



UNIFACS
UNIVERSIDADE SALVADOR
LAUREATE INTERNATIONAL UNIVERSITIES

**LAUREATE INTERNATIONAL UNIVERSITIES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO
REGIONAL E URBANO - PPDRU**

MARCOS DE MEIRELLES FONSECA

**O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO
E AS POLÍTICAS URBANAS DE SALVADOR**

Salvador
2011

MARCOS DE MEIRELLES FONSECA

**O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO
E AS POLÍTICAS URBANAS DE SALVADOR**

Dissertação de Mestrado apresentada à
Universidade Salvador – UNIFACS - como
requisito parcial para a obtenção do título de
Mestre em Desenvolvimento Regional e Urbano.

Orientador: Prof. Dr. Fernando Cardoso Pedrão

Salvador
2011

TERMO DE APROVAÇÃO

MARCOS DE MEIRELLES FONSECA

O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO E AS POLÍTICAS URBANAS DE SALVADOR

Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional e Urbano, Universidade de Salvador – UNIFACS, pela seguinte banca examinadora:

Fernando Cardoso Pedrão - Orientador _____
Doutor em Ciências Econômicas, Universidade Federal da Bahia (UFBA)
Universidade de Salvador - UNIFACS

Regina Celeste de Almeida Souza _____
Doutora em Geografia, Universidade Federal da Bahia (UFBA)
Universidade de Salvador - UNIFACS

Adary Oliveira _____
Doutor em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Regional, Universidade de Barcelona – Espanha
Senai / Associação Comercial da Bahia

Salvador, 30 de março de 2011

AGRADECIMENTOS

Quero expressar os meus agradecimentos

Em especial, ao meu orientador, Professor Doutor Fernando Cardoso Pedrão, pelo apoio e encorajamento.

Ao Corpo Docente do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano (PPDRU), da Universidade Salvador – UNIFACS, pela oportunidade deste desafio para a minha qualificação profissional.

RESUMO

Os reflexos do desenvolvimento urbano de Salvador nas cidades que integram a sua Região Metropolitana (RMS) e a identificação dos vetores de expansão, mediante as políticas urbanas desta Capital, constituem a temática que caracteriza o objeto de estudo da presente dissertação. Inicialmente, o autor do trabalho justifica a escolha do tema, mostrando a importância econômica que a cidade de Salvador e a sua RMS exercem sobre a economia nordestina. Em seguida, aborda a dimensão do mercado imobiliário brasileiro, e analisa a urbanização como um processo contínuo e desigual, apresentando a sua conceituação, e explicando o significado de espaço e território. Informa sobre o funcionamento das cidades, e as respectivas economias, e, através de uma análise histórica, tenta mostrar a construção do desenvolvimento urbano de Salvador, a sua interdependência com a Região Metropolitana e a região do Recôncavo, e também a origem dessas cidades, ressaltando os seus aspectos geográficos, econômicos e sociais; buscando, ainda, identificar as opções e as restrições políticas ao desenvolvimento urbano de Salvador. O presente trabalho, então, objetiva buscar uma relação entre a evolução histórica, política, religiosa, geográfica e econômica da ocupação urbana da cidade de Salvador, e suas influências para além do seu território. Por fim, tece as considerações finais, concluindo, e apresenta as referências bibliográficas que fundamentaram o estudo para a elaboração desta dissertação.

Palavras-Chave: Desenvolvimento Urbano. Salvador. Região Metropolitana. Expansão imobiliária. Políticas urbanas. Análise histórica.

ABSTRACT

The consequences of urban development in the cities of Salvador that make up the Metropolitan Region (RMS) and identification of vectors of expansion by the urban policies of this Capital, is the theme that characterizes the object of study of this dissertation. Initially, the author of the work justifies the choice of theme, showing the economic importance that the city of Salvador and its RMS have on the economy of the Northeast. We then discuss the size of the Brazilian real estate market, and analyzes the urbanization as a continuous process and uneven, presenting his concept, explaining the significance of space and territory. Informs on the functioning of cities and their economies, and through a historical analysis, attempts to show the construction of urban development in Salvador, its interdependence with the Metropolitan Region and Recôncavo region, and also the origin of these cities, emphasizing its geography, economic and social, seeking also to identify options and political constraints to urban development in Salvador. This paper then aims to seek a relationship between the historical, political, religious, geographic and economic occupation of the town of Salvador, and its influence beyond its territory. Finally, he weaves the final considerations, and presents the bibliography references that founded the study for the elaboration of this dissertation.

Keywords: Urban Development. Salvador. Metropolitan Region. Real Estate Expansion. Urban Policies. Historical Analysis.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa do Estado da Bahia	49
Figura 2 – Engenho de Cana-de-açúcar	53
Figura 3 – Mapa de Região Metropolitana de Salvador	71
Figura 4 - Vista Panorâmica da Baía de Todos os Santos	74
Figura 5 - Salvador Antiga/Bairro Itapuã	79
Figura 6 – Salvador Antiga/Centro	80
Figura 7 - Cidade de Salvador – Bahia	81
Figura 8 - Camaçari – Bahia	83
Figura 9 - Polo Petroquímico de Camaçari	84
Figura 10- Orla de Camaçari – Bahia	86
Figura 11- Mapa/Localização de São Francisco do Conde	88
Figura 12- São Francisco do Conde	89
Figura 13- Candeias – Bahia	91
Figura 14- Município de Simões Filho – Bahia	94
Figura 15- Mapa do Município de Lauro de Freitas – Bahia	96
Figura 16- Igreja Matriz de Lauro de Freitas – Bahia	97
Figura 17- Orla de Lauro de Freitas – Praia de Ipitanga	98
Figura 18- Dias D'Ávila – Bahia	100
Figura 19- Pojuca – Bahia	103
Figura 20- Pojuca – Bahia	104
Figura 21- Mata de São João – Bahia	106
Figura 22- Mata de São João – Bahia	107
Figura 23- Mata de São João/Complexo Hoteleiro de Costa de Sauípe	110
Figura 24- São Sebastião do Passe – Bahia	112
Figura 25- Mapa da Ilha de Itaparica	113
Figura 26- Cacha-Prego/Vera Cruz – Bahia	116
Figura 27- Ruínas da Igreja de Santo Antonio dos Velasques/Vera Cruz – Bahia	117
Figura 28- Localização de Madre de Deus – Bahia	118
Figura 29- Madre de Deus – Bahia	118
Figura 30- Ilha de Itaparica – Bahia	120
Figura 31- Salvador vista de Itaparica	121

Figura 32- Mapa da Região Nordeste	124
Figura 33- Polo Industrial de Camaçari – Bahia	137
Figura 34- Fábrica da Ford – Camaçari – Bahia	139

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Número de Engenhos na Bahia	55
Quadro 2 - Manufaturas de Fumo nos Anos 1930	63

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
2	URBANIZAÇÃO – UM PROCESSO CONTÍNUO E DESIGUAL	19
2.1	ESPAÇO E TERRITÓRIO	19
2.2	ENTENDENDO A URBANIZAÇÃO	21
2.3	O FUNCIONAMENTO DAS CIDADES E SUA ECONOMIA	24
3	A CONSTRUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO URBANO DE SALVADOR	26
3.1	A CONQUISTA DO ESPAÇO COMO TERRITÓRIO URBANO	26
3.1.1	O Seabrismo	34
3.1.2	O Panorama Baiano Pós-1930	36
3.2	CONQUISTA DO ESPAÇO	38
3.2.1	As Invasões	39
3.3	COMPOSIÇÃO ÉTNICA COMO FATOR DE DESENVOLVIMENTO	42
3.3.1	Os Indígenas	44
3.3.2	Diogo Álvares - o Caramuru	45
3.3.3	A Presença dos Negros	47
3.4	A REPRODUÇÃO DO CAPITAL E A CONQUISTA DO TERRITÓRIO	49
3.4.1	A Indústria da Cana-de-açúcar	51
3.4.2	A Indústria de Produtos Animais	57
3.5	O CICLO INDUSTRIAL URBANO	59
3.5.1	A Indústria Têxtil	61
3.5.2	A Indústria Fumageira	62
3.6	O BRASIL DOS ANOS 1930 - 1960	64
3.6.1	A Cultura Cafeeira	64
3.6.2	A Substituição das Importações	65
4	A REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR E A ORIGEM DAS CIDADES QUE A COMPÕEM	70
4.1	SALVADOR	72
4.2	CAMAÇARI	82
4.3	SÃO FRANCISCO DO CONDE	87
4.4	CANDEIAS	90
4.5	SIMÕES FILHO	93
4.6	LAURO DE FREITAS	95
4.7	DIAS D'AVILA	99
4.8	POJUCA	101
4.9	MATA DE SÃO JOÃO	105
4.10	SÃO SEBASTIÃO DO PASSÉ	110
4.11	VERA CRUZ	114
4.12	MADRE DE DEUS	118
4.13	ITAPARICA	119

5	A REGIÃO METROPOLITANA PARA ALÉM DE SALVADOR: ASPECTOS GEOGRÁFICOS, ECONÔMICOS E SOCIAIS	123
5.1	A BAHIA E A MACRORREGIÃO DO NORDESTE	123
5.2	A INTERDEPENDÊNCIA DA RMS COM SALVADOR	127
5.2.1	O Centro Industrial de Aratu	127
5.2.2	O Polo Industrial de Camaçari	131
5.2.3	A Consolidação de Salvador como Referencial do Comércio Regional	143
5.2.4	O Mercado Imobiliário e a Ocupação Urbana	145
5.2.5	A Indústria do Turismo	151
6	OPÇÕES E RESTRIÇÕES DE POLÍTICAS DE DESENVOLVIMENTO URBANO DE SALVADOR	157
6.1	A VALORIZAÇÃO DO MUNICÍPIO NO QUE TANGE À QUESTÃO AMBIENTAL	158
6.2	A SOLUÇÃO PORTUÁRIA DE SALVADOR	160
6.3	O GARGALO AÉREO BAIANO	164
6.4	AS RODOVIAS DA RMS	167
6.5	A VERTICALIZAÇÃO DA OCUPAÇÃO URBANA	168
6.6	A EXPANSÃO NORTE DE SALVADOR	169
6.7	ESPAÇO PARA CRESCER	172
6.8	POR UM PLANO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL	175
6.8.1	O Papel das Ordens Religiosas	175
6.8.2	As Iniciativas Industriais e a Expansão Urbana	177
6.9	A MOBILIDADE URBANA COMO ELEMENTO DE INTEGRAÇÃO DE SALVADOR COM A RMS E O RECÔNCAVO BAIANO	180
7	CONCLUSÃO	183
	REFERÊNCIAS	189

1 INTRODUÇÃO

Os caminhos historicamente utilizados para o crescimento da maioria das cidades brasileiras não levaram em consideração o planejamento urbano, o incremento populacional das capitais estaduais, o desenvolvimento do mercado de consumo, a demanda por espaço para habitação, a capacidade de implantação da infraestrutura de equipamentos urbanos de serviços públicos; nem tampouco instituíram a sua sustentabilidade ambiental.

Maior aglomerado humano e maior centro de atividade industrial do Norte e Nordeste brasileiro, Salvador foi a primeira cidade planejada a surgir no Brasil, construída para atender à necessidade de instituir um poder central na nova Colônia, até então fragmentada pelas capitânicas. Constituiu-se como sede da primeira tentativa de exploração econômica do território brasileiro pelo poder central de Portugal. Escolhida pela metrópole como abrigo, porto, fortaleza e morada do Novo Mundo, Salvador foi ao longo dos séculos XVII e XVIII a cidade mais importante do Ocidente, abaixo da Linha do Equador.

O presente trabalho tem como objetivo central buscar uma relação entre a evolução histórica, política, cultural, religiosa, geográfica e econômica da cidade de Salvador, e a sua ocupação urbana, procurando compreender os reflexos positivos e negativos desta ocupação para além do seu território, inserindo no contexto deste estudo o Recôncavo baiano e a Região Metropolitana de Salvador, como áreas de maior influência.

Assim, o estudo do processo de urbanização da cidade de Salvador e da sua Região Metropolitana, bem como a identificação das suas premissas e vetores de crescimento, contemplando as 13 cidades membros da RMS e o seu entorno, a partir do primeiro aldeamento de organização cultural europeia na região, com a chegada de Diogo Álvares Correia – o Caramuru às praias do Rio Vermelho, e também com a implantação da primeira cidade planejada em território americano pelos portugueses, até os dias atuais, despertou no autor do presente trabalho muito interesse pelo desenvolvimento do tema proposto.

O pressuposto é que Salvador, desde a sua fundação passou pelos mais diversos períodos de expansão e retração econômica, o que levou a uma descontinuidade na sua ocupação territorial e no planejamento dos seus vetores de crescimento. A questão política tem sido ao longo da sua história um fator de

influência marcante.

Planejada desde o primeiro momento de sua ocupação para ser a capital política da América Portuguesa, a cidade de Salvador, fundada há 462 anos, foi parte de um projeto econômico do Estado Português de integração do Atlântico Sul, em uma única economia, distribuída em três continentes, onde a metrópole portuguesa correspondia como centro de decisões e era a matriz do processo econômico; o território africano participava do processo como centro de fornecimento de mão-de-obra; e a colônia americana contribuía como território de produção, basicamente extrativista, e com uma agricultura monocultora, de base exportadora, fazendo parte de um processo econômico de globalização, de curso histórico.

Como a primeira cidade planejada do Brasil, a partir dos conhecimentos e das práticas trazidas da Metrópole, Salvador foi inicialmente implantada nas cumeeiras dos morros, debruçados sobre a baía de Todos os Santos, com as preocupações básicas da época, voltadas para a defesa militar e para as linhas de suprimentos.

Durante o período colonial era também conhecida como “cidade porto”; devido ao porto de Salvador ter sido durante quase 400 anos, até o advento da navegação comercial a vapor, um porto natural de importância estratégica para a navegação mundial.

Até a construção dos canais do Panamá e de Suez, na segunda metade do século XIX, os navios que partiam ou retornavam da Europa Ocidental, em direção aos oceanos Pacífico e Índico, viam-se obrigados a navegar pelo Atlântico Sul.

Graças à sua privilegiada localização, ao seu amplo ancoradouro natural na espaçosa baía de Todos os Santos considerada a segunda maior do planeta, e a primeira baía navegável durante todo o ano, o “Porto do Brasil”, como também era conhecido, era um ponto de convergência para navios e frotas mercantes de todo o mundo, o que fazia da capital baiana, naquela época, um centro econômico e financeiro de significativa importância no cenário mercantil, e uma capital política de primeira grandeza no continente americano.

O sistema urbano brasileiro é hoje polarizado por duas metrópoles globais: São Paulo, a principal delas, maior aglomerado urbano da América do Sul, e que a cada dia mais concentra as funções concernentes ao papel de capital financeira do continente sul americano, e o Rio de Janeiro, bela capital política, sucedânea de

Salvador como Capital da Colônia, e detentora do poder político nacional, até a transferência da Capital Federal para Brasília. Salvador, então, constitui-se em uma cidade grandiosa, cujo esplendor natural e metropolitano a mantém na função de importante portal de entrada do turismo no Brasil; hoje em processo de acelerada revitalização urbana e social, com vistas a sediar a Copa do Mundo de futebol de 2014, bem como os Jogos Olímpicos Mundiais de 2016.

A escolha do tema dá-se, então, pela importância econômica que a cidade de Salvador e a sua Região Metropolitana exercem sobre a economia nordestina.

No degrau abaixo da hierarquia urbana Nacional, a cidade de Salvador destaca-se dentre outras capitais regionais, com a sua região metropolitana, que concentra uma população de mais de três milhões de habitantes, como a terceira maior concentração populacional do Brasil, e que em um nível de igualdade em importância proporcional com outras capitais e suas respectivas regiões, destaca-se especialmente por incorporar, junto com a RMS a maior concentração de atividade econômica do Norte e Nordeste brasileiro, responsável por mais de 50% do PIB do estado da Bahia.

Não obstante esse quadro de concentração de atividade econômica, segundo Diniz e Arraes (2003), com base em dados da Pesquisa Nacional de Amostragem de Domicílios, a RMS apresentava em 2001, o segundo pior índice de desigualdade social entre as 10 mais importantes Regiões Metropolitanas do País.

Desse modo, Salvador é ainda hoje, a capital com o mais elevado índice de desemprego do Brasil e situa-se entre as capitais de maior densidade demográfica da nossa Federação.

O mercado imobiliário no Brasil, com a estabilização econômica alcançada pelo Plano Real de estabilização econômica, implantado na gestão do Presidente Itamar Franco, encontrou o seu foco de desenvolvimento pela viabilidade de mercado, paulatino e compassado.

A dimensão e a importância do mercado imobiliário em uma economia podem ser avaliadas pela sua representação em economias mais desenvolvidas, correspondendo, segundo Almeida (2008, p. 6), “a 1/3 da riqueza contabilizada nos Estados Unidos da América, maior economia do mundo.”

O patrimônio imobiliário nos EEUU encontrava-se envolvido, naquele momento, em uma crise sem precedentes na sua história, iniciada no ano de 2008,

capaz de influenciar negativamente toda a economia mundial, com reflexos marcantes e com a capacidade de influenciar um novo surto recessivo.

O mercado imobiliário brasileiro saía naquele momento de um período em que esteve altamente represado na sua formalidade institucional, e extrapolado para a favelização dos aglomerados urbanos, com graves consequências socioeconômicas. O setor imobiliário é responsável pela concretização de um dos principais sonhos de todo e qualquer ser humano: a conquista da moradia. Uma realização importante, na medida em que contribui para dar segurança aos indivíduos, consolida os laços familiares, constituindo-se, portanto em fator de estabilidade social, além do seu caráter econômico, gerador de emprego e renda.

Salvador já nasceu primeiro mundo, e assim o foi, até o século XVIII.

Durante dois séculos chegou a ser a mais importante e populosa cidade do mundo, abaixo da linha do Equador, e foi a primeira cidade planejada a surgir no Brasil, a partir da necessidade de se instituir um poder central na nova colônia, até então fragmentada pelas capitânias; e também foi a primeira tentativa de exploração econômica do território brasileiro.

Escolhida pelos Portugueses como abrigo, porto, fortaleza e morada do Novo Mundo, Salvador se tornou nos séculos XVII e XVIII a cidade mais importante do Ocidente, abaixo da linha do Equador, como já foi mencionado, anteriormente.

A análise do Desenvolvimento Urbano de Salvador, bem como a sua influência no Recôncavo baiano e na sua Região Metropolitana, e ainda a identificação dos seus vetores de expansão, influenciados pelo avanço da Indústria Imobiliária e seus reflexos socioeconômicos, constituem o objetivo específico do presente trabalho de dissertação.

Trata-se de um resgate histórico do surgimento de cada uma das cidades que compõem a RMS, assim como o impacto das intervenções políticas e econômicas nesses municípios, e sobre a ocupação urbana de Salvador, cujas áreas de expansão encontram-se tecnicamente esgotadas. Também fez parte das preocupações ao longo do desenvolvimento deste estudo, a identificação de vetores de crescimento urbano, a identificação de intervenções públicas e privadas que venham permitir o planejamento e a viabilidade desta expansão.

A Cidade de Salvador, principal município da RMS, e também capital do estado da Bahia, encerrou o ano de 2009, contemplando duas marcas históricas:

fontes ligadas à Prefeitura Municipal de Salvador, referindo-se a discursos feitos pelo Prefeito João Henrique Carneiro, denunciam a Cidade, como o centro urbano de maior concentração populacional proporcional do País, contabilizando cerca de nove mil habitantes por quilômetro quadrado; concentração populacional maior que a própria cidade de São Paulo, que se situa na marca de sete mil habitantes por quilômetro quadrado; concentração urbana que a ONU colocou entre as 150 maiores concentrações urbanas do planeta, para o ano de 2025, denunciando a enorme responsabilidade quanto ao seu planejamento.

É importante ressaltar a influência histórica da cidade de Salvador sobre os municípios circunvizinhos que compõem o Recôncavo e a RMS, assim como os reflexos da atividade econômica dos demais municípios sobre a cidade de Salvador, que pela sua infraestrutura de comércio e de serviços, torna-se opção primeira como domicílio entre os habitantes da região.

Essa influência dá-se de forma notável ao longo da história da região, desde os primórdios tempos vividos decorrentes do ciclo colonial da cana-de-açúcar, que se expandiu por todo o Recôncavo baiano e pelo território que hoje abriga a RMS, tendo em vista as suas facilidades locais como centro urbano constituído; como porto exportador e de facilidade na comunicação fluvial, acentuando-se significativamente a partir da década de 1950, com a descoberta do petróleo no Recôncavo e a implantação da refinaria Landolfo Alves na cidade de Candeias, pertencente à área de São Francisco do Conde.

A partir daí, essa influência se acelerou, com a implantação do Centro Industrial de Aratu e em seguida, do Polo Petroquímico de Camaçari, no ano de 1978, hoje denominado Complexo Industrial de Camaçari; iniciando-se um processo de estabilização da população de Salvador, na proporção de aproximadamente 80%, em relação à população da RMS.

Esse ciclo passou a ser amenizado somente a partir da política de descentralização urbana, com uma nova visão da política de contratação de mão-de-obra industrial, entre a população local, pelos novos projetos industriais de grande porte implantados no início deste milênio, com a instalação de uma unidade industrial de produção da montadora norte-americana de automóvel Ford.

O resultado disponível demonstra um incremento da contratação de mão-de-obra local na cidade de Camaçari, de 10% no ano de 2005, para 18% no ano de

2008, dentre a mão de obra efetiva absorvida pelo Complexo Industrial; política essa de resultados comprovados ainda modestos, mas, em boa hora adotada, coincidente com o processo de exaustão da disponibilidade de espaços na área remanescente do município de Salvador.

Desse modo, no curso desta investigação, torna-se relevante a interpretação das intervenções políticas nas modificações socioespaciais da RMS. Neste trabalho, a interdependência entre a lógica e a história é de absoluta relevância. A questão espacial é influenciada pelos fatos econômicos, que por sua vez são determinados por elementos não econômicos diversos, incrustados em questões políticas, históricas e sociais, desde a fundação da Cidade.

A relação política com a interdependência sociocultural facilita a verificação e a identificação dos vetores de expansão e do desenvolvimento urbano da região, possibilitando que seja traçado um quadro socioeconômico e de locação comparativo de Salvador com as demais cidades integrantes da RMS, como forma de avaliar não só o nível de desenvolvimento, como também as disponibilidades territoriais e as potencialidades econômicas voltadas para o mercado imobiliário de cada município, a reboque da esperada exaustão da disponibilidade de áreas para expansão desse mercado dentro da Capital baiana.

Avaliando as políticas públicas de ocupação do solo nas cidades que compõem a Região Metropolitana de Salvador, e as oportunidades econômicas geradas para a iniciativa privada, entende-se melhor a expansão da indústria imobiliária como referencial de desenvolvimento da cidade de Salvador e da sua Região Metropolitana, capacitando a realização de um estudo sobre a formação da RMS, e quais as razões determinantes para a sua formação, delimitação territorial e para o quadro econômico nela inserido.

O Brasil, e em particular as regiões Norte e Nordeste, vivem um *boom* imobiliário iniciado no ano de 2006, com reflexos econômicos positivos para os municípios alcançados, com um grande volume de lançamentos de empreendimentos imobiliários, capitaneado pelo “desembarque” de grandes empresas nacionais e internacionais especializadas no desenvolvimento de uma nova concepção dos produtos imobiliários.

Essas empresas são munidas ainda de suporte econômico originário de captação de recursos nas Bolsas de Valores e de operações de financiamentos de

longo prazo, desenvolvidas por entidades financeiras, moldadas para o atendimento a este segmento de mercado, nas suas diversas faixas de mercado, que moldam a concepção desses empreendimentos, lastreados nos moldes do antigo sistema financeiro de habitação, e incentivados pelos novos tempos de estabilidade e crescimento econômico.

Nesse contexto, chegam à região novas filosofias para os projetos já desenvolvidos e testados em outros centros economicamente mais evoluídos, cujo princípio, baseado na concentração de número expressivo de unidades imobiliárias em empreendimentos de grande porte, tem propiciado a viabilização e o desenvolvimento de projetos em localidades antes inacessíveis.

Desenha-se, assim, uma potencialidade no desenvolvimento de produtos imobiliários voltados para as classes sociais menos favorecidas, o que poderá vir a alterar positivamente o quadro histórico de crescente ocupação informal dos espaços urbanos com favelas, que ocupam grande extensão do território da região, em estudo, principalmente na cidade de Salvador.

Todo esse movimento poderá constituir um marco histórico na ocupação espacial das cidades envolvidas, com as expectativas dos bons resultados aqui preconizados, que se reforçam com a constatação da liderança do estado da Bahia na aplicação de recursos do PAC - Plano de Aceleração do Crescimento, nos anos de 2009 e de 2010.

Esses recursos foram convertidos em novos empreendimentos na área de habitação, com financiamento na modalidade de arrendamento mercantil, para a população com renda de 0,0 a 3,0 salários mínimos, e do sistema financeiro de habitação para a população de renda entre 3,0 e 10,0 salários mínimos, pelo Governo Federal, através da Caixa Econômica Federal, para a construção de moradias, voltadas para a população de baixa renda, trazendo uma descompressão no processo de favelização urbana.

Este quadro de atividade econômica acelerada proporcionou um crescimento do setor imobiliário no ano de 2007 da ordem de 64%, apurados nas pesquisas quantitativas da Associação dos Dirigentes das Empresas do Mercado Imobiliário da Bahia - ADEMI / BA., em relação ao ano de 2006 de 98% de 2008 em relação ao ano anterior; número este de crescimento estabilizado, para os próximos anos,

desafiando a crise econômica que preconizava um resultado negativo considerável, a partir da crise imobiliária na América do Norte, no ano de 2008.

2 URBANIZAÇÃO: UM PROCESSO CONTÍNUO E DESIGUAL

Para que melhor se compreenda a urbanização, necessário se faz explicitar os significados dos termos espaço e território.

De acordo com Raffestin (1993), esses conceitos não possuem significados equivalentes. O espaço é anterior ao território, sendo este último formado a partir do primeiro, resultante de uma ação que envolve energia e informação, ao mesmo tempo em que apresenta marcas de poder. O território é uma prática espacial criada a partir de um conjunto de ações que se estruturam por meio de redes de relacionamentos. A territorialidade se processa a partir da ação da sociedade; ou seja, a partir das estratégias criadas na ocupação de seu sistema socioprodutivo; na ocupação de um espaço.

2.1 ESPAÇO E TERRITÓRIO

Santos (1996) define o espaço para além dos aspectos geográficos, incluindo diversas categorias, nas quais ocorrem as relações sociais que agem sobre o território, que se configura a partir de técnicas, meios de produção, objetos e coisas e pela dialética do espaço.

Território, entretanto, é visto pelo referido autor através do âmbito político, tal como “[...] um nome político para o espaço de um país”. (SANTOS, 2000, p. 19).

Já o espaço é tido como a totalidade verdadeira, resultado da união de três elementos: configuração territorial, paisagem e sociedade.

Para Santos (1996) é no território que as configurações e reconfigurações do mundo acontecem, influenciando o espaço.

O espaço deve ser considerado como um conjunto de relações realizadas através de funções e de forma que se apresentam como testemunho de uma história escrita por processos do passado e do presente. Isto é, o espaço se define como um conjunto de formas representativas de relações sociais do passado e do presente e por uma estrutura representada por relações sociais que estão acontecendo diante dos nossos olhos e que se manifestam através de processos e funções. O espaço é, então, um verdadeiro campo de forças cuja aceleração é desigual. Daí porque a evolução espacial não se faz de forma idêntica em todos os lugares (SANTOS, 1996, p. 120).

Torna-se importante salientar que Santos (1996) descreve o homem como sendo um agente transformador ou um agente devastador do território, que ele próprio cria. O mundo passa a ser um território no qual se registra a ocorrência de uma profunda inter-relação de uns com os outros. Então, e o ser humano é visto, ao mesmo tempo, como um ser no mundo e como um ser do mundo, inserido no contexto do território.

Assim, o ser humano forma uma sociedade que habita um território e é desejoso de promover um desenvolvimento que requer um planejamento para orientar as ações a serem empreendidas pelas iniciativas públicas e privadas.

Uma ordenação sustentável do território é a que alia o ótimo para o homem com o adequado para a natureza, através de uma relação sociedade/natureza, harmônica e não predatória. [...] o território é lugar de relações. Relações sociedade/natureza e homens/homens. Em função disso, torna-se espaço de ação e de poder (DALLABRIDA, 2000, p. 188, 190).

O espaço, no entanto, não pode ser visto como homogêneo; passível de ter seus resultados totalmente reproduzidos, e com tal êxito, que todas as cidades poderiam ser prósperas, caso agissem visando a valorização da sua vida econômica ou cultural. O conceito de espaço, então, é fundamental para o ser humano; nele estão encerradas todas as dimensões da vida humana.

Dessa forma, para Hartshorne (1939 apud CORRÊA, 2006, p. 19), o espaço

[...] é somente um quadro intelectual do fenômeno. Um conceito abstrato que não existe em realidade [...] a área, em si própria, está relacionada aos fenômenos dentro dela, somente naquilo que ela contém em tais e tais localizações.

O espaço é multidimensional. Nele ocorrem práticas sociais distintas que lhe imprimem este caráter de multidimensionalidade, possibilitando conceitos e concepções diferentes que o tornam inteligível. Decifrá-lo é revelar as práticas sociais dos grupos que nele circulam, que trabalham, lutam, vivem, produzem; enfim, “fazem a vida caminhar” (CORRÊA, 2006, p. 44).

Por outro lado, o conceito de lugar assume maior abrangência de significado, pois deixa de ser compreendido apenas como um espaço que a natureza e o homem produziram, ao longo de um tempo, para ser encarado como uma construção única, singular, marcada pelo simbolismo daqueles que o habitam (GOMES, 2006).

O território deve ser entendido como um espaço definido e delimitado segundo relações de poder. Na geografia política, o território é compreendido como o espaço concreto com seus atributos naturais e aqueles socialmente construídos pelo grupo social que o ocupa (SOUZA, 2006).

O conceito de região está associado a dois outros, o de extensão e o de localização de um determinado fato ou fenômeno. Usa-se, por exemplo, a expressão “região mais pobre” como uma referência a uma área em que determinadas características a tornam diferente das demais. São múltiplos e complexos os recortes que se podem atribuir ao termo região. Entretanto, com o processo da globalização busca-se afastar o sentido de divisão e fragmentação, para se acatar o de homogeneização do espaço; isto é, a uniformização das relações sociais. (GOMES, 2006).

2.2 ENTENDENDO A URBANIZAÇÃO

Para que se possa entender e conceituar a urbanização, devem ser considerados, segundo Castells (2009, p. 39), dois eixos semânticos:

1. Concentração espacial de uma população, a partir de certos limites de dimensão e de densidade.
2. Difusão do sistema de valores, atitudes e comportamentos denominado cultura urbana.

Comparando as duas acepções acima, constata-se que a primeira está mais relacionada a aspectos geográficos, enquanto a segunda se prende ao aspecto antropológico da expressão “sociedade urbana”; isto é, a normas, crenças, valores e relações sociais com lógica própria, para se organizar e transformar.

Pedrão (2002) complementa essa informação ao explicar que a urbanização pode ser considerada em seu aspecto externo, visível; que se faz notar pelo crescimento das cidades, resultante do aumento da população, criando e transformando espaços, ocupando o seu território. Se considerados os seus aspectos externos, a urbanização se manifesta pela transformação social, abrangendo práticas e decisões.

Partindo de uma concepção socioeconômica em que a cidade se constitui no *locus* da reprodução do capital, a urbanização começou a ser vista como uma gama

de relações sociais, que retrata as relações estabelecidas na sociedade como um todo (ROLNIK, 2004).

Nesse cenário é que o processo de urbanização foi desencadeado no Brasil, passando as cidades brasileiras, especialmente as grandes e médias, a requisitar uma série de serviços e equipamentos que se colocavam na pauta de reivindicação da população, a qual deixava o campo para morar na cidade. Naquele momento, já estava presente a questão do déficit de moradia.

O processo de urbanização consiste em um movimento para além da construção de cidades, pois ele está presente na reconstrução de espaços já existentes, abrangendo o crescimento horizontal e vertical das cidades. Nesta perspectiva, trata-se de um movimento continuado; pode-se dizer ininterrupto, que abrange desde construções novas a reparos; ações essas que têm no homem o seu agente, o qual pode agir de forma isolada ou coletiva, regular ou esporadicamente (PEDRÃO, 2002).

A urbanização pode ser visualmente percebida pela ampliação do espaço urbano que se apresenta através do crescimento das cidades, e que pode se dar de forma horizontal ou vertical; isto é, pelo aumento da sua população que, proporcionalmente, cria e transforma espaços com a consequente ocupação do território.

O tempo e o espaço constituem-se fatores relevantes no processo de urbanização, posto que são inexoráveis. Em outras palavras, a história e a geografia que imprimem características particularizadas e globalizantes à terra, compõem o cenário da urbanização. Por conseguinte, percebe-se que a urbanização é processual e multivariada, e seus componentes podem ser assim desdobrados:

- a)** Uma rede urbana surge e se desenvolve em virtude da interligação entre produção, distribuição e consumo;
- b)** As cidades crescem física e estruturalmente, apresentando graus diversos de dinamismo;
- c)** Modificações ou mutações socioeconômicas, espaciais e não-espaciais, causadas pelas inovações tecnológicas e científicas no âmbito da produção industrial, serviços e intercâmbio comercial (CARTER, 1972 apud PAVIANI, 2009).

Sob a perspectiva processual da urbanização, torna-se evidente que a população está a permear cada um desses componentes, posto que seja ela a impulsionadora do processo, com diversos graus de impactos sobre as cidades, a

dependem do contexto geográfico e das múltiplas formas que o próprio processo de produção e de consumo assume.

Ao se considerar a urbanização no plano econômico, afirma-se que ela se constitui pela mobilização de recursos humanos e físicos, esporádica ou permanentemente, com diversas intensidades, em processos de trabalho que possuem como característica a redução de recursos físicos tratados pelo homem (PEDRÃO, 2002).

Continuando, o referido autor diz que a industrialização da urbanização termina por interferir nos padrões de comportamento adotados.

A industrialização da urbanização promove a difusão de modos padronizados de produzir e consumir, resultando em padrões urbanos de comportamento, identificados com grupos de renda, formas de moradia e perfis de uso de serviço (PEDRÃO, 2002, p. 30).

Neste contexto, as cidades, consideradas as “usuárias dos recursos naturais”, de acordo com o mencionado autor, marcam espaços regionais e estabilizam as relações econômicas. Assim, as cidades se utilizam de uma rede de serviços advindos da área rural e de outras cidades, além de terem a possibilidade de condicionar outras cidades e até de subordinar atividades que se realizam em lugares outros.

Segundo Sposito (2005), a urbanização moderna adquire um “tom” peculiar que lhe é conferido pelo processo de industrialização. É este processo que determina as relações da sociedade com a natureza; pois é ele que, mesmo em países socialistas, domina as relações de produção.

Há de se destacar que o espaço que se chama de urbano, segundo Rolnik (2004, p. 12), “não mais está restrito a um conjunto denso e definido de edificações”; mas, ao predomínio da cidade em relação ao campo. Entretanto, há significativas diferenças entre a urbanização que os sistemas sociais e mercantis promovem e aquela produzida pelos sistemas industriais. Essas dessemelhanças se fazem notar principalmente no ritmo de crescimento das cidades e na sua continuidade.

A urbanização da industrialização causa uma maior variedade de disparidades e torna mais difícil a renovação do acervo urbano.

Adota-se, então, neste texto, a posição de Pedrão (2002, p. 32), em denominar de acervo urbano “aos resultados físicos, econômicos e culturais da atividade urbana em geral”.

A adaptação dos componentes do acervo urbano para formas novas de uso e sua renovação imprimem uma conotação de transitoriedade à urbanização, uma vez que, esses componentes não apresentam condições de durabilidade iguais às dos equipamentos das cidades pré-industriais.

Considerando-se o aspecto físico, a urbanização consiste em um processo de criação de espaços, e sua ocupação que tem início com a apropriação de terras com finalidades urbanas. São as tecnologias empregadas na produção e no consumo que determinam a relação entre a organização dos espaços e a apropriação das terras. É necessário que haja proporcionalidade entre a expansão territorial, horizontal, e a expansão vertical, a qual é formada pela superposição de espaços interligados (PEDRÃO, 2002).

Denomina-se volume a conjugação entre o espaço horizontal e o vertical. Uma cidade se compõe da combinação de diversos volumes, cujo valor resulta do seu uso atual comparado com os que estão previstos. Sobre estes custos, Pedrão (2002, p. 45) afirma: “Em síntese, a constituição de espaços urbanos construídos está ligada a um sistema de custos e de previsões que se formam a partir dos terrenos incorporados a cada cidade”.

Nesta perspectiva, constata-se que o espaço urbano é uma mercadoria, cujo valor se fundamenta em critérios físicos - a exemplo da declividade do terreno e atributos da construção - e locacionais, como facilidade de acesso a centros de serviço ou negócios e/ou proximidade com sítios valorizados da cidade.

A valorização ou desvalorização de um espaço depende dos investimentos que foram ali realizados. Desta forma, as obras de redesenho funcionam para as cidades como territórios reconquistados (ROLNIK, 2004).

2.3 O FUNCIONAMENTO DAS CIDADES E SUA ECONOMIA

Para além de um conjunto denso e repleto de edificações, o espaço urbano representa, atualmente, o predomínio econômico e social da cidade sobre o campo. Antes de ser um local de trabalho e moradia, a cidade é um polo de atração, que reúne e concentra as pessoas. As ruas, as casas, as praças e os templos retratam a experiência e a história de quem os construiu.

Ser habitante de uma cidade é ter participação em uma vida coletiva, mesmo que o participar se restrinja ao cumprir regras (ROLNIK, 2004).

A cidade constitui-se no aspecto concreto da urbanização, representando o universo da produção e do consumo, em que se concentra relacionado à subsistência e ao mercado. Nesse espaço os indivíduos se complementam, mas também se contrapõem por meio de sua participação nas atividades familiares e laborais, como seres que ofertam bens e serviços (PEDRÃO, 2002).

A urbanização possui custos, os quais são normalmente considerados como serviços públicos urbanos prestados, na perspectiva de gestão da cidade e de seus sistemas econômicos. Compreende-se por sistema econômico o processo social por meio do qual o trabalhador, atuando sobre seu objeto de trabalho, com a ajuda dos meios de produção, obtém um produto.

Segundo Pedrão (2002), nas cidades, a produção tanto pode ter origem nas empresas quanto pode ser realizada de forma independente; isto é, informal, além da denominada produção primitiva, a qual se forma pela produção extrativa, e do emprego direto de trabalho; este pouco capitalizado.

Villaça (1999, p.17) refere-se à estrutura intraurbana como “a articulação entre várias áreas funcionais de uma cidade”, e acrescenta que o deslocamento do ser humano e da matéria tem um poder estruturador bem maior do que o deslocamento da energia e das informações.

O espaço intra-urbano, ao contrário, é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho – como deslocamento casa trabalho – seja enquanto consumidor – reprodução da força de trabalho, deslocamentos casa-compra, casa-lazer, escola etc. Exatamente daí vem, por exemplo, o enorme poder estruturador intra-urbano das áreas comerciais e de serviços, a começar pelo próprio centro urbano (VILLAÇA, 1999, p. 20).

É o componente monetizado que conduz a economia urbana. Este componente apresenta reação a estímulos financeiros, e o trabalho é considerado no seu aspecto de mercadoria. Mesmo o trabalho que não se converte em mercadoria, ou que deixou de sê-lo, não deve ser considerado improdutivo ou indiferente ao sistema econômico, pois ele tem vinculações com a vida das pessoas que atuam no mercado.

3 A CONSTRUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO URBANO DE SALVADOR

As realidades históricas de um lugar e de seus habitantes, ao longo do tempo, são registradas através das suas funções, características e formas particulares modificadas, bem como as relações entre si, movidas por transformações amplas e de diferentes ordens.

A partir do preâmbulo contido no capítulo anterior, faz-se uma síntese sobre a evolução histórica de Salvador.

Fundada em 1549, por Tomé de Souza, intitulado primeiro Governador Geral do Brasil pela Coroa portuguesa, com o objetivo de dominação sobre o território brasileiro, fragmentado pela política mal fadada das capitânicas hereditárias, senhoriais e autônomas, Salvador foi uma cidade estrategicamente planejada para atender aos interesses da Coroa portuguesa nas terras recém-descobertas.

3.1 A CONQUISTA DO ESPAÇO COMO TERRITÓRIO URBANO

Após a experiência das capitânicas, D. João, rei de Portugal, decidiu compensar os excessos da dispersão administrativa com a centralização, a partir de um núcleo urbano. Implantada sobre uma cumeada, junto a um bom porto e naturalmente protegida, ela reunia as condições ideais da cidade portuguesa. Foi projetada por Miguel de Arruda, arquiteto-mor das obras reais, e construída por Luis Dias, mestre-pedreiro nomeado para construção das obras da fortaleza e cidade do Salvador (MOREIRA, 2001).

