentemente ganham os chamados *puxadinhos*, ou até mesmo andares extras superpostos em lajes batidas. Essa prática contribui enormemente a ocorrência de acidentes de grandes proporções, até porque nessas áreas, como lembra o secretário municipal de Habitação, Fernando Medrado, também é frequente a co-habitação: mais de uma família vivendo sob o mesmo teto.

O déficit habitacional em Salvador e região metropolitana favorece a iniciativa individual, a auto-construção: com base no senso de 2000, faltam 85 mil unidades habitacionais somente na capital baiana e 140 mil na RMS. É muito comum, nos bairros populares, os mutirões de vizinhos que organizam feijoadas domingueiras para ajudar a erguer as casas uns dos outros.



Encosta da Gamboa, Projeto-Viver Melhor.

O material é comprado aos poucos, quando sobra algum dinheiro para comprar uns poucos blocos, um carrinho de mão de areia ou um saco de cimento – um processo lento e contínuo, que o comércio de material de construção chama de *formiguinha*.

Em 2001, a Prefeitura criou o Programa de Arquitetura e Engenharia Pública, como um complemento da política de erradicação das áreas de risco. Por meio dele presta consultoria aos moradores de bairros populares que desejam orientação técnica para construir suas moradias. A cada mês, o escritório de Arquitetura Pública (funciona com profissionais formados e estudantes estagiários da área) desenvolve 20 projetos de residências de baixo custo, mas construídas segundo padrões de segurança e higiene. A consultoria inclui vistoria do terreno – se for

em área de risco de desabamento o escritório não executa o projeto – e auxílio com a documentação necessária para aquisição de alvará na Sucom – Superintendência de Uso e Ordenamento do Solo.

O escritório atende pessoas com renda de até três salários mínimos e moradores de áreas carentes de infraestrutura urbana. A intenção do projeto, explica Fernando Medrado, é justamente diminuir esse déficit nas regiões ocupadas irregularmente ao longo da história da cidade. As casas também só podem ser usadas para fins de moradia. O escritório, desde que foi criado, já atendeu 1.200 famílias e realizou 490 projetos. A diferença entre os números tem uma explicação: nem sempre as famílias podem construir imediatamente após a consultoria técnica e vão realizando os projetos conforme suas possibilidades.

A Prefeitura investiu mais de R\$ 40 milhões em obras de infra-estrutura nas encostas, como na Avenida Glauber Rocha.





Pernambué, Projeto Cores da Cidade.



Salvador hoje, vista da Baía de Todos os Santos.

Bibliografia

DA SILVA, JOSÉ CARLOS FERNANDES – Encostas de Salvador: Uma Abordagem Socioambiental; Salvador – BA; 1994.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR – Coordenação de Defesa Civil; Relatório Técnico Preliminar, Grupo de Estudos Técnicos das Áreas de Risco de Encostas de Salvador; Salvador – BA; 1996.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR – Coordenação de Defesa Civil; Relatório da Operação Chuva, 2003.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR – Semin; Programa de Proteção e Contenção de Encostas da Cidade do Salvador.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR – Plano Diretor de Encostas - síntese; outubro de 2003.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR – Epucs – Uma Experiência de Planejamento Urbano; Prefeitura Municipal de Salvador; 1976.

SALVADOR – Regimento do Governador e Capitão-General Thomé de Souza; Coleção Documentos de Salvador – Selo Fundação Gregório de Mattos; 1998.

SIMAS FILHO, AMÉRICO – A Propósito de Luís Dias, Mestre das Obras da Cidade do Salvador e Decano dos Arquitetos Brasileiros; Coleção Documentos de Salvador – Selo Fundação Gregório de Mattos; 1998.

SALVADOR – Evolução Física de Salvador (1549 a 1800); Centro de Estudos da Arquitetura na Bahia; Selo Fundação Gregório de Mattos; 1998.

JORNAL A TARDE – Coleções dos acervos da Biblioteca Pública do Estado da Bahia e Instituto Geográfico e Histórico da Bahia; maio de 1935; abril de 1964; maio de 1969; abril de 1975; maio de 1989; maio de 1995; abril de 1996; maio de 1999.

