

MILTON



SANTOS

O Centro da Cidade do Salvador

O *Centro da Cidade do Salvador* é um livro que, após meio século de existência, apresenta vigor incomum às obras com essa duração, e as pistas para encontrar as explicações residem no fato de ele ser um marco do surgimento de uma geografia em renovação, que passa a incorporar as relações sociais como componentes indissociáveis do meio físico. O subtítulo "A Vida" talvez seja indicativo dessa combinação e dos primeiros assentamentos da ciência da razão e emoção que ocupou o labor do mestre por toda a sua trajetória.

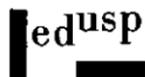
O centro da cidade como recorte espacial não impediu Milton Santos de realizar uma densa análise multiescalar, que ora abrange a cidade, ora alcança as escalas do Recôncavo Baiano e do Estado da Bahia, ora busca as escalas nacional ou mundial, anunciando os fenômenos da urbanização e metropolização que mais tarde se consolidariam em todo o Brasil e no mundo.

O tempo como um componente do espaço geográfico pode ser visto de maneira nítida no momento em que o autor se refere ao dinamismo da paisagem e coloca os fatores de inércia como elementos que estimulam as contradições, o que transforma o centro da cidade em um "teatro dessa luta de tendências", luta em que estão presentes os fatores naturais do sítio da cidade, suas edificações, as técnicas implantadas no território e as diferentes apropriações por classes e grupos sociais.

MILTON SANTOS

O Centro da Cidade do Salvador

Estudo de Geografia Urbana



Copyright © 2008 by Família Santos

Título original em francês: *Le centre de la ville de Salvador: Étude de géographie urbaine*.
Tese apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Strasbourg, para obtenção do
Doutorado da Universidade e aprovada com a menção "très honorable, avec les félicitations
du jury". Strasbourg, 1958.

1ª edição 1959 (Publicações da Universidade da Bahia)

2ª edição 2008 (Edusp/Edufba)

Ficha catalográfica elaborada pelo Departamento
Técnico do Sistema Integrado de Bibliotecas da USP

Santos, Milton.

O Centro da Cidade do Salvador: Estudo de Geografia Urbana /
Milton Santos. – 2. ed. – São Paulo: Editora da Universidade de São
Paulo; Salvador: Edufba, 2008.

208 p.; 21 cm. – (Coleção Milton Santos; 13)

Inclui mapas.

Inclui bibliografia.

ISBN 978-85-314-1119-9 (Edusp)

ISBN 978-85-232-0533-1 (Edufba)

1. Geografia humana. 2. Sociologia urbana. 1. Título. II. Título:
Estudo de geografia urbana. III. Série.

CDD-307.76

Direitos reservados à

Edusp – Editora da Universidade de São Paulo

Av. Prof. Luciano Gualberto, Travessa J, 374

6º andar – Ed. da Antiga Reitoria – Cidade Universitária

05508-010 – São Paulo – SP – Brasil

Divisão Comercial: Tel. (11) 3091-4008 / 3091-4150

SAC (11) 3091-2911 – Fax (11) 3091-4151

www.edusp.com.br – e-mail: edusp@usp.br

Edufba – Editora da Universidade Federal da Bahia

Rua Barão de Jeremoabo, s/n – Campus de Ondina

40170-115 – Salvador – BA – Brasil

Tel. (71) 3283-6160 / 3283-6164

www.edufba.ufba.br – e-mail: edufba@ufba.br

Printed in Brazil 2008

Foi feito o depósito legal

SUMÁRIO

| | |
|---|----|
| <i>Prefácio</i> | 9 |
| <i>Prefácio à Edição Francesa</i> | 17 |
| <i>Nota Prévia</i> | 19 |
| <i>Aditivo para a Edição Brasileira</i> | 25 |
| <i>Introdução</i> | 27 |
| | |
| 1. FORMAÇÃO DA CIDADE E EVOLUÇÃO DA REGIÃO | 35 |
| A Escolha do Sítio: De Cidade-Fortaleza a Capital do Recôncavo | 38 |
| Incorporação do Sertão à Zona de Influência do Salvador | 41 |
| A Organização do Espaço Regional | 43 |
| Amortecimento Demográfico e Introdução dos Transportes Mecânicos | 46 |
| O Crescimento Recente da Cidade | 49 |
| A Ocupação Atual do Sítio | 56 |
| | |
| 2. AS FUNÇÕES DO CENTRO DE SALVADOR | 67 |
| A Função Portuária | 69 |
| A Função Administrativa | 75 |
| A Função Comercial | 77 |
| A Função Bancária | 88 |
| A Função Industrial e Artesanal | 90 |

| | |
|--|-----|
| 3. A PAISAGEM URBANA E A VIDA DO CENTRO DA CIDADE..... | 101 |
| A Paisagem | 103 |
| A Vida | 122 |
| 4. A ESTRUTURA URBANA DOS BAIRROS CENTRAIS | 153 |
| Tipos de Construções | 154 |
| Exemplos de Ruas | 170 |
| <i>Conclusão</i> | 191 |
| <i>Ilustrações e Fotos</i> | 201 |
| <i>Bibliografia</i> | 203 |

PREFÁCIO

A medida que a estrutura econômica das sociedades vai se transformando, com a preponderância dos setores secundário e terciário sobre o primário, a distribuição demográfica modifica-se, paralelamente, no sentido do adensamento e das concentrações urbanas. A civilização contemporânea é uma civilização da cidade. Países há, como os Estados Unidos, onde a população rural já representa apenas 13,5% no total dos habitantes do país. Este fenômeno é universal, e não parece haver perspectivas de ser sustado, pois embora existam indícios de saturação do setor industrial, o terciário cada dia mais avulta de importância, a ponto de haver quem veja nisto a característica do mundo do futuro. E se existe uma possibilidade de ruralização da indústria, o terciário, etapa final, é típico da vida urbana; é a própria essência da cultura das cidades.

Este evoluir acelerado – pois é a partir da revolução industrial que a taxa de incremento da urbanização se intensifica fortemente – quebrou os padrões tradicionais da vida citadina.

Até então, a cidade era uma criação harmônica, resultante de fatores físicos e culturais confluentes; era, sobretudo, um fenômeno social, espontâneo, embora vinculado em geral às necessidades econômicas de uma sociedade submetida a pressões suaves. Desde então os centros urbanos passam a ser uma criação consciente, atendendo ao imperativo da concentração industrial, básico ao desenvolvimento capitalista. A esta altura, entretanto, a nova filosofia da vida, impregnada do êxito social mediante o enriquecimento, aumenta as pressões, sem que, simultaneamente, houvesse uma preocupação quanto ao processo específico do crescimento urbano.

A cidade, que até então era uma exteriorização de formas sociais integradas, subordina-se ao mecanismo da usina, para a qual a mão-de-obra desumaniza-se, assumindo o papel de mero fator físico de "insumo". Deforma-se aquela "orquestração completa de tempo e de espaço", substituída pela sinfonia atônita de desequilíbrios de toda sorte. Os componentes culturais perdem toda significação hierárquica, e impera a subordinação de toda a vida da comunidade ao determinismo econômico da produção.

Na base desse tipo de transformação do conceito e da estrutura da cidade está todo um complexo de desajustamentos, que vão dos aspectos infra-humanos dos cortiços, das favelas, dos *slums*, dos *bidonvilles*, às carências alimentares, sobretudo qualitativas, ao congestionamento dos transportes, resultante da concordância cronométrica dos horários de trabalhos, às deficiências de toda a aparelhagem dos sistemas de distribuição de serviços. Ao lado disto, a incapacidade para organizar o novo tipo de vida, como, por exemplo, para absorver em tipos úteis de atividades as disponibilidades das horas de lazer, a quebra de disciplina social, nos *strata* das classes menos favorecidas

altamente sugestionadas pelo “efeito de demonstração” dos padrões de vida das classes possuidoras, contribui para ampliar os quadros deste cortejo de angústias, que vão gerando um novo quadro endêmico de uma patologia individual ou coletiva *sui generis*, tipificada no aumento de moléstias mentais e cardíacas, na elevação dos índices de criminalidade, num estilo educacional excessivamente profissionalizado e imediatista etc.

Reconstruir a cidade, reintegrando-a na sua função primordial de ponto onde se concentram os destinos da civilização, e onde esta triunfa do próprio tempo, pelo agrupamento de várias camadas representativas de cada época, é a grande tarefa do nosso século. O desafio recebido da imprevidência, e mesmo da inconsciência dos nossos avós, da idade do carvão, do ferro e do petróleo, tem de ser respondido pela mobilização de todos os conhecimentos que a técnica e a ciência puseram ao nosso alcance. Mais da metade da população do mundo, isto é, cerca de dois bilhões de pessoas, vive hoje dentro dos limites urbanos. E cresce dia a dia o seu número, sem que a infraestrutura seja projetada para recebê-la em futuro próximo, pois a triste verdade é que raras são as cidades, grandes ou pequenas, que tenham elaborado um plano para um *habitat* harmonioso e equilibrado dos seus descendentes, os quais já lhes batem às portas. O que nos domina, ainda, é toda uma política do momento presente, de remendos frustrados e de acomodações penosas, deixando aos que chegam, a trágica herança de aglomerados sem luz, sem ar, sem alimentos, sem transportes, sem alegria, sem dignidade e sem beleza.

À geografia urbana, à teoria locacional e ao planejamento regional das cidades cabe a grande responsabilidade de modificar este triste cenário, esta mísera realidade. E para isto, não

lhes bastará todo o instrumental científico ou técnico; ser-lhes-á também necessário obter, talvez até preliminarmente, uma modificação da atitude do homem em relação ao espaço no qual terá de decorrer a vida de seus sucessores.

Neste sentido, o trabalho inicial será de promoção, de mobilização da opinião mundial, esclarecendo-a quanto às origens, à formação, ao crescimento, às possibilidades e aos destinos da cidade. Destinos que precisam ser bem interpretados e compreendidos, para evitar que as nossas metrópoles, convertidas em ruínas e cemitérios, passem a ser meros aglomerados de “frios cubos entregues a bestas menos destruidoras que o homem”.

* * *

O trabalho que o Prof. Milton Santos apresentou à Universidade de Strasbourg, como tese para doutorado em Geografia Humana – *O Centro da Cidade do Salvador* – e cuja edição em português ora lançada em conjunto pela Universidade da Bahia e Livraria Progresso Editora, é um belo exemplar de um novo tipo de estudo que começa a ganhar terreno entre nós, com a nova geração de geógrafos.

Tais estudos caracterizam-se pelo abandono da velha concepção da Geografia como uma ciência apenas do espacial, quando ela também o é do temporal. Desta nova posição conceitual decorre uma outra atitude metodológica, que encara o fato geográfico como eminentemente dinâmico e não estático. Daí ser a geografia moderna uma ciência altamente especulativa e indagadora, e não uma atividade de anacrônico descritivismo. Daí a riqueza da sua contribuição como ciência aplicada, mobilizando todo um acervo de fatos, agora conhecidos na sua

verdadeira significação, através de uma amostragem sucessiva de cortes estruturais, que funcionam como outras tantas lâminas de laboratório para um perfeito diagnóstico da fisiologia e da anatomia da cidade.

Nesta linha é que o geógrafo baiano conduz o seu estudo. Não admira, por isto, que o seu primeiro capítulo, introdutório, seja um retrospecto da vida da Cidade do Salvador, desde que surgiu cidade-fortaleza, alcandorada nos cimos das escarpas centrais, cujo derredor acidentado, seu fundador afeiçoou ao modo de fosso, ampliado e conjugado aos diques, um século mais tarde, por estes magníficos construtores hidráulicos que são os flamengos. Não admira ainda que vá buscar, na pesquisa econômica e demográfica, os mananciais necessários para explicar toda a funcionalidade da nossa povoação “grande e forte”, já agora despida dos encargos de base militar, para assumir o papel de centro dinâmico de toda uma enorme área, que dominava, no século XVIII, das regiões auríferas do Norte de Minas aos longínquos sertões de pastoreio do Piauí.

O seu preciso condensado da história destes quatro séculos de vida da nossa Salvador – base de vigilância e sentinela do imenso litoral brasileiro, sede de administração e elemento polarizador da vida da colônia, porto de exportação de todo aquele vasto *arrière-pays* e mercado consumidor da produção sertaneja ou da orla marítima – é um primor de concisão. E se dele discordamos em detalhes – como quanto à verdadeira expressão econômica da Bahia nos primeiros dias do século XIX, por ele muito subestimada no nosso parecer, ou em relação ao estado estacionário dos engenhos, no curso do mesmo século, de que existem verossímeis testemunhas em contrário, como, por exemplo, com a construção dos pouco estudados engenhos

centrais –, concordamos naquilo que de mais típico se apresenta como a característica da vida e da função da Cidade do Salvador na economia da Bahia de então: o porto.