No sítio escolhido para a localização da cidade, as medidas de segurança estavam em primeiro plano. Erguida num cimo, cercada de muros, pontilhada de baluartes, a primitiva cidade procurava ser, como Portugal queria que ela fosse: “uma fortificação firme e duradoura”, como não poderia deixar de ser.

Localidade fechada dentro dos seus muros de taipa, Salvador abria-se para o mundo através das portas que possuía, em número de duas: a de Santa Catarina, ao norte, e a de Santa Luzia, ao sul, flanqueadas por baluartes com pontes levadiças sobre os fossos circulantes. Uma paisagem de feudalismo europeu, transplantada para os trópicos da América.

Sampaio (1949, p. 174), em seu livro ‘História da Fundação da Cidade do Salvador’, afirma: “O que então se tinha em vista era fundar uma cidade forte, a servir de sede do governo, ameaçado, por um tempo, por bárbaros do lado da terra e, de continuo, insultado por corsários e inimigos do lado do mar”.

Nesse contexto, o referido autor considerava que

Requeria-se, portanto um lugar, de seu natural, defensável e seguro e que com arte se tornasse inexpugnável; razão por que se preferia uma espécie de esplanada no cimo do monte, com cerca de trinta braças de altura, a cavalheiro sobre o porto; encostas, em alcantil, por esse lado; fosso profundo, natural do lado de terra onde corre um ribeiro de boa água e, nas extremidades, norte e sul, depressões estreitas ou gargantas que mais facilmente se vedavam. (SAMPAIO, 1949, p. 174).

Após um período de exploração do pau-brasil, no início da colonização, Portugal criou, na Colônia, um centro produtor de açúcar, com a utilização de técnicas já experimentadas nas ilhas do Atlântico e a mão-de-obra de escravos trazidos da costa africana.

Dessa forma, aos imperativos político-administrativos que motivaram a fundação da cidade de Salvador, somava-se o imperativo econômico que os financiava. O poder local ficava nas mãos dos senhores de engenho enquanto os objetivos desse segmento dominante da população coincidiam com os da metrópole (MATTOSO, 1992).

No final da época colonial, o Estado brasileiro era a combinação de um poder altamente centralizado, dirigido pelo monarca e sua administração, e de um poder descentralizado, monopolizado pelos senhores da terra.

Esta cidade brasileira, naquele período, desempenhava um papel estratégico, pois, além de manter o sistema de exploração colonial, era o espaço onde se realizavam as transações necessárias ao comércio de exportação, assim como as operações de coleta de impostos e taxas. Todavia,

[...] se a rede urbana criada pela conquista se limitava ao desempenho destes papéis, ela se constituiu em pedra angular de um sistema que pouco a pouco passou a desenvolver as forças produtivas, o que não podia deixar de acarretar uma gradual ampliação e diversificação das suas funções. (SINGER, 1987, p. 143).

A Bahia vivia sob o poder de uma aristocracia agrocomercial, economicamente baseada no cultivo em larga escala de produtos tropicais

exportáveis, ou na criação extensiva de gado de corte, apoiada no grande comércio exportador (MATTA, 2000).

Dessa forma, a cidade do Salvador transformou-se, então, no século XVIII, no maior porto do Atlântico Sul e na segunda maior cidade do Império Português (antes eram Lisboa e Goa). O barroco dominou o cenário religioso baiano. Nunca se construiu tantas igrejas (capelas, matrizes, irmandades seculares e de ordens segunda e terceira) novas ou reconstruídas (SENNA, 1997).

Na época, a hegemonia da arquitetura militar cedeu lugar às manifestações do barroco, que passou a predominar com a opulência de uma arquitetura religiosa inigualável (HOISEL, 1990).

Com a implantação do Império não houve mudanças significativas quanto ao poder local, se comparadas aos tempos de Colônia. A aristocracia rural continuava exercendo uma parte do poder do Estado, devido ao prestígio que detinha junto ao imperador. A base econômica continuava sendo a produção e a exportação de produtos agrícolas, embora nas últimas décadas do Império o centro de gravidade econômica, pouco a pouco, se deslocasse para o Centro-Sul, com o cultivo da lavoura de café. (MATTOSO, 1992).

A oligarquia tinha o seu poder fundamentado na propriedade da terra, geradora de produtos exportáveis, nas alianças e ligações entre poderosos, especialmente aqueles que dominavam o poder instituído e o governo local e, finalmente, nas ligações com o exterior, com a metrópole, mercantil no início e capitalista posteriormente. (MATTA, 2000).

Dessas relações com o exterior resultavam as trocas internacionais que dominaram as atividades comerciais e financeiras da Bahia. Esse mercado tradicional devia oferecer, aos consumidores estrangeiros, os frutos da terra, e trazer, para os seus habitantes, o que não podiam produzir: objetos manufaturados e até produtos alimentares. A saúde material de toda a Província e particularmente da capital dependia desse comércio, controlado por grandes negociantes; a maioria de fora da Bahia (MATTOSO, 1992).

Verifica-se que apesar do dinamismo econômico regional da segunda metade do século XIX, as últimas décadas desse mesmo século já foram marcadas por um processo de estagnação e decadência da economia agroexportadora, até então alicerce de toda vida econômica regional. Os trabalhos agrícolas baseados em

relações de produções de caráter escravagista ao lado de técnicas rudimentares ainda utilizadas na produção e transformação da cana-de-açúcar, no final do século, concorreram, ao lado de outros fatores, para a lenta, porém contínua estagnação da economia agrícola desenvolvida na região.

Tentativas de industrialização também foram visíveis nesse período. A estrutura industrial da Bahia na época era composta basicamente por atividades industriais, dependentes ou complementares ao setor agrário exportador. Grande parte da produção industrial era destinada ao abastecimento do mercado local, atendendo principalmente às necessidades da população escrava e de baixa renda, visto que as classes de alto poder aquisitivo eram abastecidas diretamente pelos produtos importados.

Havia uma complementação dentro de um mesmo setor: “importava-se o produto fino para uso das classes dominantes e fabricava-se o produto grosseiro para o uso da população em geral”. (MATEDDI, 1979, p. 351).

Entre as atividades industriais verificou-se o predomínio natural, pela disponibilidade de matéria prima local e pela necessidade de consumo, das indústrias alimentares e de bebidas, produzindo aguardente e álcool; das indústrias metalúrgicas, que utilizando matéria-prima importada forneciam peças e maquinaria para a agroindústria açucareira, assim como para o meio de transporte principal da época - a navegação a vapor - no período de 1850-1889 foram identificadas 14 fábricas no setor, sendo que 10 delas situadas em Salvador; das indústrias químicas fabricando principalmente o sabão além de óleos, velas, fósforos e o carvão; das indústrias de fumo, controladas em sua maioria pelo capital comercial alemão; e das indústrias têxteis, que constituíram as mais importantes da província, caso se exclua a agroindústria; de 1834 a 1875 existiam 10 fábricas no Estado; 7 em Salvador, 2 em Valença, ao sul do Estado, e 1 em Cachoeira, no Recôncavo; concentrando no ano de 1870 aproximadamente mais de 1000 operários. (MATEDDI, 1979).

Apesar das poucas indústrias com baixos salários e a maior parte dos trabalhadores da Cidade estarem ligados às ocupações temporárias e de baixa remuneração, esses produtos resultantes da indústria local, mais os importados e mais o pequeno comércio de abastecimento, alimentado pela navegação de cabotagem foram capazes de dinamizar o mercado, proporcionando várias reformas

em Salvador, que já se transformava na direção de uma urbanidade, nos moldes burgueses.

Mudava-se a estrutura dos transportes urbanos. Elevador hidráulico, linha de vapores, bondes, novas avenidas e viadutos, foram melhoramentos já observados no século XIX. Iluminação pública, corpo de bombeiros e ruas calçadas também surgiram naquele século (MATTA, 2000). Ressalta-se que o comércio, nessa época, era bastante dinâmico na Cidade.

Mattoso (1992) afirma que vender era o ofício mais praticado na Salvador do século XIX. De alto até o baixo da escala social, homens e mulheres exerciam algum tipo de comércio: eram grandes negociantes, comerciantes de todos os calibres, caixeiros-viajantes, ambulantes, leiloeiros, agentes de câmbio, corretores, proprietários de entrepostos. Era um conjunto que só tinha em comum a essência da atividade de compra e venda que lhes garantia a subsistência.

Era, pois, junto ao mar que as atividades comerciais se exerciam, num estreito espaço, limitado por duas construções religiosas: ao sul, a belíssima basílica de Nossa Senhora da Conceição, que se ergue no bairro chamado “da Preguiça” e ao norte - onde é menos íngreme - a ladeira que liga as cidades: Alta e Baixa e a Igreja de Nossa Senhora do Pilar.

Esse espaço de apenas dois quilômetros de comprimento era cortado, até 1870, por uma única rua paralela ao mar. Nela estavam os prédios da Alfândega, do Celeiro Público, do Arsenal da Marinha e o da Bolsa de Mercadorias, construídos em 1816 em estilo neoclássico. Eram também nessa rua que ficavam os entrepostos e armazéns, os trapiches, onde se guardavam os produtos destinados à exportação, e os que chegavam de ultramar. Nela se concentrava ainda uma profusão de bazares, lojas e mercados em que se podia comprar toda sorte de mercadorias, de legumes frescos a escravos.

Na estrutura das relações comerciais, cada comerciante tinha a sua clientela - ou “freguesia”, como se costumava dizer - de comerciantes varejistas. Era uma clientela praticamente cativa, presa por laços de parentesco, de compadrio, de amizade ou pela caderneta de haveres. As relações que se estabeleciam no seio da classe comercial não diferiam muito das que eram mantidas nas famílias, nos meios paramilitares ou políticos; e o mesmo esquema se reproduzia nas relações entre

comerciantes varejistas e as centenas de mercadores ambulantes que povoavam os mercados e percorriam praças e ruas da cidade.

Esse século XIX foi transformador do ponto de vista social urbano de Salvador. A Cidade importou costumes, produtos, mão-de-obra e ideias. Os novos lotes urbanos tiveram seu padrão ampliado; a casa passou a ser construída isolada do vizinho e recuada em relação à rua. Surgia o padrão de porão alto, acesso lateral, platibanda, revestimento de azulejos nas fachadas, vidros nas esquadrias, e o estilo neoclássico sobressaiu-se como o estilo oficial do Império. Novos bairros surgiram: Campo Grande, Canela, Garcia, Vitória, Graça, arrabalde da Barra, Nazaré, Lapinha, Liberdade, Calçada, Ribeira, Caminho de Areia, Plataforma, Brotas, Matatu, Baixa dos Sapateiros e Sete Portas. (SENNÁ, 1997).

Houve, nesse século, na Cidade, uma regulamentação e disciplina de serviços urbanos e construção civil, através da qual Salvador cresceu sempre tendo como referência de urbanização a das cidades europeias. Esse crescimento era estimulado pelo movimento comercial, e eram os comerciantes os que mais influenciavam na modelação do espaço urbano. (MATTA, 2000).

Em relação ao porto de Salvador, apesar de catorze projetos de melhoramentos terem sido submetidos ao poder público, entre 1854 e 1891, não saíram do papel devido ao receio do Governo de enfrentar o “lobby” de trapicheiros. (AZEVEDO, 1985).

Surgiram, também, nesse mesmo século, os primeiros hospitais modernos de Salvador, com intenção de se constituírem em verdadeiros centros de cura. Em 1893, foi inaugurado o Hospital Santa Isabel, instituição ligada à multissecular Santa Casa de Misericórdia da Bahia, e em 1855 a cidade já tinha um centro de vacinação; e parte das instituições urbanas passou a cobrar a obrigatoriedade da vacina. (MATTA, 2000).

À medida que crescia a importância da medicina e da higienização, as obras públicas iam tendendo a ordenar o espaço e a eliminar maus cheiros ou focos de doenças. Da mesma forma, os hábitos das pessoas começavam a ser vigiados e distintos segundo sua higiene. As pessoas passavam a ser consideradas piores ou melhores, segundo os critérios de higiene e de saúde, o que pouco a pouco ajudou a condicionar os hábitos da população segundo a nova ordem. (AZEVEDO, 1985).

Todas essas transformações urbanas e sociais apontadas, acima, e que continuariam durante a República mostram que a Cidade, aos poucos, direcionava-se para uma fase na qual o capital burguês tinha grande influência, mesmo que, contraditoriamente, o poder local ainda estivesse estruturado em um modelo que vinha desde os tempos coloniais.

Após a implantação da República no Brasil, principalmente nas duas primeiras décadas do século XX, ideais modernizadores espalharam-se por várias cidades do País, inclusive Salvador. A necessidade de reformas urbanas era discutida por segmentos higienistas, sanitaristas, engenheiros, jornalistas e intelectuais; e as más condições de salubridade e higiene das cidades eram amplamente criticadas pela área da saúde e apontadas como causadoras pela disseminação de epidemias, além de serem prejudiciais aos interesses econômicos da nação. Modernização, urbanização, higienização, normatização, moralização dos costumes, ações de controle social e regulamentação dos usos do espaço eram temas que estavam sempre vinculados. (LEITE, 1998).

É razoável se acreditar que esse apelo à “civilização” decorria do capital burguês que surgia na Bahia, voltado para a urbanização e padronização de hábitos e consumo. Em Salvador crescia o mercado de consumo e o capitalismo. O capital de origem externa, obtido pela administração pública para a implementação de suas obras, também foi utilizado. Nesse momento determinados tipos de serviços urbanos, assim como insumos para a implantação dos mesmos, eram importados, o que poderia, ao lado da penetração do capital internacional, constituir um estímulo para a intervenção no espaço físico-territorial de Salvador.

Áreas tradicionalmente habitadas por classes sociais elevadas durante o período colonial nos distritos centrais da cidade vinham há algumas décadas perdendo os moradores de maior poder aquisitivo, migrados para os bairros em direção à ventilada barra da baía de Todos os Santos, ocupadas pelas chácaras dos ingleses desde os princípios do século XIX. A área compreendida pelo Campo Grande, Vitória, Graça, Garcia, Canela e Barra, acabou por atrair progressivamente os moradores abastados de Salvador que passaram a se instalar em casas e palacetes cercados por jardins, recuos e gradis que os afastavam do convívio direto com o movimento das ruas (MARINS, 1999).

Nesse período o Brasil tinha acabado de sair do escravismo, e ingressava no processo de construção de uma sociedade do tipo capitalista urbano industrial. Várias estratégias foram desenvolvidas no sentido de formação de um novo ordenamento político-cultural nacional, e de uma República com um poder central forte e que fosse capaz de romper com o esquema das oligarquias regionais, o que não se verificou plenamente, pelo menos na chamada Primeira República, que compreendeu o período de 1889 a 1930. (HERSCHMANN; PEREIRA, 1994).

Matta (2000) sugere a divisão da Primeira República em dois períodos aqui na Bahia: uma fase que vai de 1889 a 1912, com o prosseguimento das tradições políticas oligárquicas vindas do Império e adequação do Estado à política do café-com-leite, e a outra fase que vai de 1912 a 1930, correspondente ao início da adequação da ordem social, política e econômica ao direcionamento urbano burguês em implantação no eixo Sul e Sudeste do Brasil.

Em virtude da descentralização republicana, foi possível a governos estaduais, como o da Bahia, e municipais, a exemplo o de Salvador, negociarem em suas esferas com grupos internacionais. Disso resultaram investimentos estrangeiros que foram utilizados pelo poderes públicos para a realização de obras e serviços. Nesse momento, a ampliação do comércio interno pressionava no sentido da expansão física da cidade e de sua modernização urbanística. O ingresso do capital estrangeiro as tornava viáveis.

Foi assim que, na última década do século XIX, Salvador ingressou em um novo momento de seu processo de urbanização, que se estenderia até o início dos anos quarenta do século XX. (SANTOS, 1990).

Em 1905, por intervenção do Ministro da Justiça o baiano José Joaquim SEABRA, junto ao Presidente Rodrigues Alves, foi reformulado o contrato com a Companhia Docas e Melhoramentos da Bahia, dando-se novas bases ao empreendimento. Pouco depois, o Comendador Augusto José Ferreira, ex-diretor do Banco Mauá em Montevideú, assumia o controle da empresa e levantaria financiamento externo para a realização das obras. (AZEVEDO, 1997).

No período de 1906 a 1910, Salvador passou por várias reformas. As intervenções concentraram-se na Cidade Baixa, sobretudo na ampliação do cais e na abertura da Avenida Jequitaia, para facilitar o acesso aos bairros da Penha e Mares. Houve, também, várias demolições de casario nos subdistritos do Pilar e

Conceição da Praia, visando o combate das epidemias que se dispersavam pela Cidade, a partir da área portuária, caracterizada por grande número de habitações populares. (MARINS, 1998).

Nas três primeiras décadas do século XX foram realizadas construções que deram à Bahia o seu primeiro porto, de atracação; o atual porto de Salvador. Capitais ingleses e franceses participaram desse empreendimento, mas somavam diversas subvenções do Governo Federal. Além do aterro da larga faixa do mar, iniciada a partir da antiga Rua das Princesas, eles construíram e instalaram: cais, de 1378 metros para a atracação de grandes cargueiros; quebra-mar; cais de 300 metros para embarcações de pequeno calado; dragagem; esgotos para águas pluviais; oito armazéns; 15 guindastes; 1.200 metros de linha elétrica para guindastes; 3.400 metros de trilhos no cais; iluminação; calçamento. (TAVARES, 2000).

3.1.1 O Seabrismo

Entretanto, foi no período do primeiro governo de José Joaquim SEABRA, à frente do estado da Bahia (1912-1916), que a Cidade sofreu uma reforma jamais vista em sua história. Ele foi responsável por uma grande intervenção em Salvador, abrindo avenidas, alargando ruas, construindo novos edifícios públicos e reformando outros, bem como incentivando as edificações e as reformas particulares. As obras de Seabra promoveram alargamentos viários e culminaram com a abertura da Avenida Sete de Setembro, que assegurava o rápido deslocamento dos bairros residenciais das classes mais abastadas ao centro tradicional, comercial e financeiro da cidade. (LEITE, 1998).

O Seabrismo¹ iniciou um período de 12 anos, abrangendo dois mandatos governamentais, no qual atuou tomando posições, definindo políticas em meio a realizações contrárias ao tradicional poder das oligarquias baianas. Salvador passou por período de reformas urbanas e de novas construções e sofreu obras de saneamento e de melhoria nos serviços básicos, dentre eles o de transportes urbanos. A cidade foi organizada e modernizada, passando a cumprir melhor o seu

¹ Período em que vigorou na Bahia a corrente política liderada por J.J. Seabra, Governador do Estado por dois mandatos (1912-1916 e 1920-1924).

papel de centro de consumo regional integrado ao mercado burguês nacional e mesmo mundial, então em plena formação. (MATTA, 2000).

Na verdade, Salvador já era então um centro urbano consideravelmente populoso e clamava por sistemas de transportes, saneamento e obras urbanísticas que a identificassem com a modernidade do século XX. O ambiente urbano facilitava o surgimento da noção de cidadania, das relações de trabalho capitalista e de um mercado burguês, criando condição para o surgimento de novos princípios de participação política e de estratégia para a conquista do poder.

A população da cidade cada vez mais reclamava por medidas nessa direção, o que significaria contrariar as expectativas do poder, ainda oligárquico. A cidade passava a ser um importante elemento de pressão em favor de um projeto político alternativo, voltado para a organização da urbanidade e do seu mercado consumidor, e que pudesse caminhar no sentido de garantir direitos básicos de cidadania e de dignidade ao trabalho assalariado (MATTA, 2000).

Porém, a ascensão da burguesia na Bahia já trazia consigo contradições próprias do capitalismo. Para a classe de menor poder aquisitivo que constituía a grande população da cidade e que não dispunha de condição de morar na requintada Vitória, nem mesmo suportava pagar os aluguéis dos sobrados centrais, acabava por buscar espaços com possibilidades concretas de ocupação, contribuindo para o crescimento da periferia. Santo Antonio Além do Carmo e Brotas, distritos urbanos de Salvador com abundantes terrenos baldios, passaram a acolher novos moradores e suas habitações precárias, ampliando as primeiras aglomerações suburbanas que formariam os grandes bairros populares e negros.

Maria Brandão afirma que a expansão do centro atuou de duas formas: pelo avanço das áreas comerciais, desalojando paulatinamente a população pobre e média das áreas de transição, e pela expansão da zona de transição desorganizando antigas unidades de classe alta e média alta e transpondo-as para as áreas primeiramente ocupadas por população pobre em bairros formados na primeira metade do século XX. (BRANDÃO, 1999).

A Bahia, que no rol da Federação já não passava então de um estado de segunda ordem, empenhava-se em recuperar a influência que gozara nos bons tempos do Império: Otávio Mangabeira fora, na época Ministro do Exterior e o Governador Vital Soares (1928-30) tinha sido eleito Vice-Presidente da República,

na chapa patrocinada pelo Catete, e encabeçada pelo Governador paulista Julio Prestes (SAMPAIO, 1981)

Observa-se que a crise econômica e as circunstâncias históricas conferiram certa coesão às classes dominantes que, na Bahia, e assumiram posturas de combate à Revolução de 1930. A fundação do Partido Republicano da Bahia (janeiro de 1927) e o subsequente estabelecimento de um acordo político entre as facções Mangabeiristas (liderada por Otávio Mangabeira) e Calmonistas (chefiada pelo então Governador Góes Calmon) levaram o Estado a experimentar uma fase de estabilidade política jamais conhecida desde o advento do regime republicano.

Entretanto, em relação às camadas mais baixas da população, atingidas pelo desemprego em massa, a crise trouxe à tona insatisfações reprimidas que se manifestaram de forma violenta, através de “quebra-bondes”² e de greves, pondo a descoberto o conflito entre capital e trabalho (SAMPAIO, 1981).

3.1.2 O Panorama Baiano Pós-1930

A partir do golpe de 1930, instalou-se uma nova fase na história da República, resultando na vitória de um regime de caráter burguês nacionalista, responsável pela desarticulação do grupo oligárquico hegemônico. Nesse período de 1930 a 1950 foi possível a formação de bases para sustentação de uma economia de mercado e ampliação da indústria nacional que começava a crescer após a crise econômica internacional de 1929. (MATTA, 2000).

Getúlio Vargas ao assumir o governo brasileiro implantou um regime de exceção, voltado para a criação de um Estado forte, normatizador e disposto a por fim às práticas clientelistas, próprias das oligarquias.

Na Bahia o golpe de 1930 atingiu diretamente o grupo oligarca que articulava a política local naquele momento. Figuras como Otávio Mangabeira, Simões Filho e Miguel Calmon, dentre outros, foram alijados do poder e formaram oposição ao governo central, ainda que alguns estivessem no exílio.

² Movimento ocorrido em Salvador, em 04 de outubro de 1930, quando uma multidão de populares queimou bondes e destruiu propriedades das Companhias Linhas Circular e Energia Elétrica da Bahia, subsidiárias “*Electric Bond and Share Company*”. Empresas que controlavam o fornecimento de luz elétrica, o sistema de telefones, os bondes, o Elevador Lacerda e o Plano Inclinado que ligam a parte alta à parte baixa da Cidade.

Segundo Sampaio (1981), os dois primeiros interventores no governo da Bahia após a Revolução de 1930, foram civis: Leopoldo Afrânio do Amaral e Artur Neiva, que não duraram muito. O primeiro governou a Bahia por apenas três meses (01.11.1930 a 18.02.1931) e o segundo, cerca de cinco (18.02.1931 a 15.07.1931). Após breve intervalo, preenchido pelo General Raimundo Barbosa, o jovem tenente Juracy Magalhães assumiu como interventor, e governou a Bahia por seis anos, até ser apeado do poder pelo golpe de Estado de novembro de 1937.

Sampaio (1981) analisa os três governos revolucionários – Leopoldo Amaral, Artur Neiva e Juracy Magalhães – sugerindo a correspondência de cada um deles com as etapas que se desdobraram com a Revolução: tumulto, fracasso e acomodação. A curta interventoria de Leopoldo do Amaral coincidiu com o período de intensa confusão e de inquietação social, no qual os proclamados ideais nacionalistas e moralizadores da revolução entraram em choque com os interesses das classes dominantes locais aliados ao interesse do capital estrangeiro.

O período de Artur Neiva representou o momento decisivo da Revolução, quando o Estado, exercendo mais claramente a função intervencionista, chamou a si a execução de reformas administrativas que objetivaram dinamizar o setor econômico e ordenar o processo político brasileiro.

Na Bahia foi criado o Instituto do Cacau e procedeu-se a reforma municipal.

Ferindo diretamente os interesses dos chefes políticos locais, a reforma municipal tornou inevitável a queda de Neiva. Juracy Magalhães engavetou as reformas preconizadas pela Revolução e, pragmaticamente, buscou consolidar a nova situação, estabelecendo acordos com chefes políticos do segundo escalão e com os coronéis que, num primeiro momento, a Revolução tencionara apagar da cena política brasileira. (SAMPAIO, 1981).

Após a implantação do Estado Novo pelo Golpe de 1937, outros interventores, como Antonio Dantas; Landolfo Alves, este último um homem de visão, modernizador, cujo reconhecimento da Bahia lhe fez emprestar o nome à primeira refinaria de petróleo construída no Norte Nordeste brasileiro; Pinto Aleixo; Bulcão Viana; Guilherme Marback; e Candido Caldas; todos eles continuaram seguindo a mesma fórmula de Juracy; nem sempre com o mesmo sucesso e desenvoltura; mas o certo é que, durante aqueles anos, a Bahia entrou decisivamente na modernidade republicana.

Com os grandes proprietários, agora, sob o seu controle e ao seu serviço, o Estado Novo continuou urbanizando e organizando a capital, construindo estradas, investindo em ferrovias, elaborando os primeiros planos integrados de desenvolvimento, possibilitando a criação da Universidade da Bahia e até mesmo estimulando um pequeno surto industrial. (MATTA, 2000).

A partir da década de 1940, alguns fatores favoráveis aliviaram as condições econômicas da Bahia e, particularmente, de Salvador, como: a) as condições conjunturais do mercado internacional, que propiciaram o aumento das exportações de produtos agrícolas da Bahia, e a colocação no mercado mundial, de novos produtos primários baianos; b) a ampliação da demanda do Centro-Sul por produtos agrícolas baianos; c) a expansão de atividades estatais ampliando as perspectivas de emprego e de elevação de renda para indivíduos dos estratos médios e altos. (SOUZA, 2000).

A Cidade crescia de forma desordenada, sem a existência de projetos urbanos efetivos. Contudo, o assunto foi reconhecido e amplamente debatido, quando da realização em Salvador, da Semana do Urbanismo, de 20 a 27 de fevereiro de 1935.

3.2 CONQUISTA DO ESPAÇO

Na década de 1940, verificou-se a primeira tentativa de ordenamento da sua expansão, mediante estudos interdisciplinares de sua problemática urbana, visando um planejamento global, com a criação do Escritório do Planejamento Urbano da Cidade do Salvador (EPUCS).

Durante cerca de oito anos a cidade foi objeto de estudo e de uma atenção ao nível dos seus problemas, época em que foram definidas novas diretrizes para a expansão da estrutura urbana, mas a administração da cidade deu por encerrados os seus trabalhos em 1947. Em seguida, em 1948, foi criada a Comissão do Plano Urbanístico da cidade do Salvador (CPUCS) a quem ficaria afeta à continuidade dos trabalhos do Plano da cidade.

Com base em conclusões e diretrizes dos trabalhos anteriores, o Prefeito da cidade aprovou o Decreto Lei nº 70 de 09.03.1948, necessário à observância de

normas e princípios urbanísticos que presidiram a elaboração do Plano da Cidade (TEIXEIRA et al., 1978).

Ainda na década de 1940 a cidade do Salvador teve um crescimento superior a 40% na sua população; passou de 290.443 para 417.235 habitantes. O fator de maior pressão sobre a expansão nesse período foi a chegada de grandes levas de trabalhadores, provenientes do campo, que passaram a se deslocar, principalmente, para Salvador. Eram trabalhadores dispensados tanto do Recôncavo, em decadência econômica desde a crise de produção açucareira, como também, da região cacaueteira, que entrava em fase de estabilização de produção, não mais absorvendo mão-de-obra em grande intensidade.

Também, nessa época, o capital industrial brasileiro, até então localizado predominantemente em São Paulo, dava os primeiros passos na tendência de sua ampliação em direção a outras regiões (SOUZA, 2000).

3.2.1 As Invasões

Cidade, entretanto, não estava preparada para absorver produtivamente os fluxos migratórios, o que ocasionava contornos de marginalidade em grande parte da população. Foi nesse período, mais precisamente na segunda metade dos anos 1940, que surgiram as primeiras “invasões” em Salvador. A pressão populacional sobre as áreas centrais da cidade e sobre os bairros mais pobres “empurrou” uma parcela dessa população para as áreas então periféricas.

No ano de 1946, ocorreu uma invasão de terreno num trecho da chamada Fazenda do Coronel, na área de Massaranduba, e que correspondeu a uma primeira fase ou etapa da invasão, conhecida atualmente, como Alagados. As terras ocupadas pertenciam à União e encontravam-se aforadas a terceiros.

Nesse mesmo ano, uma nova invasão se transformou em manchete dos jornais da cidade, durante muito tempo. Tratava-se da invasão do Corta-Braço, que hoje corresponde ao atual bairro popular de Pero Vaz (MATTEDI, 1979).

Corta-Braço, considerada a primeira “invasão” populosa em Salvador, foi motivo e título de um livro de autoria de Ariovaldo Matos (1998), do qual se transcrevem, a seguir, alguns trechos:

[...] a velha ouvia um contar que, na Estrada da Liberdade, centenas e centenas de pessoas estavam invadindo as terras do Corta-Braço.

O lixeiro arrematou a narrativa dizendo: - é um mundão de terras e a cada minuto aparece mais um para invadir, marcar as terras, construir casinhas. [...] Mãe me contou que umas famílias do pardieiro onde ela mora invadiram umas terras no Corta-Braço. Ela foi também. Você sabe como ela é... já capinaram e ela disse que vai construir uma casinha. Os outros vão também. Disse que está indo muita gente ocupar pedaços de terra; me perguntou se a gente não queria [...] (MATOS, 1998, p. 98, 99).

Até 1950, novas invasões ocorreram na cidade: no bairro da Liberdade, vários trechos acompanhando praticamente toda a extensão da Rua Lima e Silva; Vila Conceição, contínua ao Corta-Braço; Gingibirra, no Largo do Tanque. Também na Calçada e na margem do Caminho de Areia ocorreram invasões.

Mattedi (1979) assinala que as invasões verificadas durante os últimos anos da década de 40 representaram não apenas a solução para o problema habitacional, mas foram de grande importância do ponto de vista da própria urbanização de Salvador. Ocorrendo então em áreas relativamente periféricas, em relação ao centro, onde se encontravam os poucos serviços básicos existentes, elas funcionaram como um elemento de pressão no sentido de atrair a instalação ou forçar a extensão da rede de infraestrutura urbana existente.

Novos bairros surgiram, e com eles muitas ruas foram pavimentadas ou mesmo abertas; novas linhas de transporte coletivo foram instaladas; novos serviços; enfim, foram colocados, ainda que precariamente, à disposição daquela população que pode ser considerada como pioneira, no sentido de incorporar ou “forçar” a incorporação de novos espaços na cidade (MATTEDI, 1979).

Embora não se deva confundir urbanização com industrialização e capitalismo moderno, conforme afirma Wirth (1979), é importante registrar que as transformações econômicas ocorridas em Salvador a partir dos anos 1950 tiveram enorme influência da PETROBRAS, que passou a explorar e refinar o petróleo no Recôncavo baiano.

Singer (1980) afirma que Salvador começou a sua revolução industrial com a descoberta do petróleo. Os investimentos do Governo Estadual e Federal em obras de infraestrutura e também da PETROBRAS em um parque industrial incipiente geraram uma elevação do produto industrial, inclusive de algumas indústrias complementares, mudando a sua composição, bem como a estrutura do emprego no setor de transformação. A criação de empregos diretos e melhoria dos salários

demandaram por construção civil e por obras de infraestrutura e fortalecimento do mercado microrregional de Salvador e expansão dos serviços.

Por outro lado, a nova estrutura do Estado brasileiro, que a partir dos anos 30 passou a prestar serviços até então inexistentes, tais como: educação, saúde, previdência, legislação e controle de associação e das relações trabalhistas foi, também, responsável pela estrutura ocupacional (MATTEDI, 1989).

Percebe-se, também, que as novas técnicas de construção e de urbanismo valorizaram os terrenos em declives e as obras públicas multiplicaram o valor dos terrenos nos vales, que começaram a ser colonizados, principalmente por uma população abastada que “expulsava”, pouco a pouco, os primeiros ocupantes; isto é, os pobres e suas hortas. (SANTOS, 1959). Verifica-se, portanto, que os efeitos positivos dessas mudanças não foram estendidos a todos os estratos da população.

Assim, na década de 1940 houve um incremento demográfico de 126.792 habitantes na cidade do Salvador, sendo a maior parte resultante da chegada de migrantes internos. (SANTOS, 1959).

Observa-se, então que esse acelerado processo de urbanização, como também o de industrialização, ainda em germe, trouxe consequências acentuadas à sociedade local. A incapacidade da vida econômica urbana em absorver produtivamente os fluxos migratórios e grande parcela da própria população urbana, imprimiu contornos de “marginalidade” e “inchação” à cidade. O desemprego, o subemprego, o baixo nível de renda e consumo, as condições de vida e habitação das camadas populares, as deficiências dos serviços e equipamentos urbanos são apenas alguns dos indicadores empíricos desta situação.

Milton Santos (1959) na sua obra “O Centro da Cidade de Salvador” explica que a acentuada expansão periférica ia se ajustando às novas condições socioeconômicas da Cidade; e desde o início da década de 40, como foi visto anteriormente, já existiam algumas grandes invasões em Salvador, tais como “Corta Braço”, “Alagados” e “Gingibirra”. Por outro lado era grande o número de loteamentos autorizados pela Prefeitura.

Como centro político e econômico e maior cidade do Estado, Salvador teve um forte poder de atração sobre os fluxos migratórios.

Com a estabilização da cultura do cacau a área de produção perdeu seu papel de atração em relação aos excedentes de mão-de-obra agrícola da região

semi-árida; então essa mão-de-obra dirigiu-se para a Capital. Em 1950 moravam em Salvador 322.486 pessoas com mais de 10 anos de idade, ressaltando-se que 47% desta cifra constituíam a população ativa. (SANTOS, 1959).

3. 3 COMPOSIÇÃO ÉTNICA COMO FATOR DE DESENVOLVIMENTO

No Século XV, antes da chegada dos colonizadores europeus ao continente Americano, este mundo, até então desconhecido, abrigava grupos humanos em diversos estágios de evolução cultural e tecnológica, embora primitivos em relação à civilização mercantilista central.

As análises da formação populacional do Brasil ratificam a reflexão sobre a formação étnica dos povos que a colonização Portuguesa do século XVI, encontrou nas terras americanas, dominando-as e incorporando-as ao seu império colonial de cunho medieval mercantilista.

Tratava-se de uma população em estado cultural neolítico agrupada em quatro troncos linguísticos principais; quais sejam os tupis ou tupi-guarani, os jês ou tapuias, os caraíbas ou karib e os aruaques ou nu-aruaques, além de pequenos grupos linguísticos dispersos entre esses maiores, como os pano, tucano, bororó e nhambiquara que serviram de base populacional pré-existente na formação da população Brasileira.

A imigração europeia instalou-se, após o aldeamento forçado e longo de Diogo Álvares Correia, provavelmente no final do primeiro decênio do século XVI, às margens da baía de Todos os Santos e outros poucos experimentos aleatórios, iniciou-se oficialmente no Brasil a partir de 1530, quando começou a se estabelecer a primeira tentativa organizada de ocupação e exploração da nova terra. A tendência acentuou-se a partir de 1534, quando o território foi dividido em capitanias hereditárias e se formaram núcleos sociais importantes, consolidando-se em 1549, com o estabelecimento do poder central da colônia em terras americanas, com a fundação da cidade de Salvador, por determinação real, para sediar o poder central no continente em fase de colonização.

Foi um movimento ao mesmo tempo colonizador e povoador, pois contribuiu para formar a população que se tornaria brasileira, sobretudo num processo de miscigenação que incorporou europeus, africanos e amerígenas locais.

A etnia brasileira, lastreada na população colonizada, é talvez a mais diversificada do mundo, pois os brasileiros são descendentes de índios (de várias tribos), negros (de várias regiões africanas), europeus de várias origens e povos do extremo oriente; esses de menor incidência, mas presentes na miscigenação cultural de forma significativa, além de outros de menor incidência histórica.

Darcy Ribeiro, em seu livro o Povo Brasileiro, afirma que:

O espaço deve ser considerado como um conjunto de relações realizadas através de funções e de forma que se apresentam como testemunho de uma história escrita por processos do passado e do presente. Isto é, o espaço se define como um conjunto de formas representativas de relações. A sociedade e a cultura brasileiras são conformadas como variantes da versão lusitana da tradição civilizatória européia ocidental, diferenciadas por coloridos herdados dos índios americanos e dos negros africanos. O Brasil emerge, assim, com um renovo mutante, remarcado de características próprias, mas atado genesicamente à matriz portuguesa, cujas potencialidades insuspeitadas de ser e de crescer só aqui se realiza plenamente. (RIBEIRO, 1995, p. 16).

As origens religiosas também eram das mais diversificadas. A imposição dominante europeia das suas crenças, baseadas no catolicismo romano, nem de longe trouxe qualquer tipo de unanimidade de credo.

A mistificação religiosa tornou-se outro fator de miscigenação social, por ter o catolicismo convivido com outras religiões e crenças, sejam as importadas da própria Europa, como o judaísmo, ou as religiões importadas dos outros continentes, sejam do oriente ou africanas, que contribuíram predominantemente com o islamismo e com o candomblé, ou até mesmo os povos locais, nações e tribos americanas que possuíam cultura religiosa baseada em crenças nas forças da natureza e nos espíritos dos antepassados.

3.3.1 Os Indígenas

Em território brasileiro, esses povos se encontravam em estado de evolução paleolítica; os mais atrasados cientificamente de todo o continente, tropicalmente protegidos. Essa população em território brasileiro era pré-existente à colonização europeia. Estava dividida em tribos, cuja classificação antropológica atribuída pelos colonizadores, baseou-se pelo tronco linguístico ao qual pertenciam: aruaques e aráibas no norte, conhecidos na região Amazônica; tupi-guaranis predominantes no litoral brasileiro; macro-jê ou tapuias identificados na região do Planalto Central.

A população indígena, encontrada no Brasil na época do descobrimento serviu de fundamento para a miscigenação com o europeu e o negro africano, que formaram a base da formação étnica e cultural da nossa terra.

As culturas sociais encontradas pelos europeus diferiam radicalmente da sociedade européia colonizadora dominante. Entre os indígenas que habitavam as terras brasileiras no século XVI não havia classes sociais. A todos competiam os mesmos direitos e obrigações, bem como o domínio sobre os meios de produção, lastreados na agricultura familiar, caça, pois não conheciam a criação de animais domésticos, e a pesca. Todos da tribo tinham os mesmos direitos e recebiam igual tratamento. As terras ao mesmo tempo em que pertenciam a todos, a ninguém pertencia, pela característica nômade da maioria das culturas. A partilha da produção era comum; um índio que caça, partilha o produto com os demais habitantes de sua tribo. Apenas os objetos de uso pessoal, como redes, os arcos, as flechas, os arpões e demais utensílios domésticos, bem como os de uso familiar, podiam ser de propriedade individual.

O trabalho na tribo era realizado por todos, possuindo apenas divisão de atribuições em função do sexo e da idade. Aos homens, como natural, cabia a guerra, a caça, a pesca, o desmatamento de novas áreas para agricultura, enquanto que às mulheres eram atribuídas funções da produção agrícola, plantio e colheita, além das obrigações familiares naturais. As mais idosas permaneciam na tribo cuidando das crianças, e às mais jovens cabiam as atividades de coleta e agricultura.

As figuras importantes na organização das tribos eram o cacique, líder tribal que faz o papel de chefe, pois é responsável pela organização e orientação dos demais índios da tribo, e o pajé, sacerdote da tribo, conhecedor dos rituais e portador das mensagens dos deuses. Ele também se constitui no curandeiro, conhecedor dos ritos, e dos elementos de cura medicinal e espiritual. A ele cabe o ritual da pajelança, onde evoca deuses e ancestrais para ajuda na cura.

O domínio português na Colônia, a partir do seu descobrimento é entendido como parte indissociável do processo mercantil da Europa. Contudo, o povoamento europeu, teve a participação de vários povos ligados à navegação, cuja passagem por Portugal, em função da sua localização na costa da Europa, fazia daquele país parada obrigatória dos povos nórdicos.