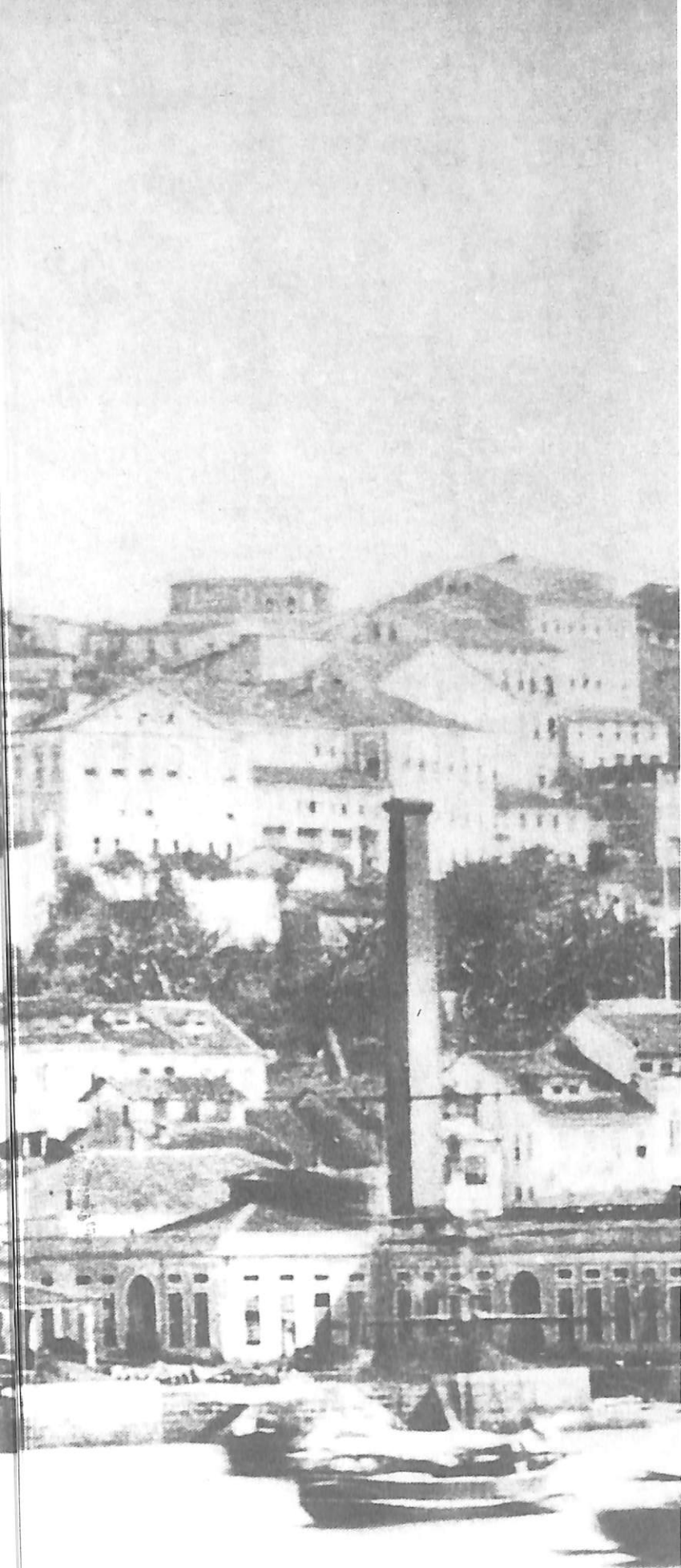
PINTO, ODORICO PIRES – O Solar do Conde dos Arcos; Universidade Federal do Rio de Janeiro.

TAVARES, LUÍS HENRIQUE DIAS – História da Bahia; Salvador; Correio da Bahia; 2000.

GRAHAM, MARIA – Diário de uma Viagem ao Brasil em 1821, 22 e 23; arquivo da Biblioteca Frederico Edelweiss; Universidade Federal da Bahia.

FAORO, RAIMUNDO – Os Donos do Poder: Governo Geral do Brasil, 1549 – 1808; Rio de Janeiro.





COORDENAÇÃO GERAL

Tasso Franco
Secretário de Comunicação Social da
Prefeitura Municipal de Salvador

CONCEPÇÃO E EDIÇÃO

Otto Freitas

PESQUISA E TEXTO

Andreia Santana

EDIÇÃO DE FOTOGRAFIA

Valter Pontes

FOTOS

Valter Pontes
Valter Lessa

PRODUÇÃO GRÁFICA

Marcos Benjamim

DIREÇÃO DE ARTE

Bruno Sá

REVISÃO

Fátima Soares

EDITORIAÇÃO E TRATAMENTO DE IMAGEM

Venture / Valter Pontes

FOTOLITO E IMPRESSÃO

Cyan / Bigraf

Nesta edição foi utilizado na capa papel Metalboard, 255 g/m, e no miolo papel cuchê fosco de 170 g/m. A editoração eletrônica foi gerada em Page Maker 6.5, no tipo Humanst 521.
Tiragem: 1.000 exemplares.