Somente através de uma análise dessa espécie é possível compreender a cidade, acompanhando o seu crescimento, os seus fatores determinantes e condicionantes, para que se possa prêver o seu futuro em proporções físicas e humanas, projetando a sua expansão em função destes.

Daqui, dessas altas esplanadas e dos vales úmidos, partiram os primeiros movimentos de expansão; Salvador foi a encruzilhada necessária do açúcar, do fumo, do ouro, dos couros e peles, num sentido; e, noutro, a dos escravos e dos colonos livres, dos instrumentos rudimentares e das tentativas de inovações redentoras, da ordenação jurídica e das tradições culturais, que haveriam de fundir num amálgama nacional, toda a diversificada contribuição ética e social, num caldeamento adaptado à nossa ecologia própria, dentro de cujas linhas estamos construindo uma avançada civilização tropical, surpreendente para muitos.

Ao estudo dessa função portuária da Bahia, que seria o instrumento próprio e adequado para a dominação daquele extenso polígono, incluindo do arco das praias do Sul, de onde nos vinham as farinhas, à secante de rios como o São Francisco, reúne o Prof. Milton Santos uma análise do fluir dos abastecimentos para a cidade que, pelo seu mercado consumidor, exerceu função talvez não menos importante como elemento de integração da economia regional.

A essa altura, quando um novo traçado de comunicações vai reduzindo as dimensões dessa função marítima de feitoria, e o interior começa a comercializar produtos e cultura com outras regiões, sem o ponto de passagem obrigatório de Salvador – Fei-

ra, Jequié, Conquista, Ilhéus, Itabuna, recebendo e transmitindo influxos culturais e econômicos por rodovias, aerovias, pelo rádio ou pela imprensa –, somente uma apreciação valorizativa e mensurada dessa evolução poderá indicar a necessidade da substituição da estrutura e suas proporções, se é que a nossa cidade deve viver, para o futuro, no mesmo ritmo de crescimento do seu passado.

Nesse particular são muito instrutivas, por exemplo, as suas observações quanto à nova estrutura do comércio de bens e serviços na área baiana global, bem como quanto ao fluxo e à composição da população da cidade, estudados aqui, como o devem ser, em função dos movimentos da economia do Estado. Fatos como a exportação direta pelo porto de Ilhéus da maior parte do cacau baiano, resultando num deslocamento daquela função exercida por Salvador durante quatrocentos anos; como a ausência, no momento, de zonas baianas pioneiras (o que constatamos em estudo nosso, numa análise de outro tipo); como a falta de indústrias capazes de absorver os excedentes de mão-de-obra rural, focalizam um dos grandes problemas da nossa comunidade, que precisa dar-lhes uma solução, sem a qual a pressão do subemprego – invadida a cidade por hordas de marginais – absorverá as nossas escassas poupanças, o desemprego reduzindo a capacidade de comunicação de acumulação capitalista e, portanto, de investimento e de desenvolvimento.

Muito haveria a dizer ainda sobre o interessante trabalho do Prof. Milton Santos, se pretendêssemos atirar-nos a uma tarefa de condensação, aliás fascinante pelo atraente do assunto, de toda a complexa problemática da nossa cidade e da nossa região, de solução não propriamente impossível, mas positivamente difícil.

Obra honesta, aguda e inteligente, dentro de uma metodologia larga e atual, marca-a sobretudo, sendo entretanto obra

de pesquisa científica, seu sentido altamente pragmático, signo dos trabalhos dos cientistas sociais brasileiros de nossos dias, o que nos leva a reafirmar que a Geografia deixou de ser amena literatura descritiva para transformar-se em ciência aplicada.

PINTO DE AGUIAR

Salvador, fevereiro de 1959

PREFÁCIO À EDIÇÃO FRANCESA

Bahia de Todos os Santos e de Todos os Poetas, Bahia, a Afro-Brasileira, teve seus historiadores e sociólogos. O professor Milton Santos quis ser o seu geógrafo, procurando compreender as relações complexas entre os homens e a natureza, entre o passado e o presente. Sem abandono do rigor científico, analisa as aparências para melhor compreender as almas.

Com prudência, o professor Milton Santos limitou seu estudo ao próprio centro da Cidade do Salvador, mas sem nunca o isolar arbitrariamente do resto da aglomeração urbana, nem de um *arrière-pays* cuja extensão variou no decurso dos séculos. O estudo, que brilhantemente lhe valeu o título de Doutor da Universidade de Strasbourg, inscreveu-se em bom lugar entre a crescente série de publicações geográficas brasileiras. Trabalho científico e universitário, o do professor Santos não é, por outro lado, desprovido de valor prático. Na geografia passa-se o mesmo que em outras disciplinas para as quais os limites entre a

pesquisa pura e a pesquisa aplicada é cada vez mais convencional. E estou certo de que Milton Santos, geógrafo e professor, jamais se apresenta dissociado do Milton Santos, cidadão de Salvador.

Eis aí um bom livro e que, como tal, não tem mais necessidade de prefácio... Este se justifica inicialmente pela amizade que nasceu entre nós já há muitos anos, quando, em terra paulista, Milton Santos me falava de suas pesquisas em uma região que eu próprio havia estudado outrora, a zona das plantações de cacau no Sul da Bahia. Essas primeiras pesquisas permitiram ao seu autor classificar-se entre os melhores da jovem e brilhante escola geográfica brasileira, cujos laços com a geografia francesa se conhecem tão bem. O estudo do Centro da Cidade do Salvador ainda mais os reforça, pois se inspira nos métodos e no espírito de nossas monografias urbanas. Foi dirigido pelos professores Juillard e Tricart, de quem tive a honra de ser colega na Faculdade de Letras da Universidade de Strasbourg.

O Instituto de Altos Estudos da América Latina da Universidade de Paris acolheu com a melhor boa vontade a tese, a um tempo baiana e strasburguesa, do professor Milton Santos, fiel ao seu papel que é contribuir para fazer conhecida a América Latina, associando-se a todos aqueles que lhe consagram seu trabalho.

PIERRE MONBEIG

Diretor do Instituto de Altos Estudos da
América Latina da Universidade de Paris

NOTA PRÉVIA

A Cidade do Salvador, capital do Estado da Bahia, é a mais antiga e característica das cidades brasileiras. Construída para ser a capital do país, durante três séculos foi a aglomeração urbana mais importante. Seu porto, por onde escoava a produção da agricultura comercial do Recôncavo, era o mais movimentado.

Todavia, durante o último século, o eixo da economia nacional se deslocou para o sul, e a capital baiana viveu um período de quase estagnação, de crescimento lento, situação que somente mudou a partir de 1940, de um lado porque um novo dinamismo lhe foi comunicado, e de outro lado porque acolheu enormes vagas de rurais, tangidos do campo.

Todos esses fatos marcaram, profundamente, a fisionomia da cidade e a sua vida, refletindo-se sobretudo no que hoje constitui sua parte central. As riquezas de que foi a depositária durante os primeiros séculos permitiram a construção de belas

igrejas e palácios, casarões e sobrados que suportaram as ofensas do tempo e continuam na paisagem como uma nota singular. Por outro lado, uma certa ausência de dinamismo da vida urbana, durante um largo período, não somente impediu um desenvolvimento maior da área central, como contribuiu igualmente para a permanência do seu aspecto secular. Mas os sobrados, havendo perdido sua destinação original, deterioraram-se até construir o que, em conjunto, são hoje, isto é, uma área de *slums*. O crescimento recente da cidade e a expansão de suas atividades conduziram à modificação da fisionomia do centro, provocando o aparecimento de grandes edifícios, construídos nos espaços vazios, ou substituindo velhas casas. É a esse conjunto que os baianos chamam “A Cidade”, quando se referem à parte alta, e “O Comércio”, quando falam da parte baixa do centro de Salvador. É aí que a vida urbana e regional encontra o seu cérebro e o seu coração.

Esse quadro, tão rico de sugestões e de problemas, atraiu a nossa atenção. Tivemos o desejo de o interpretar, de demonstrar o mecanismo de sua elaboração, verificando a natureza dos problemas e sua hierarquia.

Essa tarefa – a tentativa de fazer um retrato do centro da capital do Estado da Bahia – nos pareceu temerária algumas vezes. Entretanto, as dificuldades surgidas no meio do caminho não nos desencorajaram; continuamos a analisar com o máximo de objetividade possível os elementos que caprichosamente se conjugaram para a elaboração de um quadro tão complexo.

Não podemos esquecer as primeiras trocas de idéias com nossos bons colegas e amigos da Universidade de São Paulo, J. R. de Araújo Filho, Aziz Nacib Ab’Sáber e Antônio Rocha Penteadó, e com o antigo secretário-assistente do Conselho Nacional

de Geografia, o saudoso professor José Veríssimo, dos quais recebemos os primeiros incentivos para a realização de nossas pesquisas. Em 1956, quando do Congresso Internacional de Geografia do Rio de Janeiro, os professores Jean Tricart e Michel Rochefort, respectivamente diretor e assistente do Instituto de Geografia da Universidade de Strasbourg, estiveram em Salvador, ocasião em que fizemos um largo debate a propósito do tema escolhido, cujos limites, então, puderam ser fixados por nós. Seus conselhos e sugestões foram-nos extremamente preciosos e nos acompanharam durante toda a fase da coleta de dados.

Em 1957, o professor Tricart voltou ao Brasil para colaborar em trabalhos de geografia aplicada, pedidos por organismos do governo brasileiro e baiano, com o objetivo de ajudar o planejamento da região seca do Estado da Bahia e do Nordeste brasileiro. Isto nos permitiu expor-lhe os resultados de nossas pesquisas, dando-lhe a ocasião de formular certas críticas que utilizamos tanto para pesquisa de novos elementos, como para melhor elaboração de um plano para a exposição dos problemas em estudo.

Desde que chegamos à França, em novembro de 1957, tivemos a oportunidade de ouvir os conselhos do professor Pierre George, da Sorbonne, do professor Pierre Monbeig, diretor do Instituto de Altos Estudos da América Latina, da Universidade de Paris, e novas observações do professor Rochefort.

Em Strasbourg, o professor J. Tricart nos deu outras sugestões, inicialmente sobre a apresentação de certos fatos, e seguiu de perto a elaboração do presente trabalho. O professor Juillard sempre nos aconselhou com seu melhor interesse e boa vontade. Ajudou-nos com sua grande experiência e conselhos para a resolução de vários problemas, inclusive a correção do plano original. Um e outro, diretores da nossa tese, sempre estiveram à

nossa disposição para uma troca de idéias indispensáveis e foram infatigáveis nessa tarefa. Sua ajuda benévola nos foi preciosa. Devemos agradecer ao professor E. Juillard pelo encorajamento que ele nunca cessou de nos testemunhar.

Devemos, também, mencionar a extrema amabilidade do Dr. Artur Ferreira, diretor da Inspetoria Regional de Estatística Municipal da Bahia, colocando à nossa disposição os seus arquivos, seguindo o desenvolvimento de nossas pesquisas e acelerando, pessoalmente, a realização de certos inquéritos fora da rotina da sua repartição. Queremos acrescentar uma palavra de gratidão à senhorita Ana Dias da Silva Carvalho, nossa assistente no Departamento de Geografia da Universidade Católica da Bahia, pelo interesse que teve pelas nossas pesquisas e porque nos ajudou a reunir certos dados que lhe foram pedidos quando da redação definitiva do trabalho, em Strasbourg.

Não poderíamos, igualmente, passar em silêncio os conselhos da professora Sylvie Rimbert, diretora do Laboratório de Cartografia do Instituto de Geografia da Universidade de Strasbourg, em relação à elaboração dos mapas definitivos que, redenhados, deverão acompanhar a publicação definitiva da edição francesa desta tese. Devemos, igualmente, escrever uma palavra de reconhecimento pela ajuda tão cheia de boa vontade e entusiasmo de uma estudantê do Instituto de Geografia da Universidade de Strasbourg, senhorita Nicole Lacroix, que aceitou a tarefa bem pesada de nos aconselhar quando tivemos de corrigir as nossas tentativas de redigir em uma língua que é tão bela quanto cheia de dificuldades, como o francês.