3.3.2 Diogo Álvares – O Caramuru

Diogo Álvares, cuja origem especula-se até os dias atuais sem qualquer comprovação definitiva, presumida pelas referências históricas entre o noroeste da Espanha e o norte de Portugal, adotado pela Câmara Municipal de Viana do Castelo, norte de Portugal pertencente ao Minho, antiga província portuguesa de Viana do Castelo. Nascido por volta de 1490, teve os seus primeiros registros históricos em 1509, ano em que provavelmente surgiu na Bahia, como o patrono da primeira referência da ocupação europeia, que viria a ser no território soteropolitano. Residiu na Bahia, especialmente no espaço onde hoje existe o bairro da Graça, mais precisamente nas imediações do Largo da Graça, aonde acompanhado da índia Catharina Paraguaçu desenvolveu o embrião de ocupação europeia da área hoje pertencente a Salvador, por muitos anos, estabelecendo-se especialmente nesta cidade, a partir de 1510.

Foi considerado por historiadores como o pioneiro, precursor da urbanização brasileira, descobridor do Rio Vermelho, co-fundador da cidade de Salvador e Patriarca da Bahia, estando também presente nos acontecimentos relevantes da história em 1538 (data da chegada do donatário da Bahia), em 1546 (quando foi mensageiro de Pero de Campos); e em 1549 (quando ajudou Martim Afonso de Souza). Através dos seus descendentes, juntamente com os de Garcia D'Ávila, dois personagens marcantes da história da Bahia, foi fundada e consolidou-se a Casa da Torre, única experiência feudal em território americano.

Quando chegaram à Bahia as primeiras autoridades civis constituídas de Portugal, como Francisco Pereira Coutinho, donatário da Capitania, com o objetivo de exploração meramente extrativista e monocultora, e posteriormente o primeiro Governador geral do Brasil, Tomé de Souza, que em 1549 fora encarregado pelo Governo Português de consolidar o “status Imperial” no novo mundo, aproveitando as vantagens locais para a instalação de um porto, que se transformou no principal equipamento portuário da América do Sul, até o advento da navegação a vapor, e da abertura do canal do Panamá.

Diogo Álvares Correia, com informações importantes sobre a terra, pelo motivo de nela viver, provavelmente foi elemento de influência decisiva na escolha do local de implantação do primeiro povoamento, primeira cidade planejada a surgir

no Brasil, pela necessidade de instituir um poder central na nova colônia, até então fragmentada pelas capitanias, primeira tentativa de exploração econômica direta pela Coroa portuguesa do território americano, o que constituiu Salvador como capital da Colônia de 1549 a 1763. Foi ainda anfitrião dos primeiros jesuítas no Brasil, como o Padre Manuel da Nóbrega.

Referido por escrito pela primeira vez, pelo Padre Simão de Vasconcellos, embora contestado por alguns historiadores, o episódio da arma de fogo nas praias do Rio Vermelho, portão de entrada da baía de Todos os Santos, de relato histórico traz na sua historiografia configuração folclórica ou realista, à mercê da escola literária ou do objetivo do autor. Porém aparece em quase todas as narrativas sobre o Caramuru, como a primeira informação sobre ele, instituindo-lhe, a partir daí, o respeito e poder local, consolidando-o como personagem importante na história brasileira. Considerado como primeira referência histórica de atividade econômica implantada efetivamente em território brasileiro a serviço de reparos de naus, suprimento e entreposto comercial, e a serviço de interesses mercantis europeus.

Senhor de escravos e líder local, instituiu-se como poucos personagens da história do Brasil. Uma das suas informações ao seu respeito surgiu em um enredo cujo protagonista é o donatário inaugural da Bahia, Francisco Pereira Coutinho. Após derrotas frente aos índios, este se refugiara em Ilhéus. Chamado de volta pelos indígenas, Pereira retorna à povoação que fundara na Bahia - a Vila Velha -, levado num dos navios Diogo Álvares, de alcunha "o Caramuru", grande líder do gentio. A armada naufragou, tendo todos (inclusive Coutinho) perecidos, no mar, ou devorados pelos índios.

Outra referência a Diogo Álvares trata da chegada de Tomé de Sousa à Vila Velha, considerando-o como intérprete e pacificador quando da chegada da armada. Após a morte de Coutinho, restabeleceu a paz com as tribos locais, e continuou a viver na Vila Velha com outros homens de origens diversas, ora negociando a paz, ora sob estado de guerra até a chegada de Tomé de Souza. Diogo Correia, recebendo os portugueses aquietou os gentios, submetendo-os ao governador português, fazendo-os trabalhar na fortificação da cidade, os quais contribuíram efetivamente para a sua edificação de planejamento medieval, que se sobressaía edificava como sede de um poder colonialista.

Diogo prosperou com a empreitada, tornando-se senhor de muitos escravos, e senhor de muitos recursos. Ganhou respeito da coroa Espanhola na ocasião em que ajudou no resgate de uma nau castelhana que naufragara nas costas da cidade, tendo então em suas mãos a primeira empreitada de implantar um templo religioso católico no território e ainda compensando-se com uma carta de agradecimento do imperador Carlos V. durante o episódio daquele naufrágio,

Diogo Álvares e a índia Catarina Paraguaçu deixaram descendentes, que fizeram parte da nobreza entre as famílias locais, e deles descenderam muitas das melhores e mais nobres famílias da Bahia.

Desse modo, se Francisco Pereira Coutinho, donatário da Bahia, foi o primeiro povoador, por data, d'El-Rei, e direito Real; Diogo Álvares foi o primeiro, por data, dos senhores da terra naturais, considerado o primeiro povoador da terra, chegado antes do primeiro donatário da Bahia.

3.3.3 A presença dos Negros

É válido ainda se ressaltar dentro da formação cultural da nossa região, a influência negra, de importância marcante, vinda pela importação de escravos africanos; mercadoria que teve um peso singular no tripé étnico da sociedade baiana, ao lado dos locais, indígenas, e da dominação europeia, consolidando a África dominada como integrante do tripé imperialista do reino Português, na condição de território produtor de mão de obra para produção mercantil exportadora nos domínios consolidados dos dois lados do Atlântico Sul, fruto da vanguarda exploratória da nação portuguesa mercantil do século XV.

A chegada dos africanos como insumo produtivo de interesse comercial teve início em escala comercial, a partir da segunda metade do século XVI, não somente pela necessidade de mão-de-obra para suprir os novos interesses no império, como também pela exigência mercantil, prática comercial de Portugal desde o século XV do comércio negreiro, advindo dos acordos com os reinos africanos do litoral Atlântico; comércio esse que exerceu sob o regime de monopólio comercial até o século XVII, somente rompido a partir do século XVIII, com a entrada de comerciantes baianos nessa lucrativa atividade mercantil.

Ao chegar ao litoral da África, Portugal estabeleceu, a partir de 1441, mediante acordos com os reinos locais da África Atlântica, um lucrativo negócio que devido às guerras precatórias, consistia no tráfico de escravos.

Tavares (1976) afirma que não foi, portanto, por causa da necessidade de mão-de-obra para a lavoura da cana-de-açúcar que se fez a colonização pelo braço escravo; também pela exigência mercantil, do comércio escravo, que já existia e que introduziu a sua “mercadoria” aos núcleos colônias do litoral baiano.

Para Viana Filho, (apud TAVARES, 1976, p. 35), “o Sudão (central e ocidental e as bacias dos rios: Congo e Moçambique teriam sido as regiões exportadoras dos escravos para a Bahia”.

Segundo Antonil (1950 apud TAVARES, 1978, p. 42-43),

Os escravos são as mãos e os pés do senhor de engenho; porque sem eles no Brasil não é possível conservar, a aumentar fazenda, nem ter engenho corrente. E do modo, com que se há com eles, depende tê-los bons, ou maus para serviço. Por isso é necessário comprar cada ano algumas peças, e reparti-las pelos partidos, roças, serrarias, e barcas. E porque comumente são de nações diversas, e uns mas bucais que outros, e de figuras muitos diferentes, se há de fazer repartição com reparo, e escolha, e não há cegas. Os que vem para o Brasil são Ardas, Minas, Congos, S. Thomé, d'Angola, de Cabo Verde, e alguns Moçambique, que vem nas naus da dito. Os Ardas e os Minas são robustos. Os de Cabo Verde e S. Thomé são mas fracos. Os d'Angola criados em Luanda são mais capazes de aprender ofícios mecânicos, que os das outras partes nomeadas. Entre os Congos há também alguns bastantes industriosos, e bons não só para o serviço da cana, mas para as oficinas e para o meneo de casa.

3.4 A REPRODUÇÃO DO CAPITAL E A CONQUISTA DO TERRITÓRIO

Os primeiros registros da região geográfica de Salvador datam de 1501, e foram elaborados por integrantes da expedição que o rei D. Manuel enviou à Ilha de Santa Cruz, com a finalidade de explorá-la. Américo Vespúcio foi quem primeiro se referiu a esta baía, à qual deram o nome “de Todos os Santos”. O termo “Bahia” foi estendido às terras referentes às capitânicas de Francisco Pereira Coutinho, Pero de Campos Tourinho, Jorge de Figueiredo Correia, D. Antonio de Ataíde e D. Álvaro da Costa (ALCOFORADO, 2007).

O estado da Bahia se localiza na região Nordeste do Brasil, possuindo uma extensão territorial da ordem de 567.295Km² e se volta para o oceano Atlântico em uma extensão de 932 km de costa, constituindo-se no estado com maior extensão

de costa do Brasil. Limita-se ao nordeste com Sergipe e Alagoas; ao norte com Pernambuco e Piauí; a oeste com Goiás e Mato Grosso; e ao sul com Minas Gerais e Espírito Santo, conforme figura 1, a seguir.

Figura - 1 Mapa do Estado da Bahia.



Fonte: Alcoforado, 2007

O primeiro grande surto industrial na Bahia ocorreu no Período Colonial, confundindo-se com a própria ocupação pela economia agrícola e pecuária da região no século XVI, decorrente da expansão comercial da Europa, sobrepondo-se à economia primitiva, meramente de extrativismo vegetal. Para melhor compreender a origem desse processo, é necessário que se recorra um pouco à história da expansão comercial da Europa, a fim de respaldar a importância do açúcar no primórdio do desenvolvimento comercial e industrial da Bahia.

A ocupação econômica do Brasil ocorreu originada pela expansão comercial da Europa. Com a descoberta do Continente Americano, os portugueses e espanhóis, promoveram, em um primeiro momento, a ocupação com objetivo de manter a defesa das terras descobertas sob a soberania das respectivas coroas, frente aos interesses sobre o território ou parte dele por outros países europeus.

Assim, os portugueses procuraram explorar comercialmente a terra, inicialmente como uma mera forma de financiamento e a garantia da sua posse; depois, para assegurar a sua viabilidade econômica, como alternativa de custeio militar, através da exploração de recursos naturais para serem comercializados no mercado europeu.

O extrativismo foi inicialmente a principal atividade dos europeus nas terras americanas. Os espanhóis encontraram, em território mexicano, os metais preciosos a serem explorados, além de se apossarem do ouro acumulado pelas velhas civilizações da meseta mexicana e do altiplano andino, instigando os portugueses para o potencial econômico extrativista das novas terras ocupadas. Os portugueses encontraram em abundância, na costa brasileira, o pau-brasil, vegetal bastante utilizado, para tinturaria, e, por isso comercializado pelos europeus, no Oriente. (FURTADO, 2004).

A Coroa portuguesa, ante a importância econômica do extrativismo dessa madeira, regulou a sua produção, através do “Regimento do Pau Brasil”, como instrumento normativo da exploração do produto, permanecendo sob o monopólio do Estado, de 1637 a 1859.

Descoberto assim o território que haveria de constituir o Brasil, não se tardou muito em procurar aproveitá-lo. As perspectivas não eram brilhantes. O famoso Américo Vespúccio [...] escreverá a respeito: Pode-se dizer que não encontramos nada de proveito. [...] Assim mesmo, contudo, o espírito empreendedor daqueles aventureiros conseguiu encontrar algo que poderia satisfazer suas ambições. Espalhada por longa parte da costa brasileira, e com relativa densidade, observou-se uma espécie vegetal semelhante à outra já conhecida no Oriente, e de que se extraía uma matéria corante empregada na tinturaria. Tratava-se do **pau-brasil**. (PRADO JÚNIOR, 1961, p. 25-26).

Para Portugal, os gastos com a defesa das terras americanas eram considerados como altos, e a exploração agrícola mercantil pelo litoral era uma forma de garantir a posse e a soberania das terras. Dessa maneira, os canaviais foram introduzidos no Brasil ao longo da costa Atlântica, procedentes da Sicília, das ilhas do Atlântico (Madeira, Cabo Verde), ocupadas e exploradas pelos portugueses, constituindo-se no primeiro ciclo agrícola e, por consequência, também a pecuária; pela necessidade da força motriz, da proteína alimentar, e da força industrial da nova terra, de forma a viabilizar a atividade açucareira.

3.4.1 A Indústria da Cana-de-Açúcar

A inserção da cultura da cana-de-açúcar no solo brasileiro representa o fator primordial para a implantação das primeiras agroindústrias na colônia portuguesa. Eram denominadas de Engenho. Dessa forma, a atividade mercantil primordial da

colônia passou a ser a produção do açúcar não-refinado para ser comercializado na Europa, atendendo às necessidades econômicas da Metrópole.

A economia primário-exportadora caracterizava-se por essa relação de negócios, em que a lavoura açucareira constituía a base da economia local e os engenhos eram montados para processamento do açúcar destinado principalmente para a exportação.

Um fator importante que permitiu a alavancagem da economia açucareira na colônia brasileira foi o financiamento dessa cultura. Portugal possuía o domínio tecnológico na produção agrícola da matéria prima, e na industrialização do referido produto, a exemplo da produção já desenvolvida nas ilhas do Atlântico.

Dessa forma, o país se especializou ainda na indústria de equipamentos para os engenhos de açúcar. Mas não bastava apenas a existência dessa tecnologia; pois carecia mais do financiamento para produção e ainda de uma preocupação maior, que era a logística de comercialização no mercado europeu.

Um conjunto de fatores particularmente favoráveis tornou possível o êxito dessa primeira empresa colonial agrícola europeia. Os portugueses haviam já iniciado há algumas dezenas de anos a produção, em escala relativamente grande, nas ilhas do Atlântico, de uma das especiarias mais apreciadas no mercado europeu: o açúcar. (FURTADO, 2004, p. 31).

A Holanda, país com uma grande organização comercial, através de empresários da Praça de Amsterdã, criaram, em 20 de março de 1602, a Companhia das Índias Ocidentais, e inseriram através do porto flamengo o produto brasileiro no mercado europeu, principalmente no país Báltico, na França e na Inglaterra, quebrando o monopólio que mantinham os venezianos do acesso às fontes de produção.

Amsterdã era o maior centro financeiro da época; e dada à importância econômica da empreitada açucareira na América, serviu como fonte de financiamento dos engenhos no Nordeste brasileiro. Além da comercialização do produto, acredita-se que os capitais flamengos participaram do financiamento das instalações produtivas no Brasil, assim como da importação da mão-de-obra escrava da África. (FURTADO, 2004).

No Brasil Colônia, em 1548, D. João III adotou medidas para o incremento da produção gerada nas lavouras, determinando a absorção compulsória da produção agrícola da cana-de-açúcar pelos donos das sesmarias concedidas pelo beneplácito

real, instituindo que só seriam concedidas sesmarias³ a quem dispusesse de meios para construir engenhos de açúcar, obrigando o concessionário a moer a cana dos lavradores.

Com a implantação do primeiro grande engenho, “Engenho do Governador”, em São Vicente, ampliam-se as lavouras de cana-de-açúcar, dominando todo litoral brasileiro. Surgem dezenas de engenhos nas capitanias do Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia e Pernambuco, dando início à exportação do açúcar para a Europa, confiando aos holandeses a refinação, cuja tecnologia dominavam, o transporte e a comercialização do açúcar na Europa.

No início do século XVII, a Holanda e a Espanha entraram em guerra, a qual se estendeu por todo o mundo, e o resultado desse fato no Brasil foi a ocupação pelos holandeses de grande parte da região açucareira da Colônia, culminando com a ocupação de Salvador, em 9 de maio de 1624. Os holandeses permaneceram no domínio destas regiões até a assinatura do tratado de paz entre os Países Baixos e Portugal, no ano de 1661.

A luta pelo controle do açúcar torna-se destarte, uma das razões de ser da guerra sem quartel que promoveram os holandeses contra a Espanha. E um dos episódios dessa guerra foi a ocupação pelos batavos, durante um quarto de século, de grande parte da região produtora de açúcar no Brasil. (FURTADO, 2004, p. 43).

Com a expulsão dos holandeses das terras brasileiras, ocorreu a ruptura da relação do sistema cooperativo, entre Portugal e Holanda, e durante a sua permanência no país os holandeses adquiriram todo o conhecimento técnico e organizacional da indústria açucareira. Assim, posteriormente, eles partiram para a região do Caribe, onde implantaram e desenvolveram a indústria concorrente, além de encontrar, nas Antilhas francesas e inglesas, o apoio dos colonos para a instalação dessas indústrias; o que fez Portugal perder o monopólio do açúcar no mercado europeu. (FURTADO, 2004).

Em meados do século XVII, a rentabilidade da empresa agrícola colonial portuguesa não mais correspondia aos valores atingidos em períodos anteriores e o volume das exportações não conseguiu alcançar nem 50% do maior volume exportado desse ciclo, podendo evidenciar, nesse período, dificuldades para a

³ Sesmarias eram grandes extensões de terras devolutas pertencentes à coroa portuguesa e que eram doadas pelo monarca, ficando os beneficiados na obrigação de cultivá-las dentro do prazo de três anos, sob pena de revogação da doação.

produção e comercialização do produto, em virtude da desorganização do mercado do açúcar.

Figura 2: Engenho de Cana-de-açúcar



Fonte: http://www.história_demográfica.tripod.com

Portugal, nessa época, tentava fortalecer o seu poder, buscando manter-se como potência colonial. Para isso, tornava-se necessário encontrar uma nova aliança internacional, surgindo assim o alinhamento a uma grande potência econômica / militar da época; a Inglaterra, iniciado em 29 de janeiro de 1642, quando foi assinado em Londres o primeiro Tratado de alianças entre Portugal e a Inglaterra que iria ter fortes reflexos futuros para o Brasil.

Esse alinhamento impõe a Portugal um relacionamento em um regime de semidependência de sua soberania com aquele país. A relação entre os dois países evidenciava que, enquanto os portugueses tinham promessas ou garantias políticas e militares dos ingleses, esses últimos tinham as concessões econômicas.

A aliança com a Inglaterra não resolveu o problema maior dos portugueses; a decadência da colônia. Os problemas da desvalorização monetária afloraram, resultando na necessidade do incremento de uma política econômica para a busca do equilíbrio da balança comercial. A única forma de resolver, então, seria suspender as importações e estimular a produção dos manufaturados na colônia. Porém, em um acordo firmado com a Inglaterra, ficou definido que Portugal renunciaria a qualquer tipo de desenvolvimento manufatureiro, garantindo-lhe o seu poder no território da colônia.

O ciclo mineral brasileiro um dos objetivos permanentes da política mercantilista de Portugal, inicia-se em 1694, em Rio de Contas, com a descoberta das primeiras jazidas de ouro. A sua veia mineral há muito almejada voltou-se para a exploração do ouro, sobretudo em Minas Gerais, expandindo-se para o Centro Oeste brasileiro, cujos resultados econômicos mundiais tiveram reflexos relevantes na revolução industrial da Europa, especialmente na Inglaterra, então, estimulada para o seu desenvolvimento industrial de manufaturas. No século seguinte, estima-se a produção de cerca de 980 toneladas em solo Brasileiro, perdendo a indústria açucareira a sua importância relativa na economia colonial.

Cada vez mais, Portugal tornara-se dependente da Inglaterra e no início do século XIX, deu-se a decadência da mineração do ouro no Brasil, onde, nesse momento, a Inglaterra instaurava a Revolução Industrial. Dessa forma, a Inglaterra põe fim ao seu protecionismo à colônia portuguesa e, a primeira metade do século XIX é representada pela transição para a consolidação da integridade territorial e pela independência política da colônia brasileira.

Um fator importante para as indústrias açucareiras, no século XIX, foi a introdução da máquina a vapor, em 1815, nos engenhos, sendo o primeiro maquinário instalado em engenho na ilha de Itaparica, Recôncavo baiano, resultando assim num aumento substancial da produtividade.

A evolução foi lenta e foram poucos os engenhos que adotaram essas mudanças, que demandavam investimentos altos, tendo em vista que o capital gerado na produção açucareira era dividido entre os senhores de engenho, as firmas comissárias exportadoras e os traficantes de escravos, sendo a maior parte do capital direcionada à compra de escravos; fundamental para a produção açucareira, cujo mercado importador ainda em 1681 alcançava a marca de um milhão de “peças” provenientes de Angola, cujo principal fornecedor era originário da Praça de São Paulo de Luanda.

Pode-se verificar, pela análise do Quadro 1, a seguir, a evolução do número de engenhos instalados na Bahia, durante os séculos XVI, XVII e XVIII, representando o período de auge da produção açucareira e os picos de declínio.

Quadro 1 – Número de Engenhos na Bahia

Fonte e autores	Data	Número de engenhos
-----------------	------	--------------------

Gândavo	1570	18
Cardim	1583	36
Documento de Évora	S/d	46
Anchieta	1585	46
Campo Moreno	1612	50
Documento de Madri	1629	80
Cadena	1629	172
Antonil	1710	146
Caldas	1759	172
Vilhena	1802	400
Wanderley	1854	1651(Inclusive engenhocas)
Jesuino Ferreira	1872	893(Sendo 292 a vapor)

Fonte: Nascimento, 1997, p. 24

Com relação à questão da mão-de-obra, observou-se que no ano de 1845 já havia uma real preocupação quanto à formação de uma mão-de-obra livre. O Barão de São Francisco projetava abrigos para menores, a fim de oferecer educação prática que possibilitasse o trabalho nas atividades da lavoura e do engenho. Nos anos de 1871 e 1872, a mão-de-obra se transformou num obstáculo para a produção do açúcar, pois faltavam escravos. Diante disso, os senhores de engenho buscavam a solução para o problema junto ao presidente da Província já pensando em recorrer ao crescente número de mão-de-obra livre, em face da abolição da escravatura. A solução encontrada pelos engenhos foi a criação de engenhos centrais que objetivavam o aumento e o aperfeiçoamento da produção de açúcar. O engenho central se constituía da união de diversos engenhos em forma de cooperativa. (NASCIMENTO, 1997).

O evento mais significativo nessa época na Bahia e que veio a dar um novo impulso à agroindústria foi a criação do Engenho Central Aliança, de propriedade do Sr. Jaime Lopes Villas Boas, que congregava os engenhos de Casumba, no município de Santo Amaro e o Engenho da Mata, de propriedade do coronel Pedro José de Sena. O terceiro associado foi o industrial inglês Edmond Penley Cox, da Polla & Macnab, que ofereceu maquinário, além de construir outras usinas de açúcar a exemplo do Aratu, de Miguel Rodrigues de Moraes. (NASCIMENTO, 1997).

A partir daí, iniciou-se um processo de desenvolvimento e implantação de usinas e a adesão de engenhos com o mesmo propósito. Nesse momento, verificou-

se uma mudança que apontava para o desenvolvimento, pois já não se denominava de engenhos de açúcar. Agora, chamava-se de usinas de açúcar. Passou a existir então um processo industrial com a inclusão de maquinário e mão-de-obra mais especializada. Entretanto, não se pode considerar suficiente este desenvolvimento tecnológico alcançado, pois, por conta dos atrasos tecnológicos, a Bahia viria, num outro momento, a perder o mercado. Outra mudança relacionou-se à entrada de investidores estrangeiros no país, como a do Sr. Edmondd Cox, no Engenho Aliança. (NASCIMENTO, 1997).

A indústria açucareira tornava-se um potencial forte, elevando sua produtividade e seus preços no mercado internacional. A exportação do açúcar passava a ser relevante para a economia local, e através dessa girava o capital e se formava o comércio.

Rômulo Almeida (1985) destaca as atividades de exportação e importação para o comércio local na Bahia do século XIX. O comércio exportador se destinava a colocar gêneros primários locais no mercado externo.

Segundo o mesmo autor, a máquina arrecadadora deste Estado se mantém graças a este ramo comercial. O comércio exportador e o importador serviram de elo entre uma economia recém-saída do período colonial e submetida economicamente, na divisão internacional do trabalho, para os centros comerciais mais desenvolvidos o que a obrigava a aceitar os termos de trocas existentes.

A produção açucareira na Bahia constituiu-se no primeiro surto econômico industrial de desenvolvimento e consolidação da metrópole baiana, antes formada como mero entreposto comercial extrativista. A facilidade de comunicação com toda a rede territorial de produção açucareira do Estado por navegação marítima e fluvial dentro da malha hidroviária natural, que forma e ao mesmo tempo é formada pelas águas que caminham e integram a baía de Todos os Santos, e que fora essencial para a concentração de riquezas em Salvador; cidade Portuguesa, portanto de dominação econômica e política de famílias patriarcais e escravagistas, de formação social burguesa, elemento de dominação social sobre toda uma rede territorial de produção da cadeia econômica exportadora do açúcar baiano.

3.4.2 A Indústria de Produtos Animais

Apesar da existência anterior de galinhas e porcos no Brasil, por onde já circulavam naus européias, militares e mercantis, desde a primeira década do século XVI, a primeira leva de gado bovino do Brasil veio das Ilhas de Cabo Verde, em 1534 e se desenvolveu na povoação de São Vicente.

No Nordeste brasileiro, o gado foi introduzido por Tomé de Souza ainda em 1549, oriundo também da ilha de Cabo Verde. Foi no Recôncavo baiano, a partir do ano de 1549, onde se iniciou a criação de gado, através da Casa da Torre de Garcia D'Ávila. Essa atividade voltada, inicialmente, para as necessidades da população local, pois a criação bovina objetivava a produção de animais para o transporte, força motriz e para o consumo interno de proteína animal.

À proporção que os rebanhos cresciam, as terras que ocupavam o litoral baiano tornavam-se pequenas. Naquela época, o plantio da cana-de-açúcar era a atividade dominante e mais lucrativa, e os interesses do mercado externo se sobrepujavam em importância econômica aos interesses locais. Dessa forma, a criação de gado, atividade marginal no litoral, chegou a ser proibida nas áreas propícias ao plantio da cana de açúcar e foi banida para o sertão, alastrando-se por todo o interior do Nordeste brasileiro. (ALENCAR, 1981).

Nesse sentido, a pecuária foi direcionada para o interior do estado da Bahia e daí para os demais estados nordestinos, onde a atividade se adaptou ao clima semi-árido e abriu os caminhos dos sertões, ganhando então dimensão econômica nacional e importância na influência da formação urbana, cujo predomínio no Nordeste mostrou-se mais forte, pela dimensão econômica da região.

Na Bahia, a economia pecuária foi um fator de significativa importância econômica, não somente para a capital baiana, mas para a exploração e formação urbana do interior do estado da Bahia, pois, as marchas das boiadas ligaram regiões distantes e promoveram a fundação de grandes e pequenas cidades nos seus pontos de parada e feiras de comércio de gado, a exemplo de Feira de Santana.

Desse modo, os vaqueiros que viajavam para a região central do país promoveram pioneiramente a colonização do sertão baiano.

Cidades como Vitória da Conquista, Xique-Xique, Juazeiro, Feira de Santana, Barreiras e Alagoinhas foram criadas a partir da economia pecuária, e se constituíram em significativos pontos da pecuária baiana, além de importantes polos de curtimento do couro, que se tornou artigo de exportação.

Na primeira fase da criação de gado no Brasil, segundo Alencar (1981), o gado foi utilizado como força de tração e alimento e os próprios donos do engenho eram os criadores do gado. Em uma segunda fase, houve uma delimitação entre estas atividades, a agricultura e a pecuária, embora fossem vizinhas, eram interdependentes.

A partir do século XVII a criação do gado tornou-se uma atividade independente, adentrando pelo interior e exigindo grandes extensões de terra para serem usadas como pastagens (ALENCAR, 1981).

Os rebanhos, então, passaram a se destinar ao mercado interno, principalmente aos engenhos; mas suas atividades se separam, ficando apenas as feiras como um elo dos interesses das duas atividades. Assim, no século XVIII, a pecuária ocupou diversas regiões do interior, sendo que as capitânicas situadas no estado da Bahia tornaram-se o centro de onde o gado, que já ocupava as terras o sertão, partia para outras regiões. A criação da Casa da Torre, ainda no século XVIII, a maior de todas, adentrava por 260 léguas do sertão, alcançando terras do vale do rio São Francisco e do estado do Maranhão. Diversos rios serviram como canais de acesso às novas terras ocupadas.

Dessa forma, com o crescimento da economia pecuária penetrando pelo sertão, o gado levava o criador e o vaqueiro a se fixarem no interior, introduzindo os assentamentos e povoados, bem como, uma nova conduta social entre as classes sociais, ciosas do isolamento e da interdependência para a sobrevivência, para a segurança, visando à defesa comum e dos seus animais. Patrão e empregados, criadores e vaqueiros, apesar das etnias variadas, longe do litoral, assentados em sítios ou povoados além do interior, constituíam comportamentos distintos dos habituais dos engenhos aristocratas, com casa grande, senzala e acesso ao mar.

A pecuária do Nordeste, que a princípio desempenhava o papel de uma atividade complementar para a indústria açucareira, de setor fornecedor de alimentos e força de tração aos engenhos, ganhou significativo impulso quando, no final do século XVIII, encontrou-se o almejado ouro em Minas Gerais, expandindo uma nova atividade extrativista no Brasil central.

No decorrer dos séculos XIX e XX a pecuária destacou-se como uma importante atividade econômica do sertão da Bahia e de parte do Recôncavo. Ainda hoje a influência da economia pecuária revela-se nas cidades baianas. O estado da

Bahia possui o maior rebanho bovino de Norte Nordeste brasileiro, além de relevante rebanho ovino e caprino, com destaque na produção de carne e de leite, e também a indústria de couro que se destaca como matéria-prima. O Estado, então, é hoje considerado como o principal produtor de leite e de carne do Nordeste do Brasil. Acrescentando-se ainda que não só o couro como também a pele destacam-se como matéria-prima para as indústrias relacionadas aos produtos da pecuária.

3.5 O CICLO INDUSTRIAL URBANO

Salvador da Bahia foi uma cidade construída com objetivos políticos e militares, mas, que se desenvolveu social e economicamente; não somente pelos fatores exógenos, como também desfrutando do seu potencial local, dos seus fatores territoriais e locacionais.

Os primeiros caminhos urbanos de ligação da cidade dizem respeito à sua comunicação. Implantada na cumeeira dos morros litorâneos, com o seu porto deslocado da área conhecida como Porto da Barra, local de primeiro desembarque, na Vila do Pereira, de domínio do comerciante e anfitrião Diogo Álvares Correia, para o local aonde se conhece hoje como a rampa do mercado, na atual Praça Cairú. A Ladeira da Conceição pode ser considerada como a primeira via de integração econômica da Cidade, ligando a área da cidade baixa, de cunho econômico mais relevante com a cidade moradia, formada principalmente pelos bairros do Pelourinho, Terreiro de Jesus e da Misericórdia. Posteriormente, a Ladeira da Montanha foi construída, já no século XIX, melhorando essa comunicação, como também o Elevador Lacerda, em 1873, substituindo o Guindaste dos Padres, como salto tecnológico da logística urbana.

Dez anos depois, em 1883, o Engenheiro João Ramos de Queiroz criava a primeira linha de bonde de tração de burros da cidade, abrindo caminho de comunicação por transporte público, entre a Praça Conde dos Arcos (em frente ao prédio da Associação Comercial da Bahia, no bairro do Comércio) e o Largo da Calçada, abrindo caminho para o primeiro parque industrial da Cidade.

Em seguida, outra linha, que ia da Praça Castro Alves até a Barra, como novo vetor de crescimento urbano da Cidade, substituindo, paulatinamente, o transporte montado, até então principal meio de transporte urbano de Salvador, quando os

seus deslocamentos internos se faziam principalmente a pé ou por tração animal, privada.

Assim se fazia a comunicação urbana; difícil porque era terrestre, e mais difícil que a comunicação pelas águas, como era feita no Recôncavo baiano e, de fácil comunicação na época, mesmo porque, tinha todos os seus caminhos conhecidos e explorados economicamente pelos negócios da cana-de-açúcar, do gado e do fumo. Essa comunicação, então, apresentava-se parcialmente integrada até mesmo por embarcações a vapor, suplantando em qualidade e em tecnologia, a logística interna do próprio território urbano.

3.5.1 A Indústria Têxtil

A primeira indústria dentro do território soteropolitano, surgida sob a influência da produção açucareira, com potencial econômico de influenciar nos vetores de urbanização da cidade de Salvador foi a indústria têxtil.

A Fábrica Empório foi a primeira a utilizar maquinário inglês em sua produção e já apresentava vantagens locais, pois se situava próxima à ferrovia e a um cais marítimo, com fácil viabilidade de recepção de insumos e de escoamento da produção, especialmente em direção às indústrias açucareiras.

Os primeiros incentivos fiscais concedidos para a implantação de indústrias na Bahia foram nesse período, quando o governo estabelecia mediante a Lei nº 1560⁴, uma redução de 3% ao açúcar importado e mais 1% se fosse ensacado em tecido produzido na província (NASCIMENTO, 1997).

Convém chamar a atenção para o tipo de produção da indústria têxtil na época, que se dedicava à fabricação de fardos para ensacamento de produtos para exportação. Verifica-se, que naquele momento, adotava-se a política econômica de incentivo à produção açucareira acompanhada do nascimento da indústria têxtil.

Surgia, também, nessa época, a preocupação social com a utilização da mão-de-obra predominantemente livre.

A indústria têxtil caracterizava-se como de fundamental importância para o desenvolvimento industrial, pois dá início à atividade manufatureira urbana, de grande importância para a “população desocupada”, visto que as fábricas existentes

⁴ A Lei de nº 1560 dispunha sobre os gêneros de exportação enfardados em tecidos fabricados na Província, com exceção do fumo.

ofereciam trabalho. O exemplo da fábrica Bonfim, a qual seus proprietários (Catilina e Dultra) mencionavam os efeitos da crise das fábricas têxteis, proveniente da diminuição extraordinária dos seus produtos, comprometendo a oferta de trabalho, levando a sua paralisação. (NASCIMENTO, 1997).

Como exemplo da indústria açucareira, a indústria têxtil passou por períodos de enfraquecimento e declínio, tendo como primeiro obstáculo o decreto assinado por Dona Maria I; obrigando o desmonte das indústrias têxteis instaladas nas colônias portuguesas, constituindo-se num bloqueio legal ao desenvolvimento da indústria, e depois pela escassez da matéria-prima; o algodão.

A importância da indústria têxtil em território baiano caracterizou-se pelo seu vetor de característica urbana, cuja integração com as demais cadeias produtivas da época, notadamente a indústria açucareira, não urbana, traía uma conotação de integração urbana de simples habitat, com vetores determinantes de fatores produtivos de escala industrial.

O enfraquecimento da indústria têxtil ocorreu por volta do ano de 1876, quando os pequenos industriais do ramo têxtil, a exemplo da agroindústria açucareira, uniram-se às empresas maiores para dar continuidade a sua produção industrial, contrapondo-se à primeira grande depressão mundial que perdurou até 1895, cujas consequências afetaram marginalmente a economia brasileira.

3.5.2 A Indústria Fumageira

A indústria fumageira na Bahia, não obstante a sua inegável dimensão econômica colonial, incorpora ainda outro importante fator de repercussão para todo o conjunto econômico do estado da Bahia.

O fumo grosso ou fumo de corda, produto industrial da indústria fumageira foi, juntamente com a cachaça, e a pólvora, produtos prioritários de troca no comércio escravagista intercontinental; portanto de marcante repercussão no fornecimento de mão de obra para toda a economia baiana, cuja produção agrícola, concentrada no Recôncavo, constituiu fator econômico relevante para a formação urbana da cidade de Salvador.

De acordo com Nascimento (1997), a indústria fumageira sucedeu a indústria têxtil e ocupou um lugar de destaque no desenvolvimento industrial da Bahia,

constituindo-se esses dois produtos na base da primeira geração industrial de Salvador. O suprimento de algodão era feito pela produção sertaneja de larga escala, enquanto que o Recôncavo baiano foi o grande produtor de fumo, fornecedor de insumos para aquele primitivo parque industrial, distribuído, na época, em pequenas propriedades.

A inter-relação da agroindústria com a urbanização de Salvador representou os setores de impulsão do desenvolvimento da indústria na Bahia. A começar pelo açúcar, desde o século XVI, até a produção do fumo no século XIX, percebe-se que o processo industrial da Bahia sempre esteve fundamentado no tipo de indústria de beneficiamento da matéria-prima agrícola produzida no Estado, caracterizando sua economia como de base primário-exportadora.

Durante todos esses séculos, a industrialização da Bahia resumiu-se à hegemonia do ciclo do açúcar, à produção têxtil de forma bem incipiente, ao fumo e à pecuária; pois somente nas primeiras décadas no século XX, foram instaladas as indústrias derivadas da matéria-prima animal, como o couro, a vela e o sabão.

De acordo com Borba (*apud* NASCIMENTO, 1997), as manufaturas do fumo tiveram início ainda no tempo do tráfico dos escravos. Segundo a mesma fonte, em 1816, o suíço Meuron iniciou no Solar do Unhão, uma fábrica de rapé, e em 1833 fundou-se outra fábrica, no bairro de Nazaré, em Salvador, ratificando a sua conotação urbana, não meramente pelos resultados econômicos, mas, acrescentando os fatores locais

Com relação à mão-de-obra, as manufaturas de fumo empregavam o operário e grande número de pessoas de sua família, inclusive crianças. Existiam fábricas urbanas, as quais eram essencialmente familiares, com os membros da família ocupando todos os cargos na manufatura. A maior incidência de manufaturas de fumo se apresentava com operários de família do fabricante, conforme se pode ver, a seguir.

Quadro 2 – Manufaturas de fumo nos anos 1930

Trabalhadores nas Manufaturas	Número de Manufaturas
Mais de 12 operários	61
Entre 7 a 12 operários	158
Entre 1 a 6 operários	660
Operários da família do fabricante	1325

TOTAL	2204
-------	------

Fonte: Nascimento, 1997, p. 36.

A inter-relação da industrialização da cidade com a expansão do seu setor de transporte constituiu-se em um fator de expansão da cidade, inter-relacionada entre si como fator multiplicador de causa e efeito. A industrialização de Salvador, surgida inicialmente à borda das águas da baía de Todos os Santos, atendia a duas necessidades econômicas básicas: Na proximidade do porto da cidade, onde a indústria de construção e reparo de navios, bem como o suprimento desses, tinha relevância econômica para uma cidade portuária da importância da nossa metrópole, e em segundo lugar, a facilidade de comunicação com o Recôncavo produtor agrícola e de suprimento da cidade consumidora e exportadora, facilitava sobremaneira a logística operacional da economia emergente.

Tais vantagens locacionais deram continuidade a sua expansão em direção ao bairro da Calçada, posteriormente em direção à Península Itapagipana, região originalmente ocupada pela agroindústria açucareira, que pela facilidade de comunicação com o núcleo urbano, tornou-se, na sequência da expansão urbana, área de primeira grandeza, com conotação urbana residencial e de expansão industrial. Essa referida área caracterizou-se, inicialmente pela ocupação com vilas operárias isoladas, e posteriormente constituiu-se uma área de expansão urbana planejada, beneficiando-se com a valorização imobiliária proveniente do aumento do valor da terra, um dos maiores fatores de constituição de riqueza privada do mundo contemporâneo.

3.6 O BRASIL DOS ANOS 1930 - 1960

Após um período de decadência e estagnação nos finais do século XIX, a economia brasileira apresentava, no início do novo século, um período de transformações econômicas. As novas tecnologias criadas pela revolução industrial penetraram no Brasil apenas como bens ou serviço de consumo, não influenciando, portanto, no sistema produtivo do país. Por outro lado, a força de trabalho continuava apresentando um impasse, pois não se encontrava mão-de-obra para substituir o trabalho escravo. Como não havia domínio de uma técnica própria, o Brasil necessitava reintegrar-se no comércio internacional, a fim de sair do estado de

estagnação. Eram remotas as possibilidades de que os produtos tradicionais voltassem a atrair o mercado exterior (FURTADO, 2004).

3.6.1 A Cultura cafeeira

Ainda nos finais do século XIX, surgia um novo produto, com propriedades que se casavam com o as qualidades do solo brasileiro para o desenvolvimento do seu cultivo: o café; que se transformaria em produto de exportação. Entretanto, a sua grande produção se localizava na região da capital do país.

Embora introduzido no Brasil, apenas no último decênio do século XIX, a cultura cafeeira se expandiu. Porém, na crise mundial de 1929 esse produto já estava bastante vulnerável, pois a produção aumentara quase cem por cento, mas a exportação permanecera estabilizada. O desequilíbrio entre oferta e procura apontava para uma produção de 28.941.000 sacas e para a exportação de 14.281.000 sacas.

A política da cultura cafeeira influenciou todos os outros setores da vida econômica do país, embora as indústrias relacionadas ao café estivessem referidas, principalmente, ao fabrico das sacas em que se acondicionavam os grãos do produto a ser exportado. (FURTADO, 2004).

3.6.2 A substituição das importações

A terminologia “substituição de importações” é normalmente empregada com um significado simples e literal, definindo a redução ou o desaparecimento de certas importações que são substituídas pela produção interna.

Em verdade, o processo de substituição não objetiva diminuir a quantidade de importação global. Mas, essa diminuição pode ser consequência da própria política. Tais restrições geram a necessidade de se produzirem, internamente, alguns bens que antes eram importados. Surgem, também, outros bens no lugar dos substituídos e, à proporção que o processo avança, cresce a demanda por importações que pode resultar numa dependência do exterior maior do que a do início da substituição.

Um exemplo de problema que pode sugerir uma substituição de importação é a diminuição de determinados produtos, considerados não essenciais, decorrentes de uma política cambial discriminatória, cuja finalidade é o ajustamento do nível de

importações à efetiva capacidade para exportar. A substituição “efetiva” é, geralmente, menor do que a “aparente” quando se substituem produtos finais e, aumenta, em consequência, a demanda por insumos básicos e por produtos intermediários.

Historicamente, o início do processo de substituição está ligado ao período da grande depressão por que passou o mundo nos anos trinta. Porém, sabe-se que qualquer situação de desequilíbrio externo, que consiga quebrar o ajuste entre demanda e produção internas, pode desencadear esse processo.

Há três possibilidades de expansão da oferta interna: o aumento da utilização da capacidade produtiva já instalada; a produção de bens e serviços independentes do setor externo; e a instalação de unidades produtivas capazes de substituírem os bens importados.

Na primeira hipótese, a capacidade econômica poderá ficar sobrecarregada. Nas duas últimas formam-se a base do processo que se chama de substituição de importações.

As possibilidades de expansão da oferta interna residem em três frentes, a saber: a maior utilização da capacidade produtiva já instalada, a produção de bens e serviços relativamente independentes do setor externo (por exemplo, serviços governamentais) e a instalação de unidades produtivas substituidoras de bens anteriormente importados. A primeira alternativa termina com a saturação da capacidade existente na economia. Uma parte da segunda e a última [...] constituem a espinha dorsal do processo de desenvolvimento “para dentro” a que demos o nome de substituição de importações. (TAVARES, 1975, p. 42).

Para que a importação se feche para novos produtos, é necessário que desde cedo se comece a sua substituição além dos bens finais de consumo. Nas condições do modelo de substituição de importações, é impossível que a industrialização ocorra da base para o vértice da pirâmide produtiva; ou seja, partindo dos bens de consumo menos elaborados até atingir os bens de capital. Percebe-se, também, que em condições de estagnação “absoluta” para importar, dificilmente ocorrerá uma aceleração industrial capaz de manter um ritmo acelerado de crescimento.

Assim, costuma-se dividir em três períodos as relações entre a evolução do comércio exterior e as alternativas do processo de substituição de importação, com características bem distintas.

O primeiro começa com a grande crise mundial e vai até o término da Segunda Guerra, quando houve sérias reduções da capacidade de importar em diversas conjunturas, o que exigiu um acentuado esforço de substituição.

O segundo período, abrangendo o primeiro decênio depois da Guerra, apresentou-se em condições de menores limitações da capacidade para importar. Houve, então, crescimento do poder de compra das exportações, embora esse fosse insuficiente para devolver ao setor externo o seu verdadeiro peso. O Brasil apresentou, nessa época, um quadro favorável para o crescimento da industrialização.

O terceiro e último período corresponde à década que se segue aos dez anos após 1954.

Na realidade, durante este período, para a maior parte dos países da América Latina, a orientação do crescimento voltou a ser mais 'para fora' do que, 'para dentro', pois repousou em um grau na melhoria de compra das exportações do que na substituição de importações. Para alguns países, no entanto, como por exemplo o Brasil, houve realmente o aproveitamento dessa situação relativamente favorável do setor externo para expandir o processo de industrialização. (TAVARES, 1975, p. 37).

O processo de substituição apresentou um grande avanço, entrando na faixa de bens de consumo duráveis e na faixa de produtos intermediários e de bens de capital. A partir de 1954, a capacidade para importar voltou a ficar estagnada, com exceção apenas para os países petrolíferos. O Brasil continuou a sua expansão industrial, embora aumentasse também o desequilíbrio do seu balanço de pagamento (TAVARES, 1975).

Há três fatores que podem acarretar consequências para a continuação do desenvolvimento econômico pela via de substituição de importações: a dimensão e estrutura dos mercados nacionais, a natureza da evolução tecnológica e o conjunto dos recursos produtivos.

Se forem observados apenas os problemas relacionados à estrutura e à dimensão do mercado interno, percebe-se que na América Latina a industrialização ocorreu somente em escala nacional. Os países de maior porte conseguiram desenvolver um setor secundário, servindo-se do mercado interno, através da readaptação e modernização de um setor de serviços até então destinado às exportações.

Entretanto, a amplitude desses novos setores dependia da demanda interna, a qual também estava condicionada à distribuição de renda. Pela estimativa dessa, quando se começou o processo de substituição, o sistema produtivo deveria seguir a demanda da classe de renda mais alta e que não estava satisfeita com as importações. Esse fato gerava uma diversificação industrial, pois havia variedade de demanda, mas, também, possibilitava desvantagens quanto aos custos econômicos setoriais e regionais. Houve, então, uma tendência à concentração das atividades econômicas visto que não são muitas as empresas que se estabeleciam com condições de disputar mercados tão frágeis.

O segundo elemento refere-se aos problemas decorrentes das inovações tecnológicas. Um dos fatos mais destacados é que os países subdesenvolvidos importam uma tecnologia que não condiz com a sua realidade, mas que foi projetada para países cujos recursos eram totalmente diferentes. Entretanto, a própria substituição de importações e a impossibilidade para que se criassem suas próprias tecnologias faziam com que houvesse necessidade de importar. Disso, então, decorreram muitos inconvenientes como o de muitas dessas atividades substituintes que passaram a ser desenvolvidas por investimentos estrangeiros, associados ou não a empresários nacionais. Por outro lado, muitos dos novos empreendimentos ocorreram em locais onde já existiam empresas tradicionais, o que causava uma rápida depreciação nos seus obsoletos equipamentos.

Quanto aos fatores ligados aos recursos produtivos, a característica que mais ocorria era a falta de proporção entre os diversos estoques de fatores; ou seja, existia abundância de mão-de-obra não qualificada ao lado da escassez de operários qualificados. Como consequência deste fato, houve um afastamento entre as funções macroeconômicas de produção, as chamadas “virtuais” e as resultantes das funções microeconômicas usadas pelos empresários. A ocorrência da relativa abundância de determinados recursos naturais nem sempre retrata uma dinâmica para o processo de industrialização. Aliás, as principais exigências para esse fato estão relacionadas aos recursos naturais e são a do uso intensivo do solo, o que acarretará em aumento de produtividade, e a existência de matéria-prima capaz de abastecer as indústrias tradicionais de bens de consumo. (TAVARES, 1975).

O Brasil teve, no século XIX e início do século XX, a sua economia voltada para o setor primário-exportador; e como os demais países da América Latina o seu

desenvolvimento esteve associado ao mercado externo, cuja demanda dos seus produtos marcava o ritmo do seu crescimento econômico. Como a exportação se restringia a apenas um ou dois dos seus produtos, o país ficava totalmente à mercê das crises econômicas externas, como também ficava vulnerável à variação dos preços de todos esses produtos.

Com a crise dos anos trinta, no século XX, esse tipo de exportação entrou em colapso. Todavia, nesse período, o Brasil já contava com um mercado interno amplo e uma estrutura industrial diversificada, embora ainda em sua fase inicial.

Tavares (1975, p. 59), comenta: “Quando da depressão, o país já dispunha de um mercado interno bastante amplo e com uma estruturação industrial que, se bem incipiente, possuía já uma relativa diversificação”.

O desempenho medíocre da agricultura contrasta com o dos demais setores, em particular com o da indústria. Enquanto o produto agrícola cresceu pouco mais de 2% ao ano de 1934-37, o produto industrial cresceu mais de 11% ao ano. Os gêneros não-tradicionais (borracha, papel, cimento, metalurgia, química), bem como a indústria têxtil, expandiram-se a taxas superiores à média industrial. (ABREU, 1992, p. 85).

Segundo Suzigan (apud ABREU, 1992), a produção industrial, no final dos anos trinta, apresentou um crescimento de 80% em relação à década anterior, entretanto, as importações de equipamentos para a indústria apresentaram um declínio de 29% em relação a 1929, mantendo-se de 1933-1939 abaixo da média de 1925-1929.

Em 1947, criou-se o sistema de controle de importações objetivando-se enfrentar o desequilíbrio do mercado externo. Tal fato teve grande importância para o desenvolvimento industrial, pois o controle teve diferentes fases, através das quais se promove o desenvolvimento industrial por substituição de importações.

4 A REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR E A ORIGEM DAS CIDADES QUE A COMPÕEM

Desde os primeiros governos-gerais do Brasil, e até o meado do século XX, a economia baiana se pautou basicamente no setor agropecuário, que se desenvolveu através de seus diversos ciclos.

O Recôncavo baiano durante todo esse tempo foi o principal território de expansão econômica da cidade de Salvador, constituindo-se no principal lastro territorial do seu desenvolvimento urbano, privilegiado pelos seus acessos naturais fluviais. Esse modelo somente se modifica após o início da exploração petrolífera na Bahia, que teve início ainda a partir do Recôncavo, porém, estendendo-se ao norte da Bahia, com novos reflexos na ocupação e na evolução urbana de Salvador; primeira capital do Brasil e de importância secular na navegação mundial.

A verdadeira integração econômica, natural e harmônica deu-se entre esta, metrópole, detentora do seu Recôncavo baiano, correspondendo às regiões compreendidas no entorno da baía de Todos os Santos, de fácil acesso marítimo e, portanto de fácil comunicação.

Todo esse movimento impulsionando e expandindo sua pujança para estas plagas, agravando as marcantes distinções sociais entre Salvador e a sua atual RMS, notadamente entre as cidades que, embora geograficamente fossem próximas, distantes se faziam pela dificuldade de comunicação e acesso, constituindo-se e caracterizando-se então, em meras cidades de interior afastadas. (ALCOFORADO, 2008).

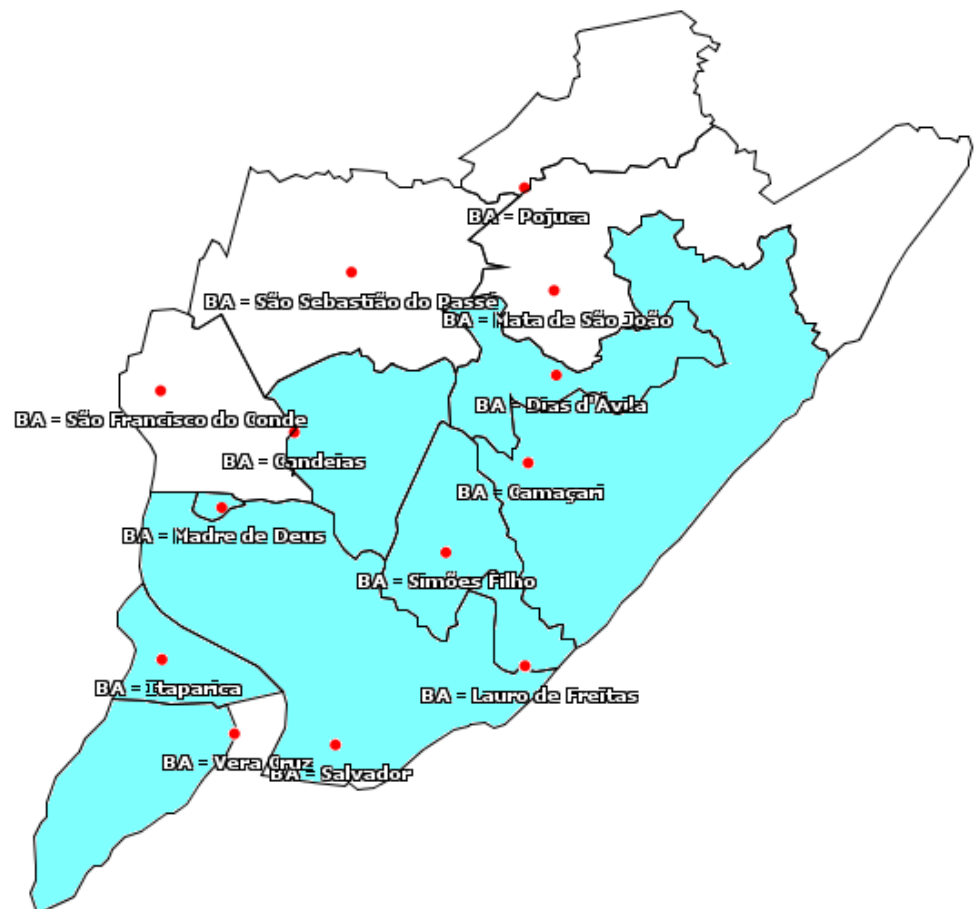
A experiência brasileira em institucionalização de regiões Metropolitanas teve marco inicial no começo dos anos de 1970, e objetivava a integração econômica e social do desenvolvimento, centralizando o planejamento de projetos nacionais de desenvolvimento regionais, de modo a buscar de alguma maneira planejada o enfrentamento da questão da urbanização da população Brasileira.

De acordo com Alcoforado (2008), a Região Metropolitana de Salvador (RMS) é a que teve o maior desenvolvimento dentre as demais do estado Bahia, a partir da segunda metade do século XX, e atualmente representa o maior aglomerado populacional e econômico do Nordeste brasileiro.

Com a transformação econômica causada pela industrialização do estado da Bahia, esse território circunvizinho de Salvador passou por importantes transformações, sendo que a partir de 1973 suas terras foram incorporadas em uma grande região metropolitana, para dar suporte ao crescimento industrial do Estado.

A Região Metropolitana de Salvador abriga uma população de 3.574 mil habitantes (IBGE, 2010), em um território de quatro mil e trezentos quilômetros quadrados, distribuídos entre os municípios de Candeias, Camaçari, Dia D'Ávila, Itaparica, Lauro de Freitas, Madre de Deus, Mata de São João, Pojuca, Salvador, São Sebastião do Passé, São Francisco do Conde, Simões Filho e Vera Cruz; perfazendo 13 (treze) municípios, que compreendem hoje o maior aglomerado econômico do Nordeste brasileiro, conforme pode se observar no map, apresentado pela figura 3, a seguir.

Figura 3 – Mapa da Região Metropolitana de Salvador (RMS)



Fonte: <http://www.anatel.gov.br/porta/documentos>, 2010.

Segundo informações contidas em documento publicado pela Anatel (2010), essa Região Metropolitana, instituída por Lei Complementar Federal no ano de 1973, passou por duas revisões territoriais no ano de 2008 e 2009, permitidas pela Constituição Federal de 1988, que instituindo os municípios como entes federativos, como experiência pioneira entre os estados nacionais de regime constitucional, que estadualizou o poder de legislar sobre Regiões Metropolitanas, por vir a considerá-las como aglomerado urbano polarizado por uma metrópole; contudo, meramente decorrente de ação programática do Estado

As 13 cidades que compõem a RMS formam hoje um conjunto de municípios, cujas relações de dependência e influências são bastante intensas pela sua integração econômico-industrial, constituindo-se em uma interdependência complexa e insuperável. Exportam e importam dentro do seu contexto os problemas de planejamento entre si, causa de uma inter-relação entre cada uma delas afetando intensamente as demais, o que as torna parte de um contexto regional inseparável.

Os municípios desta RMS, não obstante a intensa ligação com as origens açucareiras da sua ocupação étnica euro-africano, por suas características históricas, geográficas, sociais e econômicas, apresentam significativa heterogeneidade administrativa, financeira e físico-territorial em níveis diferenciados de integração e interdependência, desempenhando papéis específicos na oferta de bens, serviços e no exercício de funções complementares de integração, onde as características de cada uma delas, sem qualquer intenção de aprofundamento ou esgotamento do tema, passarão por uma superficial abordagem.

4.1 SALVADOR

A cidade de Salvador constitui-se na metrópole polarizadora da RMS, possuindo um território de 706 quilômetros quadrados, sendo esse Município responsável individualmente pelo décimo segundo maior PIB entre as cidades Brasileiras (IBGE, 2008).

Abrigando uma população de 2.676.606 habitantes (IBGE, 2010), correspondendo a aproximadamente 75% da população da RMS e 19% da população total do Estado, a cidade de Salvador nasceu metrópole, tendo abrigado o maior porto do Atlântico Sul na época do Brasil Colonial. Forte naquela época, pelo

comércio intermarítimo e produção agroindustrial exportadora, experimentou na sua dimensão econômica, a condição de segunda cidade do império português.

A história da cidade do Salvador, então, inicia-se com a história do Brasil, mais precisamente 48 anos antes de sua fundação oficial. Em nove de março de 1500, zarpa de Portugal, uma frota comercial militar caracteristicamente exploratória, esquadra esta composta por 13 naus comandadas por Pedro Álvares Cabral, em missão comercial rumo às Índias no continente asiático.

À frente de poderosa esquadra composta naus de primeira grandeza tecnológica, a serviço dos interesses da Coroa portuguesa, titulada pelo Rei D. Manuel “O Venturoso”. Teria sido ele, oficialmente, como intuem diversos documentos históricos, que seguiu a rota estabelecida e consolidada pelo seu precursor Vasco da Gama.

Esse navegador, em 1498, comandando uma esquadra que deveria chegar às Índias seguindo a rota de outro navegador português Bartolomeu Dias, ultrapassando o extremo sul do continente africano, viabilizou a acessibilidade marítima em direção ao Oriente, antes somente atingido e explorado pelas caravanas terrestres, mormente dominadas economicamente pelos povos Italianos, especialmente os venezianos. Enfim, ultrapassou, após desmistificar “o terror” da navegação da época que limitava o acesso atlântico através do Cabo das Tormentas, mais tarde, já com a denominação alterada para Cabo da Boa Esperança, nome que mantém até hoje.

Não se sabe exatamente quais os motivos, se institucionais ou casuais, que levaram Cabral a se afastar dessa rota, rumo ao oeste e chegar ao outro lado do Oceano Atlântico. Prevalece dentre os historiadores a suposição de afastamento intencional, realizado por planejamento e determinação real, pois os portugueses já haviam obtido informações concretas, acerca da existência de terras no oeste Atlântico, à mercê de ocupação, aonde hoje se pode denominar de Brasil, inclusive, constituindo-se para as duas partes um elemento hipotético, não revelado, no acordo internacional denominado de “Tratado de Tordesilhas”, firmado com a Espanha na busca do “não conflito” exploratório, eminente ante a época contemplada pelas grandes navegações, tecnologicamente dominadas pelos dois países; Portugal e Espanha.

Segundo a maioria dos historiadores, Cabral aportou na baía de Cabrália, próxima ao município de Porto Seguro na Bahia, em local propício e abrigado, a cerca de 700 km. ao sul da baía de Todos os Santos, e que foi nomeado de Porto Seguro, localizado na parte sul deste Estado. Uma terra que os portugueses nem imaginavam o tamanho e a pujança. Inicialmente, foi batizada de “Ilha de Vera Cruz”; mais tarde o nome foi substituído pelo nome de “Terra de Santa Cruz”; depois, esse nome foi abandonado em favor de “Brasil”, homenagem à principal mercadoria extraída destes rincões; madeira idêntica a outra conhecida no Oriente, denominada de pau-brasil, utilizada na tinturaria da época.

O historiador Pombo (1999) informa que em 1501, após os relatos da esquadra de Pedro Álvares Cabral, por intermédio das naus que retornaram a Portugal para narrar à coroa portuguesa a experiência americana, foram designadas algumas expedições exploratórias para fazerem o reconhecimento completo da ilha de Vera Cruz, como também do litoral. Para isso, enviaram-se pequenas frotas de reconhecimento, confiando o comando da primeira expedição a Gaspar de Lemos, e a segunda expedição foi confiada a Gonçalo Coelho.

No dia 1º de novembro de 1501, encontraram os portugueses um “golfão”, que denominaram de baía de Todos os Santos; nome dado pela descoberta ocorrida na data relacionada ao dia de Todos os Santos, para os católicos.

Figura 4 - Vista Panorâmica da baía de Todos os Santos



Fonte: www.hotelliernews.com

O professor e historiador Senna (2002, p. 4) escreveu sobre o “golfão” encontrado: era “Peruaçu – a grande baía”. Nome dado pelos indígenas à maior baía do Brasil. Ao norte, Gaspar de Lemos colocou um padrão de posse do território

com as armas do Rei de Aviz, passando o sítio a chamar-se Ponta do Padrão (hoje Forte e Farol da Barra). Nesse mesmo local, Diogo Álvares Correia, o Caramuru, provavelmente se estabeleceu, a partir do seu naufrágio, e o utilizava como ponto de exportação de pau-brasil e de reparo de naus mercantis que por aqui navegavam.

Em 1534, foi criada a Capitania da Baía de Todos os Santos, entregue a Francisco Pereira Coutinho, como donatário, tendo este aportado no seu novo domínio em 1536. Há controvérsias entre historiadores, quanto ao local da baía de Todos os Santos em que Coutinho se estabeleceu para construir casa para os seus cem moradores, e também sobre as habitações que formavam a Vila Velha do Pereira; Vila do Pereira ou Povoação do Pereira. Vila essa já originada por Caramuru, e referida na carta dos jesuítas e nos documentos do primeiro governo-geral.

Pinho (2008) sugere que tal vila estava localizada “junto à entrada da Barra”, também conhecida como Ponta do Padrão; porto natural, local estratégico, aonde havia sido aposta o padrão de dominação português no período exploratório, ainda hoje existente.

Significando o marco da enseada, ao lado do Forte e Farol da Barra, ainda existe o local, que o professor Teixeira (2002, p. 9) informa da seguinte maneira: “[...] quem dobra a esquina do Oceano Atlântico com a baía de Todos os Santos vê lá a beleza do forte do Santo Antônio da Barra [...]”.

Outros historiadores, como Pombo (1999), discordam, e preferem indicar o outeiro logo acima da enseada do Porto da Barra.

Ali, segundo esses historiadores, já existia, desde muitos anos, antes da chegada do donatário, uma verdadeira colônia de portugueses e espanhóis, vivendo em perfeitas relações com os indígenas, todos sob o comando de Diogo Álvares Corrêa, a quem os índios apelidaram Caramuru. (POMBO, 1999).

Ainda, segundo informação desses autores, Francisco Pereira Coutinho e seus seguidores estabeleceram-se na povoação já fundada, segundo a maioria dos historiadores, desde o ano de 1509, quando da chegada do náufrago Caramuru, que alcançando terra firme no local hoje denominado de bairro do Rio Vermelho, na entrada das praias da baía, erigiu então uma vila, pouco acima, em direção sudoeste adentrando pelo mar, aproveitando a primeira elevação litorânea disponível, fazendo-a então o donatário pela sua pré-existência, da capital da donataria.

Os colonos, aproveitando-se então do relacionamento com os índios, graças à intermediação e a convivência de Caramuru, foram logo se espalhando por áreas da baía e vizinhança. Puderam, então, os moradores aplicarem-se ao trabalho, sem qualquer contratempo; pelo menos nos primeiros seis anos, em que nativos e colonos se respeitavam mutuamente. Fundaram engenhos, sendo um deles em pleno território hoje ocupado pelo bairro da Barra, desenvolvendo-se a cultura da cana-de-açúcar, do algodão, do tabaco, e de outros gêneros de extenso consumo na Europa; e com tal sucesso, que cresceu o número de imigrantes e ampliou-se o povoamento na donataria.

Passados, contudo esses primeiros anos de convívio amistoso, pessoas ligadas a Coutinho, buscando interesses próprios e dispersos, em detrimento do convívio local, entraram em colisão com os interesses e hábitos nativos. Daí em diante, vários incidentes iniciaram-se e se sucederam, tornando a situação insustentável para a donataria de Coutinho, decidindo este, para a sua própria segurança, não mais ficar na capitania de sua propriedade, refugiando-se na Capitania de Porto Seguro.

Após algum tempo de ausência, foi aconselhado por Caramuru, seu primeiro anfitrião na Capitania, ainda como líder local de origem europeia, desde antes da sua chegada na região, a retornar a sua donataria.

Segundo Tavares (2002), regressando da Capitania de Porto Seguro, à altura da Ilha de Itaparica, a caravela que o conduzia naufragou, fazendo de Francisco Pereira Coutinho, sobrevivente ao naufrágio, posteriormente morto e devorado pelos índios tupinambás.

[...] com a morte do donatário, o herdeiro da capitania seria o filho Manuel. Mas o Rei D. João III preferiu reverter para a Coroa a capitania que doara a Pereira Coutinho em 1534. Essa circunstância fez da Bahia a primeira capitania da Coroa, e a reservou para a situação de sede do governo-geral, das terras do Brasil, criado em 1548. (TAVARES, 2002, p. 62).

Os motivos que levaram D. João III a centralizar a política e administrativamente a colônia, que culminou com a implantação do governo - geral, foram o de criar um centro político e administrativo, objetivando a organização do seu domínio.

Para isso, deveria fazer alterações no Regimento que estipulava as bases para usufruto das capitanias hereditárias, de modo a se tornar o principal recurso do

governador-geral, onde se definiam os objetivos do governo, assim com o nível de intervenção da Coroa nos assuntos locais; estabelecer parâmetros de defesa das terras conquistadas e por uma questão intimamente ligada ao fortalecimento do Estado Moderno em Portugal, caracterizado pela centralização do poder político e pelo fortalecimento da monarquia.

A implantação da administração imperial, a defesa militar e a organização política lastrearam a decisão real, que em 1548 decretou a implantação da governadoria-geral. Aos funcionários responsáveis por exercer cada uma dessas funções foi dado regimento próprio, que definia a atribuição de cada um na administração da Cidade que seria sede do Governo-Geral do Brasil.

Thomé de Souza, prestador de serviços do Reino português, homem de notáveis qualidades e tino político, religioso, de costumes irrepreensíveis, de comportamento e atitudes politicamente prudentes, e de caráter forte, foi nomeado o primeiro governador-geral do Brasil, em sete de janeiro de 1549. Já havia participado da guerra de conquista da Índia, cujos serviços prestados à Coroa portuguesa na Ásia, o habilitaram para tal empreitada.

Assim, aportando com o seu corpo administrativo na baía de Todos os Santos, em 29 de março de 1549, liderava Thomé de Souza uma frota de três navios (Conceição, Salvador e Ajuda), constituída de duas caravelas e um bergantim (embarcação rápida de dois mastros). Com o acolhimento do anfitrião do antigo donatário, que era um líder local de origem europeia, serviu sistematicamente ao projeto português.

Thomé de Souza trouxe consigo mais de 900 pessoas, entre soldados, colonos e degredados, além do ouvidor Pero Borges, o mestre-de-obras Luis Dias, o tesoureiro das rendas Gonçalo Pereira; padres e dois Irmãos da Companhia de Jesus, chefiados pelo padre Manuel da Nóbrega. Foi também nessa frota, que veio o Almojarife Real, Garcia D'Ávila, tido por Historiadores como filho bastardo do governador-geral, e que veio na empreitada colonizadora da construção da nova capital, a ser um dos maiores latifundiários existentes no Brasil.

Garcia D'Ávila, deu origem a uma família, que veio a construir a única experiência feudal na América, em terras que se iniciavam em Salvador, estendendo-se no seu apogeu até o atual estado do Maranhão.

No preâmbulo do Regimento do governador, El-Rei fazia constar:

Ordenei ora mandar nas ditas terras fazer uma fortaleza e povoação grande e forte, em um lugar conveniente para daí se dar favor e ajuda as demais povoações [...] Mais adiante, dizia [...] e por ser informado de que a Bahia de Todos os Santos é o lugar mais conveniente da costa do Brasil para se poder fazer a dita povoação e assento, assim pela disposição do porto e rios que nela entram, como pela bondade e abundância e saúde da terra [...] (MOREIRA, 2001).

Aqui chegando, Thomé de Souza instalou-se primeiramente na Vila Velha, sob o abrigo de Caramuru. Tratando de cumprir de imediato a primeira determinação do regimento, navegou para o interior da baía de Todos os Santos para escolher o local mais apropriado para a fundação da cidade, que seria a primeira capital da colônia: “Um pouco para o norte da Vila Velha, alteia-se a terra em anfiteatro, da praia até uma larga chapada, coberta, então, de arvoredo. Ali, resolveu-se fundar a capital do domínio”. (POMBO, 1999, p. 70). A posição geográfica desse local satisfazia plenamente os interesses de fixação dos negócios da Coroa.

Thomé de Souza instalou-se no alto de uma enseada, depois conhecida como da Conceição, de onde suas atenções se voltaram para a parte alta da composição físico-geográfica que se descortinava no entorno de tal localidade; e constatou que o local seria ideal para a construção da cidade, levando em consideração sua topografia que lhe dava total característica de cidade fortaleza.

Segundo Pombo (1999), desbravado o terreno, foi levantado em torno uma cerca de pau-a-pique e, dentro da qual, foi delineada a cidade cujo planejamento foi trazido de Portugal e que obedecia aos modelos das cidades medievais da Europa Ocidental; com uma praça da qual partiam ruas longitudinais e transversais, formando um quase quadrado cercado, onde foram assinalados os locais para a construção dos diferentes edifícios públicos. As famílias e as autoridades que vieram com Thomé de Souza, começaram a ocupar as primeiras casas construídas provisoriamente. Em seguida, foram substituindo a cerca de madeira, que defendia a povoação, por altas e grossas muralhas de taipa, com dois baluartes sobre o mar e quatro para a parte da terra; todos guarnecidos por pequenos canhões.

Salvador é uma das mais antigas das cidades planejadas do Brasil. Foi a primeira cidade construída sob o conceito de planejamento urbano europeu, para ser metrópole e a primeira capital do Brasil colonial; e até 1763 a sua sede política e administrativa.

Quando o Marquês de Pombal elevou o Brasil à condição de vice-reinado e transferiu a sede do Governo brasileiro para o Rio de Janeiro, foi compelido a fazê-lo em atendimento a um novo ciclo econômico do Brasil; o almejado ciclo mineral, em substituição à hegemonia açucareira do primeiro ciclo exploratório industrial do País.

Figura 5 - Salvador Antiga/Itapoã



Fonte: www.tapiocadigital.com

Figura 6 - Salvador Antiga/Centro



Fonte: www.tacoscacoseretalhos.blogspot.com

Em 10 de maio de 1624, ainda como capital da Colônia e possuindo uma economia lastreada no ciclo da cana-de-açúcar, Salvador foi invadida pelos holandeses, que tinham como objetivo manter a hegemonia do mercado açucareiro europeu da época, pois eram sócios e financiadores da empreitada brasileira. A cidade manteve-se ocupada por cerca de um ano; época em que nela foram realizadas expressivas evoluções urbanas.

Expulsos por portugueses e espanhóis em 1º de maio de 1625, os holandeses deixaram em Salvador marcos importante na sua concepção e planejamento urbano, até hoje conferidos na estrutura urbana da Cidade, comprovando o ímpeto de permanência da ocupação com disposição e desejo de permanência efetiva de colonização, cujo caráter não se mostrou, sob qualquer hipótese, nem de transitoriedade nem de mera pilhagem.

De acordo com dados do IBGE (2010), com 2.676.606 habitantes, Salvador é um município eminentemente urbano. Com 99.97% da sua população constituída de 2.675.875 habitantes que se consideram moradores de áreas declaradamente urbanas e apenas 731 moradores (0,03% do total) declarando-se residentes em áreas rurais.

A cidade de Salvador possui tecnicamente um território totalmente urbano, conforme a visão de diversos autores. Município completamente urbanizado, com

uma densidade populacional de 3.791 habitantes por quilômetro quadrado (IBGE, 2010).

Caracterizada, ainda, como metrópole detentora da décima segunda economia municipal do Brasil (IBGE, 2008), da ordem de aproximadamente trinta bilhões de reais (IBGE, 2008), Salvador é a cidade mais desenvolvida urbana e economicamente da RMS e do Estado da Bahia.

Figura 7 - Cidade de Salvador – Bahia



Fonte: www.acasadopeu.com.br.net.

Predomina na sua economia a atividade comercial e de serviços, com importante ênfase na edificação imobiliária, que a estrutura como metrópole regional, e na atividade do turismo, economia desenvolvida em seus diversos ramos de atuação, cujos traços históricos, culturais, urbanos ou de mero lazer pelas possibilidades metropolitanas e naturais, tornam esta Cidade um destino de desejo com diferencial de multiatividade no setor.

Tais atributos trazem um diferencial para a Cidade, cujo lastro metropolitano dá suporte à estrutura industrial que detém e polariza no seu entorno, implantado na sua Região Metropolitana, tendo o setor agropecuário participação de absoluta

inexpressão na sua economia, basicamente pelo seu grau de urbanização quase totalmente ocupada pela integração urbana, gerando a quase total impossibilidade da presença de áreas rurais dentro do território do Município.

4.2 CAMAÇARI

O município de Camaçari é considerado o mais importante polo industrial, detentor da maior aglomeração de indústrias da Região Metropolitana de Salvador. Sede do Polo Industrial de Camaçari, que se estende ainda por terras do município de Dias D'Ávila, possui ainda parte de seu território integrado ao Centro Industrial de Aratu. O município, em questão, constitui-se no quinto de maior PIB da região Nordeste; e é eminentemente industrial, com 95,5% da sua população declaradamente urbana; e apenas 4,5% com ímpeto rural.

O município abriga ainda um dos maiores litorais Atlânticos do Norte Nordeste brasileiro, o que coloca a cidade de Camaçari na condição de significativo polo de lazer e turismo, principalmente, pelas suas belezas naturais e qualidade dos projetos imobiliários implantados, voltados para residências e imóveis de lazer das classes altas e médias da população metropolitana, com diversos loteamentos e empreendimentos implantados em sua orla marítima.

Esses espaços em fase final de conurbação com as áreas urbanas de Salvador e de Lauro de Freitas correspondem à área de expansão do território urbano metropolitano para o norte, e a sua interiorização em curso, corresponde às suas áreas antes agrícolas, localizadas entre a orla marítima e a região industrial, que estão em fase de ocupação por grandes empreendimentos residenciais com financiamento Federal pelo Programa Minha Casa – Minha Vida, de incentivo à construção civil, com o objetivo a dar moradia para as classes econômicas C e D da população brasileira.

Esse Programa cria a expectativa de, a depender da sua continuidade e dimensão, solucionar um grande problema nacional da favelização urbana.

O município de Camaçari possui uma área de 742 a 745 quilômetros quadrados, limitando-se com o município de Mata de São João, ao norte; com Lauro de Freitas, ao sul; com Simões Filho, ao sudoeste; com Dias D'Ávila, ao oeste e com o Oceano Atlântico ao leste.

Figura 8 - Camaçari – Bahia



Fonte: www.alertaitarantim.blogspot.com

Tal geografia não diminui o município em estatística ou o diminui em importância, relativa ou absoluta, pois, embora sem fronteira geográfica direta com Salvador, o seu território constitui-se por intermédio da conurbação com Lauro de Freitas, em importante território de expansão urbana de Salvador.

Delimitado territorialmente no seu litoral em favor das elites econômicas, e expandidas como opção de lazer para habitantes provenientes de grandes centros urbanos nacionais, pelos seus atrativos naturais e estruturais, o seu interior remanescente disponível não foi industrializado ou territorialmente polarizado.

O Município tem uma constituição natural de poucos atrativos imobiliários, tendendo a ser ocupado por grandes condomínios proletários, a serviço da reserva de mão-de obra operária qualificada, para a plena continuidade e engrandecimento do sistema industrial implantado.

Camaçari situa-se a 41Km da cidade de Salvador e é um dos municípios mais importantes da RMS.

Com população estimada em 2007 na ordem de 220.495 habitantes, apresenta-se como um dos mais ricos municípios nordestinos.

Esse Município abriga o Polo Industrial de Camaçari, considerado o mais importante polo industrial da RMS. O Polo Petroquímico, implantado ao longo da década de 1970, além de um Polo Automobilístico que iniciou a sua operação no primeiro ano da década de 2000, a partir da implantação do projeto industrial da montadora Ford, constitui-se em um importantíssimo empreendimento industrial, cujo impacto ambiental ainda precisa ser avaliado (UNIFACS, 2007).

Figura 9 - Polo Petroquímico de Camaçari – Bahia



Fonte: www.economia.ig.com.br

A ocupação territorial do município de Camaçari data de 1556, quando os padres jesuítas criaram a Aldeia do Divino Espírito Santo, no local em que se reuniam índios da tribo tupinambá. Segundo fontes históricas, em 1562, na Igreja de “Santos Spiritus” reuniram-se sete aldeias, com cerca de mil índios.

No período, entre 1624 a 1640, esses índios tiveram participação na luta para expulsar os holandeses das terras baianas. E em 27 de setembro de 1758, após a expulsão dos jesuítas, a aldeia passou à categoria de Vila por provisão do Conselho Ultramarino, mediante o Alvará Régio, passando a denominar-se de Vila Nova do Espírito Santo de Abrantes - Vila de Abrantes - com a Inauguração da Casa da Câmara e da Cadeia municipal. (PORTAL DO BRASIL, 2010).

A sede de Vila de Abrantes foi a primeira composição administrativa municipal local, da qual faziam parte inicialmente os distritos de Abrantes e de Monte

Gordo; ambos ainda integrados a Camaçari e a Ipitanga, atualmente município de Lauro de Freitas.

O distrito de Camaçari foi criado pela Lei municipal de 22 de março de 1920, que o desmembrou de Abrantes. Esta criação foi ratificada pela Lei estadual nº 1422, de 4 de agosto daquele mesmo ano (UNIFACS, 2007).

A origem econômica de Camaçari foi constituída pela agricultura de sobrevivência em sítios, roças, chácaras e arruados, remanescendo ainda hoje no Município, aglomerados populacionais remanescentes de quilombos. Em Camaçari ainda há sobrevivências africanas da capoeira de Angola, candomblés e artesanatos, onde se percebem as influências indígenas em fusão com as africanas. Na sede municipal e nos distritos da orla marítima, encontram-se ainda etnias Bantus e Yorubás.

A década de 1970 foi marcante para o citado Município, não somente pela ocupação industrial, mas também pelo seu contexto de valorização e ocupação urbana. Entretanto, a partir dessa década de 1970, com a construção da estrada litorânea, BA-099, denominada Estrada do Coco, ligando inicialmente Salvador, atravessando verticalmente de sul a norte o município de Lauro de Freitas, estendendo-se por Camaçari até o seu extremo norte, abrindo o acesso da população metropolitana a todo o extenso litoral de Camaçari, e depois estendendo-se, posteriormente até a fronteira com o estado de Sergipe, na sua conexão pela abertura da Linha Verde

A partir daí, de estado em estado, foi criada uma grande opção de comunicação rodoviária por todo o Nordeste brasileiro, desenvolvida mormente por esforços estaduais, e com a mínima interferência federal, de sucesso pelo incremento de lazer e turismo que proporcionou a economia da região, com um potencial turístico somente igualável às melhores experiências de desenvolvimento do setor no mundo.

Com esta abertura de acesso rodoviário, ocorreram as mais significativas transformações das paisagens e populações do Município, identificando-se pelo setor turístico nacional, numa época em que estava em fase de estruturação e de expansão no município de Camaçari o seu potencial de possibilidades turísticas, inserindo-o no seleto grupo de municípios brasileiros com efetivo potencial turístico. Identificado, também, pelo desbravamento da sua bela orla marítima, hoje explorada

por confortáveis resorts, principalmente voltados para a captação e acolhimento do turismo estrangeiro, esse Município constitui-se em um destino turístico autônomo, desvinculado parcialmente do destino Salvador, e ocupado por condomínios residenciais e de veraneio, desenvolvidos para consumo da elite econômica de Salvador, e opção de lazer para estrangeiros e brasileiros; esses últimos, a maioria provenientes do Sul do País, encontrando ali paradisíacos refúgios.

Figura 10 - Orla de Camaçari – Bahia



Fonte: www.edgarcravo.com

Quase que concomitante à identificação do potencial turístico e residencial da orla do município houve o início do processo de implantação do Polo Petroquímico de Camaçari e posteriormente, no ano 2000, a implantação do Complexo Automotivo Ford, com o seu polo de apoio.