Não podemos mencionar o nome de outras pessoas que nos apoiaram neste empreendimento, mas gostaríamos de lembrar quanto nos foi valioso o estímulo dos bolsistas brasileiros e sul-

americanos, agradecendo a colaboração das geógrafas Lúcia de Oliveira e Amélia Nogueira e do geógrafo Reynaldo Borgel Oliveira na confecção de mapas e gráficos.

Em uma palavra que propositadamente deixamos para o fim, queremos dizer quanto nos foi preciosa, em todos os momentos, a simpatia do professor Tricart, que nos convidou a fazer esse estágio na França e cujo interesse não poderíamos passar em silêncio sem cometer uma grande injustiça.

MILTON SANTOS

Strasbourg, junho de 1958

ADITIVO PARA A EDIÇÃO BRASILEIRA

Agradecemos ao professor Pierre Monbeig a inclusão desta tese entre as publicações do Instituto de Altos Estudos da América Latina, da Universidade de Paris, de que é o diretor, e ao reitor Edgard Santos a publicação no programa editorial da Universidade da Bahia. As fotografias, diferentes quase todas das que aparecem na edição francesa, são do Autor. Os mapas foram redesenhados pelas senhoritas Yolanda Maria dos Santos e Antônia Lúcia Andrade Souza e pelo Sr. Nicoláu Tschenko. A professora Ana Carvalho ajudou-nos na tradução e readaptação de alguns capítulos. Desejamos expressar-lhes o nosso agradecimento, extensivo ao professor Pinto de Aguiar, que sugeriu a edição deste livro nas publicações da Universidade da Bahia, lançadas em convênio com a Livraria Progresso Editora.

M. S.
Junho, 1959

INTRODUÇÃO

A ambição de estudar geograficamente o centro de uma grande cidade, antes mesmo da análise dos seus problemas específicos, pode conduzir a uma série de questões mais gerais sobre o valor geográfico de tal quadro.

Será que o centro de uma cidade, por maior que ela seja, pode fornecer uma paisagem capaz de justificar um estudo geográfico separado? Não será isso o equivalente a perguntar se o centro urbano constitui em si mesmo uma realidade geográfica?

De fato, se a indivisibilidade da paisagem é um dos postulados de base da geografia, o estudo da cidade, seja como forma de atividade, seja como forma de organização, constitui uma prova indiscutível de que nossa ciência atingiu sua maioridade e de que podemos nos considerar como possuindo um campo próprio de estudos.

A formação e o desenvolvimento da região e do organismo urbano são intimamente ligados, do mesmo modo que os dife-

rentes elementos deste último o são no interior da cidade. Os estudos de geografia urbana demonstram-no muito claramente. Isso não exclui, entretanto, o fato de que os elementos da estrutura urbana possuem, cada qual, características próprias, uma individualidade que nos leva a distinguir em uma cidade vários conjuntos, cuja arrumação gera o que se chama de estrutura urbana, correspondendo às diferentes formas de utilização e organização do espaço.

O centro é um desses elementos. Desse ponto de vista, entretanto, ele constitui uma verdadeira síntese, pois reflete, ao mesmo tempo, as formas atuais da vida da região e da cidade e o passado, seja pela evolução histórica da cidade e da região, seja pelo sítio escolhido inicialmente para instalar o organismo urbano.

A idéia de dinamismo, inseparável das preocupações de um estudo geográfico, representada essencialmente pelas formas presentes de vida, isto é, pelas funções regionais e urbanas, aparece como um fator ativo. Como fatores passivos, encontramos seja o sítio, sejam as estruturas antigas, que revestem a forma de relíquias históricas, mas podem, algumas vezes, superar essa passividade e exercer um papel claramente negativo, quando, por exemplo, sua existência depende da legislação que protege os monumentos etc.

O centro de uma grande cidade é, então, o teatro dessa luta de tendências. Sua síntese se manifesta pela criação de uma paisagem. Os componentes dessa paisagem refletem uma parte de escolha, representada pelo estilo das construções e os processos de urbanismo, mas refletem sobretudo as necessidades e condições próprias a cada etapa da evolução urbana. A paisagem é, então, o resultado de uma combinação de elementos cuja dosagem supõe um certo ritmo de evolução e um certo dinamismo;

e o elemento de contradição é representado pelos fatores de inércia já mencionados.

É por isso que centros de grandes cidades possuem um ar de família, o que provém da concentração a que estão sujeitas as atividades diretoras da vida urbana e regional. Entretanto, guardam uma originalidade de arrumação que, no interior dos grandes quadros urbanos, pode-se distinguir pelos seguintes motivos:

1. O sentido e o ritmo da evolução da região e da cidade.
2. Os dados do sítio.

3. As formas atuais da organização e da vida urbana, incluindo, de um lado, o dinamismo atual (forças de transformação), e, de outro lado, as forças de inércia, representadas pela resistência, maior ou menor, que oferecem as estruturas provindas do passado.

São esses os elementos que merecem ser estudados, no quadro geral dos tipos urbanos, se queremos fazer um esforço de reconhecimento das formas particulares de organização dos centros de cidade.

* * *

De modo geral, o caso de Salvador é o das grandes cidades que marcam uma espécie de traço de união entre um mundo rural, a cuja vida preside e do qual ela comercializa os produtos, e um outro mundo, industrializado, que lhe compra essas mercadorias. Essa constante da história urbana desde a fundação da cidade coloca em relevo o seu papel de porto, cuja atividade se reflete nas diferentes etapas da valorização do território; e, em última análise, é a principal responsável pela elaboração do organis-

mo urbano. As etapas do seu crescimento e as formas inscritas sobre o solo urbano correspondem a cada um desses períodos. As funções atuais revelam seja uma adaptação a um quadro herdado do passado, utilizado como ele é ou adaptado, parcial ou totalmente, seja a criação de uma nova paisagem, superposta ou justaposta à paisagem já existente. É o dinamismo próprio à cidade atual que fornece a explicação da presença, ao lado de um conjunto de construções modernas, dos restos do passado, velhas casas ricas que perderam seu antigo papel residencial e se degradam. O quadro antigo, herança do passado, não foi completamente substituído, enquanto, sobre um sítio artificialmente criado, nascia uma cidade moderna, de tipo americano, sobre aterros recentes.

A presença de grandes espaços vazios, provocados pelos aterros do porto, constitui também uma explicação para a persistência de estruturas antigas na Cidade Baixa. Na Cidade Alta, os regulamentos de proteção aos aspectos históricos exercem, indiretamente, um papel na conservação do quadro. Mas estes são fatores particulares que se acrescentam a outras causas mais gerais de degradação dos velhos bairros.

Enfim, forças de transformação e forças de resistência entram em luta e dão como resultado seja a criação de uma paisagem inteiramente nova, seja a transformação ou adaptação da paisagem antiga, que, então, se degrada.

Isso é devido, de um lado, ao sítio escolhido para a instalação da cidade, acarretando no decurso da história urbana uma especialização das funções que agora é bem nítida: uma Cidade Baixa, próxima ao porto, construída pelo homem na proporção do desenvolvimento do papel portuário e comercial da cidade, e onde se abriga o comércio grossista e “de papéis”; uma Cidade

Alta, onde vive a quase totalidade da população e cujo centro dispõe de maior parte do comércio de retalho. Mas é a própria estrutura da vida econômica regional, o contraste entre o poder criador e renovador das atividades abrigadas na Cidade Baixa e a relativa fraqueza das demais atividades sediadas na Cidade Alta, que explica essas diferenças.

É um mecanismo de forças interdependentes, razão pela qual, ao lado dos quarteirões utilizados pelo comércio e por outras funções, devemos, também, estudar os da Cidade Velha, onde, hoje, comprime-se uma população heterogênea e pobre. Na verdade, ambos os aspectos constituem um verdadeiro conjunto.

Os transportes, por sua vez, se são uma consequência, um resultado do dinamismo urbano, adaptando-se antes mal que bem às estruturas antigas, são, por outro lado, uma causa de transformação não apenas da paisagem como da estrutura, pois estimulam a implantação de novas funções nas ruas a que servem.

É esse quadro complexo, resultante do encontro de fatores tão diferentes, que constitui o objeto deste estudo e que nós experimentaremos explicar.

* * *

Não podemos compreender o centro de uma cidade senão como um organismo proteiforme, sujeito a um processo permanente de mudança. Podem-se, entretanto, admitir como sendo objeto deste estudo os distritos da Sé e do Passo, na Cidade Alta, e da Conceição da Praia e do Pilar na Cidade Baixa. Com efeito, o comércio ocupa, também, os eixos da circulação nos bairros vizinhos, como São Pedro, Santana, Mares e mesmo na Vitória. Mas é naqueles quatro distritos que predominam as característi-

cas fundamentais, e pensamos não deformar a realidade quando a tomamos como ponto de apoio.

A complexidade dos problemas presentes, a multiplicidade das relações entre os diversos elementos do conjunto são responsáveis pela dificuldade que encontramos para a elaboração de um plano de exposição que devia, a um só tempo, não excluir nenhum dos problemas apresentados e arrumá-los segundo uma ordem lógica. Nossa opção pelo plano seguido, ao qual chegamos graças à colaboração e críticas dos diretores deste trabalho, representa apenas uma escolha e, por isso mesmo, não significa a exclusão de outros caminhos que talvez pudessem ser seguidos com um sucesso mais fácil. Tal escolha, entretanto, não foi arbitrária. O estudo da formação da cidade e da evolução da região, objeto do primeiro capítulo, corresponde à necessidade de compreender como a evolução da região e a formação da cidade se processaram, segundo períodos bem determinados, se bem que essa determinação seja difícil; e como a escolha de um sítio, de acordo com as funções iniciais da cidade, acarretou um certo tipo de organização do espaço urbano, cuja estruturação social se deve, em última análise, às condições passadas e atuais da economia regional e também ao tipo de relações mantidas entre cidade e região.

Após esse capítulo, vem naturalmente um segundo, onde a vida atual, que em parte é uma herança do passado, em parte um resultado de novas aquisições, aparece, através do estudo das funções urbanas, cuja concentração no centro da cidade é um fato cheio de consequências para Salvador.

Conhecida a evolução urbana, o passado e as formas atuais da vida, isto é, o presente, podemos nos entregar a uma outra tarefa, o terceiro capítulo, onde procuramos demonstrar como, do

jogo desses elementos, de sua contradição ou de sua soma resultou uma paisagem, aliás em plena transformação: a paisagem atual.

O estudo dessa paisagem seria insuficiente se não o pudéssemos completar pelo estudo do seu conteúdo, procurando revelar as possíveis relações de causa e efeito e a hierarquia dos fatores. É o objeto do quarto e último capítulo.

* * *

Começando esse trabalho, não ignorávamos as dificuldades a transpor nesta análise. A geografia urbana não pode dispensar a colaboração da história, na pesquisa da evolução do fenômeno urbano, nem da estatística, para a medida dos fatos de massa. Infelizmente, os trabalhos dos historiadores, salvo exceções muito honrosas, estão orientados para o estudo de detalhes. Mesmo estes não são capazes de abraçar os quatro séculos de evolução urbana, de que eles, salvo algumas exceções, dão apenas uma idéia imprecisa e fragmentária. A construção dessa “geografia retrospectiva”, tão útil à descoberta das raízes do presente, é então impossível.

Os dados estatísticos, por sua vez, não são inteiramente válidos senão após 1940. O recenseamento de 1920 foi sensivelmente defeituoso e os precedentes o foram ainda mais. As contagens feitas após 1940 se revestiram de um louvável rigor, mas foram procedidas segundo um quadro *standard* para todo o país. Mas, por causa da enorme extensão do Brasil e de suas grandes diferenças regionais, facilmente se verifica que os resultados sempre serão embaraçantes quando se quiser estudar casos particulares. A preocupação de melhoria dos métodos provoca, assim, uma certa instabilidade das questões submetidas a enquete, o que muitas vezes torna difícil uma comparação válida.

Nosso primeiro trabalho, pois, tanto para a reconstituição dos fatos antigos, como para a interpretação dos dados atuais e recentes, foi um trabalho de triagem, pela eliminação dos fatos e dos números cuja reunião deu resultados não conformes à evolução comprovada do organismo urbano.

Quanto ao presente, empreendemos uma tarefa de pesquisa pessoal, cheia igualmente de dificuldades, mas que nos permitiu alguns resultados válidos, que nos serviram de base às conclusões a que chegamos.

De certo modo, ficamos contentes com a falta de solidez das muletas. Se não operou o milagre da Bíblia, ao menos nos incitou a pesquisar com redobrado cuidado os fatos do presente e suas relações.