Constituiu-se, então, o Polo Industrial de Camaçari, no maior complexo industrial da RMS do Estado, e mesmo do Nordeste brasileiro, constituindo a sua pujança econômica, em forte influência nos seus municípios limítrofes, e especialmente em Salvador, que pela sua infraestrutura de cidade polo, tornara-se na época, na melhor opção de moradia para abrigar o surto migratório necessário à implantação do citado complexo industrial de Camaçari, impondo-lhe assim grandes transformações notadamente no seu vetor de crescimento.

4.3 SÃO FRANCISCO DO CONDE

Em 1618, por ordem do Conde de Linhares, foi construído no alto de um monte, em meio às terras de expansão canavieira no Recôncavo baiano, um convento e uma igreja, onde, mais tarde, oitenta anos exatamente após o evento, surgiria a cidade de São Francisco do Conde, em terras pertencentes ao termo de Salvador.

A cidade recebeu autonomia municipal em 1697. O nome reverencia o padroeiro da cidade, e o Conde Fernão Rodrigues, que obteve as terras do 3º governador-geral do Brasil, Mem de Sá. A área onde se localiza a cidade foi conquistada através de guerras travadas contra os índios que viviam nas margens dos rios Paraguaçu e Jaguaribe.

São Francisco do Conde, situada no Recôncavo Baiano, guarda um grande patrimônio do Brasil Colonial. A cidade é rica em sobrados, igrejas e engenhos, construídos durante a administração portuguesa no país.

A arquitetura imponente testemunha a pujança econômica do ciclo canavieiro do Recôncavo baiano e é um convite para um passeio ao século XVI, relembrando e mantendo viva uma parte importante da história do Brasil ligada à economia açucareira.

A economia do Município teve um marco inicial baseado nas plantações de cana-de-açúcar e agroindústria dos engenhos que deram início ao desenvolvimento econômico da área. Atualmente, a economia do petróleo constitui-se como a principal atividade econômica da região.

São Francisco do Conde mantém, ainda hoje, o clima de cidade do interior baiano, com sua arquitetura barroca, com a tranquilidade no convívio social urbano e com seu porto de canoas para os pescadores.

Entretanto, a Cidade está se desenvolvendo e possui uma orla marítima bela, urbanizada e moderna, com interessantes atrativos de contraste visual.

Figura 11 - Mapa/Localização de São Francisco do Conde



Fonte: www.acanunciacao.worldpress.com

As palmeiras imperiais, presentes na sede do Município e na ilha de Cajaíba, seu local mais rico de lastro histórico que remonta como residência temporária de Men de Sá, terceiro Governador Geral do Brasil a serviço da Coroa portuguesa, símbolo da colonização portuguesa, estão por toda parte. Também as construções coloniais ainda presentes no município, conservam a memória da região. A habilidade com a pesca e a técnica das mulheres marisqueiras também foram herdadas dos primeiros habitantes da região.

Terceira economia da Região Metropolitana de Salvador beneficiária do ciclo industrial do petróleo da Bahia com a exploração e implantação no Recôncavo baiano da primeira refinaria no Nordeste brasileiro na década de 1950, a qual foi integrada desde a sua criação, pela Lei Complementar Federal nº 14 de 1973.

O município de São Francisco do Conde possui um produto interno bruto da ordem de R\$ 7.144.211.228 do ano de 2007, com uma população (IBGE, 2010) da ordem de 33.172 habitantes, correspondente a apenas 0,09% da RMS; dos quais 82,64 correspondem à população urbana e 17,36% da população rural, composta de 5.760 habitantes ocupando um território correspondente a 6,0% da RMS, de 226, 631 quilômetros quadrados.

São Francisco do Conde possui uma história que se confunde com a história do próprio Brasil, desde a sua colonização. Apesar de possuir o maior PIB per capita do Brasil, o que se faz pela arrecadação municipal de impostos ligados ao petróleo, e economia com característica de colosso econômico, dentro de uma estrutura urbana, a cidade permanece com a característica urbana interiorana da

falta de comunicação histórica das terras hoje integrantes da RMS, com as características metropolitanas que enriqueceram a cidade de Salvador, cujo legado consegue reunir história, cultura e a tranquilidade típica do Recôncavo baiano em um só lugar.

Entretanto, a infraestrutura urbana desse Município carece de serviços urbanos básicos, como saneamento e até mesmo fornecimento de água, para parte da sua população, o que contrasta com a sua pujança econômica.

Figura 12 - São Francisco do Conde - Bahia



Fonte: www.skyscracity.com

Localizado no Recôncavo baiano o povoamento das terras que hoje pertencem ao município de São Francisco do Conde, criado em 1698, teve início com a própria constituição econômica do Recôncavo baiano. Segundo historiadores a primeira sesmaria foi concedida a Simão da Gama Andrade em 1552, por D. Duarte da Costa, que incluía a ilha das Fontes e a ilha dos Frades. Depois dessa, foi doada pelo 3º Governador Geral Men de Sá por carta de 25 de julho de 1559, ao seu amigo Fernão Rodrigues de Castelo Branco.

A capacidade de expansão econômica por intermédio do setor turístico, diferentemente da cidade de Camaçari, ainda permanece inexplorado. Com grande potencial pelas atrações ligadas à baía de Todos os Santos, aos manguezais e às

reservas naturais de mata atlântica remanescente no Município, além da sua rica história, dão uma sinalização de potencial inegável a este setor.

A ilha de Cajaíba, integrante do município de São Francisco do Conde, além de abrigar a sua sede municipal, tem um excelente potencial turístico, cujos projetos esbarram na burocracia institucional. Se vencidas essas dificuldades, a ilha tem o potencial de abrigar um dos maiores centros de atração turística da RMS, contemplando o Município com uma nova economia, distribuidora de renda e com capacidade de descentralizar os resultados econômicos concentrados na indústria do petróleo.

A concentração econômica atual, face à sua característica de concentração de investimentos e resultados, é prejudicada ainda pela proximidade da metrópole urbana Salvador, que atrai a pulverização econômica possível da atividade, pela concentração de comércio e de serviços.

Marinas, centro de esportes náuticos, campos de golfe no seu imenso território disponível, complexos hoteleiros são potenciais turísticos a serem explorados dentro da segunda maior baía do mundo, galgando o primeiro lugar em tamanho, se considerada como baía tropical. O Município dispõe de atrações naturais em localizações privilegiadas ainda que pela proximidade com a terceira maior cidade do país, inserida no ambiente cultural de grandes atrativos no Recôncavo baiano.

4.4 CANDEIAS

Vizinha do município de São Francisco do Conde e beneficiária da mesma pujança econômica do petróleo, a cidade de Candeias, encontra-se integrada ao território da Região Metropolitana de Salvador da mesma maneira, desde a sua criação pela Lei Complementar Federal nº 14 de 1973.

A origem da cidade tem característica histórica de de cunho religioso: Em seu território, há época, de exploração extrativista e de cunho monoculturista exportador da cana-de-açúcar, surgiu aproximadamente em 1640, quando se afirma ter ocorrido um milagre em um córrego que passava pelo Engenho Pitanga.

O córrego foi considerado uma fonte dos milagres, recebendo o nome de Candeias (aluzente a um arbusto da região que produz uma madeira dura,

largamente utilizada para cercas divisórias de pastos de manejo animal e outros usos rurais, que tem ainda uma característica proveniente do caule que origina o seu nome, tornando-se importante para a vida social da região, por ser um símbolo da luz. Os romeiros, acreditando nos milagres, alocaram-se no local do achado, edificando suas casas no entorno da fonte.

Com a descoberta do petróleo na Bahia, o Município se transformou a partir dos anos 50, do século XX, quando a busca de oportunidades de empregos, atraiu uma nova leva populacional, que passou a viver no local. Assim, em 1958, esse mero centro de adoração religiosa, transformou-se no município de Candeias.

Em meio às questões religiosas, responsáveis pelo crescimento da cidade, este Município foi criado pela Lei 1.028, de 17 de agosto de 1958 (UNIFACS, 2007).

Figura 13 - Candeias - Bahia



Fonte: www.jorgecalmon.blogspot.com

Apresentando um desenvolvimento pós-ciclo da cana-de-açúcar, Candeias encontrou o seu lastro econômico no petróleo, não somente como fornecedor originário, mas, sediando a Refinaria Landulfo Alves, a RELAN, constituindo assim em seu território uma economia sempre crescente.

Com área territorial de 264,5 quilômetros quadrados, o município de Candeias abriga uma população de 83.077 habitantes (IBGE 2010); representando 2,3% da população da RMS, dos quais apenas pouco mais de sete mil habitantes se

consideram moradores de área rural, o seu território correspondente a 10,5% da superfície da RMS, o que expõe o Município como área com potencial de expansão urbana, para dar vazão ao crescimento Metropolitano de Salvador.

Sua posição geográfica o limita ao norte, com o município de São Sebastião do Passé; ao sul com a baía de Aratu; ao leste com o município de Camaçari e Simões Filho; e a oeste com o município de São Francisco do Conde. O seu território já é considerado área de potencialidade concreta de expansão urbana da metrópole urbana saturada, com dificuldades de infraestrutura para abrigar o seu potencial territorial para a expansão imobiliária metropolitana.

O principal acesso ao município é a BR-324, rodovia maior, de ligação de Salvador a Feira de Santana e ao resto do Estado, que, vindo de Salvador ou de Feira de Santana, a sua sede se acessa através da BR-522 (rodovia construída para atender a economia do petróleo), que partindo do entroncamento com a BR-324, vai a Candeias, e a São Francisco do Conde. A estrada de Ferro da Rede Ferroviária Federal, que anteriormente servia também como meio de transporte da população, hoje, só transporta carga (UNIFACS, 2007).

O município de Candeias, assim como o de Salvador, e o de Camaçari, esse último, por se constituir na sede do pólo Petroquímico, em 22 de junho de 1972, foi incluído por alegada necessidade de segurança estratégica nacional frente às suas importâncias econômicas para a região.

No bojo conceitual ideológico da revolução de 1964, e através do Decreto-Lei nº. 1.225, do Governo Militar, assinado pelo presidente da República Emílio Garrastazu Médici, foi considerada área de Segurança Nacional; o que durou 17 anos, sob a condição de administração política municipal centralizada, por indicação Federal, somente revogado em 28 de março de 1985, por outro Decreto assinado pelo primeiro presidente civil pós-revolução, José Sarney; tendo então obtido o Município de volta a sua autonomia política, devolvendo aos seus cidadãos o estado democrático de direito, culminada pela Constituição Federal de 1988, que trouxe a redemocratização nacional, em curso.

4.5 SIMÕES FILHO

A cidade de Simões Filho, tem uma realidade urbana de conurbação com a capital baiana, se constituindo ainda na ponte de ligação territorial com o município de Candeias.

Sua população é estimada em 118.077 habitantes (IBGE 2010), representando pouco mais de 3,3% da população da RMS.

O município abriga, contudo, em seu território municipal, de 192 quilômetros quadrados, um grande parque industrial, sendo o esse o município mais industrializado, proporcionalmente, de toda a RMS, e correspondendo a uma das maiores concentrações industriais do Nordeste brasileiro; por abrigar não somente a maior parte do Centro Industrial de Aratu, como também parte do Polo Industrial de Camaçari, sendo provavelmente um dos município de maior índice de industrialização do Brasil.

De origem econômica baseada na cana-de-açúcar, o território do município é parte da área do Recôncavo onde desde o século XVII se instalaram os engenhos produtores da cana-de-açúcar.

Figura 14 - Município de Simões Filho – Bahia



Fonte: www.aratuonline.com.br

Criado em 7 de novembro de 1961, pela Lei 1538, devida a emancipação política do antigo distrito de Água Comprida, sua sede, e que pertencia a Salvador. Sua denominação atual homenageia o jornalista e político Ernesto Simões Filho, fundador do jornal A Tarde; o mais antigo da Bahia e ainda hoje existente.

Integrando à Região Metropolitana de Salvador na sua origem, em 1973, por Lei Federal, possui em seu território a sede e tem a maior parte do território integrante do Centro Industrial de Aratu – CIA, um dos principais polos industriais do Estado, que desde esse período vem recebendo a instalação de diversas indústrias, sendo registrados mais de mil empreendimentos.

Pode-se considerar o Centro Industrial de Aratu – CIA e o Complexo Petroquímico de Camaçari – COPEC como sendo os dois marcos mais importantes para a economia local.

A atividade agropecuária, com mínima representatividade econômica remanesce predominantemente no município de Camaçari, existindo também no município de Simões Filho o cultivo de banana, coco-da-baía, cacau, amêndoa, manga, goiaba, laranja e pimenta do reino e a criação de bovinos, suínos e ovinos, que ocupa economicamente pouco mais de doze mil pessoas, cerca de dez por cento da população do referido Município (IBGE, 2010).

Segundo a mesma fonte, o município de Simões Filho manteve-se como a quinta economia baiana em 2007, se comparado aos demais municípios da RMS.

4.6 LAURO DE FREITAS

A História do município de Lauro de Freitas teve início com a própria construção da cidade de Salvador, quando Tomé de Souza no século XVI, como primeiro Governador Geral do Brasil, por designação da Coroa portuguesa, doou a Garcia D'Ávila, almoxarife-mor da construção portuguesa de Salvador, extensos lotes de terra no litoral norte baiano, começando inicialmente no atual bairro do Rio Vermelho, e estendendo-se até o município de Mata de São João.

No local que abriga o território do município, foi instalada uma missão jesuíta, que, em 1758, originou a freguesia de Santo Amaro de Ipitanga, como apoio da Casa da Torre (UNIFACS, 2007).

Atualmente, o seu território apresenta-se totalmente urbanizado.

A região abrigou grandes engenhos de açúcar, e também foi palco de intensos movimentos de rebelião e de libertação de escravos. Uma das mais importantes foi a “Revolta dos Malês”, ocorrida em 1835, também conhecida como “Levante dos Malês”.

Os negros, escravos africanos de origem muçulmana, no dia do levante, seguiram em revolta matando os que encontravam; escravos que não aderiram ao levante ou não escravos, desde o Rio Vermelho, seguindo pela orla Atlântica da península soteropolitana, incendiando as armações de baleias, abundantes na região, (instalações à beira mar aonde se cortavam, tratavam e eram vendidos os produtos provenientes do abate da baleia na região metropolitana), ao longo da orla, em locais como a Pituba, Boca do Rio e Itapuã.

O objetivo da empreitada era destruir as armações e depois chegar ao Recôncavo açucareiro, através do rio Joanes, para atingir os engenhos de açúcar do Recôncavo, ampliando o levante. Pretendiam atingir as bases econômicas do Governo, com objetivo da sua desestabilização. Partiram de Salvador pelo litoral até a localidade de Santo Amaro de Ipitanga, exterminando, incendiando e destruindo tudo o que encontravam com algum valor econômico. O episódio que resultou no massacre dos negros (cerca de 50 mortos e os demais feridos ou capturados) pelas forças públicas soteropolitanas com o auxílio milícia da Casa da Torre.

A empreitada religiosa na localidade de Santo Amaro de Ipitanga teve como objetivo instituir uma ligação com os habitantes originários que habitavam esta

região, indígenas do Morro dos Pirambás, e os Portugueses, cuja região estava localizada em uma zona próxima ao mar, economicamente importante no escoamento da produção agrícola da região do Recôncavo baiano.

A influência europeia na ocupação desse Município pode ser observada com os engenhos de açúcar, e com esses a convergência de negros africanos, que influenciaram fortemente a cultura local. Atualmente, ainda se encontram descendentes de famílias escravas influenciando uma população totalmente urbana segundo dados do IBGE (2010), de aproximadamente 160.000 habitantes, composta predominantemente por negros, que guardam os costumes religiosos afros, especialmente de prática da culinária e do candomblé.

A expulsão desses habitantes da zona urbana de Salvador deu-se pela exaustão territorial quando da sua expansão urbana, e o município, com autonomia administrativa municipal, sofria com a total conurbação urbana com Salvador, mantendo a sua limitação no que tange à capacidade de investimento em infraestrutura urbana, hoje beneficiada por um Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de vanguarda e cunho desenvolvimentista.

Figura 15: Mapa do Município de Lauro de Freitas – Bahia



Fonte: www.informs.conder.ba.gov.br

O citado Plano Diretor vem incentivando o desenvolvimento urbano através da verticalização das edificações, única maneira de buscar a sua viabilidade urbana.

As terras que compõem o município de Lauro de Freitas originalmente pertenceram a Salvador. Em 1880, passou, por desmembramento, a pertencer ao

distrito de Montenegro, atual município de Camaçari. Em 1932 o seu território retornou a Salvador, até que em 31 de julho de 1962 foi transformado em um novo município. Onze anos depois passou a integrar a Região Metropolitana de Salvador (UNIFACS, 2007).

Localizado no Litoral Norte da Bahia, a partir de Salvador, Lauro de Freitas ao sul, faz divisa com Salvador no prolongamento da praia de Ipitanga; também a oeste com Salvador; ao norte, o rio Joanes faz a divisa entre Lauro de Freitas e o município de Camaçari; e seu limite a leste é o Oceano Atlântico.

O cunho histórico marcante da urbanização de Lauro de Freitas é a construção da matriz de Santo Amaro de Ipiranga, construída na parte mais elevada da cidade. Essa matriz tornou-se a construção mais representativa do período colonial no Brasil nesse Município.

Figura 16 - Igreja Matriz de Lauro de Freitas – Bahia



Fonte: www.juniornovacriatura.blogspot.com

O seu potencial urbano traduz uma perfeita continuidade com a metrópole. As suas praias, que se estendem por seis quilômetros entre o limite litorâneo de Salvador ao sul e o de Camaçari ao norte, além de uma hidrografia abundante dão à cidade de Lauro de Freitas uma condição urbana especial, podendo oferecer uma qualidade de vida especial aos seus habitantes e potenciais de lazer de primeira grandeza aos seus visitantes, somente prejudicada pela sua indisponibilidade de

vias urbanas, de integração das necessidades urbanas e industriais, alocadas nos municípios vizinhos de Salvador, Camaçari e Simões Filho, integrados apenas por vias estaduais saturadas.

O município de Lauro de Freitas compõe-se de um único bloco urbano, não tendo, portanto distritos urbanos. A cidade está dividida apenas por bairros, cuja ocupação urbana beira a exaustão em função da preferência do seu território como vetor de expansão urbana de Salvador.

Essa integração teve início nos anos de 1970, com a implantação do Loteamento Vilas do Atlântico, na época, distante do centro urbano metropolitano, mas, surgindo com absoluto sucesso como opção de moradia e de veraneio, ocasionado pelo incremento populacional de Salvador, incentivado pela migração sulista para implantação do Centro Industrial de Aratu e do Polo Petroquímico de Camaçari, criando um vetor privilegiado de expansão imobiliária, e hoje totalmente consolidado como opção concreta aos bairros tradicionais de Salvador, hoje em fase de exaustão da sua ocupação.

Figura 17 - Orla de Lauro de Freitas – Praia de Ipitanga – Bahia



Fonte: www.adailtonreis.blogspot.com

A indústria imobiliária tem uma importância marcante na economia do município de Lauro de Freitas, que se apresenta como litorâneo e aprazível, de farta hidrografia, com apenas 56 quilômetros quadrados de extensão territorial, e abriga aproximadamente de 4,6% da população Metropolitana (IBGE 2010).

Trata-se de um município de vocação eminentemente urbana. Limítrofe com o litoral norte de Salvador, Lauro de Freitas abriga, desde a década de 1970, uma

quantidade cada vez maior de condomínios residenciais e empreendimentos comerciais, resultado da expansão urbana de Salvador e expansão industrial da RMS. Lauro de Freitas abriga em sua orla litorânea, grande número de loteamentos e condomínios de luxo; opção de moradia para as classes abastadas urbanas da Região Metropolitana de Salvador.

Como atividade geradora de emprego e renda, a atividade de produção imobiliária do Município vem priorizando também a produção imobiliária popular no seu interior, com competência e determinação. Assim, o município de Lauro de Freitas tem sido pioneiro, em nível nacional, na adesão e na contratação do Programa “Minha Casa, Minha Vida”, do Governo Federal, gerado através do Programa de Aceleração do Crescimento, instituído a partir de 2007, contemplando a urbanização de bairros populosos como o de Itinga, que abrigam a maior parcela da população do município de Lauro de Freitas.

4.7 DIAS D'ÁVILA

O Município de Dias D'Ávila, integrado à RMS na sua criação, pela Lei Complementar Federal nº 14, de 1973, constitui-se como um município interiorano, sem limite Atlântico, com uma extensa área territorial de 207,5 quilômetros quadrados, correspondente ao sexto maior território da RMS. É considerado um município de ocupação eminentemente industrial, abrigando apenas 1,8% da população metropolitana residente, dos quais pouco menos de quatro mil pessoas se qualificam como moradores de áreas rurais

Distante 54 km da capital baiana, com uma posição geográfica privilegiada, em virtude da proximidade do Polo Petroquímico de Camaçari, do Centro Industrial de Aratu e das praias do Litoral Norte, imprimem a esse município um ritmo acelerado de crescimento como opção de moradia na RMS, e econômico, explorando o seu potencial industrial e turístico (UNIFACS, 2007).

Segundo os dados do IBGE (2010), o município de Dias D'Ávila possui uma população aproximada de 66. 373 mil habitantes, remanescente de comunidade de origem nativa, ou de origem imigratória, e corresponde a uma população eminentemente proletária. Essa demografia está em fase de crescimento, pelas ações governamentais desenvolvidas territorialmente para o assentamento da mão-

de-obra industrial da RMS, dada a exaustão territorial de Salvador e sua circunvizinhanças, ao qual seu território é parte integrante e essencial para a sua consolidação.

Complementando, observa-se que o território desse Município é alvo ainda parcialmente almejado pela expansão do Polo Industrial de Camaçari, podendo vir a ser ainda ser alvo da futura ampliação, que é a do Centro Industrial de Aratu.

O acesso a Salvador se faz hoje somente através de Camaçari ou de Simões Filho. Município eminentemente industrial, Dias D'Ávila veio a constituir-se, até a década de 1960, uma bela e profícua estância hidromineral, com fortíssimo potencial de lazer e turismo para a população metropolitana.

Figura 18 - Dias D'Ávila - Bahia



Fonte: www.ferias.tur.br

Sua história iniciou-se em 1549, quando Tomé de Souza, ao chegar à Bahia para fundar a cidade de Salvador, trouxe consigo, o português Garcia D'Ávila, alcaide-mor da empreitada Real, o qual recebera de D. João III uma Sesmaria, onde foi edificado o castelo, conhecido nos dias atuais como o Castelo da Torre; única construção de reconhecida característica medieval da América, abaixo da Linha do Equador, conforme já foi dito anteriormente neste trabalho. Após sua morte, o domínio da região passou para seu filho Francisco Dias D'Ávila, que,

posteriormente, teve seu nome dado ao município (UNIFACS, 2007). Dessa forma, por iniciativa de Francisco Dias D'Ávila, criou-se, a cinquenta quilômetros de Salvador, a primeira Feira da Bahia, que recebeu o nome de "Santo Antonio de Capuame".

Face sua característica geográfica, tornou-se ponto de convergência dos caminhos coloniais e proximidade do Castelo da Torre, sede do maior feudo da história sul americana, tendo chegado, em algum momento histórico, a estender-se até terras que compõem hoje o estado do Maranhão, e foi considerado marco inicial do Nordeste do País, através dos seus caminhos, fazendo a ligação com Juazeiro, Jacobina, Rio Real e Feira de Santana, de onde se chegava à Feira Velha, atualmente a cidade de Dias D'Ávila.

A Lei 2150 de 26.04.28 deu à Feira Velha de Capuame, o nome de Dias D'Ávila, em homenagem ao seu fundador Francisco Dias D'Ávila (UNIFACS, 2007). O distrito de Dias D'Ávila foi criado pela Lei estadual nº 628, de 30 de dezembro de 1953, constituindo-se de terras pertencentes ao distrito de Camaçari, e até então subordinado àquele Município. Em divisão territorial datada de 1º de julho de 1960, Dias D'Ávila figurou no Município de Camaçari e assim permaneceu até 1979. A Lei estadual nº 4404, de 25-02-1985, desmembrou esse distrito do município de Camaçari e o elevou à categoria de município com a denominação de Dias D'Ávila, sede do antigo distrito que tinha este mesmo nome. (IBGE, 2010).

4.8 POJUCA

A inserção do município de Pojuca na Região Metropolitana de Salvador, deu-se tardiamente, pelo Decreto Estadual nº 32, de 2009, apesar da produção de petróleo e gás natural no seu território remontar ao ano de 1956; e já em 1957 tendo produzido mais de um milhão de barris.

Pojuca é um dos municípios que mais produz petróleo na Região Metropolitana de Salvador. Seu território é integrante do Recôncavo baiano, e já foi esse Município o maior produtor de petróleo na Bahia, tendo recebido o título de Rainha do Petróleo.

O Município possui ainda, dado o seu potencial produtivo de óleo e gás, desde o ano de 1962, uma unidade industrial da Petrobrás para absorção de planta de gasolina natural.

Segundo Batista (1999, p. 6),

Nesta unidade industrial, o gás é submetido a um processo mecânico de limpeza, pelos depuradores (SCRUBBERS) e, em seguida, desidratado por contato, em determinadas condições de pressão de temperatura, com etileno glicol. Esse etileno é recuperado por liberação de água em forma de vapor, voltando ao processo para tratar novo volume de gás. Após ser desidratado, o gás passa através da torre de absorção em contra corrente a um fluxo de óleo de absorção ou óleo podre. Este óleo absorve as frações pesadas de gás e é retirado pela base da torre e conduzido para a torre reabsor legislação do estado da bahiavidora-desetanizadora onde, por aquecimento, são eliminados o metano e o etano que constituem o gás residual. Em seguida, o óleo rico vai para a torre retificadora para liberar as frações absorvidas do gás. Tendo perdido as frações absorvidas, o óleo volta à sua condição inicial e retorna à torre de absorção, após ser resfriado a 23°C, para novo ciclo.

A agregação de Pojuca à RMS totaliza para essa cidade uma população de 33.064 habitantes, (IBGE 2010), correspondente a menos de 1% da população metropolitana.

A sua população tem uma taxa de urbanização da ordem de aproximadamente 86%, remanescendo apenas 4691 habitantes residentes em áreas rurais, que dão suporte à economia agrícola e à pecuária, ainda remanescentes nessa região.

Porém, traz além da sua economia predominantemente lastreada no petróleo, um território de 318 quilômetros quadrados e um PIB de R\$ 818 milhões de reais (IBGE 2010). As atividades econômicas do Município estendem-se ainda a atividades comerciais e de serviços.

A sua história, como a da maioria das cidades do Recôncavo baiano, remonta ao início da colonização europeia da baía de Todos os Santos, com a chegada de Tomé de Souza, em 1549, através da empreitada desbravimentista de Garcia D'Ávila, que conta a história de ter se estabelecido inicialmente em terras onde está situado o atual município de Pojuca antes de firmar a sua sede de caráter medieval em Mata de São João, onde se edificou o Castelo da Torre. Criado pela Lei Estadual N° 979 de 29 de julho de 1913, o município de Pojuca foi criado com o seu território desmembrado de Sant'Ana do Catu (atual município de Catu), começando a chamar-se assim a partir de 26 de outubro do ano de 1913.

Segundo Sampaio (1949), o termo Pojuca é corruetela do termo *iapó-iuca*, que significa o pântano, o estagnado, o podre.

Figura 19 – Pojuca - Bahia



Fonte: www.valdomirorego.blogspot.com

Data de 1612 o movimento colonizador da região, verificando nas terras marginais dos rios Pojuca, Jacuípe e Joanes, que atraíram, pela sua fertilidade, diversos colonos, que ali se fixaram, erguendo-se das matas incultas, pequenas comunidades.

A primeira povoação que se estabeleceu na região, no local da sede do atual município, remonta ao ano de 1684, quando se fixaram os primeiros habitantes, às margens do rio Pojuca, que atravessa o município de leste a oeste, constituindo-se o caminho das águas necessário para o desenvolvimento colonialista da região.

Servido por rodovias estaduais, o município de Pojuca limita-se na Região Metropolitana de Salvador com os municípios de Mata de São João e São Sebastião do Passé; a cidade de Pojuca está situada à margem do rio que leva o mesmo nome.

Figura 20 - Pojuca - Bahia



Fonte: www.pojuca.ba.vilabol.uol.com.br

Sua posição geográfica dá ao município de Pojuca o privilégio de uma localização de forma centralizada; portanto é considerada uma cidade entroncamento pela viabilidade com os municípios de Simões Filho, Camaçari, Dias Dávila, Catú, Alagoinhas, Itanagra, Araçás, Mata de São João, São Sebastião do Passé, Esplanada, Entre Rios e Rio Real.

A apenas 2 km do centro da cidade de Pojuca, encontra-se instalado o Polo Industrial de Pojuca, na região denominada Santiago, contando com excelentes serviços de infraestrutura industrial. Construído em uma área de mais de 58 hectares de terras, o PIP já está abrigando importantes empreendimentos industriais da região, e já conta com os acessos pela BA 093 e BA 533, e reserva a potencialidade de estar a apenas a 32 km do Pólo Petroquímico de Camaçari e a 38 km do Porto de Aratu em Candeias, reconhecido nacionalmente por sua tecnologia de automação.

As indústrias de cerâmica, alimentos, artefatos de cimento e de farinha de mandioca são ainda atividades industriais da região. Três grandes empreendimentos contribuíram para a emancipação econômica do Município: o oleoduto que liga campos petrolíferos à Refinaria de Mataripe; a estação transformadora para fornecimento de luz e força da CHESF, e a rodovia asfáltica que liga Pojuca à capital do Estado e a outros centros. Destacam-se ainda entre as atividades econômicas do

município, a agricultura, pecuária, comércio, extração de petróleo e gás natural, indústrias, principalmente de minérios, comércio e serviços.

Enquanto que a interseção econômica da cidade de Pojuca com Salvador se deu pelo potencial exportador econômico, iniciado no ciclo agroindustrial como território produtor de cana-de-açúcar dentro do Recôncavo Baiano, iniciado no século XVI, interligado através da comunicação pelas águas, cuja consequência se dá pela exportação da sua pujança econômica constituída pela capacidade produtiva do território do município, ao tempo em que, de forma subserviente, importava a influência socioeconômica colonial da Capital.

Posteriormente, no século XX, já com a economia do petróleo implantada, esta economia se dá pela ligação à metrópole pelas rodovias e oleodutos contemporâneos, mantendo o Município a sua trajetória, de agregação de valor econômico à metropolitomia soteropolitana, contribuindo com todo o seu histórico, para uma integração com o aglomerado urbano metropolitano de Salvador. Essa integração se dará pela exaustão territorial da península baiana Atlântica, dando vazão às exigências neurbanas, de acessibilidade e de infraestrutura segmentada, criando novos espaços para além da complexidade integrada, contribuindo, assim, para a otimização qualitativa e quantitativa de convivência social.

4.9 MATA DE SÃO JOÃO

A cidade de Mata de São João, uma das mais antigas ocupações da colonização portuguesa no Continente americano, remonta ao início da segunda metade do século XVI. Apresenta-se como um município que possui uma rica história, grandes atrativos naturais e extensa orla Atlântica, de projeção mundial para o setor de turismo. Maior destino turístico receptor do Litoral Norte da Bahia; seja na sua concepção clássica, seja na sua capacidade de absorção e implantação de habitação de segunda moradia, tendo como consequência a sua maior economia e propensão urbana.

Figura 21 - Mata de São João - Bahia



Fonte: www.hoteliernews.com.br

Localizado a 56 km de Salvador, sentido norte, cujo acesso dá-se unicamente atravessando a cidade de Lauro de Freitas e terras urbanizadas do município de Camaçari, sempre no sentido norte da rodovia estadual, BA-099, absolutamente conurbada. Inicia-se o seu território litorâneo ao sul, limitando-se com Camaçari a partir do início da rodovia litorânea denominada “Linha Verde”, cuja confluência se dá com o final da estrada denominada “Estrada do Coco”, extensão rodoviária estadual de Salvador, litorânea, em sentido norte, que se estende até a fronteira norte do município de Camaçari, cortando verticalmente o município de Camaçari.

Ponto estratégico, outrora importante para o comércio agropecuário baiano, e conseqüentemente para o comércio nordestino, como fronteiras com as economias mineralistas imperiais com o norte, reinventa-se no século XX, especialmente para o turismo, e como fronteira de infraestrutura logística com o litoral norte baiano e com o seu sertão interiorano, pela condição peninsular e proximidade geográfica do território metropolitano de Salvador.

Pela fácil acessibilidade, ocorrida somente a partir da segunda metade da década de 1900, pelo litoral, a qual se deu de modo a viabilizar a sua conexão, interiorana, com a conexão e com a infraestrutura urbana e os serviços

soteropolitanos, principalmente os serviços portuários e aeroportuários de turismo, somente oferecidos pela Capital.

Além de permitir a interseção dos pacotes turísticos, o Município tornou-se um dos principais destinos turísticos do país; com suas belezas naturais e exuberantes que se estendem por toda a extensa orla marítima, e com o já implantado alto padrão dos serviços prestados a esse setor, reunindo a sua rica história e a sua integração com Salvador; dispõe de resorts, luxuosos pousadas e restaurantes que atendem turistas de todas as nacionalidades.

Figura 22 - Mata de São João - Bahia



Fonte: www.panoramico.com

Entretanto, o seu vasto território oferece, ainda, um potencial implantado e em franca expansão, de um dos locais do Brasil de maior capacidade de acolhimento de luxuosos condomínios de lazer, todos voltados para o mercado nacional e internacional.

A história de constituição da cidade marca o processo de formação nacional e, principalmente, do Nordeste brasileiro. O seu patrimônio artístico-cultural e material, preservado, relembra parte da história da construção nacional.

Em 1549 Tomé de Souza chegou à Bahia. Trouxe em sua comitiva, o cidadão português Garcia de Souza D Ávila, conforme relatado, anteriormente, como

almojarife-mor da construção da cidade de Salvador; ou simplesmente Garcia D'Ávila, para a história do Brasil.

Foi ele quem, em 1551, identificando o ponto mais alto do litoral baiano, no local denominado originalmente como enseada de Tatuapara, hoje conhecido como a paradisíaca localidade de Praia do Forte, construiu uma fortaleza, estratégica para a empreitada de constituir Salvador para ser a Capital Geral da Colônia, denominando-a como Casa da Torre, ou Castelo Garcia D'Ávila, para a segurança da colônia, que se organizava a partir da construção de Salvador.

A Casa da Torre, provavelmente ponto de observação do Atlântico ao norte da Capital, de onde se fiscalizava o movimento de embarcações que se aproximavam do Porto da Bahia. Naus mercantis ou militares, amigas ou inimigas. A localização estratégica tornou o castelo fundamental, não somente para a consolidação do império Português no Brasil, mas, posteriormente nas lutas pela independência e na defesa territorial do Estado.

Constituindo-se originariamente em um ponto de observação, Casa da Torre tornou-se um posto de finalidades militares, desenvolvido, a partir das práticas medievais europeias, onde a 80 km de distância pelo litoral, ao sul do ponto de observação, poderia se detectar a eventual presença de uma nau inimiga.

As obras de construção do Castelo, iniciadas em 1551, só foram concluídas em 1624; 73 anos depois do seu início. O Castelo é edificação de memória nacional, tombado pelo IPHAN e faz parte do Parque Histórico e Cultural, que reúne o Sítio Arqueológico e o Centro de Visitação. Hoje ainda se pode encontrar em Mata de São João, sob preservação do patrimônio histórico nacional, as ruínas dessa riqueza arquitetônica e histórica, um exemplar único em estilo arquitetônico medieval construído nas Américas.

O Castelo foi ainda a sede do maior latifúndio das Américas, constituído em algum momento histórico com até oitocentos mil quilômetros quadrados de extensão, formava-se do norte da Bahia ao Maranhão, com fazendas de criação de gado, necessário como alimento e energia de tração aos diversos engenhos localizados ao longo do litoral nordestino, e posteriormente, a partir do século XVIII, suprindo este produto a empreitada mineradora da Colônia.

Posteriormente, foi utilizado para o plantio de coco no seu litoral, tendo o território de Mata de São João, segundo a história popular recebido o plantio, no séc. XVI, de um dos cinco primeiros pés de coco-da-baía, do Brasil

Mata de São João, de acordo com a sua história popular, durante muitos anos, teve o nome de São João da Mata, sendo depois denominada de Mata de São João, graças a João Lopo de Mesquita, que devastou matas e abriu estradas entre 1649 e 1659. “Vamos trabalhar nas matas de seu João”. Tornou-se uma máxima que então deu o nome definitivo ao município, tendo sido o nome “Mata de São João” (BAHIA EM FOCO, 2004).

Foi registrado oficialmente em 1846, quando o povoado foi elevado à categoria de Vila. As terras que hoje lhe pertencem eram no séc. XVIII parte dos municípios extintos de Água Fria e Espírito Santo de Nova Abrantes, originários de missões jesuítas, tendo, dentro da sua pujança econômica até a década de 1940, a função de abastecer o mercado de carne da capital, com a intensa atividade de matadouro, onde animais eram abatidos no local e comercializados, vindos dos rincões dominados pelo seu império histórico-colonial.

Figura 23 - Mata de São João/ Complexo Hoteleiro de Costa do Sauípe



Fonte: www.sheillamartins.com.br.

Detentor de uma grande capacidade de urbanização metropolitana, o município de Mata de São João, apesar de ter a sua incorporação metropolitana somente ocorrida em 2008, através da LCE 30, tem o seu território como o terceiro maior da RMS, com 670,3 quilômetros quadrados, com um PIB situado em apenas nono lugar das treze economias metropolitanas. Restringe-se apenas acerca de 1,1% do território metropolitano, o que se encaminha a um grande potencial de urbanização metropolitana; somente ameaçado pela verticalidade territorial, sem muita capacidade de interiorização, sem polpidos investimentos governamentais em infraestrutura de transporte e logística, impossível sem uma reintegração urbanística regional pós-militarismo brasileiro, somente ameaçado pela reintegração urbana do recôncavo metropolitano, pela implantação de meios de comunicação logística e urbana, necessários a sua expansão.

4.10 SÃO SEBASTIÃO DO PASSÉ

São Sebastião do Passé domina o quarto território municipal da área metropolitana, com 549,5 quilômetros quadrados. Sua situação na composição metropolitana na RMS remonta a sua segunda composição, ocorrida apenas no ano de 2008, através da LCE 30 / 2008. O município de São Sebastião do Passé está situado a 58 quilômetros de Salvador. Limita-se com os municípios baianos de Candeias, Catu, Pojuca, Terra Nova, Amélia Rodrigues, Mata de São João e Dias

D'Ávila, todos de dominação monoindustrialistas de exportação açucareira, do ciclo econômico imperial português, iniciado no século XVI.

Inicialmente denominado de freguesia de São Sebastião das Cabeceiras do Passé, o Município foi criado, através de Alvará Régio, em 11 de abril de 1718. No entanto, o seu povoamento por engenhos deu-se na segunda metade do século XVII, segundo Carlos Ott, no seu livro “Povoamento do Recôncavo pelos Engenhos 1539/1888” (OTT, 1996).

Conta a tradição oral que o nome São Sebastião originou-se da existência de uma Capela em homenagem ao Santo, subordinada eclesiasticamente à Freguesia de Nossa Senhora da Encarnação do Passé; outros afirmam que a denominação é devido à existência de uma madeira conhecida por Sebastião de Arruda.

Política e administrativamente, São Sebastião era distrito da Vila de São Francisco do Conde, ficando subordinado até 1926. Sua emancipação aconteceu em decorrência dos embates políticos liderados pelo Cel. Luiz Ventura Esteves, político local. Segundo testemunhos da época, o Intendente da Vila de São Francisco, Cel. Manoel Duarte de Oliveira Júnior não aceitava a liderança do Cel. Luiz Ventura, que lhe fazia oposição.

Na eleição de 1926, Manoel Duarte, através de manobras políticas, fez com que grande parte do eleitorado não comparecesse à votação, o que permitiu a vitória do seu candidato – Alexandre Costa, o que deixou a população descontente. Formou-se então um grupo, que se dirigiu ao Governador tentando anexar São Sebastião a outro município vizinho. No entanto, o Governador Góes Calmon surpreendeu a todos, quando sugeriu que São Sebastião se emancipasse.

O grupo liderado por Cel. Luiz Ventura enviou à Câmara dos deputados, um abaixo-assinado solicitando a referida emancipação. Em 19 de julho de 1926, a Lei estadual nº 1.870 criou a Vila de São Sebastião do Passé, que foi oficializada em 12 de outubro de 1926.