FORMAÇÃO DA CIDADE E EVOLUÇÃO DA REGIÃO

1958

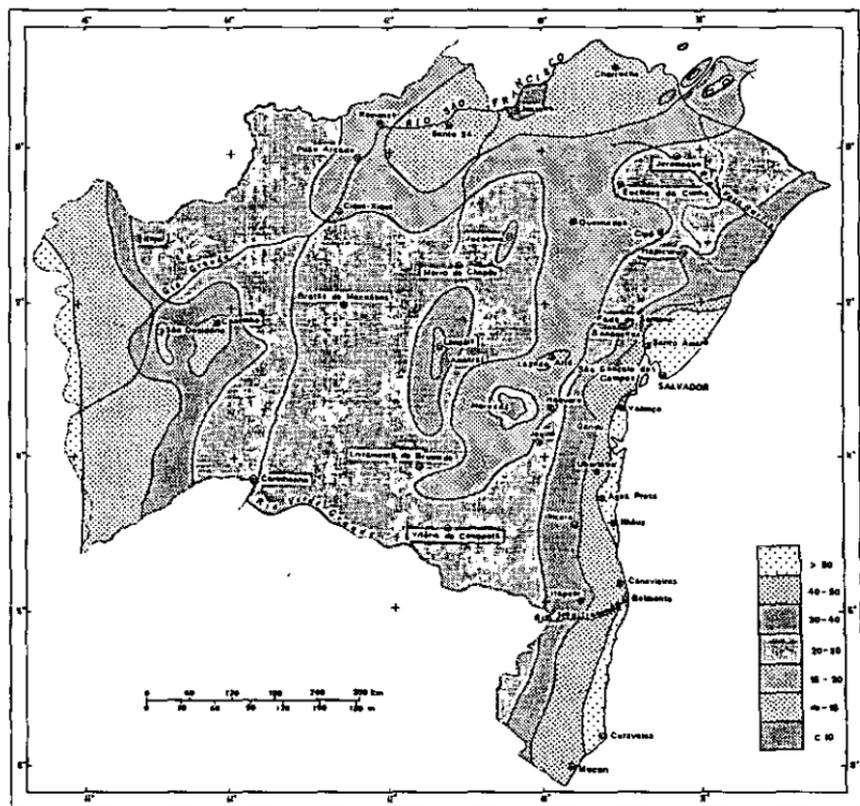
A Cidade do Salvador, antiga capital do Brasil, conta atualmente com mais ou menos 550 mil habitantes. Cidade fundada em 1549, é capital do Estado da Bahia e a mais antiga cidade brasileira. Foi, durante três séculos, a aglomeração urbana mais importante e mais populosa do Brasil; o seu porto era o principal do país. Hoje, entretanto, em consequência do deslocamento para o sul do eixo da economia brasileira, perdeu o posto que tinha antigamente: é apenas a quarta cidade do país, quanto à população, se bem que o período atual revele um certo dinamismo.

É uma cidade cuja paisagem é rica de contrastes, devidos não só à multiplicidade dos estilos e de idade das casas, à variedade das concepções urbanísticas presentes, ao pitoresco de sua população, constituída de gente de todas as cores misturadas nas ruas, mas, também, ao seu sítio ou, ainda melhor, ao conjunto de sítios que ocupa: é uma cidade de colinas, uma cidade

peninsular, uma cidade de praia, uma cidade que avança para o mar com as palafitas das *invasões* de Itapagipe, cidade de dois andares, como é frequente dizer-se, pois o centro se divide em uma Cidade Alta e uma Cidade Baixa.

A zona de influência da Cidade do Salvador quase se superpõe ao território do Estado da Bahia, de que ela é a capital administrativa e política. Esse *hinterland* não é homogêneo: reúne zonas úmidas e semiáridas, zonas de floresta e zonas de caatinga, áreas cuja população é relativamente densa e áreas bem fracamente povoadas, algumas praticando uma agricultura comercial e outras que ainda não ultrapassaram o estágio da agricultura de subsistência, áreas de concentração urbana e áreas *deprimidas*. E, entre os casos extremos, formas de transição múltiplas.

É a história da valorização do território que explica essa multiplicidade de aspectos que, entretanto, mantêm entre si uma certa ligação, uma determinada hierarquia. De maneira bem geral, é nas regiões úmidas, litorâneas e sublitorâneas que se fazem as culturas comerciais (cacau, cana-de-açúcar, café, fumo), ocupando as zonas de mata recentemente desbravadas, como no caso do cacau, ou a bertos há muito tempo, como para os demais casos. Tais zonas têm uma população densa. Elas representam mais da metade da população do Estado e apenas um quinto da superfície, as cidades são mais numerosas (aí se encontram todas as que têm uma população maior que 20 mil habitantes; entre as 32 aglomerações do Estado com mais de 5 mil habitantes, 25 se acham nessa faixa), há concentração das vias e dos meios de transporte, gravitando especialmente em torno da capital e do porto de Ilhéus. O interior seco é o domínio das culturas de subsistência, da criação extensiva, tendo uma população geralmente pouco densa, poucas cidades, muito distanciadas umas



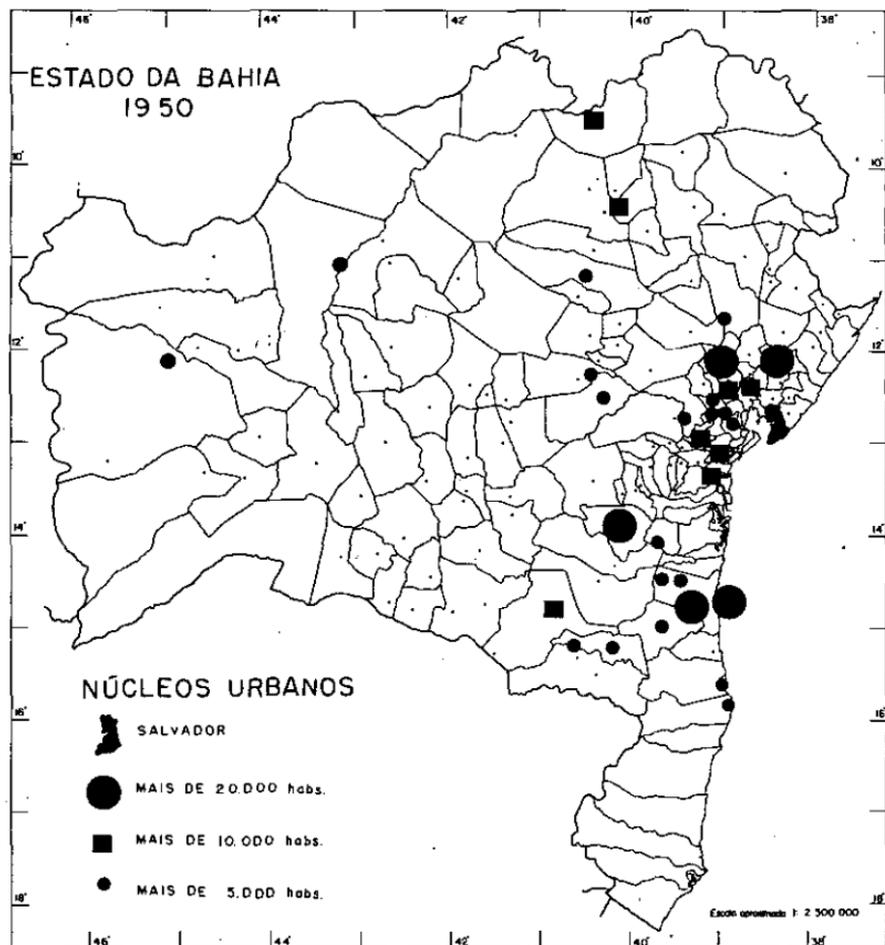
Esta carta foi tirada do *Livro Guia da Excursão* do XVIII Congresso Internacional de Geografia para a Bahia, de autoria de Elza Keller de Souza e Alfredo Porto Domingues e representa os índices de aridez no Estado.

das outras e mal servidas de transportes. Entretanto, há exceções que reforçam a significação dos fatores humanos e excluem a possibilidade de uma adaptação mecânica às condições naturais. O Nordeste do Estado recentemente tem acolhido culturas comerciais adaptadas ao clima local, localizadas sobretudo nas proximidades das vias férreas (sisal, mamona etc.)

O extremo sul, cujas características naturais são muito aproximadas da região do cacau, tinha uma população insignificante ainda há quinze anos, sua economia era atrasada. Somente hoje tornou-se uma das zonas pioneiras do Estado.

A ESCOLHA DO SÍTIO: DE CIDADE-FORTALEZA A CAPITAL DO RECÔNCAVO

Os historiadores têm o hábito de dizer que Salvador foi fundada como cidade. Querem, com isso, significar que Tomé de Sousa tinha trazido de Portugal não apenas o objetivo de criar uma cidade, mas o plano e o estatuto da cidade, que estava destinada



Elaborado pelo Instituto de Economia e Finanças da Bahia. Mapa básico adaptado do *Cartograma da Divisão Administrativa do Estado da Bahia*. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1945).

a ser a primeira capital do Brasil, como igualmente havia trazido a própria população (400 soldados, 400 degradados, alguns padres e raras mulheres). Descoberta havia quase meio século, a antiga colônia portuguesa, com seu litoral enorme e desprotegido, representava uma presa fácil para as outras nações que a queriam conquistar. As primeiras tentativas para defender a costa e povoar o gigantesco território não deram resultado; mesmo o processo das capitâneas hereditárias não dera bons frutos. Por isso é que o rei de Portugal decidira, em 1549, reagrupar as donatárias e criar um governo único, o governo geral do Brasil. Ordenou a fundação de uma cidade no meio de um litoral bem extenso, a fim de servir como sede do governo: ao mesmo tempo capital administrativa e praça-forte. É essa função que justifica o sítio escolhido: o cume de uma colina, caindo em forte declive até a extremidade das margens de uma baía abrigada sobre um dos lados da península que separa a Baía de Todos os Santos e o oceano Atlântico. Essa baía é um antigo vale afogado, o que está em relação com a presença de inúmeras rias e onde, por outro lado, vêm desembocar vários rios navegáveis sobre algumas dezenas de quilômetros.

A situação da cidade não explica apenas o nome com que é mais conhecida – esse nome é Bahia –, mas, também, a sua fortuna, a despeito do sítio, o melhor para os objetivos iniciais, mas que se mostraria hostil desde que outras funções se viessem juntar à primitiva.

A colina serviu a Tomé de Sousa para edificar, em doze meses, a sua cidadela de casas de sopapo, cobertas de palha, que ele cercou de muros também de taipa. Fora das muralhas, foram dadas grandes concessões de terras às ordens religiosas.

Nessa época, Portugal era uma espécie de balcão da Europa, que já começava a tomar gosto pelos produtos tropicais. Os portugueses, que possuíam uma técnica da cultura da cana-

de-açúcar aprendida nas ilhas dos Açores, reconheceram as boas condições de solo e clima da região em torno de Salvador; puseram-se, então, a praticar aí essa cultura. Havia, entretanto, um obstáculo: os índios, que aniquilaram os primeiros esforços e desencorajaram os lavradores. Mas foram expulsos do Recôncavo, mais ou menos em 1560. É nesse momento que se começa a plantar a cana-de-açúcar de modo continuado, sobretudo nas proximidades dos rios. Os engenhos precisavam de água para fabricar o açúcar e para transportá-lo até o porto de Salvador, de onde os navios transatlânticos de então o levavam à Europa.

No fim do século XVI, a cidade contava com 8 mil habitantes. Sua função portuária crescia, ao lado das funções primitivas: administrativa e militar. Essa função portuária adquiria importância à proporção que a cultura da cana se estendia, mas não somente por essa razão. Salvador exportava açúcar, mas, por outro lado, era um porto de entrada de escravos, que se mandavam buscar na África para trabalhar na agricultura. Tal comércio favoreceu uma outra cultura, ao lado da de cana-de-açúcar, nas terras vizinhas impróprias aos canaviais: foi a cultura do fumo, que rapidamente se tornou importante, pois o tabaco era a melhor moeda para a compra de escravos nas costas d'África. Uma terceira zona, próxima às precedentes, especializou-se na produção de produtos alimentares indispensáveis à alimentação das demais regiões, que eram nitidamente monocultoras.

Salvador aproveitava a valorização da região circundante, primeiro porque presidia às trocas que se faziam, sobretudo, por via d'água, e depois porque era o único entreposto para o abastecimento dessa área, em relação aos produtos que recebia de Portugal.

Nesse momento começa a se esboçar o papel que ela desempenhará em toda a sua história: o de um porto de exportação

de produtos agrícolas não consumíveis localmente, bem como o de porto de importação de utilidades que é incapaz de produzir, mas de que necessita, seja para a sua própria população, seja para a do seu *arrière-pays*.

Então, Salvador vê juntar-se à sua primitiva função administrativa e militar um papel de metrópole regional. Poderíamos dizer que, nesse momento, começa a ter um papel verdadeiramente urbano. É a capital econômica do Recôncavo.

INCORPORAÇÃO DO SERTÃO À ZONA DE INFLUÊNCIA DE SALVADOR

Em meados do século XVII, a população urbana de Salvador era de mais ou menos 10 mil habitantes. No fim desse século era já de 20 mil. No meio do século XVIII, contavam-se 40 mil. Assim, a população urbana dobrava de 50 em 50 anos.

O século XVIII representa o alargamento da zona de influência da cidade. O Recôncavo era ocupado desde o século precedente e a monocultura da cana-de-açúcar havia expulsado a criação para as terras vizinhas. Um regulamento estabelecera que a criação não se podia fazer a menos de 10 léguas (60 km) do litoral. Mas, como o gado era necessário tanto para a alimentação da população de Salvador, como para as de engenhos e dos operários agrícolas, uma corrente de trocas se estabeleceu imediatamente. Mas, nos últimos anos do século XVII, o ouro foi descoberto em Minas Gerais.

Esse acontecimento provocou, de um lado, o deslocamento de grandes massas de população para o interior, onde, de início, ocuparam-se da exploração mineira unicamente e, de outro lado, a necessidade de abastecer essa população.

Isso levou à multiplicação das fazendas de gado, estabelecimentos consagrados à criação nas zonas semiáridas do Estado da Bahia, como de um modo mais geral no Nordeste brasileiro. O rio São Francisco tornou-se, então, a via de comunicação entre o Nordeste e o Centro do país, entre a região de produção e a região de consumo, e em consequência suas margens vieram a se povoar. Ainda hoje se reencontram os antigos pousos na localização de cidades e vilas atuais. Rio das boiadas, rio dos currais são denominações que vêm dessa época.

Por outro lado, a descoberta de ouro no Estado da Bahia, nas terras altas da Chapada Diamantina, em meados do século XVIII, teve como consequência o começo de povoamento desse planalto.

Salvador se beneficiou, então, do tráfego de gado e do ouro; é o início de uma organização do espaço em que Salvador se afirma, de um lado, como praça comercial que abastecia uma vasta região do Estado do Piauí até Minas Gerais; e, de outro, como porto de exportação não somente para o açúcar e o fumo, como para o ouro.

Salvador é, assim, a metrópole de uma região muito mais extensa que o seu *arrière-pays* no século precedente. Essa região era muito mais vasta que o atual Estado da Bahia. Ela justapõe, desde então, uma área menor, valorizada pela agricultura comercial (o Recôncavo) e uma outra, muito mais vasta, valorizada pela agricultura de subsistência e pela criação extensiva (o Sertão). Tal justaposição, desde esse momento, vai se refletir sobre a evolução demográfica da cidade.

As primeiras tentativas, um pouco frouxas, de organização de um espaço regional mais largo são seguidas, entretanto, da transferência da capital do Brasil, em 1763, para o Rio de Janeiro, lugar escolhido pelo governo português para centralizar a saída do ouro em um só porto, mais próximo da zona de exploração

aurífera. Nesse momento, a exploração de ouro se enfraquecia na Bahia, e os antigos mineradores se haviam fixado como agricultores naquelas terras altas, ou voltado ao litoral.

A população da cidade quase não cresce entre o meio e o fim do século XVIII.

O amortecimento da evolução demográfica de Salvador está seguramente em relação com esses dois elementos, mas, principalmente, com o fato de que ela perdera o lugar de primeira cidade colônia, em vista da transferência de importantes serviços e numerosos funcionários.

É assim que termina o século XVIII. Salvador já contava com uma população de 40 mil habitantes, cifra que, aliás, já havia sido atingida em meados do século, conforme vimos.

A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO REGIONAL

No início do século XIX, o ouro de Minas Gerais começa também a se esgotar. A exploração aurífera e diamantífera do Estado da Bahia tinha declinado também. Esses fatos provocaram uma volta ao litoral; segue-se-lhe um renascimento agrícola, estimulado pelo alargamento dos mercados europeus, resultante dos primeiros efeitos da Revolução Industrial, que nesse momento ganhava o continente. De outro lado, no que concerne à cana-de-açúcar, as consequências da guerra de Cuba, que havia desorganizado o respectivo comércio mundial, são favoráveis ao Brasil. A cana-de-açúcar conhecia então sua época áurea. Enfim, o Estado da Bahia é nesse momento um grande produtor de café no Brasil. A produção de algodão e a valorização das terras florestais do Sul do Estado com a plantação de cacau tomam incremento.

Além disso, as estradas do gado haviam semeado pequenas aglomerações não apenas no Nordeste do Estado da Bahia e do Brasil, como sobre as margens do rio São Francisco. Esses embriões de cidade eram longínquos traços de união entre a cidade-porto e um mundo rural que praticava uma policultura alimentar e vivia quase em economia fechada, somente rompida pelo comércio de gado, cujas estradas eram utilizadas também para o abastecimento das populações das regiões são-franciscanas e nordestinas. Assegurava-se, desse modo, a maior extensão da zona de influência de Salvador. A cidade exportava produtos de grande valor comercial, cultivados nas proximidades. Isso lhe tornava possível a organização de um grande espaço em que distribuía as mercadorias recebidas de fora. Seu porto, muito animado, é a base da importância regional da cidade.

Na segunda metade do século XIX, o Estado da Bahia está na vanguarda quanto ao desenvolvimento ferroviário do Brasil.

De um lado, é começada e continua-se a construção da estrada de ferro em direção ao rio São Francisco, abordado em dois pontos: as cidades de Propriá e de Juazeiro. A via férrea segue praticamente o traçado das estradas tradicionais do gado (é a atual Viação Férrea Federal Leste Brasileiro). De outro lado, os mais importantes portos do Recôncavo, as cidades de Santo Amaro, Nazaré e Cachoeira, escoadouros, respectivamente, das regiões de produção da cana-de-açúcar, café e fumo, fazem construir, com seus próprios capitais, estradas de ferro de penetração para servirem às zonas que lhes são tributárias. No entanto, o caminho de ferro de Cachoeira visava a uma penetração maior, seu objetivo era alcançar o Alto Sertão, onde a extração de diamantes ganhara novo incremento.

Essa organização sub-regional do espaço se refletiu sobre o desenvolvimento de cada um dos portos marítimos, assentados

sobre o limite da navegação nos rios, e marca a paisagem urbana de um modo muito característico: os sobrados que, hoje, belos porém degradados, são a lembrança de um rico passado.

O Recôncavo tem, então, a população mais densa do país. Por várias vezes, através dos seus senhores de engenho, dirige a política nacional.

Mas essas capitais sub-regionais apenas fazem penetrar no meio rural as influências da Cidade do Salvador; centralizam a produção agrícola do Recôncavo e do Sertão e reenviam-na à capital do Estado, de onde ela é dirigida para a Europa. Essa organização de um espaço sub-regional reforça a dependência da região defronte em relação à Cidade do Salvador. A cidade encontra, assim, a oportunidade de concentrar ainda mais os recursos financeiros, econômicos, sociais e políticos, concentração que vai prosseguir sempre.

Esse conjunto de circunstâncias favoráveis ao fortalecimento do papel metropolitano da Cidade do Salvador reflete-se sobre a população que, nesse mesmo século, multiplica-se por cinco. Em 1872, eram 129 mil os habitantes, em 1890 eram 174 mil e em 1900 eram 206 mil, enquanto em fins do século XVIII havia 40 mil e em 1805 apenas 45 mil.

Tal evolução demográfica não corresponde apenas aos efetivos indispensáveis ao organismo urbano para o exercício de suas funções: de um lado, os progressos da agricultura encorajaram numerosos lavradores a virem fixar residência na capital; um verdadeiro parasitismo da terra, que eles encaravam como uma fonte de renda e iam visitar uma vez por ano. De outro lado, vários ciclos de seca expulsaram do sertão milhares de pessoas que, então, vieram para o litoral, aproveitando as facilidades de transportes. Esses retirantes dirigiam-se para Salvador na

final séc. XIX - início séc. XX

esperança de encontrar aí trabalho e melhores condições de vida. Mas, afinal, a maioria se empregava como domésticos em casas de famílias abastadas ou da classe média, ou então se entregavam a toda espécie de parasitismo urbano.

Essa afluência de imigrantes vai refletir-se na paisagem pelo alargamento do quadro urbano, que estava mais ou menos imutável desde a primeira metade do século XVIII. Para o sul, surge o bairro da Vitória, constituído por grandes e belos palacetes, rodeados de jardins, residências de uma burguesia enobrecida pela exploração da terra. Para o norte, formam-se bairros habitados pela classe média e pobre. Essa extensão da cidade tornou-se possível pela instalação das novas vias de comunicação e meios de transporte: em 1855, são construídos viadutos para ligar Nazaré e Barbalho, Federação e Pedra da Marca; em 1868, a cidade já possui os primeiros transportes coletivos; em 1869, novas empresas de transporte se instalam; em 1874, inaugura-se o elevador hidráulico (Carvalho, 1957), para favorecer as comunicações da Cidade Alta com a Cidade Baixa, que é o centro comercial.

Os primeiros aterros sistemáticos, embora elementares, são feitos no porto. Sobre o espaço conquistado à baía, montam as ruas Conselheiro Dantas, Portugal e Miguel Calmon, marginadas por grandes edifícios. Na rua Miguel Calmon as construções ocupam apenas um lado e sobre o outro se encontram os cais.

ATERROS!

AMORTECIMENTO DEMOGRÁFICO E INTRODUÇÃO DOS TRANSPORTES MECÂNICOS

A abolição da escravatura, quase no fim do século XIX, em 1888, vai trazer sérias consequências para as atividades agrícola-

las baseadas no trabalho dos escravos. Além disso, faziam-se a cultura da cana-de-açúcar e a indústria açucareira do Recôncavo de acordo com métodos quase imutáveis desde o primeiro século da colonização. Essas duas causas são as responsáveis pela sua decadência.

O Estado de São Paulo, grande produtor de café, cuja cultura e comércio permitem a acumulação de grandes capitais, começa sua industrialização no início do século. Durante a Primeira Guerra Mundial, a indústria paulista conhece um grande impulso e depois não para de crescer.

Nesse momento, quando a economia açucareira entra em decadência, os cacauais do Sul do Estado começam a produzir segundo uma escala comercial. Então, o polo da economia estadual e a fonte de recurso para o Tesouro se transferem para a zona cacauífera. Entretanto, cultura familiar que se afirmava com dificuldade (ver Santos, 1957), a cultura do cacau não estava em condições de permitir uma acumulação de capitais em favor da cidade do Salvador, cujo porto, contudo, concentrava toda a exportação de cacau para o estrangeiro.

Assim, exatamente quando o Brasil se encaminhava para a industrialização, Salvador se ressentia da falta de capitais disponíveis para continuar os tímidos esforços feitos no domínio da indústria têxtil no fim do século anterior. A cidade continuava fiel ao seu antigo papel de porto e cidade comercial.

Por causa disso, ela não tardou a perder seu posto de segunda cidade brasileira, quanto à população, lugar que ela conservara até 1890. É então a cidade de São Paulo que ocupa essa classificação. Entre 1920 e 1940, a cidade do Recife a ultrapassa, e Salvador é a quarta cidade brasileira. O crescimento demográfico entre 1900 e 1940 é quase insignificante, na escala

brasileira do crescimento urbano. Conta com 200 mil habitantes em 1900, 290 mil em 1940. O recenseamento de 1920 lhe atribui 280 mil, cifra que consideramos exageradamente alta.