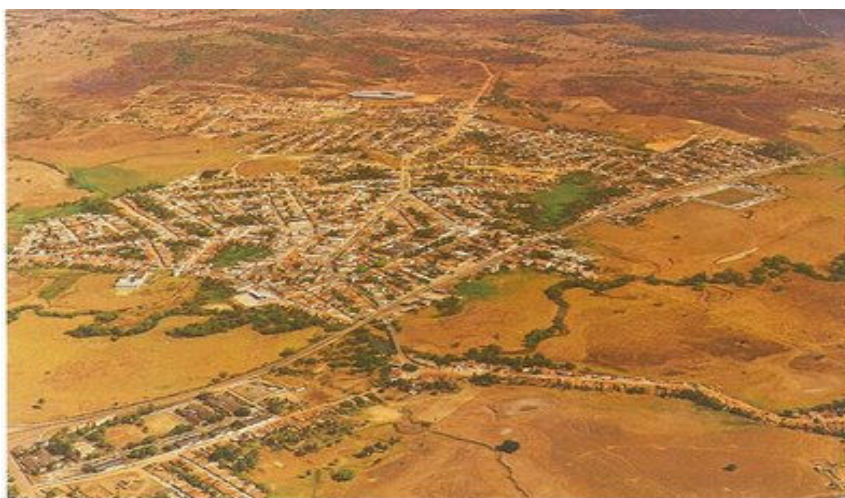
A parte histórica da cidade tem destaque por causa das ruínas de uma igreja construída há 200 anos. Outra atração turística constitui-se do distrito de Maracangalha, imortalizada pela canção de Dorival Caymmi (1957) “Eu vou pra maracangalha, eu vou; eu vou com chapéu de palha eu vou [...]”, que apresentou essa pequena vila para o mundo, através de sua canção.

Vila de gente simples, mas de bom coração e bastante acolhedora. Tem como atração a Praça Dorival Caymmi, em formato de violão; a Capela de Nossa Senhora da Guia, inaugurada em 1963, reúne devotos em torno da imagem da protetora da vila, sendo que no mês de janeiro, recebe os fiéis em festejos para a santa, com missa, procissão e lavagem das escadarias; e as ruínas da Usina Cinco Rios, fundada em 1912, que se tornou uma das mais tradicionais do Recôncavo baiano e já chegou a produzir 300 mil sacas de açúcar por ano, e a absorver mão-de-obra de mais de 1000 trabalhadores, sendo responsável por 75 anos de movimentação na vila, que hoje encanta visitantes com seu passado.

O acesso à sede do município dá-se pela BR-324 até o cruzamento com a BR-110, e entra na altura do km 51, seguindo mais 3 km até a cidade. Saindo de Camaçari segue pela BA-522, até a cidade. Saindo de Candeias, basta seguir pela BR-110 até a cidade de São Sebastião do Passé.

O referido Município é servido pelas rodovias BR-110, BR-324, e pela BA-522.

Figura 24 - São Sebastião do Passé - Bahia



Fonte: www.revistabahia.com.br

A economia de São Sebastião do Passé baseia-se na produção agrícola, e destaca-se o cultivo de mandioca. Na pecuária, destacam-se os rebanhos de bovinos, equinos e muares. Entretanto, o seu parque hoteleiro é inexpressivo, registrando-se apenas 30 leitos.

Segundo dados da SEI/IBGE (2010), o PIB do município para 2003 foi de R\$141.648.650,00 e a estrutura setorial para 2003 foi distribuída da seguinte forma: 8,21% para agropecuária, 51,82% para a indústria e 39,98% para serviços.

4.11 VERA CRUZ

A Ilha de Itaparica, o maior território ilhéu da baía de Todos os Santos, teve a sua importância econômica desde os primórdios da colonização europeia nessa baía, inicialmente como fonte de suprimentos para embarcados e matéria prima para reparos de naus (madeira de lei).

A sua ocupação formal remonta à própria construção da cidade de Salvador, quando, em 1560, o Primeiro Governador do Brasil, Tomé de Souza, doou as terras da ilha a sua tia, Dona Violante.

O primeiro povoado surgiu, então, no ano de 1560, em uma localidade denominada Baiacu. Local privilegiado na contra costa da baía, em frente à nova capital, de fácil acessibilidade pelo caminho das águas, distante apenas 13,5 quilômetros da capital; situava-se em um local escolhido por possuir um porto natural de águas mansas.

Ali é erguida sob administração Jesuíta, a primeira igreja da Ilha (2ª Matriz do Brasil), sob a denominação de Nosso Senhor da Vera Cruz. Tal denominação dá origem do nome do Município, somente resgatado após a conquista da sua emancipação política, até então sob a denominação de Mar Grande.

A localidade tem fortes ligações com a capital. Território antes integrante do município de Itaparica foi elevado à categoria de município pela Lei estadual nº 1773, de 30 de setembro de 1962, com 252.7 quilômetros quadrados.

Vera Cruz, anteriormente denominada de Mar Grande, possui uma população de 37.587 habitantes (IBGE, 2010), com aproximadamente 94% de população urbana e apenas 6,0%, correspondente a apenas 2.323 habitantes de áreas declaradamente rurais.



Fonte: www.ilhaitaparica.com

Vivendo basicamente de uma agropecuária de subsistência ou da pesca, o PIB de Vera Cruz é um dos de menor significado econômico da RMS, perdendo apenas para Madre de Deus e para a cidade Itaparica.

Sua economia total é da ordem de R\$ 172 milhões de reais (PIB 2007). Essa economia sempre esteve ligada aos interesses metropolitanos, tendo sido inclusive empório de construções navais da colônia. Também nessa época existiam destilarias de aguardente, além das caieiras, que fabricavam a cal utilizada em sua maior parte na construção da cidade do Salvador.

Desde a construção da cidade de Salvador, a ilha de Itaparica, com a sua riqueza natural era fonte fornecedora de materiais necessários à construção da cidade, e serviu durante mais de um século para a plantação de cana-de-açúcar, aonde se instalaram engenhos, e posteriormente trigo; tendo recebido o primeiro engenho a vapor instalado no Brasil.

A ilha de Itaparica serviu ainda para a criação de gado bovino e a pesca, sendo que a pesca da baleia passou a ser a principal atividade econômica ilhéu, até o final do século XVIII.

A fácil comunicação com a cidade de Salvador e com o resto do Recôncavo, utilizando o caminho natural, pelas águas, facilitou sobremaneira a atividade econômica da ilha de Itaparica.

Hoje, o território de Vera Cruz se constitui em um município formado de apenas quatro distritos, plenamente integrados pela atividade turística, amplamente dominante como principal fonte da economia local, que se distribui ao longo dos quarenta quilômetros de praias abrigadas pela baía, que pela sua facilidade de comunicação e de acesso, atrai veranistas de praticamente todas as cidades circunvizinhas.

Como município essencialmente urbano, frequentado nos finais de semana por visitantes de todas as classes sociais da capital e das demais cidades do Recôncavo baiano, Vera Cruz assume a sua verdadeira vocação, como polo de turismo e lazer da Bahia, vocação natural pela proximidade, por acesso rodoviário ou marítimo.

Distancia-se dos municípios de Salvador a 13,5 km; de Itaparica a 13,5 km; Salinas da Margarida a 50 km; Nazaré a 70 km; Jaguaripe a 90 km; Aratuípe a 90 km; Muniz Ferreira a 80 km; Santo Antônio de Jesus a 90 km, dentre outros. Todos eles situados a menos de 100 km da cidade de Salvador com potencial de acesso rodoviário ou marítimo, com o objetivo de suprir o turismo local, como principal fonte da sua economia.



Fonte: www.ecoviagem.uol.com.br

De forma natural a dar vazão a esta vocação, o seu desenho territorial divide esse Município em inúmeros loteamentos urbanos, na sua grande maioria com acesso direto ao mar; abrigado da baía de Todos os Santos, de modo a dar cunho à atratividade de lazer, utilizando a sua potencialidade natural, com os loteamentos que se estendem por toda a contra costa da baía de Todos os Santos.

Integrante da ilha de Itaparica, ocupando 83% do seu território, o município de Vera Cruz localizado na contra costa dessa mencionada baía limita-se unicamente com o município de Itaparica, que ocupa o restante do território ilhéu.

Incorporado à Região Metropolitana de Salvador na sua constituição pelo DCF nº 14, de 1973, seus principais atrativos são as praias, os rios que banham as falésias, manguezais, fontes de água potável à beira-mar, restinga de mata atlântica, com trilhas para o turismo de aventura e áreas diversas para a prática dos esportes náuticos nas suas diversas formas e aéreo (pára-quedismo), contando inclusive com um aeródromo próprio para esse fim.

Desse modo, ruínas de igrejas, de fornos das antigas olarias e de moinhos de cana, representam atrativos complementares, descortinando a sua história.

Alem do turismo, englobando a sua infraestrutura, representada pelos hotéis e por pousadas de todos os portes e qualidade, restaurantes, marinas, etc., dos grandes condomínios de veraneio e lazer e de uma agropecuária praticamente de

subsistência, o município de Vera Cruz vive ainda tipicamente da pesca, assegurando à maior parte da população local, a alimentação de frutos do mar: ostra, chumbinho, aratu, siri, caranguejo, sarnambi, polvo, lula, camarão, lagosta e os mais diversos tipos de peixe.

Figura 27 - Ruínas da Igreja de Santo Antônio dos Velasques - Vera Cruz Bahia



Fonte: www.flickr.com

A Ilha de Itaparica conheceu no berço da sua economia, após a fase meramente exploratória, através da plantação de cana-de-açúcar, da criação de gado bovino, bem como a cultura de trigo, além dos seus afamados estaleiros.

Porém a maior atividade econômica da Ilha até o século XVIII foi a pesca da baleia, sobretudo durante os séculos XVII e XVIII.

As principais vias de acesso são pelo mar, através do sistema Ferry Boat/Catamarã, que parte do Terminal de São Joaquim em Salvador, para o Terminal de Bom Despacho, e das lanchas que partem da rampa do Mercado Modelo, também em Salvador, em direção a Mar Grande. Por via terrestre, o acesso se dá pela Rodovia BA 001. Pelo ar, através do Aeródromo de Vera Cruz.

4.12 MADRE DE DEUS

O território que compõe a cidade de Madre de Deus, de apenas onze quilômetros quadrados, é formado pela ilha que lhe dá o nome, e pelas ilhas de

Vacas, Maria Guarda e Coroa do Capeta, constituindo-se em um dos municípios que integram a Região Metropolitana de Salvador, desde a sua constituição

Figura 28 - Localização de Madre de Deus Bahia



Fonte: www.apontador.com.br

Figura 29 - Madre de Deus - Bahia



Fonte: www.bahianoticias.com.

Com apenas 523 habitantes residente em áreas rurais desse pequeno município, dos seus 17.384 habitantes (IBGE 2010), as ilhas que o compõem são quatro, dentre as 53 ilhas da baía de Todos os Santos, as quais anteriormente eram integrantes do território de Salvador, cuja ilha mãe teve a denominação inicial de Ilha

dos Cururupebas, por causa do cacique tupinambá Cururupeba, habitante dessa ilha e que, após anos de resistência, foi morto durante investidas dos colonizadores portugueses (UNIFACS, 2007).

O município de Madre de Deus é ligado ao continente por uma ponte integrante, da rodovia estadual BA 523; sua economia é da ordem de R\$ 154.000.000,00 e está ligada basicamente à indústria do petróleo da Bahia. (UNIFACS, 2007).

4.13 ITAPARICA

Quando a baía de Todos os Santos foi descoberta, em 1º de novembro de 1501, pela expedição capitaneada pelo navegador italiano Américo Vespúcio, este encontrou, a sudoeste, uma grande ilha; a maior das cinquenta e três ilhas existentes na Baía, que fez lembrar aos visitantes, as terras de Caparica, povoação às margens do Tejo em Portugal.

Esta é apenas uma das versões que os Historiadores encontraram para justificar a origem do nome da ilha, que se manteve vivo para denominar o esse Município, de menor expressão econômica dentre os demais integrantes da baía de Todos os Santos, do qual há apenas dúvidas e não certezas.

As versões em torno de topônimo sobre o nome da Ilha, Teodoro Sampaio (1949) apresenta “Itaparica”, de origem tupi, significando cerca feita de pedra; Ubaldo Osório (1979) diz que é uma corruptela da palavra Caparica, povoação da margem do Tejo; e, finalmente, J. M Macedo propõe derivar-se de “Taparica” nome do chefe indígena, pai da índia Paraguaçu, esposa de Diogo Álvares Correia, o Caramuru, que morreu octogenária, matriarca de uma família que se confunde com a história de Salvador.

Originalmente, na época da pré-colonização europeia, eram os índios tupinambás os habitantes da ilha de Itaparica; encontrados por Diogo Álvares Correia, o Caramuru, provavelmente no ano de 1509, quando se estabeleceu, após naufrágio, na costa da baía de Todos os Santos.



Fonte: www.pousadaavenda.com

O vocábulo Itaparica tem sua origem no Tupi, com o significado de “cerca feita de pedras”, em virtude dos arrecifes que contornam a costa da ilha. Em 1763, Itaparica, então a maior ilha da colônia sul-americana, chamou a atenção pelos seus 246 Km² de vegetação exuberante, fornecedora de madeira, matéria prima para reparo e construção de navios, manguezais, restingas e belíssimas praias de águas cristalinas, próprias para pesca, sendo por isto incorporada aos bens da Coroa (UNIFACS, 2007).

A sua ocupação ocorreu, em 1560, a partir de um pequeno núcleo de povoamento, fundado por jesuítas na contra - costa da baía, onde atualmente se localiza a vila de Baiacu - que naquela época era denominada de Vila do Senhor da Vera Cruz. Nesse mesmo período iniciou-se a primeira plantação de cana-de-açúcar; a primeira iniciativa organizada da ilha, assim como a cultura do trigo, tendo então recebido os primeiros exemplares de gado bovino. Foi ainda em Baiacu que os jesuítas mandaram erguer a primeira obra de engenharia hidráulica da colônia: uma barragem, com a finalidade de fornecer água potável para a povoação (UNIFACS, 2007).

Entre os anos de 1600 e 1647 a ilha de Itaparica foi invadida pelos holandeses. Durante a última destas invasões esses chegaram a construir um forte na costa da ilha, denominado de Forte de São Lourenço. A ilha de Itaparica foi emancipada de Salvador em 8 de Agosto de 1833, e elevada à cidade em 30 de julho de 1962. Posteriormente o município foi desmembrado em dois: o de Itaparica e o de Vera Cruz, já objeto de abordagem desta dissertação.

Figura 31 - Salvador vista de Itaparica



Fonte: Leni David, 2011 (fotos)

Os primeiros registros históricos sobre a ilha estão ligados à história do navegador português Diogo Álvaro Correia, o “Caramuru”, em 1509. Esposando a princesa tupinambá “Paraguaçu”, formou a primeira família genuinamente brasileira (ITAPARICA, 2010).

Ressalta-se que tal fato é considerado como o mais antigo relato histórico sobre a ilha, cujo cacique Taparica, pai de Paraguaçu, soberano do território ilhéu, naquela à época, originou o nome da ilha,

Considerada a menor economia dentre os municípios integrantes da Região Metropolitana de Salvador, da ordem de oitenta milhões de reais, o Município ocupa uma área de aproximadamente 116 quilômetros quadrados, e abriga uma população de 20.760 habitantes, totalmente urbana, segundo os dados do censo (IBGE, 2010), não restando mais no município população rural. Portanto, a população é completamente urbana, constituindo-se juntamente com Lauro de Freitas, também integrante da RMS; casos únicos no estado da Bahia.

A economia integrada da ilha de Itaparica, abrangendo os territórios dos municípios de Itaparica e Vera Cruz, inicialmente extrativista e da indústria

pesqueira, passando pela ocupação européia, pelo ciclo agrícola da cana-de-açúcar e do trigo, e pela indústria pesqueira - principalmente da pesca de baleias - veio a encontrar no turismo e na indústria de lazer, utilizando o importante insumo das suas belezas naturais e acessibilidade, importante fator de geração de renda.

A sua ocupação urbana, desenvolveu-se intrinsecamente ligada à influência sociocultural de Salvador. Tornou-se um reduto de veraneio e de lazer da população, impulsionado pelas belezas naturais, praias protegidas, facilidade de acesso, com a simples travessia da baía de Todos os Santos.

A primeira máquina a vapor instalada no Brasil foi implantada na ilha de Itaparica; fato histórico da economia nacional. Tal fato ocorreu no engenho de Ingá Açu, instalado na ilha.

Resquícios históricos ainda remanescem dessa facilidade, inicialmente feita por saveiros de carga e passageiros, que sobrevivem através das barcas que fazem o trajeto da rampa do Mercado Modelo, em Salvador ao atracadouro de Vera Cruz, na localidade de Baiacú, na ilha, mantendo a velha configuração do serviço, naturalmente motorizado, mais de excelente aceitação da população, não obstante a disposição dos modernos serviços dos ferries boats.

A cidade de Itaparica também é reconhecida como um balneário famoso, tanto para saúde como para repouso, devido à importância da sua água mineral - que jorra da "Fonte da Bica", e por isso, era muito visitada até os anos de 1970.

5 A REGIÃO METROPOLITANA PARA ALÉM DE SALVADOR: ASPECTOS GEOGRÁFICOS, ECONÔMICOS E SOCIAIS

No Brasil as desigualdades regionais consolidadas constituem-se em um fator de agravamento do processo de desenvolvimento como nação. As diversidades regionais sobre a capacidade de geração de riqueza, predominantemente

ocasionada pela diversidade cultural-tecnológica e de acesso a fatores de insumos produtivos e infraestrutura logística e produtiva, produzem efeitos diretos sobre a qualidade de vida das populações que residem nos territórios periféricos.

Tais desigualdades diferenciam e discriminam as populações, agravam as diferenças culturais e regionais que comprometem a unidade nacional, constitucionalmente imposta.

5.1 A BAHIA E A MACRORREGIÃO DO NORDESTE

A região do Nordeste brasileiro brotou rica, como experimento econômico de primeira grandeza, no surto inicial colonialista agroindustrial exportador português, como berço da civilização europeia no Brasil.

A cidade de Salvador foi escolhida como sede do primeiro governo central da colonização portuguesa na América, pela sua posição estratégica de localização frente à tática de dominação econômica agroindustrial exportadora daquela época.

Após o advento da mudança geográfica do poder central em função da explosão econômica do ciclo mineral brasileiro, perdeu, a partir do século XVIII, a sua primazia político-econômica sobre a nova terra, dando lugar, a partir de então, a uma região economicamente marginal frente ao Centro-Sul, que vem a ser daí em diante o novo polo econômico central brasileiro, consolidando-se subsequentemente ao ciclo mineral, com a economia do café centro-sulista, que serviu de lastro econômico para a base do desenvolvimento industrial nacional, menos comprometido cultural e economicamente com o capital externo, cujo capital nessa fase embrionária foi de pouca importância.

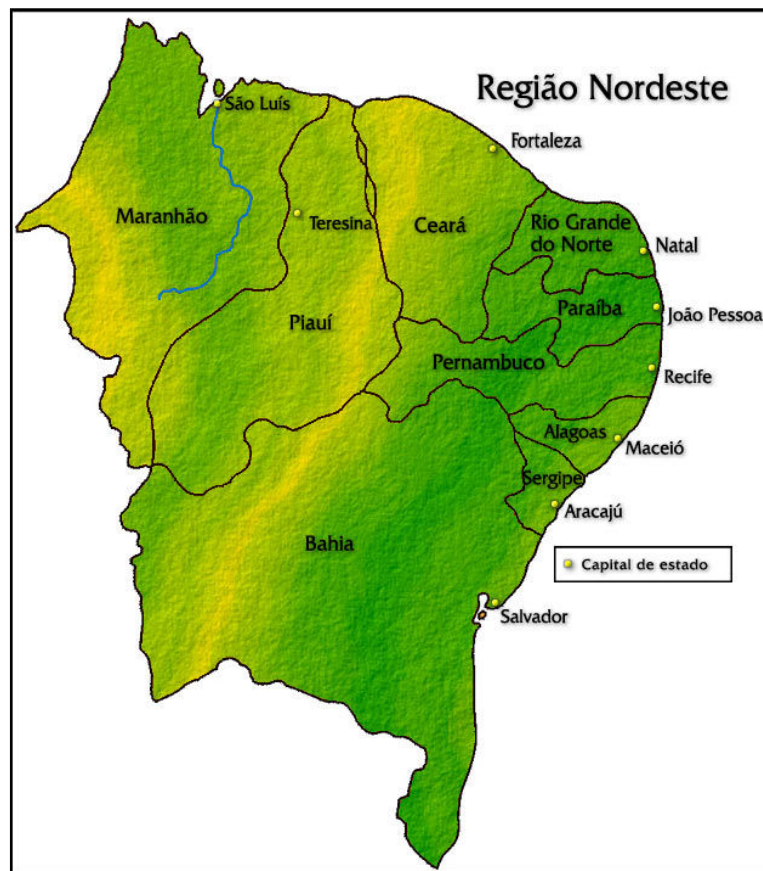
De acordo com Perrone (2002),

O processo de industrialização do País teve início nos primórdios do presente século, com base na acumulação de capital resultante da economia cafeeira. Imigrantes. Imigrantes enriquecidos na comercialização internacional do café, aliados a alguns líderes empresariais nativos, constituíram o núcleo da burguesia industrial nascente. Neste período, os investimentos diretos de capital estrangeiro na indústria foram relativamente pouco importantes. A indústria, então incipiente, desenvolveu-se de forma desigual nas várias regiões do Brasil e, desde o começo, apresentou a tendência de se concentrar na região do café. A concentração industrial na zona do café, principalmente em São Paulo, passou a exercer, conseqüentemente, uma força centrípeta, que acompanhou a evolução do país até os dias atuais. Além disso, os investimentos

em geração de energia elétrica, na região Centro Sul, acentuaram as vantagens locacionais de São Paulo.

Assim, constituiu-se o Nordeste brasileiro como território econômico marginal, a partir do final do século XVIII, eminentemente agrícola exportador, financiado por capitais alienígenas; portanto de difícil acumulação capitalista, com sua economia predominantemente rural.

Figura 32 - Mapa da Região Nordeste



Fonte: www.redebrasileira.com

Nesse contexto, procedeu-se uma dinâmica assimétrica de crescimento econômico em relação ao novo polo, subordinando-se a um novo espaço central, o que se somando à desigualdade de oportunidades de domínio decisório estatal, como acesso a serviços públicos, reforça as diferenças e se reduzem as oportunidades e perspectivas de desenvolvimento, condenando-as, pelos efeitos capitalistas, à estagnação econômica e social, resultando em desperdício de fatores produtivos, e em inércia tecnológica, tendo como resultado a sua estagnação socioeconômica.

A criação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), em 1959, retratou institucionalmente esta visão, criando então uma nova ideologia do governo central do então presidente Juscelino Kubitschek, que acreditava na implementação e na expansão das indústrias como um fator essencial para o desenvolvimento econômico do país.

Considerava-se que industrialização representava desenvolvimento e vice-versa; dessa forma, subdesenvolvimento significava um estágio para o crescimento, pois os países desenvolvidos já haviam passado por essa fase. Em oposição, acreditava-se também ser o subdesenvolvimento uma consequência da pobreza dos recursos naturais existentes em certas áreas. Alguns anos depois, chegou-se à conclusão que o subdesenvolvimento é resultante de fatores qualitativos, oriundos da época de colonização dos países.

O III Plano Diretor da SUDENE, com metas para o período de 1966 a 1968, buscou disciplinar as atividades industriais, visando à criação de distritos industriais nas capitais dos estados e nas cidades de maior porte, além de gerar o fortalecimento dos polos já existentes.

A Bahia e especialmente a região onde hoje se constituem os municípios integrantes da Região Metropolitana de Salvador, à frente das possibilidades industriais do Norte Nordeste brasileiro ocasionado pelo advento do petróleo baiano descoberto industrialmente a partir dos primeiros anos do segundo quartel do século XX, de 1960 a 1976, apresentou um percentual de 51,6% de investimentos recebidos da SUDENE, figurando como o mais beneficiado, entre os estados pertencentes ao Nordeste.

Considerando-se, então, o número de projetos aprovados (264), no ramo industrial, a Bahia ocupa um honroso segundo lugar, perdendo apenas para Pernambuco (342). (ANDRADE, 1981).

Salvador, Simões Filho e Camaçari, na Grande Salvador, apresentaram uma taxa de 61,4%, com 162 indústrias, amparadas pelo programa. Feira de Santana, na região do Recôncavo baiano, recebeu 11,7% (31) das indústrias e cidades como Juazeiro, Alagoinhas, Ilhéus, Itabuna e Vitória da Conquista não chegaram a mais de cinco indústrias cada uma (ANDRADE, 1981).

A Região Metropolitana de Salvador concentra cerca de 70% da indústria de transformação da Bahia, sendo responsável por 35% a 40% do Produto Interno

Bruto (PIB) do Estado. No que se refere ao fluxo comercial, essa região concentra cerca de 80% das exportações do MERCOSUL, se considerados apenas os produtos mais significativos e 60% do total das exportações baianas. Como já foi dito, a RMS adensa o suporte comercial e de serviços para todo o Estado, como também para outras regiões do Brasil (ALCOFORADO, 2007).

A mais importante cidade industrial da Bahia, a cidade de Camaçari, integrante da Região Metropolitana de Salvador, é um importante centro industrial, constituindo-se como dos mais importantes aglomerados industriais do país. Sede do Polo industrial de Camaçari, composto de várias empresas, e ainda dos maiores e mais significativos polos de lazer e turismo para as classes altas e médias na sua extensa orla marítima.

Encontra-se localizada ao norte de Salvador, com diversos loteamentos e empreendimentos, deslocando com isto o seu centro urbano, mantendo em sua sede histórica apenas como área residencial das populações economicamente marginais e um polo comercial incipiente sem possibilidades de poderio metropolitano.

Camaçari tem apresentado significativo crescimento populacional. O seu desenvolvimento econômico iniciou-se com a plantação de cana-de-açúcar, trigo e criação de gado, ainda no séc. XVI. Depois veio a pesca das baleias em escala industrial, a maior atividade econômica nos séculos XVII e XVIII, conforme já explicitado, anteriormente.

Apesar de várias ações de planejamento estatal, tais desigualdades regionais constituem um fator de entrave ao processo de desenvolvimento. A perspectiva de criação de polos de desenvolvimento regionais fazem parte do esforço estatal, contudo sem perspectiva de homogeneização do processo. A busca da reinstitucionalização dos processos de desenvolvimento, baseada na pulverização territorial do conhecimento e dos processos produtivos se tornam uma necessidade face a urgência da não competitividade desigual entre polo e território polarizado.

5.2 A INTERDEPENDÊNCIA DA RMS COM SALVADOR

A cidade de Salvador deu continuidade ao definitivo salto na sua complexidade urbana após a descoberta e exploração do petróleo baiano e da

implantação da Refinaria Landolfo Alves, quando o estado da Bahia iniciou a organização do que foi o seu grande salto industrial, inicialmente com a instalação do Centro Industrial de Aratu, o CIA

5.2.1 O Centro Industrial de Aratu

Somente após a implementação desse Centro Industrial, em 1964, a Bahia veio a ganhar uma infraestrutura física para a locação de grandes indústrias. Implantou-se uma “cidade industrial”, primeiro nome de que fora chamado o CIA e com o qual foi criado pelo Decreto nº 1.932, de 03 de novembro daquele ano, embora somente implantado em 1967, idealizado como um complexo industrial multifuncional integrado, que dividiu a economia baiana em duas etapas, antes e depois do CIA.

A sua instalação ocorreu às margens da BR 324, principal via de comunicação rodoviária de Salvador com o resto do estado da Bahia e com o Brasil, sendo necessária para a sua implantação a utilização de terras dos municípios do próprio município de Candeias, de Simões Filho, e de Lauro de Freitas.

Com uma área de 143.000.000 metros quadrados, o CIA foi implantado na costa da baía de Todos os Santos, onde foi localizado o Porto de Aratu, e daí penetrando no interior até encontrar a rodovia BR-224, Salvador-Feira e, ao atingir um determinado ponto da estrada Aratu-Salvador, vai até a represa do Cobre, de onde volta para a baía de Aratu, retornando para seu ponto inicial.

Dentre as indústrias inicialmente implantadas podem ser citadas a Cimento Aratu, a USIBA, o Centro de Reparos Navais de Aratu (CERNE), a Sibra, a Alimba, a Liquid Carbonic, além de indústrias de óleos vegetais. (NASCIMENTO, 1997).

O Decreto de 12 de janeiro de 1967 publicou a organização do CIA, ao qual competia por em execução o Plano Diretor do Centro Industrial, formular o desenvolvimento regional da grande Salvador, promover e criar áreas habitacionais, buscar recursos financeiros para financiarem a implantação das empresas industriais do novo polo, além da fiscalização e utilização dos bens de sua propriedade. O seu conselho deliberativo foi criado com representação de órgãos públicos ligados ao planejamento e à gestão do novo complexo, além de entidades de representação das classes empresariais privadas, como a Federação das

Indústrias do Estado da Bahia (FIEB), de modo a incentivar e facilitar o desenvolvimento industrial do país.

Havia no CIA, em 1967, 39 indústrias; em 1970 elas eram em número de 125. A Dow Química do Nordeste instala-se no CIA, a exemplo do que acontecera em 1970, com a Nordisa. O ano de 1968 foi considerado excelente para a industrialização do estado da Bahia, graças ao ritmo implementado pelo Centro Industrial de Aratu.

O Centro Industrial de Aratu é um dos dois Centros Industriais que fazem da RMS o maior aglomerado industrial do Norte Nordeste brasileiro. Dados da Associação das Empresas do Centro Industrial de Aratu – PROCIA, entidade representativa das empresas instaladas na área de influência do Centro Industrial de Aratu, que tem o objetivo de representar os interesses comuns das empresas localizadas na área de influência do CIA, e tem como objetivo a atuação de forma proativa, junto aos órgãos públicos, principalmente na formulação de políticas públicas relativas à segurança e à infraestrutura, que são os maiores gargalos da implantação e manutenção das indústrias baianas.

Foi registrada em 2010 a existência de duzentas e seis empresas em operação e seis em fase de implantação no CIA, responsáveis por um faturamento bruto de 7,4 bilhões de reais e geração de 14.000 empregos diretos. Prevê-se, ainda, a implantação de mais 100 empresas para os próximos dois anos.

Essa entidade corporativa conta com um novo e importante front de possibilidade de investimento em área de influência do CIA; qual seja a implantação de novo Centro de Distribuição, em uma área a ser acrescida à já existente, sob a gestão da Superintendência do Centro Industrial de Aratu – SUDIC, situada às margens da BR 324.

Estabelece como prioridade, na visão do Dr. Marcondes Oliveira, Presidente do PROCIA, a oportunidade de que o CIA venha a abrigar parte importante da indústria náutica Baiana. Considera a Bahia, como um estado de dimensão costeira continental, que abriga duas das cinco maiores baías do mundo; as baías de Todos os Santos e a de Camamu; um incentivo vital para esta indústria.

A indústria naval vive, atualmente, um momento histórico de revitalização em todos os estados brasileiros; uma verdadeira corrida entre os estados e entre grandes empresas nacionais; a maioria em parceria com grupos internacionais por

interesse de captação de capacidade de investimento e de tecnologia, depois de mais de 20 anos de estagnação e de sucateamento de um dos maiores segmentos industriais da economia moderna.

Esta indústria tem possibilidade concreta de revitalização, alcançando assim a sua importância estratégica no parque industrial nacional, comparável à indústria automobilística brasileira, com a decisão governamental de priorização do parque industrial nacional para suprir as encomendas navais com vista a fazer frente à exploração do petróleo nas camadas de pré-sal das plataformas continentais do Brasil, investimento estimado em mais de cento e cinquenta bilhões de reais nos próximos 10 anos.

As encomendas navais estimadas para o setor abrangem cerca de uma centena de plataformas de prospecção e exploração e cinco centenas de barcos de apoio das mais diversas categorias, o que vem atraindo a atenção do mercado mundial, cujo capital estrangeiro tem se mobilizado de forma intensa. Empresas nacionais também têm se associado para adquirir competitividade neste novo segmento industrial, onde estimam demanda garantida para as próximas cinco décadas, quando o planejamento governamental estima a implantação de aproximadamente vinte parques industriais no Brasil.

O estado da Bahia, como detentor da maior costa Atlântica entre os estados brasileiros e de duas grandes baías, a de Todos os Santos e a de Camamu, vê a possibilidade concreta de ter em operação pelo menos dois estaleiros de grande porte: o estaleiro Enseada do Paraguaçu e o estaleiro Aliança, ambos na baía de Todos os Santos, em parques industriais pré-existentes a serem aparelhados para receber parte dessa monumental empreitada nacional.

No front da indústria naval de menor escala, as classes empresariais ligadas ao setor naval da Bahia, consideram um equívoco do Governo do Estado em não priorizar este segmento industrial sob o entendimento da legislação tributária, quando considera o barco como um equipamento de luxo, portanto supérfluo. Se o barco, como é de fato reconhecido em boa parte do mundo, vier a ser considerado um bem de capital para a indústria do turismo, transformará esta visão ultrapassada, o que será um grande incentivo para a instalação dessa indústria de embarcações de lazer na Bahia, transformando este Estado, potencialmente importante pela sua

exuberante costa Atlântica, em beneficiário de um dos maiores complexos econômicos do setor na atualidade.

A empreitada da implantação da indústria naval baiana pode contar com pelo menos uma dezena de áreas na baía de Aratu, interna à baía de Todos os Santos, capazes de receber investimentos para implantação de projeto industrial para produção de módulos para plataforma de petróleo pela iniciativa privada; outra planta industrial de grande porte para construção de embarcações *off shore* é o local denominado São Roque do Paraguaçu.

Observam-se aí, novas áreas para instalação de atracadouros e marinas para os diversos objetivos, além da expectativa de implantação de um polo náutico, na área da Jequitaia, situada na cidade baixa de Salvador, próximo ao Porto de Salvador, dando uso pertinente à antiga sede da Petrobrás, de localização excepcional para abrigar este tipo de empreendimento, não somente pela sua localização, contígua ao Mercado Modelo, no bairro da Calçada, como pela infraestrutura implantada, que poderá ser integralmente utilizada nesta nova destinação.

Para abrigar esses novos desafios, seria necessária uma revisão do Plano Diretor do CIA; documento que representa a realidade de uma época incipiente para a economia industrial baiana, ainda em vigor remanescente ainda da sua implantação nos anos de 1970, adaptando-a a uma realidade presente e gerando uma visão de futuro para o complexo industrial, em questão.

Na visão do PROCIA, cabe ainda a preparação do CIA para estes novos desafios, o enfrentamento das carências de infraestrutura e logística do Centro Industrial de Aratu e da sua logística de acessibilidade, ponto primordial para manter a competitividade do Centro Industrial, para captação de novas empresas e manutenção e ampliação das existentes, mantendo-o como polo motriz industrial da Região Metropolitana de Salvador, e conservando a sua posição de influência no restante da economia baiana e nordestina.

5.2.2 O Polo Industrial de Camaçari

O Polo Industrial de Camaçari, concebido sob a denominação de COPEC, Complexo Petroquímico de Camaçari ou Complexo Petroquímico do Nordeste,

surgiu com o objetivo de abrigar o maior complexo petroquímico integrado da América do Sul. Foi idealizado como o segundo polo industrial planejado e implantado na Região Metropolitana de Salvador.

Em menos de três décadas do início da desconstituição do estado da Bahia da condição de estado detentor de uma matriz econômica eminentemente agropecuária, cuja base econômica já se apresentava em nova fase de exaustão com a derrocada da pujança cacaueteira, a economia baiana encontrava novos rumos, pela nova fase de industrialização, que teve como marco inicial a descoberta e início da exploração e industrialização do petróleo na Bahia no começo dos anos de 1950.

Esse complexo industrial contribuiu definitivamente para que o estado da Bahia passasse a ser detentor de uma matriz econômica fortemente pautada no setor industrial, consolidando a Região Metropolitana de Salvador como possuidora do maior parque industrial do Norte Nordeste brasileiro, e da cidade de Salvador, pela sua condição metropolitana de abrigar todo o arcabouço de infraestrutura de apoio urbano para acolher as transformações trazidas pela matriz industrial, que vem a se consolidar como o maior aglomerado urbano do Norte e Nordeste brasileiro.

Desde 1968, antes mesmo de que houvesse qualquer medida governamental para promover o pólo petroquímico do Nordeste, vários investidores já haviam decidido localizar os seus projetos naquela área, graças aos incentivos fiscais da Sudene e a disponibilidade de matérias-primas, pois a Bahia era, na época, o maior produtor de petróleo do País e em mataripe achava-se localizada a única refinaria do Nordeste. Esse foi o caso da Fisiba (fibras acrílicas), da Ciquine (anidrido ftálico), do Copeb (amônia e uréia), da Melamina (resinas Melamínicas) e da Metanor (metanol). Neste contexto e em decorrência de uma missão do BID que relacionara a petroquímica entre os setores prioritários para a Bahia, o governo Luiz Viana Filho decidiu em 1969, contratar a Clan S.A. – Consultoria e Planejamento, para realizar o estudo que chamou “Desenvolvimento da Indústria petroquímica no Estado da Bahia” O estudo coordenado pelo economista Rômulo Almeida, foi financiado pela Finep e contou com a colaboração da Petroquisa e da Petrobras. O documento final justificava a instalação de um complexo petroquímico na região de Salvador e indicava, à luz do mercado presumido, quais as unidades petroquímicas que deveriam compor o referido complexo. Embora o estudo fosse conclusivo, a sua simples existência não poderia motivar suficientemente o governo ou a classe empresarial para uma ação concreta; ao contrário, já se discutia a ampliação da Petroquímica União em São Paulo, o que veio realmente a ocorrer antes que o pólo da Bahia se materializasse. (PERRONE, 2002, p. 61).

O complexo industrial foi implantado por decisão unilateral do Governo Militar do, então, presidente Ernesto Geisel, com base em iniciativas e estudos que se arrastavam desde a gestão presidencial anterior, do presidente Emilio Garrastazu Medici, que em 22 de maio de 1970, anunciou a sua decisão de fomentar a criação do complexo petroquímico baiano, que resultou em um modelo de investimento capitaneado pela Petroquisa, trazendo oportunidade à Região Metropolitana de Salvador de abrigar, na época, o maior Polo Petroquímico da América do Sul, em uma localização estratégica, aonde já havia em funcionamento a Refinaria Landulfo Alves e o Porto de Aratu, situados em uma área de disponibilidade territorial que se constituía o extenso município de Camaçari, próximo da cidade de Salvador, que possuía as condições metropolitanas para dar suporte ao novo polo industrial.

Sob o modelo concebido, a montagem do empreendimento recebeu a forma de um tripé de investimentos entre esta empresa estatal, que por estatuto não poderia ser detentora de participação de capital menor que o maior acionista privado, ladeado por empresas estrangeiras multinacionais do setor petroquímico e de empresas privadas nacionais, ajustado contratualmente ainda que os sócios estrangeiros fossem fornecedores de tecnologia, e que a concentração do capital não poderia ser absorvida majoritariamente por qualquer dos acionistas.

A implantação do Polo Petroquímico do Nordeste na Região Metropolitana de Salvador foi aquele que teve o maior impacto na economia baiana, seja por seus efeitos nas taxas de crescimento do PIB, seja em decorrência das mudanças estruturais que ocorreram no Estado como consequência da sua instalação.

Com efeito, o investimento inicial, estimado em cerca de US\$ 2,5 bilhões de dólares, era enorme em relação ao porte da economia baiana da época. Um cálculo grosseiro indica que o PIB do Estado correspondia, em meados da década de 1970, cerca de US\$ 8,4 bilhões, o que sugere que o investimento inicial significava aproximadamente 30% da renda do Estado na época. (CAVALCANTE, 2008, p. 86).

Ao se definir pela criação de um polo petroquímico na Bahia optou-se pela região entre Mataripe e o porto do Centro Industrial de Aratu (CIA) e Camaçari. Levou-se em consideração não só a disponibilidade de água, mas, também, os seguintes fatores: a proximidade com a única fornecedora de nafta a Refinaria Landulfo Alves (RLAM); a pequena distância da cidade de Salvador; a existência de

terminais marítimos do porto de Aratu nas proximidades; a qualidade do terreno onde se situaria o pólo; e a possibilidade de se utilizarem as áreas adjacentes.

O Polo Petroquímico da Camaçari é também chamado de Polo Petroquímico da Bahia e Complexo Petroquímico de Camaçari. (SUAREZ, 1986).

Esse complexo petroquímico abrange as áreas de três municípios: Camaçari, Candeias e Simões Filho, com aproximadamente 40 indústrias, as quais beneficiam o gás natural, que a Petrobrás extrai, e que a Petroquisa e a Dow Chemical industrializam e colocam no comércio.

Adota-se, segundo Andrade (1981), o sistema tripartite, pois as empresas são constituídas por três fontes de capitais: as nacionais estatais, as nacionais privadas e as estrangeiras, cabendo 33% das ações para cada grupo.

O Complexo Petroquímico de Camaçari contava com 40 empresas implantadas ou em implantação e aproximadamente 20 projetos para a instalação de outras unidades. A FIEB acompanhou de perto a implantação do Pólo, buscando dar a este o maior apoio e divulgação, tanto dentro do Estado da Bahia, como fora dele. A entidade considerava a grande importância para o Estado da criação desse notável complexo industrial, que por si só seria capaz de promover a emancipação econômica da Bahia. (NASCIMENTO, 1997, p. 141).