Esse amortecimento no ritmo do crescimento demográfico está ligado, de um lado, aos fatores já mencionados e, de outro, a uma mudança das correntes migratórias. As pessoas do Nordeste eram expulsas pela seca ou por um superpovoamento relativo, devido à alta natalidade e a uma certa estabilidade da técnica agrícola. Dirigiam-se, então, para a zona florestal do Sul, que desbravavam para fazer plantações de cacau. Até 1920, a produção de 48 mil toneladas deve corresponder a uma ocupação de ao menos 80 mil hectares; havia ainda áreas cuja produção ainda não era comercial. Teriam sido necessárias ao menos 8 mil famílias para desbravar e manter as plantações. Entre 1920 e 1940, a produção de cacau aumenta quase 100 mil toneladas. Esse aumento é o equivalente a 160 mil hectares, isto é, ao trabalho de mais ou menos 16 mil famílias. A zona cacauzeira é, assim, um verdadeiro exutório que substitui a capital do Estado no papel de receptáculo da população nordestina excedentária. Salvador é assim aliviada da presença desses excedentes agrícolas, economicamente marginais. É a explicação real de atenuação da curva demográfica da Cidade do Salvador nos primeiros 40 anos do século XX e, especialmente, entre 1920 e 1940.

Se os progressos da agricultura cacauzeira acarretam, por um lado, um amortecimento da evolução demográfica da capital do Estado da Bahia, reforçam, por outro, seu tradicional papel de porto e praça comercial. O grande aumento de tonelagem a exportar, bem como os progressos obtidos em toda a parte pela navegação marítima, com a construção de grandes navios, obrigaram à remodelação do porto, que começou em 1913, mas



terminou somente depois de 15 anos. Enormes aterros se fizeram para permitir a construção de moderno cais, consentindo aos grandes navios o acostamento. A revolução dos meios de transporte, após a chegada do automóvel em 1901, e a instalação do bonde elétrico em 1914 comandam as modificações do quadro e o crescimento da cidade. Para corresponder às novas necessidades da circulação, várias ruas tiveram de ser alargadas. Pôde-se, então, construir novos edifícios nas áreas em que se situavam os que então foram demolidos. Aparecem, timidamente, os primeiros arranha-céus, sobre os aterros do porto, na Cidade Baixa, construídos por bancos e grandes empresas comerciais e, na Cidade Alta, ao longo das mais importantes vias de circulação, com o objetivo de abrigar serviços públicos, hotéis, jornais etc.

O comércio interior também se desenvolve nesse período, colonizando a rua Chile e a avenida Sete de Setembro (São Pedro), onde se encontra parte do comércio de luxo, a rua Dr. J. J. Seabra (Baixa dos Sapateiros), com um comércio retalhista pobre, e a Calçada, cujo comércio está ligado ao mesmo tempo à estação ferroviária e ao bairro de Itapagipe, que em 1940 contava 44 mil habitantes.

O CRESCIMENTO RECENTE DA CIDADE

Depois de 1940 a cultura do cacau estabiliza-se e os preços internacionais elevam-se consideravelmente. Outras culturas industriais são introduzidas ou estimuladas na região nordeste da Bahia, cujas condições naturais são favoráveis: o sisal, a mamona, a carnaúba e o ouricuri. Um aumento de preços favorece o fumo. A extração da piaçava ativa-se no litoral. Todos esses produtos,

escoam-se pelo porto de Salvador. O cacau, desde 1939, é exportado, sobretudo pelo porto de Ilhéus, mas continua a influir na economia urbana da Cidade do Salvador de duas maneiras:

1. A indústria de transformação primária faz-se principalmente na capital do Estado, estando na zona de produção apenas uma fábrica.

2. Os negócios bancários e as operações de câmbio, a maior parte das operações de crédito comercial e agrícola, continuam a fazer-se em Salvador, e dessa forma a capital do Estado – que não é mais o porto do cacau – tem ainda o papel de capital financeira em relação a esse produto. De fato ela o é para toda a economia agrícola do Estado. O número de pessoas ligadas ao *comércio de papéis* (em número de mil em 1940) sobe a 2 mil em 1950. As novas fortunas construídas a partir de 1940 são numerosas.

Esse progresso agrícola explica o fortalecimento da antiga função urbana de residência dos proprietários rurais. Em 1950, segundo os dados do recenseamento, 19,07% das propriedades cacauceiras não eram dirigidas pelos proprietários, mas por administradores (tais explorações representavam 32,50% da superfície total cultivada e 35,68% do valor da produção). Isso representava mais ou menos 4 mil proprietários ausentes de suas fazendas, metade residindo certamente em Salvador e a outra metade no Rio de Janeiro e nas principais aglomerações da própria região do cacau. Mas, ao lado dos cacauicultores, há também muitos plantadores de cana-de-açúcar, sisal e criadores, que moram na capital.

Desde que a cultura do cacau se estabilizou (as zonas pioneiras são, agora, de fraca extensão), a área de produção perdeu seu papel de atração em relação aos excedentes da mão-de-obra agrícola da

região semiárida. Então essa mão-de-obra dirigiu-se para Salvador, que é a única cidade capaz de absorver, antes mal do que bem, esses excedentes. No conjunto da enorme região de influência de Salvador, quase não há cidades médias, conforme já vimos. Apenas três têm mais de 30 mil habitantes e não são capazes, bem como as outras, ainda menores, de reter o grande número de emigrantes das áreas rurais. Entre 1940 e 1950, a cidade recebeu um excedente demográfico de 126.792 pessoas, das quais os imigrantes, cerca de 89.671, representavam 70%. Desde 1950, a capital do Estado da Bahia aumenta, em média, 15 mil habitantes cada ano, dos quais pelo menos dois terços vêm do interior.

Alguns dados obtidos pelo Recenseamento de 1950 trazem o testemunho de outros aspectos dessa emigração de proveniência rural com destinação a Salvador: o grande número de pessoas que não sabiam ler nem escrever, mais ou menos 113 mil (31% dos maiores de 5 anos); o número de mulheres em relação ao de homens decresce (eram 119 por 100 homens em 1940 e são 117 por 100 em 1950); nos grupos de idade ativa, a proporção dos homens aumenta em relação ao total (20–29 anos: de 45% em 1940 para 45,4 % em 1950; 30–39 anos: de 45% para 45,7%; 40–49 anos: de 44% para 45,8%; 50–59 anos: de 42,2 % para 43,3%).

Em 1950, moravam em Salvador 322.486 pessoas com mais de 10 anos de idade. Entretanto, apenas 47% (150.247 pessoas) dessa cifra constituía a população ativa, dentre as quais 37.309 (25%) são empregadas como domésticas, na maior parte dos casos uma forma de subemprego, pois são admitidas com salários quase miseráveis, para obterem alimentação e alojamento (entre as pessoas da classe “serviços”, em 1950 (44.686), apenas 7.379 o faziam em estabelecimentos oficialmente instalados. As demais eram domésticas).

Assim, 171.486 pessoas com mais de 10 anos de idade em 1950 constituem nesse ano a população não ativa, inclusive aquelas que não têm ocupação estatisticamente definida. Dentre essas, 25.769 são consideradas de condição inativa; 726 “não estão compreendidos nos outros ramos ou são mal definidos” e 145.717 têm atividades domésticas e não remuneradas, e são escolares ou estudantes.

É difícil admitir que a Cidade do Salvador abrigasse 25.769 aposentados: tal cifra deve compreender aqueles proprietários agrícolas que escolheram a capital como sua residência.

As 145.717 pessoas do grupo “atividades domésticas não remuneradas e escolares” merecem um exame mais demorado.

A população de Salvador compreende 42.127 meninos de 10 a 14 anos. A taxa de escolaridade para os meninos de 7 a 14 anos é de 61% no ensino primário. Podemos, então, admitir que 24.200 crianças frequentavam a escola de primeiras letras entre os 7 e os 14 anos. Mais ou menos 20 mil vão à escola secundária e à universidade. As pessoas casadas são 89 mil, o que deve corresponder a um máximo de 45 mil esposas. Admitindo que haja 5 mil casais ilegítimos, teremos um total de 99 mil pessoas. Há, assim, uma diferença de 50 mil pessoas e entre estas devemos incluir:

1. Maridos sem profissão estatisticamente definida.
2. Meninos de mais de 10 anos que não têm emprego, nem vão à escola.
3. Os subempregados (engraxates, enceradores, lavadeiras, costureiras, camelôs etc.).
4. Um verdadeiro exército de tios, tias, sobrinhos, sobrinhas, primos, primas, afilhados e até mesmo amigos e camaradas que vêm do interior e pesam sobre os orçamentos domésticos já deficitários, isto é, agravam a pobreza e as condições de vida já difíceis das camadas menos favorecidas da população.

Todos esses fatos podem explicar que a média *per capita* das compras no comércio de retalho tivesse sido de apenas 2.600 cruzeiros em 1949. Em 1952, uma enquete da Comissão Nacional do Bem-Estar Social estabeleceu que os recursos médios por pessoa atingiam 240 cruzeiros mensais, enquanto as despesas subiam a 274 cruzeiros em média. Se observarmos que esses algarismos são médias, é fácil chegar a conclusões a propósito das condições de vida de uma grande parte da população.

A multidão de rurais que invadiu a cidade não encontra emprego porque o setor secundário é reduzido e o terciário quase inelástico. É por isso que se exerce uma enorme pressão sobre os órgãos do governo, de que resulta a admissão de um número de funcionários sempre crescente, várias vezes superior às necessidades reais da administração. O governo do Estado queixa-se constantemente de que o funcionalismo consome sozinho mais de 60% do orçamento estadual. A mesma lamentação se ouve na Prefeitura. Mas nem um nem outra deixa de nomear novos empregados.

Os funcionários (12.735 em 1950)*, a maioria dos profissionais liberais e ocupados em atividades sociais (11.637), os pequenos e médios comerciantes, os agricultores que têm uma renda média, constituem as classes médias. Acumulam, muitas vezes, as rendas agrícolas com os ordenados do governo ou os proventos das profissões liberais.

Essa composição social da população vai se refletir diretamente sobre a organização do espaço urbano. Os banqueiros, os grandes exportadores e importadores, as pessoas enriquecidas pelo comércio ou pela indústria, os agricultores mais abastados, os especuladores imobiliários fazem construir palacetes ou belos e luxuosos imóveis

* Em 1958, somente a Prefeitura conta com 8 mil.

de apartamentos nos bairros ricos da Graça e da Barra, ou ocupam a fachada marítima com construções modernas em estilo funcional. Os marginais aproveitam os espaços vazios sem mesmo indagar quem é o proprietário e aí constroem verdadeiros *bidonvilles*, bairros inumanos onde vivem seja como for; esses bairros são chamados *invasões*; o mais impressionante de todos é aquele construído sobre os manguezais aterrados com lixo, na península de Itapagipe.

O contraste não é mais nítido porque as residências dos pequenos comerciantes, das pessoas que exercem uma profissão liberal, agricultores médios e funcionários públicos representam uma espécie de transição entre os palácios dos ricos e os miseráveis casebres dos pobres. Em geral, essa classe média é quase inteiramente ligada à terra, o que explica o nível de vida de vários funcionários e de outras pessoas, cujos ordenados seriam por si sós insuficientes para equilibrar seu orçamento. A presença de numerosos agricultores em Salvador representa, assim, um elemento de equilíbrio na formação de sua estrutura urbana.

O período mais recente da evolução urbana provocou o crescimento de seu comércio interior, a formação de um núcleo comercial na Liberdade, bairro pobre que atualmente tem mais ou menos 160 mil habitantes, mas influenciou sobretudo o comércio grossista, ligado ao papel portuário da cidade. Em consequência termina-se a construção de uma verdadeira cidade nova, de tipo americano, ao lado do porto.

As linhas de transporte se multiplicam, a circulação é cada vez mais intensa.

Mas a cidade vê diminuir, cada dia que passa, sua zona de influência. Ao nordeste, ao longo da via férrea que demanda o Estado de Sergipe, a cidade de Aracaju disputa com Salvador a maior influência. O mesmo acontece no extremo-sul do Estado,

onde cresce o papel comercial de Vitória, capital do Espírito Santo. O vale de São Francisco está sujeito às influências das principais cidades de Minas Gerais e de Pernambuco. A cidade baiana de Juazeiro, que é a capital regional do São Francisco médio, prolonga no vale não apenas a influência de Salvador, como a do Recife, capital do Estado de Pernambuco.

Essa perda de influência regional, esse retraimento da área metropolitana, deve-se, principalmente, ao fato de Salvador ter sido incapaz de organizar convenientemente seu espaço regional e à ausência de dinamismo próprio à cidade. Enquanto o Brasil viveu uma fase simplesmente comercial, a capital do Estado da Bahia podia continuar, através de uma larga parte do país, a distribuição dos produtos recebidos pelo seu porto. Mas quando São Paulo, Rio de Janeiro e outras cidades se orientaram para a indústria, protegida aliás, por barreiras alfandegárias, o papel de redistribuição tornou-se insuficiente para guardar a Salvador a possibilidade de manter com sucesso as antigas correntes comerciais, principalmente porque seus meios de transporte eram deficientes e precisavam ser remodelados.

Em 1954, enquanto a indústria de São Paulo representava uma produção de 100 bilhões de cruzeiros, empregando 440 mil operários, as cifras relativas a Salvador eram 2 bilhões e 400 milhões de cruzeiros e 15 mil operários.

Como a cidade não foi capaz de se industrializar, seu nível de vida médio também não se eleva no ritmo desejável, e o interior agrícola não encontra o encorajamento de que necessita. Por isso ele se empobrece cada vez mais e sua população emigra para Salvador. Assim, aquele nível de vida médio tende a baixar cada vez mais, em consequência da presença de uma enorme população que não produz, e anula os esforços daqueles que

produzem. Assim, a população urbana aumenta em percentagem alarmante. *Isso, porém, não se deve ao dinamismo próprio à cidade, mas, pelo contrário, à ausência de dinamismo e de ação sobre a sua zona de influência.*

Para irmos até o fundo das coisas, como última razão desses fatos temos o velho papel, presente desde os inícios da história urbana, de porto de exportação de produtos de uma agricultura comercial realizada em seu *arrière-pays*, um verdadeiro porto “colonial” que manobra somente grandes somas de dinheiro, do mesmo modo que manipula grandes toneladas de mercadorias, isto é, sem as reter.

Essa função de porto comanda as diferentes fases de sua evolução como metrópole, de acordo com os diferentes produtos de que a cidade foi e continua a ser o entreposto. *Além disso, a função portuária explica a criação de um sítio, adaptado a ela própria. Esse sítio artificial, como os demais elementos naturais do sítio urbano, ocupados à proporção e segundo as condições da evolução urbana, dão à cidade um dos elementos de sua originalidade.*

A OCUPAÇÃO ATUAL DO SÍTIO

A Cidade do Salvador ocupa agora um conjunto de sítios, onde podemos distinguir seis elementos:

1. As praias do litoral atlântico.
2. A escarpa de falha, sobre a baía de Todos os Santos, com 60 a 80 metros de desnível entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa, exposta e pouco erodida, falésia que se prolonga na direção SSE-NNW sobre mais ou menos 20 quilômetros.
3. O rebordo e a plataforma do topo do escarpamento, na Cidade Alta.

4. Os morros, colinas e vales do seu reverso, formando um verdadeiro tabuleiro residual, colmatando granitos e *gnaisse*.

5. A planície construída pelo homem, estreita e plana, que se estende ao pé do esculpamento.

6. A península de Itapagipe formada de terrenos cretáceos afogados pelo mar durante o Quaternário e apresentando um relevo de colinas médias (Ab'Sáber, 1952: 62).

Desses elementos do sítio, o quinto é quase inteiramente artificial, pois foi o homem que, pouco a pouco, construiu a planície muito estreita que acompanhava a base da escarpa. Também são artificiais, porque ganhos sobre o mar, mais particularmente sobre os mangues, os terrenos hoje ocupados com as *invasões* da península de Itapagipe, casas de gente pobre construídas inicialmente à moda das palafitas e depois sobre terrenos “fabricados” com depósitos de lixo.

Entretanto, os próprios terrenos em que Tomé de Sousa construiu as primeiras casas da cidade, bem no coração do centro, sobre a esplanada do topo da escarpa, sofreram nivelamentos. É onde hoje se encontram a praça Municipal e a rua da Misericórdia.

Esse espaço urbano não está ocupado de maneira homogênea. Nem mesmo é inteiramente ocupado. Quando se chega a Salvador de avião, divisa-se uma massa considerável de construções bordando a península do lado da baía, uma estreita faixa de casas do lado do mar e filas de habitações seguindo os antigos caminhos rurais que ligam os dois litorais.

Há 20 anos, de um modo geral, as construções limitavam-se à plataforma do topo da escarpa, sob uma forma linear, e preferiam as dorsais das colinas; o povoamento irradiava ao longo dos antigos caminhos e das linhas de transporte coletivos, mais recentemente. Desprezava, deste modo, os vales onde, pertinho

do centro, pululavam casas de gente pobre e hortas; estas representavam uma solução cômoda, embora precária e insuficiente, do problema do abastecimento em frutas e legumes de uma cidade praticamente sem subúrbio rural imediato. O primeiro vale a ser ocupado foi a Baixa dos Sapateiros, aí por 1835.

Nestes últimos anos, o crescimento da população e as novas técnicas de construção e de urbanismo valorizaram os terrenos em declives. As obras públicas multiplicam o valor dos terrenos nos vales, que começam a ser colonizados, principalmente por uma população abastada que expulsa, pouco a pouco, os primeiros ocupantes, isto é, os pobres e as hortas.

De outro lado, a chegada de milhares e milhares de novos emigrantes não somente provocou a extensão das superfícies construídas, como soluções heróicas, como as que já mencionamos, na península de Itapagipe, na pequena enseada dos Tainheiros. Vários milhares de habitações foram construídas ali, nestes últimos anos, para abrigar pessoas pobres. Mas hoje são substituídas por gente da classe média, embora somente nas ruas que se beneficiaram com obras públicas e facilidades de transporte. As praias atlânticas também se povoaram recentemente. Os terrenos foram supervalorizados pela construção de uma autoestrada ligando o aeroporto de Ipitanga ao centro da cidade e pela especulação que a isso se seguiu. É uma zona de residência rica.

Entre essas construções recentes que beiram a praia e a massa das que rodeiam o antigo nóculo urbano, restam enormes vazios, em todas as direções, de quando em quando interrompidos pelas casas que margeiam os caminhos, e pelos jardins e hortas nos vales.

A área mais densamente ocupada da Cidade de Salvador corresponde *grosso modo* ao centro, parte mais antiga da cidade, cujo sítio é o que apresenta maiores dificuldades de utilização.

CIDADE DE SALVADOR

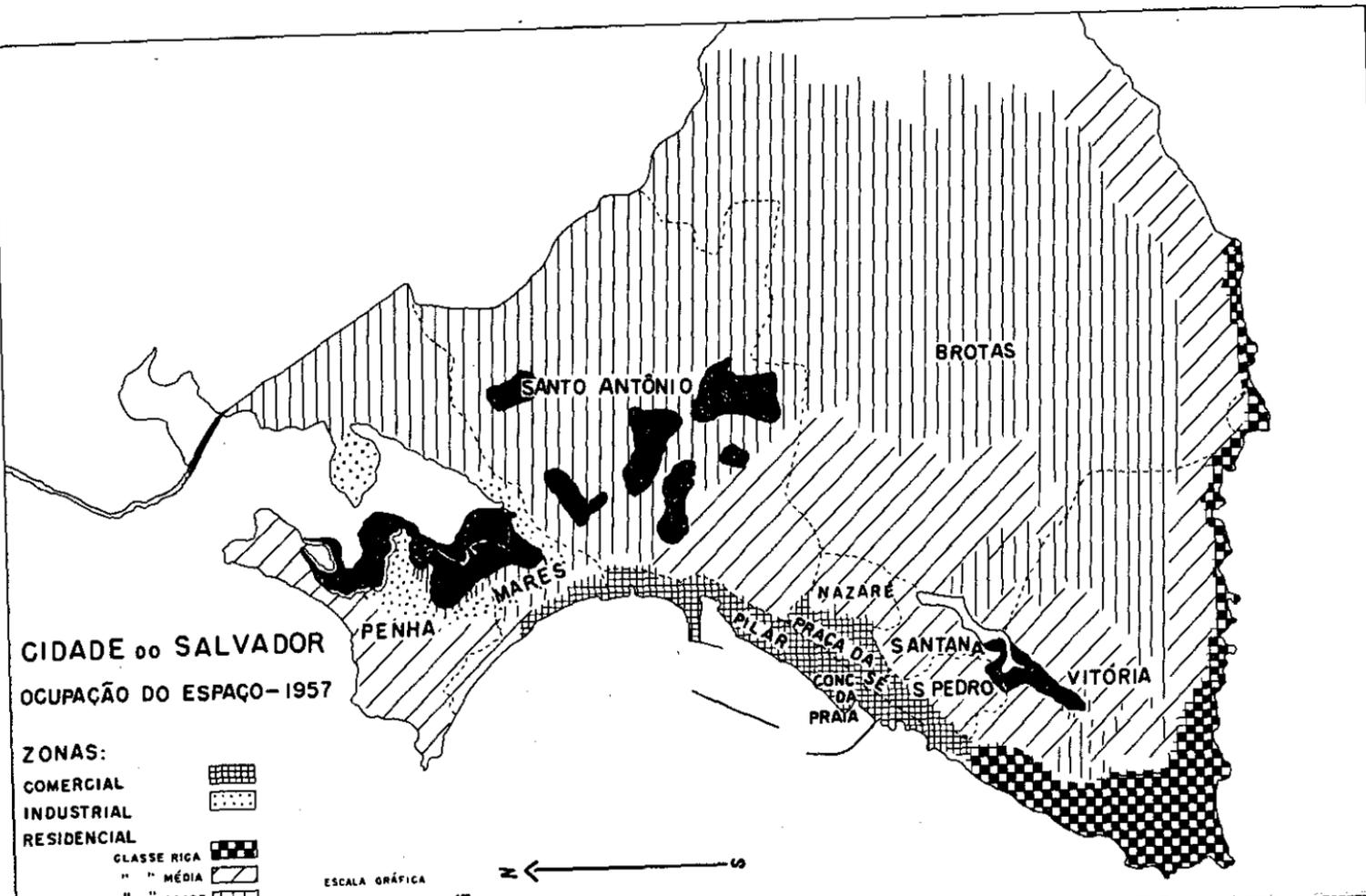
OCUPAÇÃO DO ESPAÇO-1957

ZONAS:
COMERCIAL
INDUSTRIAL
RESIDENCIAL

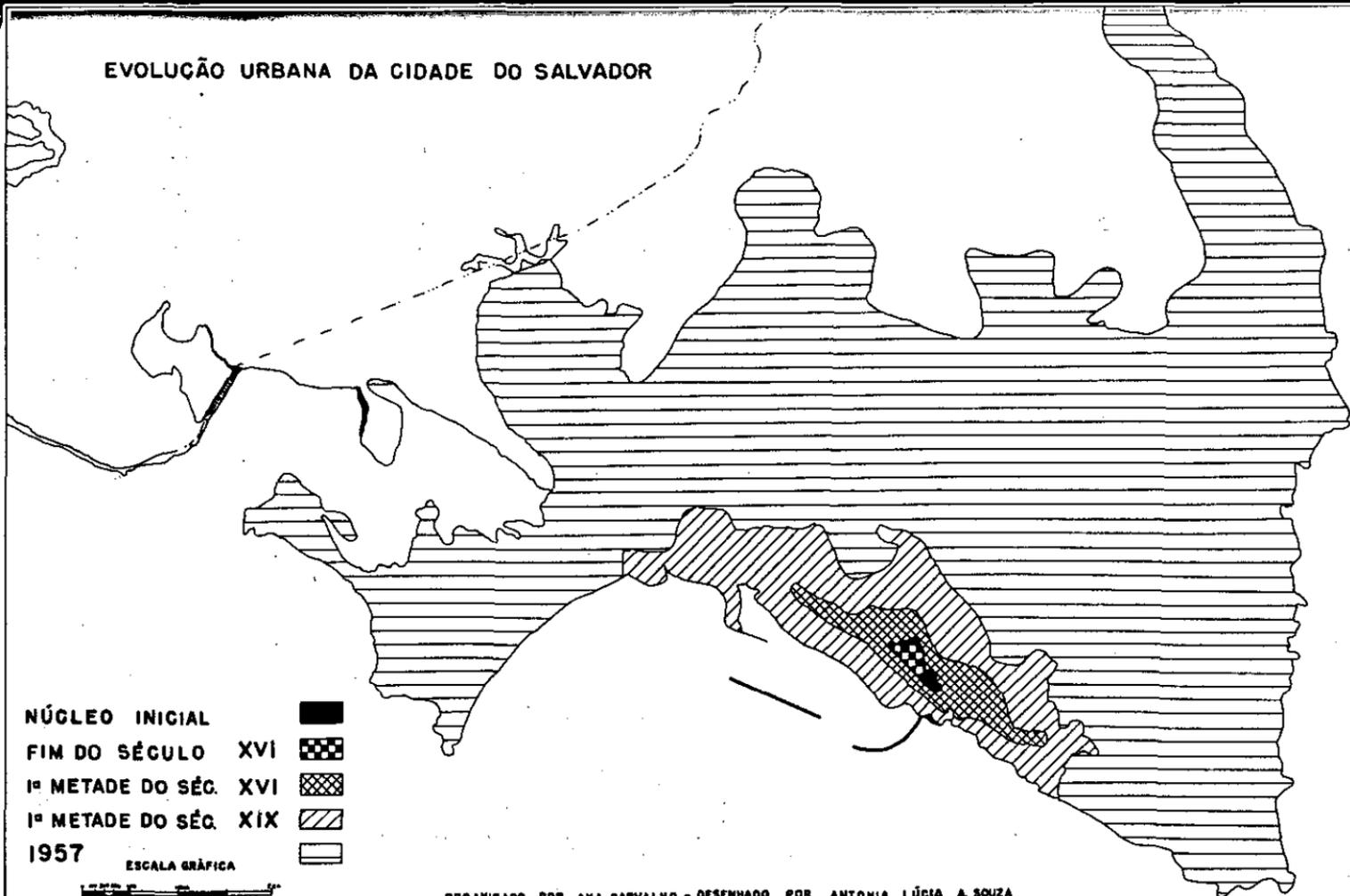
CLASSE RICA
" " MÉDIA
" " POBRE
INVASÕES



ESCALA GRÁFICA



EVOLUÇÃO URBANA DA CIDADE DO SALVADOR



Esse fato naturalmente surpreende o viajante mal prevenido da história urbana, pois é causa de vários dos mais graves problemas que trazem consequências para toda a cidade.