Pela análise da participação privada nacional, constata-se a falta de consistência deste grupo, pois a maioria não possuía experiência o que provocou na PETROQUISA a missão de combater estratégias divergentes das multinacionais. O mesmo ocorria com o capital multinacional, constatando-se também uma diluição entre vários grupos.

Normalmente, os empreendimentos já em andamento quando da criação, em 1972, da Companhia Petroquímica do Nordeste (COPENE), a atuação da PETROQUISA se restringia a sua entrada, mas, nos outros empreendimentos, quase a totalidade das indústrias, a PETROQUISA comandava todo o processo, sendo do seu interesse diluir os grupos para que ela permanecesse forte. A pulverização era, pois, da própria estrutura produtiva empresarial (SUAREZ, 1986).

No Polo deveria situar-se uma unidade da Caraíba; indústria responsável, na região do São Francisco, pela exploração do minério de cobre de Curaçá. A Caraíba, no Polo, deveria beneficiar 60% do minério concentrado, extraído no país e 40% de minério importado. Os gases que dela se liberarem produzirão ácido

sulfúrico o qual misturado às rochas fosfatadas, constituirá matéria-prima para a produção de ácido fosfórico e da amônia.

Segundo dados do Comitê de Fomento Industrial de Camaçari (COFIC) desde o início de operação das primeiras indústrias, em 1978, o Polo Industrial de Camaçari registra uma trajetória de evolução contínua. Superando as muitas crises conjunturais, mudanças de política econômica e as transformações marcantes no contexto internacional, o complexo experimentou ciclos sucessivos de expansão, preservando a posição de relevância no setor industrial. Localmente, contribui para o desenvolvimento da economia regional através da oferta de emprego e renda, promovendo a sua modernização, mediante a introdução de novas tecnologias, especializações e elevados padrões de desempenho técnico e empresarial. (COFIC, 2003).

Segundo BARBOSA (2004), a Refinaria Landolfo Alves-Mataripe (RELAM), anteriormente denominada apenas como Refinaria de Mataripe, situada no município de São Francisco do Conde abastece todo o Polo Petroquímico de Camaçari. A extração de petróleo é feita pela Petrobrás que instala plataforma petrolífera em terra ou no mar; e esse petróleo é transportado por dutos ou navio até as refinarias, onde o produto é transformado em subprodutos que são principalmente a nafta, óleo combustível e gás natural.

Ainda, segundo BARBOSA (2004), o Polo Industrial de Camaçari possui 60 indústrias, destas 34 são do ramo químico e petroquímico e as outras 26 não processam derivados do petróleo, que são divididas as em três tipos:

a) a indústria de primeira geração, que é constituída de empresas que recebem os produtos da Petrobrás, nafta, óleo combustível e gás natural, conhecida como indústria de primeira geração ou matéria-prima é a Braskem. A nafta processada na Braskem dá origem a substâncias como: eteno, xileno, buteno, propeno, tolueno, benzeno, butadieno e solventes;

b) a Indústria de segunda geração que se compõem de empresas industriais que compram o que é produzido nas indústrias de primeira geração e dão origem a outros derivados destas, como o polipropileno, polietileno, etilbenzeno, PVC e PET. Esses insumos vão servir para a indústria de transformação de plásticos, que constitui a terceira geração;

c) finalmente, as indústrias de terceira geração. Nessas indústrias, localizadas nos municípios de Dias D'Ávila, Candeias e Camaçari, os insumos de segunda geração serão transformados em artigos de consumo final como embalagens, peças automotivas e de eletrodomésticos, materiais higiênicos, esportivos e outros, compondo aproximadamente 6000 variedades de produtos.

No início da década de 1990, o Polo Petroquímico de Camaçari passou por grandes transformações estruturais, para fazer frente à abertura comercial por intermédio da quebra de barreiras protecionistas às indústrias nacionais, do comércio externo brasileiro, implementada pelo governo de Fernando Collor de Mello, em uma ebulição evolutiva, cujos frutos são hoje colhidos pela abertura comercial que incrementa e alavanca a economia brasileira.

A petroquímica brasileira, criada sob um ambiente econômico de proteção institucional e pouca competitividade, foi então obrigada a passar por uma grande reestruturação, com influência marcante no mercado imobiliário de Salvador. Houve uma redução dos empregos nas empresas químicas da Bahia no final da década de 1980, na ordem de 46,8%; resumiu-se de 11.705 empregos diretos para 5.708 trabalhadores do setor.

A influência imediata na cidade de Salvador deu-se de forma bastante visível por meio do mercado de incorporação e construção imobiliária, com a drástica redução da procura por novos imóveis para moradia no mercado. Tal fator veio a instalar em cadeia uma crise sem precedentes do mercado imobiliário baiano. O desajuste somente se reverteu com a ampliação da Refinaria Landulfo Alves - RLAM, ocorrida em 1998, duplicando a sua capacidade de refino.

Esse fato vem demonstrar a dependência da malha urbana de Salvador às transformações econômicas da sua Região Metropolitana, desde a década de 1960, ocasionada pelos investimentos industriais realizados na região e a dependência econômica do mercado imobiliário da capital a essas mudanças, especialmente pelo grande incremento que a cidade passou desde então, na expansão da sua área urbana e na sua estruturação; seja através do surto de verticalização dos edifícios residenciais e comerciais, seja pela dotação da cidade de equipamentos de infraestrutura urbana para dar suporte às necessidades metropolitanas necessárias a absorção dos impactos ocasionados pela alocação desses investimentos e o seu

reflexo direto no mercado imobiliário, que passou pelas as mais diversas fases, de crises, pujança e ajustes.

O Polo surgiu sob o modelo tripartite, reunindo em sua composição acionária participações do Estado e da iniciativa privada nacional e estrangeira.

O processo de privatizações deflagrado no início da década de 90 gerou uma reestruturação de capitais, através de fusões e aquisições, que culminou com a venda da central de matérias-primas; a Copene, desestatizando a indústria petroquímica local.

Em 16 de agosto de 2002, o Grupo Odebrecht, em sociedade com o Grupo Mariani, grupos que tiveram origem na Bahia, constituíram a Braskem S/A, uma empresa de capital aberto onde seriam concentradas as atividades químicas e petroquímicas dos dois grupos. A Braskem, assim constituída, adquiriu o controle acionário da Norquisa e deu início ao processo de reestruturação petroquímica, resultando na integração entre empresas de primeira e segunda geração petroquímica. O objetivo principal era conseguir redução de custos operacionais, administrativos e ganhos fiscais e de escala, ampliando capacidade dos grupos de investir em pesquisa e desenvolvimento [...] A nova empresa atua em nível mundial, sendo a maior empresa petroquímica da América Latina e uma das maiores do mundo. É a terceira empresa industrial de capital nacional, superada apenas pela Vale do Rio Doce (empresa de mineração) e a AmBev (fabricante de cerveja), tem faturamento em torno de US\$ 8 bilhões e liderança absoluta no Mercosul (39% do mercado de polipropileno, 25% do de polietileno e 51% do de PVC). A expectativa que se tem é que a implantação da Braskem desencadeie um novo ciclo de crescimento sustentado da economia baiana, na medida em que novos investimentos sejam viabilizados e favoreça a ampliação de unidades de 2ª geração e a instalação de novas plantas de 3ª geração. (OLIVEIRA, 2006).

Conforme informações do COFIC, a aquisição da empresa pelo consórcio Odebrecht/Mariani, que constituiu a Braskem como detentora majoritária do complexo, representou um marco na reestruturação da petroquímica nacional, por integrar, a unidade central as unidades de segunda geração do grupo, dotando-a de capital, escala de produção e aporte tecnológico para ampliar a sua competitividade mundial.

A Braskem nasceu desta integração; uma empresa de classe mundial, líder em termoplásticos na América Latina. Com ativos avaliados em R\$12 bilhões, constituindo-se em um dos cinco maiores empreendimentos privados do País (COFIC, 2003).



Fonte: www.tododiacidade.wordpress.com

A importância econômica do Polo Petroquímico de Camaçari pode ser medida pela grandeza de seus números, segundo dados do COFIC (2003):

- investimento global superior a 10,00 bilhões de dólares;
- capacidade instalada acima de 8,0 milhões de toneladas/ano de produtos químicos e petroquímicos básicos, intermediários e finais;
- atende a mais da metade das necessidades de produtos químicos e petroquímicos do país;
- capacidade instalada para 220.000 toneladas/ano de cobre eletrolítico, no segmento de metalurgia do cobre;
- capacidade instalada de produção de 250 mil veículos/ano no segmento automotivo;
- as exportações representam aproximadamente 35% do total exportado pelo estado da Bahia, e se destinam aos mais diversos mercados mundiais;
- faturamento de aproximadamente US\$ 5 bilhões/ano;
- responde por cerca 25% do total da arrecadação estadual de ICMS e por mais de 90% da receita tributária de Camaçari;
- emprega 12 mil pessoas diretamente e mais 11 mil pessoas através de empresas contratadas;

- sua participação no Produto Interno Bruto baiano é superior a 15%. As principais linhas de aplicação dos produtos petroquímicos e químicos são os plásticos, fibras sintéticas, borrachas sintéticas, resinas e pigmentos. Depois de transformados, os produtos químicos e petroquímicos resultam em embalagens, utilidades domésticas, mobiliário, materiais de construção, vestuário, calçados, componentes industriais (indústria eletrônica, de informática, automobilística e aeronáutica), tintas, produtos de limpeza (detergentes), corantes, medicamentos, defensivos agrícolas e fertilizantes.

Uma nova revitalização do Polo Petroquímico então se dá com um importante surto de ampliação e investimentos, ocasionado pelo advento da planta industrial da montadora automobilística norte-americana FORD, que ao ser implantada juntamente com as suas indústrias sistêmicas, fornecedoras de componentes industriais, inaugurada no ano de 2000, revitaliza e reestrutura o antigo Polo Petroquímico, que passa a se denominar Polo Industrial de Camaçari.

A instalação da planta industrial automobilística da montadora multinacional norte-americana Ford na Bahia, em especial, no ainda denominado Polo Petroquímico de Camaçari, correspondeu ao último advento industrial do século XX a impactar significativamente o incremento industrial da Região Metropolitana de Salvador com consequências diretas na ocupação urbana de Salvador.

Este advento, que transformou definitivamente os destinos daquele polo industrial transformando-o em seguida, oficialmente no Polo Industrial de Camaçari, foi sacramentado em julho de 1999, após longa negociação com os setores governamentais do Estado da Bahia e do Governo Federal. Isso envolveu as mais diversas variáveis locais comparativas, prevalecendo as concessões de ordem tributárias com base na legislação concernente à atração de investimentos, usufruindo ao instalar a unidade montadora na Bahia do regime automotivo especial para as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, que oferece incentivos dentro do programa de guerra fiscal entre os estados, em busca de investimentos externos, como redução do imposto sobre importações, e da disponibilidade de infraestrutura de disponibilização de materiais termoplásticos, cada dia mais usados em substituição aos metálicos.

Figura 34 - Fábrica da FORD – Camaçari – Bahia



Fonte: www.jornaloexpresso.wordpress.com

Essa planta industrial veio acompanhada das empresas sistêmicas fornecedoras de componentes para suprimento da sua linha de montagem, o que trouxe para a Região Metropolitana de Salvador mais um setor industrial integrado de grande porte, com novos reflexos na ocupação urbana de Salvador. Para atender às solicitações de apoio à região Nordeste, feitas pelo Governo do Estado e pelo Governo Federal.

O presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) na época, José Carlos Pinheiro Neto, salientava que os incentivos fiscais não seriam o único fator para a Ford decidir instalar sua fábrica na Bahia, pois a logística, os transportes e os portos também influíram na decisão. Ele disse ainda que a indústria automobilística, normalmente, não leva em conta só os descontos nos tributos, na chamada "guerra fiscal".

Essa unidade teria sido o maior investimento da Ford Motor Company, no mundo à época. O Complexo Industrial Ford Nordeste, sediado no município de Camaçari, na Bahia, foi um projeto resultante de alguns aprimoramentos do que seria a ideia inicial.

Com uma previsão de 5.000 empregos diretos e 50.000 indiretos na região, e um investimento em torno de US\$ 1,3 bilhão, a nova fábrica iniciou as suas operações dispondo das tecnologias mais avançadas e inovando, inclusive, no sistema de produção. Sabe-se que, dessa quantia, US\$ 780 milhões foram investidos pela Ford e o restante pelas suas sistêmicas.

O projeto possui um Centro Tecnológico de projetos e testes, como centro de desenvolvimento de protótipos. Os veículos fabricados pela Ford na Bahia atingem 95% de índice de nacionalização e 70% de índice do conteúdo baiano. Ao atingir a produção plena, todo o complexo contempla um total de cinco mil empregados, com uma produção de até 250 mil veículos por ano.

A empresa iniciou as suas atividades com isenção fiscal correspondente a 100% do imposto de importação sobre os automóveis industrializados na Bahia, contando, também, com isenção do Imposto de Renda sobre lucro do empreendimento e 90% sobre o imposto de importação de matérias-primas (pneus, componentes, entre outros). A fábrica recebeu, ainda, 100% de isenção sobre operações financeiras (operações de câmbio para importação) e do adicional ao frete para renovação da marinha mercante.

A almejada indústria de terceira geração da petroquímica, ao ser implantada no Polo Industrial de Camaçari para a produção de produtos finais consolidará definitivamente este importante Polo Industrial, proporcionando ao Estado da Bahia a capacidade de sediar uma nova gama de potencial de investimentos, como empresas de produção de indústrias têxteis e de confecções, da qual a Bahia importa até setenta e cinco por cento do seu consumo, implementada, ampliará ou consolidará novas indústrias de calçados, alimentos, bebidas, produtos de higiene e limpeza, materiais de construção, etc.

O Polo Industrial de Camaçari conta hoje com um guia de atração de investimentos, editado por iniciativa conjunta do poder público estadual e das entidades empresariais envolvidas no Polo Industrial, elencando 23 oportunidades de novos negócios a serem agregados ao complexo, os quais contam com total infraestrutura, capacidade de alocação das plantas industriais e logística de funcionamento.

As perspectivas com a prospecção e exploração de petróleo abaixo da camada de sal da costa brasileira têm expectativa de ampliar ainda mais este leque de negócios, pelas oportunidades industriais que podem advir a se somar as indústrias existentes, pelas vantagens locais da infraestrutura do Polo Industrial.

A privatização da prospecção de petróleo via leilão dos poços maduros na Bahia, localizados principalmente nas áreas de influência dos centros industriais

baianos podem trazer ainda um novo horizonte alvissareiro. A recente implantação em início de operação de uma segunda refinaria de petróleo no Estado (que iniciou suas operações no mês de outubro de 2010), composta inteiramente de capital privado, com capacidade inicial de refino de 2.500.000 barris/dia, (que corresponde à mesma capacidade de produção inicial da RELAM no início da sua operação nos anos de 1950), tem como objetivo de dar suporte comercial à produção desses poços privatizados, operados por empresas também privadas, o que abre ainda perspectivas novas para o complexo petroquímico baiano.

O outro vetor de fornecimento de matéria prima para o desenvolvimento da petroquímica moderna vem da indústria do etanol, fortemente alavancado no Brasil, com possibilidade de substituição parcial da dependência petroquímica, com vantagens ambientais consideráveis.

Ao estado da Bahia, restou não somente os adventos diretos da criação dos Centros Industriais de Aratu e de Camaçari, mas, a experiência desse modelo industrial resultou em outros frutos concretos, abrindo a possibilidade do planejamento e implementação de novos modelos industriais nas maiores cidades do interior do Estado, iniciado pelo Distrito Industrial de Subaé em Feira de Santana no ano de 1967, cujas indústrias são bem diversificadas e se ligam ao mercado do Centro-Sul.

Em 1974, surgiu em Ilhéus outro distrito industrial, com estabelecimentos ligados principalmente ao setor de alimentação. São implantados também o centro industrial de Imbarés, em Vitória da Conquista, o de São Francisco em Juazeiro e o de Itabela em Porto Seguro, seguido ainda de outros de menor porte, constituindo-se em um modelo que se repete até os dias atuais no planejamento estatal do Estado, que continua a ser implementado pela SUDIC – Superintendência de Desenvolvimento industrial e Comercial da Bahia, órgão ligado à Secretaria de Indústria e Comércio do Governo do Estado.

A SUDIC é o órgão estadual responsável pela administração dos polos industriais do estado da Bahia, estando hoje sob a sua responsabilidade a administração do PIC – Polo Industrial de Camaçari, primeiro e maior complexo petroquímico da América Latina, cujo distrito está situado a 50 km da capital, abrangendo os municípios de Dias D'Ávila e Camaçari; o Centro Industrial de Aratu, complexo industrial multissetorial, também situado na Região Metropolitana de

Salvador e também visto neste estudo; o Distrito Industrial de Ilhéus, localizado no município de Ilhéus, a quatro quilômetros do Porto de Malhado, terceiro porto em importância na Bahia, cuja vantagem locacional favorece o escoamento dos seus produtos e ainda em consonância com a política de interiorização industrial do Estado; os Distritos Industriais dos Municípios de Teixeira de Freitas, Alagoinhas, Barreiras, Eunápolis, Itabuna, Ruy Barbosa, Luiz Eduardo Magalhães, Juazeiro, Vitória da Conquista, Jequié, Santo Antonio de Jesus, Itapetinga, Conceição do Coité e Itororó, perfazendo em um total de dezesseis polos industriais, administrados por aquela superintendência, resultantes da experiência pioneira do Estado de instalação dos polos industriais implantados pioneiramente na Região Metropolitana de Salvador.

O CIS – Centro Industrial do Subaé Complexo multissetorial, localizado a 100 quilômetros de Salvador, no município de Feira de Santana, criado no ano de 1967 e que abriga indústrias de embalagens, plásticos, produtos químicos, metalurgia, mecânica, borracha, produtos alimentares, transportes e bebidas é o único Polo Industrial baiano não-administrado pela SUDIC, face sua constituição inicial realizada em parceria do Governo do Estado com a Prefeitura de Feira de Santana, se institui como o terceiro centro industrial do estado da Bahia.

Esses polos industriais, e em especial a indústria petroquímica baiana, é responsável por grande parcela do seu PIB (Produto Industrial Bruto) do Estado. A implantação desses centros de indústrias foram marcantes decisivos para que o Estado saltasse no final do século, já pelos anos de 1900, de um estado agrícola para o seu salto industrial. Na lista das dez maiores geradoras de recursos do Estado, o Polo Petroquímico de Camaçari situou-se no quarto lugar. A explicação pode estar na alta da cotação do preço do petróleo, no mercado internacional, puxando o preço dos derivados.

5.2.3 A consolidação de Salvador como referencial do comércio regional

O comércio marítimo tem importância fundamental na economia baiana desde o descobrimento do Brasil. Atraído pela baía de Todos os Santos, verdadeiro porto seguro para os viajantes pelo Oceano Atlântico, o local tornou-se conhecido e utilizado como entreposto importante para o comércio dos produtos locais de

aceitação na Europa, para o suprimento dos navios para as longas viagens no seu retorno à Europa, e para o reparo de naus europeias.

A baía de Todos os Santos desde a chegada de Diogo Álvares Correia, no final do primeiro decênio do século XVI, sempre se constituiu em um porto importante; principal entreposto comercial do Brasil.

Com a fundação da cidade de Salvador em 1549, estabeleceu-se também pela Coroa portuguesa, um porto oficial, bem como um entreposto comercial da Coroa, um ponto de referencial administrativo, no extenso litoral Atlântico Brasileiro, como um reconhecido ponto geográfico para as grandes navegações.

Assim, o porto de Salvador se torna o maior porto do Atlântico Sul da época, e a cidade de Salvador, construída sob planejamento arquitetônico voltado para a implantação da estrutura Administrativa da Coroa portuguesa, torna-se ponto de referência na defesa militar da colônia, e conseqüentemente para o comércio inter Atlântico, baseado na economia extrativista e de cunho agroindustrial exportadora, dirigido por tradicionais famílias baianas de origem portuguesas, detentoras da agroindústria canvieira; atividade essa que foi primeiramente financiada por capitais flamengos, substituídos na história pelo capital inglês, fruto da revolução industrial.

A expulsão da Coroa portuguesa da Europa pela guerra Napoleônica desenhou um novo cenário para o comércio marítimo da Cidade, pois quando a esquadra portuguesa que conduzia a Família Real desembarcou em Salvador, a caminho do Rio de Janeiro, então capital da Colônia, firmava-se o decreto de abertura dos portos às nações amigas, desconstituindo o monopólio de tráfego marítimo às naus portuguesas. Tal fato abriu um novo mercado para o comércio baiano, com a possibilidade de empresas comerciais não portuguesas se estabelecerem no comércio soteropolitano, com empresas de varejo e distribuidoras da produção industrial europeia.

No ano de 1811, face aquiescência real, foi criada a Associação Comercial da Bahia, primeira entidade representativa da classe de comerciantes de toda a América, e mesmo da Península Ibérica, servindo de modelo para as associações criadas posteriormente no próprio Império Português, aonde os comerciantes se reuniam, para ao fim do dia concluir os seus negócios realizados, criando o embrião da atividade associativa empresarial do império português.

A Associação Comercial da Bahia foi fundada em 15 de julho de 1811, atendendo aos desejos dos comerciantes que queriam ter um

local condigno onde pudessem se reunir regularmente e aí realizar seus negócios – como já vinham fazendo há anos, na própria Cidade baixa – do vice-rei o Brasil, D. Marcos de Noronha e Britto, VIII Conde dos Arcos de Val e Vez,, interessado no desenvolvimento da província que governava, sede do maior porto do hemisfério sul na época, já aberto, desde 1808 às “nações amigas” e também do príncipe regente, D. João VI, interessado em promover o progresso da Colônia, sede provisória da Corte Portuguesa. O palácio, localizado no bairro do comércio, foi construído no terreno remanescente da bateria de São Fernando, cedido pela corte, mas custeado inteiramente por subscrições dos comerciantes da Bahia. Foi solenemente inaugurado em 28 de janeiro de 1817. A ACB tem ação marcante na vida comunitária da Bahia, destacando-se alguns eventos mais marcantes, como no ano de 1846, quando instituiu um “curso de contabilidade por partidas dobradas e geografia”, dirigido especialmente aos comerciantes, seus filhos e empregados, suprimindo uma falta aguda de guarda-livros e elementos treinados em administração comercial. Em 1849, quando importou da Inglaterra a primeira bomba contra incêndio em Salvador, com mangueiras e escada de molas, encarregando-se ela mesma da sua operação, até transferi-la para a Sociedade de Voluntários Contra Incêndios, uma companhia independente, à qual doou o equipamento. Ou em 1970, quando liderou o movimento da iniciativa privada, somando esforços com o Governo do Estado, para a implantação do Pólo Petroquímico de Camaçari, cujo ato de constituição foi assinado em solenidade realizada no seu palácio sede, em outubro de 1971 (TRIBUNA DA BAHIA, 2011).

A cidade de Salvador teve sua formação voltada para o porto, e dele supriu o seu crescimento. A economia do comércio e dos serviços da cidade funciona como fonte impulsionadora da economia de Salvador, e a sua influência na ocupação urbana da cidade dá suporte a toda a indústria da RMS.

A importância hoje do setor comercial na economia atual de Salvador e a capacidade desse setor na influência da definição de vetores de desenvolvimento urbano da Cidade mantêm a sua importância, como impulsionadora do desenvolvimento urbano dos shoppings centers, bem como dos serviços.

5.2.4 O mercado imobiliário e a ocupação urbana

O segmento imobiliário é responsável pela concretização de um dos mais importantes sonhos de todo e qualquer ser humano: a conquista da moradia. Uma realização importante, à medida que contribui para a segurança dos indivíduos e a consolidação dos laços familiares, constituindo-se, portanto, como um fator de estabilidade social.

Até a primeira metade do século XX, Salvador era uma cidade plana, com casarios e estreitas ruas, construídos no entorno de seu centro urbano único; das suas igrejas, palácios e palacetes, que mal desciam as cumeeiras históricas da fundação da cidade; circundada de extensas fazendas e roças, locais de veraneio e subúrbios, de difícil acesso. Sua comunicação comercial e de abastecimento se dava pelas águas, através da baía de Todos os Santos.

A partir da década de 1940, a paisagem urbana da primeira cidade planejada do Brasil começou a mudar. O drástico crescimento populacional deu espaço ao surgimento de novos bairros, com construções inspiradas nas novas tendências europeias. Iniciou-se a construção de estruturas modernas e imponentes com material, tecnologia e estilos importados da Europa, em plena Segunda Guerra Mundial. Com esses estilos inaugurou-se em Salvador um novo conceito de vida.

No bairro da Barra, erguido no sopé da aristocrática região da Vitória e Graça, surgiu sob a construção da Companhia Brasileira Imobiliária de Construções S.A. o Edifício Oceania, em frente ao Farol da Barra, um projeto absolutamente inovador em conceito de residência, arquitetura e construção civil. Com as obras iniciadas em 1939, o empreendimento era composto de quarenta e oito apartamentos de três e quatro quartos, garagens, lojas, jardins, e um cassino, distribuídos em oito pavimentos, cujas obras foram concluídas apenas no ano de 1944.

Esse edifício serviu, então, de referência para outras edificações semelhantes na cidade, inaugurando um novo estilo de vida – a moradia em condomínios – enquanto que até então a maioria da população da cidade morava em casas, de um, dois ou três pavimentos; mas, individualizadas.

O centro da cidade foi iniciado pela edificação vertical de unidades condominiais, com a inauguração do imponente Edifício Sulacap em 1944, empreendimento comercial situado imponentemente no alto da Praça Castro Alves, na confluência da Avenida Sete de Setembro com a Rua Carlos Gomes, coração comercial da cidade, cuja arquitetura confrontava-se com os antigos casarões e prédios públicos seculares que predominavam no centro de Salvador.

Pensar a ocupação urbana formal de Salvador e do seu entorno para dar suporte ao surto industrial da sua circunvizinhança, que deu expansão à atual configuração da cidade, a partir da segunda metade da década de 1970, confunde-se com a atuação empresarial organizada e estruturada, em volta da ADEMI/BA –

Associação dos Dirigentes das Empresas do Mercado Imobiliário da Bahia, entidade associativa fundada no ano de 1975, no dia 13 de agosto, inicialmente integrada pelas treze empresas mais atuantes do mercado imobiliário da época, iniciando uma organização institucional importante para o equilíbrio e para a organização de um setor emergente, que tinha o compromisso de fazer frente a um ciclo industrial que gerava recursos para o desenvolvimento metropolitano da Cidade.

Até a década de 1970, a atividade de incorporação e construção imobiliária urbana de Salvador, único mercado organizado da Região Metropolitana naquela época era exercido principalmente por pequenas empresas familiares, com pouca formalidade; muitas vezes em nome dos seus titulares.

As conveniências tributárias existentes naqueles exercícios fiscais, principalmente pela não incidência de Tributação Federal de Imposto de Renda sobre o lucro imobiliário proveniente da venda de imóveis para as pessoas físicas era a maior delas, em contraponto com a legislação tributária aplicável às pessoas jurídicas, de incidência fiscal sobre as empresas formais. Passada a fase inicial, a estruturação das empresas passou a ser uma realidade fática no setor de incorporação imobiliária em Salvador.

O mercado imobiliário baiano conheceu o seu apogeu no final da década de 1970, com a consolidação desse mercado, quando as empresas associadas à ADEMI, contavam com fartos financiamentos para produção das edificações advindas dos repasses do Banco Nacional de Habitação - BNH, época em que incorporavam à cidade de Salvador uma média de dez mil novas unidades residenciais e comerciais, anualmente construídas, em plena observância da legislação municipal; portanto, edificações formais ao seu patrimônio imobiliário.

Construía-se uma cidade ainda emergente, frente a sua nova realidade, de metrópole dormitório e residência para as famílias, de uma grande leva de imigrantes ocupados em erigir uma nova realidade econômica do estado da Bahia, em substituição à hegemonia econômica do comércio e da agropecuária no Estado, com o mercado contando com o incremento de demanda gerada pelo seu ciclo industrial, iniciado pela implantação da primeira refinaria de petróleo do Nordeste brasileiro, posteriormente pelo Centro Industrial de Aratu e pelo Polo Petroquímico de Camaçari.

Após o apogeu do mercado imobiliário, iniciou-se na década de 1980 um forte declínio, acompanhando o mercado imobiliário brasileiro, que passou por um longo período inercial, imposto pelo descontrole inflacionário e pelas altas taxas de juros que solaparam a economia nacional, subsistindo até o início da segunda metade da década de 1990.

Nesse período o sistema financeiro nacional preocupava-se com os ganhos financeiros de servir ao caixa do Governo Federal, quando sobravam poucas possibilidades de concessão de crédito. Tais sobras, que apenas mantinham o mercado imobiliário nacional em estado inercial, com poucos créditos provenientes do Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo – SBPE – destinavam-se a operações de crédito para empresas do Centro Sul brasileiro, próximo ao centro financeiro do País, com objetivo majoritário de se financiarem empreendimentos voltados para o mercado de alta renda das maiores metrópoles nacionais, com maior infraestrutura e menor risco.

As demais classes sociais eram mal servidas por recursos para financiamento da produção imobiliária, com recursos de um FGTS com o caixa em crise pela fase de altos índices de desemprego, e com as aventuras dos autofinanciamentos criados pelas empresas incorporadoras por todo o Brasil, que consistiam em operações de alto risco para o adquirente, porquanto o lastro financeiro para suprir o caixa da produção do empreendimento se dava pelo aporte dos próprios compradores das unidades, sob o risco de uma derrocada em cadeia pela inadimplência de poucos compradores.

Esses fatores aliaram-se ainda aos complicadores macroeconômicos advindos da extinção do Banco Nacional de Habitação – BNH, e com o impasse da solução da absorção pelo Tesouro Nacional da cobertura dos débitos remanescentes do seguro de coberturas de saldos de financiamentos aos adquirentes de imóveis pelo Fundo de Compensações e Variações Salariais - FCVS, que consistia em um seguro global de quitação dos financiamentos imobiliários ao fim do pagamento das prestações, em número pré-estabelecidas, cujas correções se davam anualmente pelas variações salariais das classes trabalhadoras, dissonantes com a remuneração paga pelas aplicações nas cadernetas de poupança, que lastreavam as operações.

A absorção desses débitos pelo Governo Federal somente se deu após a estabilidade econômica obtida em 1996, reabrindo o Sistema Financeiro Nacional para a concessão regular de créditos de financiamentos imobiliários para a produção, no País.

O Nordeste brasileiro, apenas no início do atual milênio, voltou a pertencer ao rol de prioridade estratégica das instituições financeiras nacionais, face à melhoria de liquidez da economia e da renda nacional, principalmente das classes mais baixas, aliada à visão estratégica das instituições financeiras de busca da fidelização dos clientes/correntistas, em longo prazo, através do financiamento imobiliário, de longo prazo, decorrente do interesse de ampliação das respectivas posições de mercado, e do aumento da concorrência no mercado bancário ante esta melhoria do nível de renda das classes de renda mais baixa da nossa economia, e com a expectativa de uma melhoria dos níveis de crescimento da economia brasileira de forma continuada.

A ADEMI/BAHIA foi criada então, para fazer frente a esta expansão imobiliária de Salvador, que atinge outros municípios da Região Metropolitana, como o primeiro mercado imobiliário do Norte/Nordeste do Brasil, que teve a sua economia incrementada pela industrialização no século XX, firmando a relevância da atividade imobiliária na economia soteropolitana, impulsionada pela migração de mão-de-obra qualificada do Centro Sul brasileiro, que teve o início ainda em menor demanda quando da implementação da Refinaria Landulfo Alves, na cidade de Candeias - na área também pertencente ao município de São Francisco do Conde - hoje incorporada à Região Metropolitana de Salvador.

Então, tornou-se fato relevante a preferência pela construção de habitações no centro urbano estruturado, mesmo distanciado do polo de trabalho, em função das facilidades oferecidas as suas famílias pela oferta de serviços e lazer de que dispõem as centralidades.

É nesse momento e com este quadro econômico delineado que a ADEMI/BA foi criada; com o objetivo de organizar e defender os direitos e interesses éticos do mercado imobiliário baiano.

Administrada por uma Diretoria Executiva, um Conselho Diretor formado pelas empresas de maior atuação no mercado, e um Conselho consultivo, que abriga nos seus estatutos constitutivos a experiência dos ex-presidentes de forma vitalícia,

dispondo, hoje ainda, de um conselho de ética, voltado para a autoregulação do setor de incorporação imobiliária da Bahia, de forma a impor um convívio ético e passivo, a cerca de 250 empresas associadas, comprometidas com seu objetivo maior, que é a construção e a revitalização do tecido urbano das cidades.

Ainda com um déficit de seiscentas mil unidades, e com expectativa de crescimento de 10% no ano de 2011, o setor organizado da edificação imobiliária baiana, enfrenta, contudo, oportunidades e desafios com características próprias, pelo seu pioneirismo da ocupação de espaços novos, incorporando-os à atividade urbana. A Região Metropolitana de Salvador, para manter o crescimento vegetativo da sua população, tem a capacidade de absorção de doze a quinze mil novos imóveis/ano.

Com a escassez de espaços dentro do município soteropolitano, a expulsão desse mercado para outras regiões já configura uma realidade de fato, dentro da própria RMS.

Assim, urgente se torna essa expansão no que tange ao incremento do setor em outros polos regionais da Bahia, nas principais cidades baianas, como Feira de Santana, Vitória da Conquista, Barreiras, Juazeiro, Teixeira de Freitas, Itabuna e Ilhéus, dentre outras, configurando a possibilidade de incremento da economia local e conseqüentemente da contenção migratória para a RMS, contribuindo com a descentralização econômica no entorno da Capital.

Para isso, é importante além da vocação das regiões em absorver este novo impulso econômico, a obtenção das expertises do setor, abrindo assim expansão territorial de atuação das nossas empresas.

O sonho da moradia é almejado praticamente por todo cidadão; é uma necessidade básica do indivíduo. O cenário econômico da manutenção de recursos para financiar a produção imobiliária é favorável para que haja um crescimento sustentável a médio e longo prazo, com recursos das cadernetas de poupança, do fundo de garantia por tempo de serviço – FGTS e do orçamento da união.

Ressalta-se que a segurança jurídica é outro fator favorável ao mercado, tanto para quem empresta para a produção, como para quem compra, abrindo o mercado para vários segmentos: o de moradia ou de investimento, para serviços, locações ou meramente reserva de valor, configurando-se a valorização imobiliária como uma aplicação de excelente rentabilidade econômica.

Dentre os maiores entraves do setor imobiliário de Salvador, configuram-se a questão ambiental, a regularização fundiária e a escassez de mão-de-obra.

As duas primeiras, tratadas em momentos próprios, neste documento; e essa última, configura-se em um novo e inédito momento histórico do setor, que apesar de se situar entre os setores de exigência de menor qualificação profissional dentre as atividades econômicas urbanas de consumo de mão-de-obra em massa, passa por uma fase de revisão de procedimentos de produção, delineadas pelos processos de globalização e consequente internacionalização do setor.

5.2.5 A Indústria do Turismo

O turismo de massa é uma atividade contemporânea. A história da humanidade registra viagens e migrações desde o sempre, pela sobrevivência na busca de alimentos, para o comércio; portanto por motivação econômica, ou por motivos religiosos, através das peregrinações.

O primeiro registro de turismo reporta-se à Grécia, no século VIII, a.C., quando foram registrados os primeiros jogos olímpicos, embora os mesmos se mesclassem com a sua historicidade de um misto de religiosidade e economia.

Na Roma Antiga já havia, contudo, a prática do turismo cultural e de lazer para os balneários litorâneos e de banhos medicinais.

De acordo com Badaró (2003 apud SOUSA, 2006, p.1, 2),

[...] Alguns autores constataam que o turismo teve inicio na Grécia no século VIII a.C., com a locomoção de pessoas aos jogos olímpicos, outros acreditavam ter sido os fenícios (por serem os criadores da moeda e do comércio), e na antiga Roma (com a criação de estradas no século II a. C. Em torno de 4000 a. C., os Sumérios, responsáveis pela idéia e utilização do dinheiro nas transações comerciais, pela invenção da escrita cuneiforme e da roda, influenciaram o surgimento do turismo, incentivando a partir da utilização do dinheiro como pagamento de transporte e hospedagem. Os romanos tiveram um papel fundamental nas viagens, enquanto antecedente remoto do turismo, pois com freqüência usava-se como meio de lazer, comércio e descobertas realizadas apenas por uma parte da sociedade: os homens livres. As relações capitalistas que marcam a sociedade industrial e caracterizam o turismo não existiam, pois os serviços eram prestados pelo braço escravo. Logo, é possível observar que as pessoas estavam movidas pelos mesmos objetivos que hoje caracterizam o turismo de lazer. Muitas estradas foram construídas pelo Império Romano, o que possibilitava e determinava que os

cidadãos viajassem entre o sec. II a. C. e o sec. II d. C. De Roma saiam contingentes importantes para o mar, para o campo, as águas termais, aos templos e as festividades. A partir daí, os romanos puderam ser considerados os pioneiros a viajar por lazer. [...] Durante a Idade Média (séc. II a XV d. C.), as viagens se limitavam a peregrinações, eram viagens meramente religiosas; houve uma intensa demanda por viagens à Jerusalém, a Igreja do Santo Sepulcro, que fora construído em 326 dc. pelo Imperador Constantino. [...] A partir do séc. VI, começaram a ser registradas peregrinações e cristãos, conhecidos como romeiros, para Roma. Nesta época, foram criados os primeiros éditos que regulamentam a entrada de peregrinos em Roma, instituindo-os tributos e cadastrando-os. Foi do séc. VIII ao IX que os deslocamentos se expandiram, de forma gigantesca, havendo imagens freqüentes para comemoração das festas da primavera, da colheita, dos territórios dos ostrogodos, visigodos vândalos e burgúndios entre outros. Ressalta-se que nessa época consolidam-se os tributos de passagem por territórios desconhecidos, as trocas de moedas e, sobretudo a barganha. No séc. IX, tendo sido descoberta a tumba de Santiago de Compostela, em Espanha, iniciam-se as primeiras excursões pagas e registradas pela história, organizadas pelos jacobitas ou jacobeus, que dispunham de líderes de equipes que conheciam os principais pontos do caminho, organizavam o grupo e estipulavam as regras de horário, alimentação e orações de suas equipes.

Salvador nasceu fruto de uma cidade de viajantes, não necessariamente para o turismo; negócio que não existia na época, final da Idade Média, concentrando-se à convergência migratória pelo cunho administrativo da colônia, militar ou econômico. Mais de duas centenas de embarcações mercantis ou militares repousavam naufragadas na baía de Todos os Santos, ao longo da sua história, cujo acervo é considerado o mais importante sítio arqueológico submarino do Brasil.

Cidade balneária e de sincretismo religioso; turismo histórico; de culinária marcante, da alegria, das sempre tradicionais festas populares marcantes pela mistura de religiosidade e profanidade, ressaltando a da lavagem das escadarias da Igreja do Bonfim, na cidade baixa, e festa de Iemanjá, na praia do Rio Vermelho aonde aportou o naufrago Caramuru; as duas mais disputadas pela religiosidade local e como atração turística.

A maior de todas as manifestações culturais de Salvador é, contudo, o carnaval; considerada a maior festa popular do planeta, e que ocupa mais de 30 quilômetros de avenidas, ruas, praças, ladeiras, becos e transversais da cidade, dentre as quais, dois grandes circuitos são marcados por uma imensa infraestrutura, nos quais se montam uma nova cidade de folia, com camarotes dentro desses

espaços urbanos, que são contemplados pelos desfiles dos enormes carros de som; os trios elétricos.

A influência do turismo na ocupação urbana de Salvador deu-se de forma marcante, a partir da segunda metade do século XX, com o surgimento do turismo de massa no Brasil, seguindo uma tendência mundial, Pós-Segunda Guerra, com a melhoria da capacidade do transporte de passageiros.

Desde o primeiro momento, a cidade buscou o seu espaço no cenário no setor do turismo nacional, contando com o legado da sua história política, cultural e econômica, desfrutando ainda da preservação arquitetônica, que foi resultado de ações governamentais deliberadas de abertura dos eixos de expansão urbana da cidade, seguindo a tendência de integração com o setor industrial em implantação nas cidades limítrofes pelo noroeste da cidade, abrindo novas oportunidades de crescimento urbano em Salvador; o que permitiu o convívio harmônico da preservação aliada com a modernidade.

Para Milton Santos, (1996) “Uma nova globalização é aquela que se tem articulação internacional, mas também afirma e mantém suas características locais.”

Salvador, então, constitui-se como uma cidade cosmopolita, que encontrou sua própria referência de urbanidade. Mesmo no período de grande estagnação econômica da Bahia, quando, no final do século XVIII, a capital perdeu o título e a pujança econômica colonial de capital do Brasil, e o seu porto deixou de ser o principal porto do Atlântico Sul.