É uma faixa de dois quilômetros de largura máxima, de mais ou menos seis quilômetros de extensão, acompanhando a Baía de Todos os Santos. O centro da aglomeração corresponde à parte mais larga; ele cresceu desde o primeiro século, mas aumentou ainda mais nitidamente agora, pois ocupa uma planície conquistada pelo homem sobre o mar e próxima ao porto, e onde se construiu uma verdadeira massa de novos edifícios.

* * *

Se examinarmos mais de perto a evolução da Cidade do Salvador reconhecemos a sucessão de cinco períodos do ponto de vista da população:

1. Uma fase inicial, independente da atividade regional da cidade, e em que apenas funcionam os papéis de centro administrativo, religioso e militar, até o final do século XVI.

2. Um período de crescimento lento, até o século XVIII, que reflete os primeiros esforços de valorização de uma área em expansão.

3. Um período de crescimento rápido, provocado pelos progressos da agricultura nas áreas de ocupação mais antiga, para a expansão da agricultura em outras regiões, por uma melhor organização do espaço e por um grande êxodo rural, provocado por novos ciclos de seca durante o século XIX.

4. Um novo período de crescimento lento – lento na escala brasileira –, que corresponde à crise das primeiras culturas comerciais, à atração demográfica exercida pela nova cultura industrial, o cacau, durante os 40 primeiros anos do século XX.

5. O período atual, de crescimento novamente acelerado, isto é, de fortalecimento da economia agrícola, não apenas na zona do cacau, mas também em certas regiões do Nordeste, trazendo conseqüências para a vida urbana e por outro lado o aumento da população de subempregados e desempregados, resultantes de um êxodo rural sempre crescente.

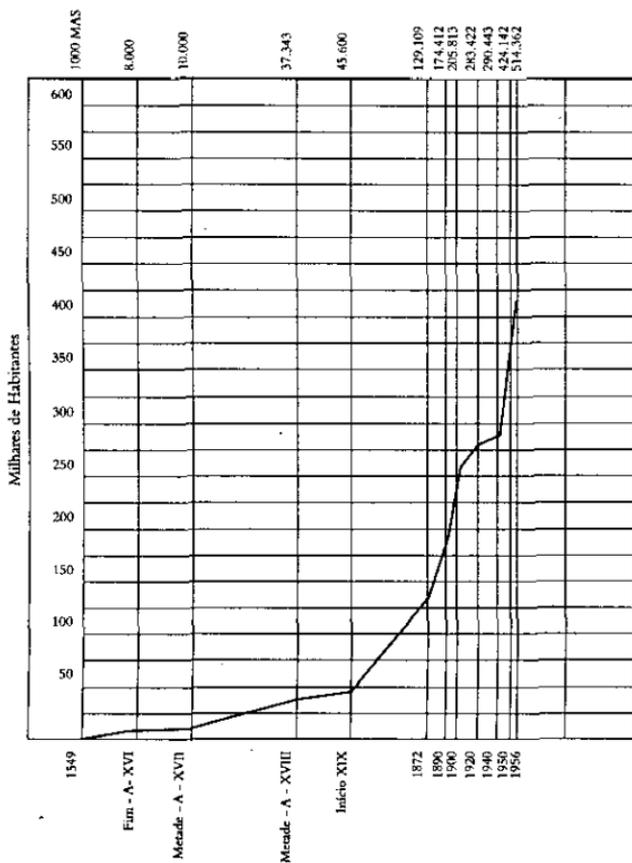
O crescimento da população urbana durante os séculos XVII e XVIII merece uma reflexão. Será justo considerá-lo como lento, levando em conta os progressos demográficos dos séculos posteriores? Na realidade não podemos analisar esse crescimento, a não ser à luz de vários fatores intervindo em um dado momento e em um dado lugar.

Essa evolução demográfica corresponde à evolução na ocupação do sítio pelo organismo urbano. Durante o primeiro período, a cidade se limitou à plataforma, ao topo do escarpamento. No segundo, estendeu-se sobre as colinas dos rebordos da esplanada, atravessou o vale do rio das Tripas (a atual Baixa dos Sapateiros) e uma segunda linha de colinas foi colonizada. No terceiro período, formam-se vários bairros que se aproveitam da instalação das linhas de transporte coletivo. A cidade se espalha para o norte e para o sul, principalmente sobre as dorsais. Na península de Itapagipe a ocupação é mais densa.

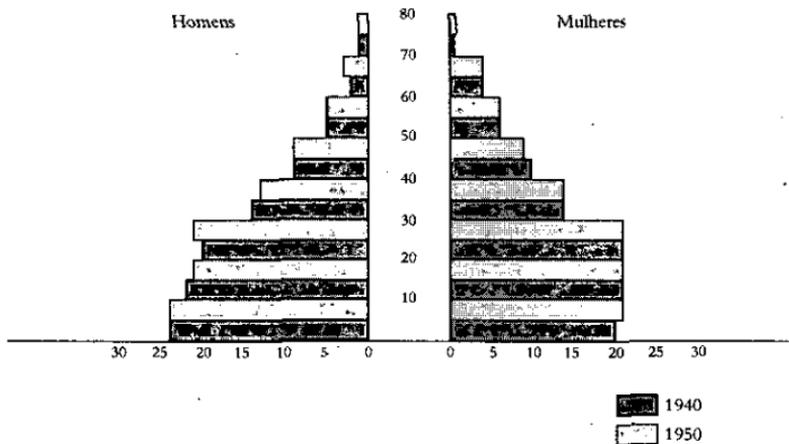
Durante o quarto período a cidade não cresce como havia feito no período precedente, mas os trabalhos do porto são iniciados e fazem-se grandes aterros.

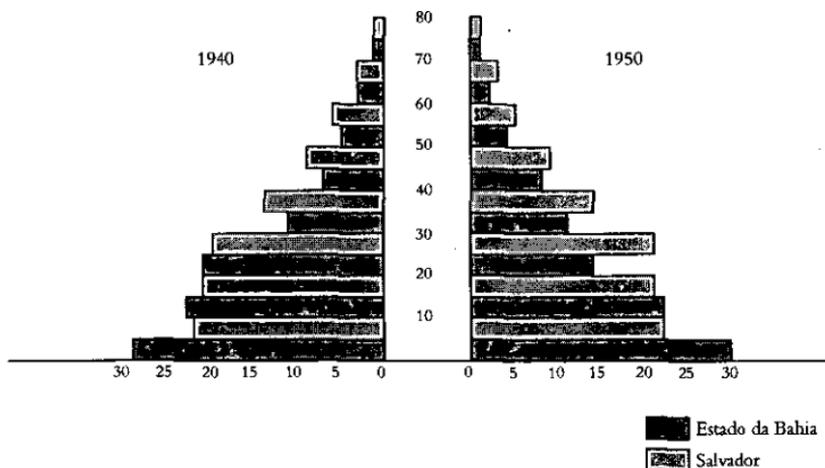
Durante o quinto período, o centro se desenvolve mais ativamente, bairros ricos são construídos, as “invasões” se formam, os vales começam a ser ocupados por construções, e as praias se valorizam com luxuosas casas de morada.

CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO DE SALVADOR



MUNICÍPIO DE SALVADOR





ESTADO DA BAHIA

Distribuição da população por grupo de idades

| <i>Idade</i> | <i>1940</i> | <i>1950</i> |
|----------------|-------------|-------------|
| 0 - 10 | 1 156 621 | 1 483 726 |
| 10 - 19 | 931 014 | 1 110 275 |
| 20 - 29 | 818 787 | 681 737 |
| 30 - 39 | 445 658 | 562 507 |
| 40 - 49 | 312 139 | 384 405 |
| 50 - 59 | 202 943 | 230 759 |
| 60 - 69 | 113 377 | 142 269 |
| 70 - 79 | 46 892 | 58 464 |
| 80 e mais | 23 556 | 26 941 |
| Idade ignorada | 1 585 | 11 442 |
| Totais | 1 918 112 | 4 834 575 |

MUNICÍPIO DE SALVADOR

Recenseamento de 1920

| <i>Grupos de Idade</i> | <i>Homens</i> | <i>Mulheres</i> | <i>Total</i> |
|------------------------|---------------|-----------------|--------------|
| 0 - 20 | 61 489 | 65 363 | 126 861 |
| 21 e mais | 70 630 | 85 931 | 156 561 |
| Total | 132 128 | 151 294 | 283 422 |

REPARTIÇÃO DA POPULAÇÃO POR IDADE E POR SEXO
(1940/1950)

| Grupos de idade | 1940 | | | 1950 | | |
|-----------------|---------|----------|---------|---------|----------|---------|
| | Homens | Mulheres | Total | Homens | Mulheres | Total |
| 0 - 9 | 32 060 | 32 134 | 62 511 | 47 386 | 47 363 | 94 749 |
| 10 - 19 | 29 184 | 64 194 | 33 408 | 41 232 | 47 850 | 89 082 |
| 20 - 29 | 26 553 | 33 327 | 59 961 | 40 682 | 48 830 | 89 512 |
| 30 - 39 | 19 024 | 22 784 | 41 808 | 26 593 | 31 542 | 58 135 |
| 40 - 49 | 12 731 | 15 403 | 28 234 | 18 310 | 21 620 | 39 930 |
| 50 - 59 | 7 664 | 10 475 | 18 139 | 10 152 | 13 224 | 23 376 |
| 60 - 69 | 3 373 | 6 091 | 9 474 | 5 442 | 8 485 | 13 927 |
| 70 - 79 | 1 113 | 2 847 | 3 960 | 1 669 | 3 778 | 5 447 |
| 80 e mais | 376 | 1 245 | 1 621 | 464 | 1 521 | 1 985 |
| Idade ignorada | 215 | 326 | 541 | 463 | 629 | 1 092 |
| Totais | 132 305 | 158 140 | 290 443 | 192 393 | 224 842 | 417 235 |

Fonte: Serviço Nacional de Recenseamento.

MUNICÍPIO DE SALVADOR
Repartição Profissional da População (1950)

| Ramos de Atividade | Pessoas com 10 anos e mais | % |
|---|----------------------------|------|
| Agricultura, criação e silvicultura | 6 770 | 2,1 |
| Indústrias extrativas | 2 923 | 0,9 |
| Indústrias de transformação | 31 435 | 9,8 |
| Comércio de mercadorias | 22 581 | 7,0 |
| Comércio de imóveis e valores, seguros, banco | 2 000 | 0,6 |
| Prestação de serviços | 44 686 | 13,9 |
| Transportes, comunicações, armazenamento | 15 507 | 4,8 |
| Profissionais liberais | 1 484 | 0,5 |
| Atividades sociais | 10 153 | 3,1 |
| Administração Pública, legislativo, justiça | 6 200 | 1,9 |
| Defesa Nacional e Pública | 6 535 | 2,0 |
| Atividades domésticas não remuneradas e atividades escolares | 145 717 | 45,2 |
| Atividades não compreendidas nos outros ramos mal definidos ou não declarados | 726 | 0,2 |
| Pessoas inativas | 25 69 | 8,0 |
| Total | 322 486 | |

Fonte: Serviço Nacional de Recenseamento.