Entretanto, os baianos souberam preservar o seu incomparável patrimônio arquitetônico artístico e cultural, cujo valor compõe de forma marcante a urbanidade desta Cidade.

Desse modo, a Bahia tem mostrado, por vários motivos, a sua originalidade. O palácio do Rio Branco representa a história do poder no Brasil, abrigando o poder central do Brasil do início da segunda metade do século XVI ao final do século XVIII. Suas duas reconstruções renovaram a sua arquitetura, mas mantiveram a sua história, em uma cidade cujo centro histórico se mantém com uma arquitetura colonial bastante preservada, aonde os primeiros prédios públicos do Brasil foram construídos, juntamente com imponentes igrejas, em cujo entorno se construiu uma cidade de importância singular para o comércio e a economia da Colônia.

Nesse contexto, desenvolveu-se uma cultura própria, cuja população, sem números exatos, traduz uma grande predominância mestiça, predominantemente negra, de diversas tonalidades de pele; herança de Angola, Benin, Senegal, etc., o que dá um ponto diferencial de nossa cultura, tornando-se sedutora para o mundo por ser original; de valor fundamental para a sua identidade turística.

Com todos os seus atributos, o destino turístico de Salvador, juntamente com o seu Recôncavo e litoral norte, reveste-se de uma potencialidade econômica de primeira grandeza; em condições de total igualdade, com os dois maiores destinos turísticos nacionais, que são as cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo.

O investimento em infraestrutura; a atração de empreendimentos privados; marketing e ações promocionais; qualificação profissional e investimentos na requalificação e ampliação da estrutura receptiva são pilares básicos para a manutenção e ampliação da indústria do turismo em qualquer destino qualificado.

Ao setor público, cabe a definição das diretrizes, o licenciamento e fiscalização da implantação dos empreendimentos privados, os investimentos em infraestrutura urbana e de acessibilidade, bem como os programas de atração de investimentos privados, papel primordial para a existência da indústria turística como fator de geração de emprego e renda, para a conquista de novos mercados, abrindo o leque de oportunidades dentro do próprio setor.

Um dos desafios consiste na abertura do mercado turístico de Salvador e sua circunvizinhança, para a nova classe média que ascende no Brasil, o que é desafiador. São aproximadamente 30 milhões de brasileiros, que se tornam potenciais consumidores de turismo de massa que estão sendo incorporados como possíveis consumidores para o turismo interno brasileiro. Esta empreitada requer uma gama imensa de novas definições, infraestruturantes e preservadoras, sem o que a atual infraestrutura não tem qualquer condição de suportar.

O turismo náutico, aliado ao incentivo para a implantação da indústria de equipamentos náuticos, tem capacidade de ser um grande alavancador desse potencial, no estado da Bahia, possuindo a maior costa Atlântica dentre os estados brasileiros com 1.1 mil quilômetros de extensão, e duas baías navegáveis, de dimensões invejáveis, contabilizadas entre as cinco maiores do mundo.

A baía de Todos os Santos, como também a baía de Camamu carecem de obras de infraestrutura, para abrigarem este mercado; com atenção para a questão

portuária; um dos maiores gargalos da Bahia, e em especial em Salvador, no que tange à economia do turismo da Cidade.

Salvador, como terceiro destino em número de atracação de navios de passageiros do Brasil, prescinde de uma total requalificação do terminal de passageiros do porto de Salvador. Completamente inadequado para quem desembarca no local, encontra apenas o que pode ser chamado de uma base de apoio para o acesso à cidade, carecendo de projetos e de investimentos em acessibilidade, mobilidade, estacionamentos e estação de passageiros.

A força integradora da sua economia com outras economias como a do comércio, de serviços, da própria indústria, e mesmo a economia imobiliária, e a sua interface territorial são abordagens econômicas fáticas, porquanto o potencial alavancador do turismo é praticamente inesgotável, se planejado e disciplinado, enquanto setor indutor de mercado de consumo; o turista não se apropria das imagens que admira; da cultura que convive; das imagens históricas que contempla; mas, somente as desfruta; enquanto que o faz, absorve consumo de setores importantes da indústria, do comércio, e dos serviços, cuja motivação de caráter inesgotável promove o consumo dos demais produtos da economia local.

Finalmente trata-se da capacidade de integração do turismo de Salvador com outras cidades, circunvizinhas, cuja integração traz um caráter complementar para a possibilidade de expansão do turismo histórico, religioso, náutico, de negócios, de atratividade ambiental, etc., de modo a dar às cidades o benefício da atratividade complementar, de forma a se favorecerem dessa infraestrutura de Salvador, cidade detentora da base infraestrutural metropolitana, e da expansão do seu fluxo de visitantes.

Fica claro [...] **que o turismo não pertence ao setor primário**, pois ainda que o turismo utilize os atrativos naturais, não os extrai (como a mineração) nem os produz (como a agricultura); portanto, o turismo não “exporta atrativos naturais, somente os usa, [...] pode-se afirmar que **o turismo não é um resultado da construção** porque esta produz obras físicas como estradas, pontes, represas, aeroportos, hospitais, ET., os quais prestam diversos serviços. [...] a indústria é uma atividade de transformação que emprega numerosos recursos, alguns dos quais podem ser matéria-prima e, outros, produtos industriais intermediários. Em geral, é o produto final que serve para qualificar os diferentes tipos de indústria; [...] **se o turismo fosse uma indústria, deveria existir, mas não existem, fábricas de turismo ou processos industriais cujo produto final fosse o turismo. Em troca, podem citar-se numerosos produtos industriais que são utilizados pelos turistas, [... que] se originam**

em diferentes ramos da indústria, [...] e não em uma especial chamada indústria do turismo. Fica claro, pois, que **o turismo é uma forma de consumir**, algo assim como um canal para o qual conflui uma demanda especial de muitos tipos de bens e serviços elaborados por outros setores, mais o consumo de alguns serviços especialmente desenhados para satisfazer as necessidades próprias dos viajantes [...] (BOULLÓN, 1997 qpu SILVA, 2002, grifo nosso).

Muñoz de Escalona (1990 apud SILVA, 2002) comenta ser correto afirmar-se que não existe um “setor turístico”, da mesma forma que existe o setor industrial. Há, sim, o que por ele é denominada de teoria econômica convencional do turismo.

O citado autor acrescenta, ainda, ser uma contradição da teoria clássica se admitir a consideração do “setor turismo” como pertencente ao setor terciário, considerando o elevado grau de agregação, abrangência e complexidade da atividade e do próprio produto turístico, que constituem a razão da sua sustentação conceitual e metodológica.

6 OPÇÕES E RESTRIÇÕES DE POLÍTICAS DE DESENVOLVIMENTO URBANO DE SALVADOR

Ainda há poucas décadas, pensar-se em sustentabilidade do planeta, das questões ecológicas, era assunto para idealistas, algo restrito principalmente a pequenos grupos de organizações não governamentais, ou grupos de ambientalistas mal compreendidos.

O salto populacional da Terra trouxe a inevitável mudança dessa consciência; mudança essa que procurando entender a sua pertinência, fez com que houvesse uma transformação nas nossas práticas e hábitos, dos mais importantes aos mais corriqueiros de toda espécie.

Tal evolução da consciência ecológica fez com que a sustentabilidade ambiental deixasse de ser uma simples moda idealista e passasse a ser vista pela sociedade como uma necessidade que precisa ser tratada com responsabilidade e ponderação.

Desse modo, os princípios da sustentabilidade deveriam ser utilizados como um instrumento capaz de elevar os padrões de convivência do homem com o ambiente que habita e o coloca em constante mutação, de modo a permitir que se eternize esse convívio.

A Constituição Federal Brasileira de 1988 preocupou-se sobremaneira com esse assunto, instituindo como competência comum das três esferas de entidades Federativas, União, Estados e Municípios, a proteção ao meio ambiente e o combate da poluição em quaisquer de suas formas.

Por competência, entende-se o estabelecimento em cada uma das respectivas esferas administrativas à hierarquização da autonomia de cada um desses entes federativos em relação aos demais, em respeito ao princípio da autonomia que institui o respeito ao princípio da independência de cada ente em relação aos demais; e ao princípio da preponderância do interesses, que consiste no reconhecimento de competência ao ente federativo de maior afeto ao assunto em análise, como entidade fiscalizadora e licenciada das atividades humanas naquela jurisdição.

6.1 A VALORIZAÇÃO DO MUNICÍPIO NO QUE TANGE À QUESTÃO AMBIENTAL

Em se tratando do uso e da ocupação do solo urbano, sem afetação direta ou indireta a interesses regionais ou da Federação, a valorização do município como ente federativo autônomo carece de justa valorização e reconhecimento; responsável pela fiscalização e pelo licenciamento ambiental de esfera estritamente municipal, como é o caso dos interesses da atividade humana voltada para os interesses diretamente ligados à ocupação do solo e à renovação de tecido urbano, diretamente afeto ao mercado imobiliário de construção.

Sendo o setor, de atividade meramente urbana, portanto de interesse direto do ente federativo municipal, e de interesse restrito ao município, as frequentes interferências das demais instâncias federativas, em resposta a uma denúncia pirotécnica, regada na nossa sociedade, e como elemento de convívio social precisa de revisão no seu procedimento, sendo isso de fundamental importância para a atividade econômica do setor.

Do ponto de vista urbano, o reconhecimento deste grau único de competência e uma moratória de legislação ambiental até que se possa consolidar toda a vasta legislação ambiental, esgarçada em diversas instâncias poderá criar espaço para uma compatibilização das legislações existentes, de forma a gerar segurança jurídica nos atos e intervenções urbanas.

Salvador carece de um grande projeto integrado que contemple questões como infraestrutura, drenagem, esgotamento sanitário e sistema viário, voltado para a cidade como um todo, aonde a questão ambiental seja tratada com a seriedade que necessita, deixando em segundo plano os projetos pontuais, que consistem nas práticas urbanísticas atuais, escapados da ânsia policialasca do licenciamento ambiental, convivendo com o pânico do legal e a cumplicidade do ilegal. É possível que todo o município esteja voltado para o meio ambiente, podendo se desenvolver do ponto de vista urbano, com foco nas leis ambientais existentes, sem dispensar a necessidade de expansão da indústria imobiliária.

A distorção legal de identificação de competência, que se faz, no caso em análise, entre as três esferas federativas às quais são submetidos a União, o Estado e o Município, carece de uma sedimentação legal, para que, sem descuido das

técnicas preservativas, estabeleçam-se as bases de competência de licenciamento, necessário, esse último, à construção da evolução da sociedade.

A partir desse princípio, também é necessário o aparelhamento e o fortalecimento institucional dos órgãos de licenciamento municipais, suprindo-os de capacitação técnica e de material para bem exercerem as suas funções de licenciamento, em consonância com a definição de competência dos demais licenciamentos como o dos alvarás de licença para construção, habitação, funcionamento, etc., todos municipais, sem qualquer interferência de outras competências, produzindo efeitos regulatórios estáveis, para a burocratização e celeridade da atividade econômica; quer seja para que a admissão de novos investimentos públicos ou privados quer para a manutenção da atividade econômica implantada, traduzindo-se em efeitos econômicos benéficos.

A questão ambiental, independentemente da sua pertinência e universalidade, tem sido um dos principais fatores de entrave do desenvolvimento econômico da Bahia, cujo anseio da sociedade e das comunidades econômicas é a sua regulação em uma única instância governamental, dando-lhe celeridade às respostas, para que os setores ligados a cada atividade econômica se reportem a sua entidade fiscalizadora, buscando soluções e definições para os seus anseios. Essa interseção provoca a estagnação ou a desconstrução do habitat urbano, próprio da natureza humana contemporânea.

A Região Metropolitana de Salvador, que pela sua infraestrutura industrial implantada deveria se constituir na área de maior atração de investimento do Norte / Nordeste brasileiro vem perdendo competitividade pelo pulsante desempenho do radicalismo ambientalista que submete os projetos de investimentos em todas as esferas da sua economia.

É notória a dificuldade para a obtenção de licenciamento ambiental para qualquer projeto que se apresente aos órgãos encarregados dessa providência, além do descompromisso de prazos e de resultados, gerando custos adicionais e muitas vezes perda de investimentos, e dos avanços econômicos que se adviriam.

Não se almeja com estes anseios da busca de facilitadores prejudiciais às necessidades ambientais ou a legislação imposta às questões gerais ou peculiares. Busca-se a definição dos graus de interlocução, necessários à celeridade das etapas de planejamento e licenciamento das iniciativas empresariais urbanas,

contribuindo assim, com regras claras e definições objetivas para a melhoria do equacionamento do “habitat” urbano, que se constitui em um organismo artificial em constante mutação.

6.2 A SOLUÇÃO PORTUÁRIA DE SALVADOR

O tradicional porto de Salvador, situado no bairro do Comércio, na parte baixa da Cidade, constitui-se no terceiro destino portuário em número de atracções de navios de passageiros do Brasil. Mas, apesar dessa privilegiada posição, este importante equipamento urbano, de posição economicamente relevante para diversos setores da economia soteropolitana, prescinde de uma total requalificação, da revisão de suas prioridades na readequação das suas atividades, e da construção de um terminal de passageiros condigno para a importância do potencial do turístico da cidade, dentro da estrutura do porto de Salvador.

Porto histórico mercantilista e com importância singular no desenvolvimento econômico e conseqüentemente metropolitano da cidade que o abriga, o porto de Salvador mostra-se completamente inadequado aos serviços do turismo; seja, para as empresas e demais prestadores de serviços envolvidos na atividade econômica, seja para os visitantes que desembarcam no local, encontrando apenas o que pode ser chamado de uma base de desembarque para o acesso à cidade, carecendo de projetos e investimentos em acessibilidade, mobilidade e serviços condignos de uma estação de passageiros à altura do potencial turístico da Cidade.

O potencial econômico de lazer e turismo da baía de Todos os Santos, da baía de Camamu, como também do litoral Atlântico do Estado, de cerca de mil e cem quilômetros são enormes, com imediatos reflexos em Salvador.

É inestimável o potencial do turismo para a economia baiana, do seu contexto náutico, de um mar que tem história desde a ocupação europeia nesta Baía, detentora, na época da colonização, do naufrágio de dezenas de embarcações mercantis e militares, e como já foi dito anteriormente, considerado, por isso, o mais importante sítio arqueológico submarino do Brasil.

A economia baiana prescinde deste potencial econômico plenamente incorporado à economia de Salvador, que agrega à sua característica peninsular a situação privilegiada à margem da maior baía natural da América, razão maior da

implantação da cidade de São Salvador da Bahia, no ano de 1549, por determinação da Coroa portuguesa.

A potencialidade naval baiana tem uma situação ímpar no que tange a sua capacidade de instalação de equipamentos portuários, bem como na implantação de estaleiros navais, atividade explorada ao longo da sua história desde o início da ocupação portuguesa.

A reparação de navios foi umas das primeiras atividades econômicas locais, desde o aldeamento pelo jovem Diogo Álvares Correia, o Caramuru no início do segundo decênio do século XVI; portanto, antecedente à criação da própria cidade de Salvador, por iniciativa real. As condições das águas da baía de Todos os Santos são das melhores conhecidas no mundo. É considerada como um dos melhores e mais seguros locais para instalação de equipamento náuticos do planeta, bem como para o turismo de aventura subaquática, também conhecida tal atividade como mergulho de lazer.

A atividade portuária de Salvador é atualmente servida pelo porto de Salvador, localizado no centro urbano da cidade, existente como atividade de apoio ao comércio intercontinental da cidade, desde o tempo da colonização europeia.

Entrepasto comercial de primeira grandeza como geradora de renda para a construção urbana e econômica da cidade de Salvador, tendo importância estratégica na história da navegação mundial, até o advento da introdução da navegação a vapor no comércio marítimo interatlântico, como o de maior importância estratégica do Atlântico-sul, e pelo porto de Aratu, porto industrial concebido para atender a demanda do comércio internacional metropolitano, construído inicialmente com objetivo de atender às necessidades logísticas advindas da implantação do Centro Industrial de Aratu.

Posteriormente se constituiu um fator local, decisivo para a instalação do complexo petroquímico da Bahia e depois a do complexo Ford e de outros complexos industriais, e de entreposto exportador menos conhecidos, embora de não menor importância, nos atuais polos industriais do Estado.

O Brasil, e em especial a Bahia, pela peculiaridade da sua base industrial de cunho exportadora, bem como grande importadora de mercadorias de consumo final, tem demandado da sua estrutura logística de transportes o limite da exaustão. O esgotamento estrutural chega ao ponto de carecer de urgentes investimentos de

prazos, já exauridos de investimentos ainda hoje postergados. A atividade portuária é um desses investimentos considerado um dos mais importantes a encabeçar tais necessidades, a ponto de perder grande quantidade de embarques de exportação para outros estados da Federação.

O escoamento rodoviário em estradas igualmente exauridas na sua capacidade logística tem sido a saída para o gargalo instaurado, em função da carência de possibilidade de atendimento das necessidades comerciais baianas pelo setor portuário local. Os dois portos metropolitanos estão hoje sem condições de atender as demandas de cargas e passageiros, ambos carentes de investimentos, longe da possibilidade do atendimento a contento, da demanda de carga do estado, da RMS, e até mesmo da possibilidade de atender a demanda de passageiros em Salvador, que no ano de 2008 já ultrapassava a marca de 150.000 passageiros. A expectativa para o ano de 2011 é de aproximadamente 200.000.

São enormes as possibilidades locais e naturais de implantação de terminais portuários, industriais e de implantação de estaleiros para a produção de equipamentos navais ao longo da baía de Todos os Santos, a serem explorados. Esta capacidade dá ao potencial industrial dos polos industriais instalados ao longo da Baía, notadamente na Região Metropolitana de Salvador, excelentes vantagens de instalação, desde que atendidas ou reguladas pelos poderes constituídos, hoje extremamente burocratizados pela confusão de competência federativa.

De outra maneira, o mercado turístico de cruzeiros marítimos tem sido dentro do mercado mundial de turismo, uma das atividades de maior crescimento ao longo das últimas décadas no mundo. O Brasil, a partir do início desta década, com a desregulamentação do setor e a expansão da economia advinda da estabilidade econômica tem acompanhado este crescimento; respaldado na atualização legal instituída, da qual Salvador somente tem a perder na postergação das decisões institucionais necessárias para a renovação da estrutura indispensável na manutenção da sua posição nesse mercado emergente.

Preparar a Região Metropolitana de Salvador para atender a essas demandas passa-se por uma profunda mudança na idealização de um novo modelo de concepção de objetivo e de princípio do sistema portuário baiano.

O porto de Salvador, metrópole de grande potencial turístico, continua priorizado o objetivo para a movimentação de carga, especialmente como terminal

de contêiner. A manutenção da sua priorização como terminal de carga, ante a sua localização, urbanamente central, no coração do bairro do Comércio, tradicional pela atividade mercantil e de serviços, instalado no coração da Cidade, na parte histórica, de grande demanda para o turismo.

Convém ressaltar que essa área histórica é detentora das maiores construções arquitetônicas da Cidade, inclusive do maior conjunto colonial barroco da América, e que até os anos de 1970 fora ainda o coração financeiro de Salvador. Atualmente encontra-se totalmente revocada; e é de princípio bastante questionável

Essa localização tem um relevante inconveniente para a atividade que hoje prioriza a questão viária. Tal gargalo será parcialmente suprido pela “via portuária” que ligará o porto de Salvador, diretamente à BR 324, para entrada e escoamento de cargas vindas da RMS e do interior do Estado. Entretanto, se não forem considerados os fatores negativos, quais sejam a questão ambiental e de oportunidades econômicas, tal solução como definitiva poderá se tornar inaceitável para as condições econômicas que pode oferecer o porto de Salvador ao conjunto da economia local.

Estando esse porto em privilegiado espaço, no coração do potencial turístico da Cidade, numa área que diz respeito à capacidade turística desta região, seria natural a sua revitalização e readequação, transformando-a em um grande equipamento turístico atrelado à vantagem local do terminal marítimo, que proporcionaria a criação de novos atrativos turísticos no seu entorno, composto de bairros históricos na sua circunvizinhança; como o Centro Histórico e sua rica arquitetura colonial; dos diversos trapiches do comércio; de bairros antigos da cidade, como Nazaré, Barbalho, Itapagipe, etc., e outros, já tombados, como o Pelourinho e Santo Antonio; todos eles com grande potencial turístico carente de prioridade institucional.

A falácia da dependência arrecadadora da Prefeitura de Salvador aos serviços portuários de carga, também precisa ser avaliada. Uma readequação de serviços da área do porto de Salvador poderá ser um fator de incremento de impostos, mal avaliado, pelos órgãos institucionais, impondo uma visão calamitosa, um imediatismo como fator de estagnação, uma vez que o processo de transformação não se dará por um choque de atividade; mas, de forma planejada e

paulatina, de um porto que pode ter capacidade de receber navios de grandes proporções; tais como transatlânticos de até 400 metros de comprimento.

Almeja-se, aqui, apenas a mudança do vetor de priorização; a modernidade da visão portuária em benefício de toda a economia, uma visão macroeconômica de todo o Estado, abraçando o conjunto da sua economia, sem esquecer a visão metropolitana, como parte inserida no contexto global, dando a todos os setores envolvidos a real possibilidade de instituir melhorias adequadas de atuação nos seus setores específicos.

O potencial econômico da baía de Todos os Santos não se exaure neste sentido, valendo-se exponencialmente de outras vantagens, competitivas em todo o seu entorno, históricas ecológicas e ambientais, que só reforçam a possibilidade econômica ou que se entende como possível neste contexto valorativo.

A implantação do Porto Sul, na cidade de Lhéus, no sul da Bahia, é outra potencialidade econômica para o setor portuário do Estado, que poderá contribuir positivamente para o setor náutico nacional.

6.3 O GARGALO AÉREO BAIANO

O aeroporto Deputado Luis Eduardo Magalhães, único equipamento aeroportuário da RMS, criado sob a denominação de Aeroporto Internacional Dois de Julho, está implantado entre os municípios de Salvador e Lauro de Freitas, frontal à costa atlântica dos municípios.

Esse equipamento urbano, de extrema importância logística para a questão metropolitana local, tem uma localização de centralidade urbana integrada pela conurbação dos municípios de infraestrutura urbana e industrial, integrantes da Região Metropolitana de Salvador.

Implantado no extremo norte da cidade de Salvador, na primeira metade do século XX, serviu aos interesses Aliados na Segunda Guerra Mundial, até quando Salvador somente era servida pelo aeroclube do bairro da Boca do Rio, localizado em terras de uma antiga armação de trato de baleias. O aeroporto de Salvador foi, ao longo das décadas, ampliado até a sua exaustão, com o objetivo de suprir as demandas crescentes do setor aeroportuário nacional.

Sua localização atual foi envolvida por alguns dos bairros habitados pelas faixas de maior poder aquisitivo da RMS, como os bairros de Stela Mares em Salvador e Vilas do Atlântico em Lauro de Freitas, que têm no seu entorno umas das suas áreas de maior valor urbano da RMS.

Essa localização, de um lado o privilegia, pois a pequena distância (entre 20 a 30 km) dos principais centros econômicos da região como o centro urbano de Salvador, o CIA e o Centro Urbano de Camaçari, sede do Centro Industrial que leva seu nome, traz vantagens comparadas aos aeroportos centrais ao redor do mundo, podendo-se citar, apenas como exemplo o aeroporto Santos Dummont, no coração da cidade do Rio de Janeiro, subsidiariamente atendido pelo aeroporto Tom Jobim - do Galeão - e o aeroporto de Congonha, incrustado em bairros valorizados na cidade de São Paulo, complementado na sua operação pelo aeroporto de Cumbica, localizado na cidade de Guarulhos, na Região Metropolitana de São Paulo, bem como pelo aeroporto de Viracopos, distante a 100 quilômetros no centro dessa cidade que possui uma vocação privilegiada para o atendimento da demanda de cargas, que terá ainda a sua capacidade operacional de passageiros incrementada, caso venha a ser atendido pelo trem de alta velocidade que se planeja para interligar a cidade do Rio de Janeiro às localidades paulistas de maior relevância urbana.

De outro lado, o aeroporto Internacional Luis Eduardo Magalhães tem a sua utilização, como não poderia ser diferente, como único terminal aeroportuário de carga da Região Metropolitana de Salvador, com o objetivo de atender a grande parte do território baiano, o que o transforma em um equipamento dificultoso, mas localizável, uma vez que estando situado em uma área de grande confluência de trânsito, pela sua própria centralidade geográfica, tem poucas possibilidades de ter o problema de acessibilidade urbano solucionado.

Centros urbanos brasileiros como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, e outros rincões, como o que ocorre na maioria das grandes cidades americanas, que tiveram o seu crescimento urbano acelerado, como é o caso de Salvador, encontraram soluções para essa questão, de forma racional e econômica, com a criação de novos aeroportos de carga, distantes das centralidades urbanas.

A Região Metropolitana de Salvador haverá de encontrar soluções diferentes, solução natural, reforçada pela sua característica peninsular, que indica a conveniência de instalação de um aeroporto de cargas, para atender ao âmbito

industrial crescente da RMS, e em seu entorno, nas proximidades da cidade de Feira de Santana, área estratégica, de forma a ampliar a distensão da concentração territorial da economia baiana, ao tempo em que privilegia a rede rodoviária de acesso a Salvador, retirando quantidade substancial no sentido centrífugo ao da concentração urbana. De outra maneira, o preço do solo urbano é um fator relevante de inviabilidade das sucessivas ampliações territoriais do aeroporto existente, cujo custo de novas intervenções não agrega os benefícios equivalentes proporcionais, pelo custo do investimento relativo, delineado pela sua centralidade urbana.

O estado da Bahia tem opções aeroportuárias com possibilidade de absorver investimentos de estruturação, capazes de atender às expectativas da expansão industrial deste Estado, conforme preceitua o seu planejamento estratégico.

A implantação de um aeroporto de cargas nas imediações da cidade de Feira de Santana, principal entroncamento rodoviário do Norte e Nordeste brasileiro, para onde convergem todas as rodovias que atravessam o estado da Bahia, sejam no sentido norte/sul, seja no sentido leste/oeste, não somente desafogará a logística interna da RMS, expandindo a compressão do gargalo de acessibilidade das demandas industriais, sem prejuízo sequer à logística integrada com o Porto de Aratu, de mais fácil integração, se desligada da confusão urbana integrada do aeroporto de Salvador.

O município de Feira de Santana está localizado no Anel Rodoferroviário da Bahia onde cruzam as rodovias que interligam todo o país; quais sejam, a BR 116 e a BR 101, principais rodovias de ligação Sul/Norte do Brasil, e a BR 242 que interliga o Centro-Oeste brasileiro ao Oceano Atlântico, além das estradas estaduais importantes como a BA. 052, denominada de Estrada do Feijão, e que faz ligação para o oeste da Bahia, atravessando a Chapada Diamantina e assegurando o escoamento da produção agroindustrial da região Oeste, em direção ao litoral. A região serve ainda de passagem da malha Ferroviária Baiana.

Estudos ainda da década de 1980, em função da sua localização estratégica no Estado, sobre a necessidade logística da própria região e da sua disponibilidade de espaço para expansão logística, foram contemplados através de projeto que propunha a criação de um grande centro logístico na região. Para isto foi inaugurado na cidade um aeroporto, em uma área de seis milhões de metros quadrados, como

base do terminal de cargas aeroviário e servindo de base de implantação do terminal de cargas aeroviário e como centro de distribuição para a Bahia e para o Nordeste.

6.4 AS RODOVIAS DA RMS

Salvador é um aglomerado urbano muito mal servido por acessos rodoviários, tendo apenas um acesso por estrada federal; a BR 324, já privatizada e com utilização de pedágio, e outros dois por estradas estaduais, sendo a BA 099 – a Estrada do Coco - também privatizada; e a terceira, a estrada CIA/Aeroporto em fase de privatização e alcance limitado, servindo de forma precária a uma estrutura econômica de relevância nacional que a circunda. O primeiro acesso, litorâneo, composto pela BA-099, constituído da Estrada do Coco e Linha Verde, nada mais é do que uma ligação turística, ao longo do Litoral Norte da Bahia ate a fronteira com o estado de Sergipe, completamente conurbada e ocupada nos seus primeiros 50 quilômetros, pela implantação de grandes loteamentos, comércio e serviços.

A outra, principal ligação rodoviária Região Metropolitana de Salvador com o restante do Brasil, única ligação de Salvador a Feira de Santana, onde se situa o maior entroncamento rodoviário do Norte/Nordeste brasileiro, confluência das BR 116 e BR 101, principais rodovias de ligação Norte /Sul do Brasil. Pela BR 324 no seu trecho Salvador/Feira de Santana, com cerca de 110 quilômetros de extensão em fase de privatização, buscando uma sobrevida na sua capacidade mínima de atendimento às necessidades da RMS, situa-se o canal de tráfego de toda carga que entra e sai da região, pela infraestrutura portuária, rodoviária e aeroportuária.

A BR 324 funciona também como principal acesso de passageiros, tendo ao longo dos seus primeiros quilômetros em ambos os lados, Feira de Santana e Salvador, importante área industrial, compreendida, na saída para Salvador, por loteamentos, indústrias e centrais de distribuições dominadas pelo Centro Industrial de Aratu, e ao lado de Feira de Santana pelo Centro Industrial de Subaé, que sobrecarregam muito essa única artéria existente, esgotada no que tange a sua capacidade operacional.

A situação peninsular da Região Metropolitana de Salvador, banhada no seu lado norte pelo oceano atlântico e pelo seu lado sul pela baía de Todos os Santos, faz com que a nossa comunicação rodoferroviária com o resto do país seja feita,

somente a partir do traspassamento de um trecho de 100 quilômetros, quando fisicamente é dado o acesso às rodovias de ligações nacionais. A possibilidade de que seja transpassada a baía de Todos os Santos por uma rodovia no sentido sul, deslocando-se o entroncamento das rodovias nacionais para a região compreendida entre os municípios de Cruz das Almas e Santo Antonio de Jesus, contemplará o atendimento à necessidade de uma nova comunicação rodoviária da RMS com o resto do mundo, imprescindível para uma região que abriga uma população de mais de três milhões de habitantes, e que caminha para constituir-se em um dos 50 maiores aglomerados urbanos do mundo.

6.5 A VERTICALIZAÇÃO DA OCUPAÇÃO URBANA

A partir da década de 1970, a cidade de Salvador, principal centro de aglomeração urbana do Estado consolidado pelo impulso da implantação do Centro Industrial de Aratu e do Polo Petroquímico de Camaçari, incrementou a vinda de técnicos, mão de obra qualificada necessária para a implantação desses complexos industriais, que permitiu o desenvolvimento urbano de forma exponencial. A cidade, impulsionada pela transformação econômica dos municípios vizinhos, teve o seu crescimento expandido para todos os sentidos disponíveis.

Novos loteamentos surgiram; como o Caminho das Árvores, Itaigara, Parque São Vicente e Alto do Parque, consolidando a vitalidade urbana do bairro da Pituba, e consolidando-o como bairro central no contexto urbano no século XX. A concretização do loteamento Stela Mares e o surgimento, no seu entorno, dos loteamentos Pedra do Sal, Alameda da Praia, Seper Club e Praia do Flamengo implantou e consolidou no antigo espaço suburbano de Itapuã, uma nova área de expansão já consolidada e no município de Lauro de Freitas, os loteamentos de Vila do Atlântico e Encontro das Águas, que, pioneiramente, introduziram esse novo município na rede urbana regional.

Toda essa movimentação provocou o esvaziamento do centro tradicional da Cidade, a sua degradação, pelo esquecimento e, mormente, pelo engessamento legislativo que limitava e ainda limita a renovação do tecido urbano. A ampliação da capacidade construtiva do seu entorno sem a contrapartida econômica equivalente,

tornou-a sem a atratividade econômica de novos investimentos, que partiu então, para novos rincões, de atratividades econômicas incontestáveis.

Das áreas engessadas, que compreendem toda região do comércio, estendendo-se da Conceição da Praia à Península Itapagipana na cidade Baixa e bairros tradicionais da cidade alta de Salvador, implantados nas cumeeiras dos morros urbanos possuem ainda um imenso atrativo para o mercado imobiliário do século XXI, cuja renovação do tecido urbano é estimulada por uma completa infraestrutura urbana implantada, contemplando serviços públicos e privados como escolas, comércio local e acessibilidade, além de privilegiada localização urbana; não somente pela centralidade, como também pelas características físicas e geográficas que as contemplam.

Desse modo, sucessivos planos de desenvolvimentos da Cidade têm permitido e incentivado a verticalização da ocupação dos espaços urbanos, viabilizando, assim, a renovação do tecido urbano, independente dos usos ou classes sociais a que se destinam; e desde a década de 1970, Salvador vem sofrendo importantes transformações nesse sentido. Entretanto, a partir da presente década viu-se um crescimento exponencial do valor do solo urbano, viabilizando a ocupação de vazios urbanos menos valorizados; terras de topografia acidentadas ou localizadas em vias transversais de menor acessibilidade, bem como o investimento em novas técnicas construtivas.

6.6 A EXPANSÃO NORTE DE SALVADOR

A verticalização do solo urbano de Salvador e a expansão norte no espaço compreendido entre a Avenida Luis Viana Filho, a Avenida Paralela de todos os baianos, e a orla marítima de Salvador, no trecho entre os bairros de Costa Azul e Itapuã, compreendem o último espaço urbano a ser ocupado no município de Salvador, constituindo-se na principal vertente de ocupação pelo mercado imobiliário baiano.

São novos espaços, com grande capacidade de ocupação do solo trazida pelas generosas taxas de ocupação e de utilização (IO e IU no jargão técnico), que consistem, respectivamente, na permissividade legal da efetiva ocupação da projeção do solo pela edificação e do volume de construção em relação direta com o

terreno utilizado proporcionado pelos Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano – PDDU, vigentes a cada época da evolução da ocupação do solo urbano. E Isso é feito pela capacidade de incremento através do instrumento denominado TRANSCOM - Transferência de Direito de Construir - que consiste em um patrimônio virtual de capacidade construtiva a ser assentado nas novas áreas, concedidas pelos poderes públicos municipais a particulares, como indenização pela incrementação na capacidade construtiva dos terrenos urbanos.

Esse direito de construir, que consiste em uma outorga, mediante o pagamento direto ao poder municipal, de aquisição de aumento da capacidade construtiva de determinado terreno, loteamento ou área delimitada, aplicada ao espaço instituído no PDDU/2008, como a região da orla marítima atlântica, consolidando a quadra de disponibilidade de área final de ocupação urbana da cidade de Salvador, cuja tendência é a de privilegiar grandes condomínios e/ou loteamentos fechados no seu contexto socioeconômico.

A Estrada do Coco via litorânea, no Estado, que inicia na fronteira norte de Salvador em direção à fronteira do estado de Sergipe, em 1975, desbravou uma área de população escassa e economia baseada na criação de gado bovino e agricultura de sobrevivência. O acesso às suas praias e belezas naturais, de difícil acessibilidade, era restrito apenas à população local, a fazendeiros da região, e a aventureiros, que podiam ser encontrados ao longo dessas praias.

Com a abertura do acesso rodoviário norte, grandes loteamentos com o objetivo de acolher o turismo regional, incipiente para o litoral norte, começam a surgir, e com eles, casas de veraneio nas terras pertencentes a Camaçari, e posteriormente em Mata de São João, época em que surgem também os primeiros loteamentos com objetivos residenciais; como exemplo, os loteamentos Encontro das Águas, pela Construtora Correia Ribeiro e Vilas do Atlântico, pela Construtora Norberto Odebrecht.

Trata-se de tradicionais empresas construtoras, ligadas ao setor imobiliário baiano que começavam a ser implantadas na região, localizados ainda em Lauro de Freitas, para servir de residência aos imigrantes responsáveis pela implantação do Centro Industrial de Aratu e do Pólo Petroquímico de Camaçari.

A partir da década de 1990, o vetor residencial se alastra pela área anteriormente delineada para veraneio e turismo, dando azo ao crescimento

metropolitano, com aspecto inicialmente positivo para a Cidade, sem muitas opções de expansão urbana, mas que avançou sobre um território mal planejado, no que tange à expectativa de implantação de infraestrutura urbana compatível com o seu crescimento.

Sem planejamento regional e sem nenhum organismo governamental pensando no conjunto da região, o Estado mostrou-se excepcionalmente competente na captação de recursos para o desenvolvimento de projetos turísticos, e para a implantação de hotéis de praia, resorts e mega-resorts, que descortinaram as belezas naturais da região para o turismo internacional, com grande sucesso. A base desta explosão turística realizada pela disponibilidade de capitais internacionais, que com o crescimento do turismo na fatia do PIB mundial, estavam esses capitais à procura de novos lugares para que fossem objetos de investimento.

O Litoral Norte da Bahia, a exemplo do que aconteceu em outros estados do Nordeste atraiu essas empresas internacionais, que encontrando terras de baixos custos de aquisição a esses capitais, próximas da metrópole soteropolitana e de cenários paradisíacos, surpreendeu o mercado local com o seu volume de investimentos, agregando projetos residenciais secundários a esses complexos hoteleiros, abrindo lugar para um novo mercado imobiliário da região, voltado para o mercado internacional.

Os municípios receptores desta explosão urbana, ávidos pela perspectiva de crescimento de arrecadação, comprometeram os seus programas sociais, educacionais, de atendimento à saúde, criando uma total dependência de Salvador.

Contudo, toda a infraestrutura turística depende ainda da mão-de-obra residente em Salvador. São os quadros funcionais mais qualificados, restando à população local salários mais baixos, os postos de menor ou nenhuma qualificação, mesmo porque o choque cultural gera dificuldade de integrar e absorver essa população local, que sem uma qualificação profissional fica restrita aos postos marginais da atividade econômica predominante.

Observa-se, então que a mobilidade não foi devidamente planejada, não se encontrando solução possível sem vultosos investimentos estatais.

6.7 ESPAÇO PARA CRESCER

Em cada esquina de Salvador, encontra-se o surgimento de novos prédios, tomando conta da Cidade de lado a lado; e para que essa continue cumprindo o seu papel social de acolhimento da sua população, pondo fim à ocupação informal, não há outro caminho. Prejudicial de fato ao meio ambiente é a ocupação informal, a favelização urbana, por si só empobrecedora e degradadora e prejudicial da cidade e também prejudicial do meio ambiente, seguindo o velho refrão de que, as novas edificações formais destroem o verde, prejudicam o meio ambiente. A ocupação regular do solo urbano é regulada por lei, fiscalizada pelos órgãos públicos competentes, e até mesmo extrapolado nas exigências pelas indefinições de competências institucionais.

Do ponto de vista ambiental, a ocupação informal traz danos não fiscalizáveis e irreparáveis. Em Salvador, a população assiste passivamente à expansão das favelas, das áreas informais, e de outro lado questiona, critica, protela a sua ocupação formal e a implantação de edificações regulares.

Passando-se pela Avenida Paralela observa-se o quanto se macula a verticalização regular. No combalido e envelhecido bairro do Comércio, protela-se de forma empresarialmente irreversível a implantação de um hotel da categoria a que se propôs a rede mundial de Hotéis Hilton; a de implantar nesta Capital, comprando prédios em ruínas, em uma área absolutamente degradada da cidade de Salvador, mas de valor internacional reconhecido como potencial revitalizado em outros centros urbanos de valor mundial, prorroga, inviabiliza para o deleite da nossa geração, por questões institucionais de competências federativas, a implantação de um terminal marítimo capaz de mudar o vetor de desenvolvimento desse bairro e de toda a parte da cidade antiga de Salvador. Opta-se pelo palco, pelo imediato em detrimento do planejamento integrado, pelo holofote.

A perspectiva, necessária, mesmo impositiva, de agregação de novas áreas à malha urbana da Região Metropolitana de Salvador é uma das questões mais importantes para o futuro desta região.

A distensão do processo de favelização já anunciado neste documento, através de políticas públicas de construção de moradia para as camadas de baixa renda da população, remonta, nos seus ideais, à época da criação do Banco Nacional de Habitação – BNH, no ano de 1964, como um banco de segunda linha, voltado para o financiamento da produção de empreendimentos imobiliários e de

infraestrutura urbana, financiados principalmente pelos recursos de captação das cadernetas de poupança, e pelo sistema brasileiro de poupança e empréstimo – SBPE, do Fundo de garantia por Tempo de Serviço (FGTS) e do Tesouro Nacional com poucos resultados concretos, até seu desnecessário desmanche no ano de 1986, na época da gestão de José Sarney na Presidência do Brasil.

Nova tentativa foi feita no segundo governo da Nova República pela Caixa Econômica Federal, através do programa denominado “Plano de Habitação Popular”, que financiava residências para famílias de classe média baixas, com poucos resultados nesta região, cujas consequências mais relevantes, concretizaram-se com a construção de bairros nas cidades de Itaparica e de Vera Cruz, na Iha de Itaparica.

A solução encontrada pelos construtores incumbidos da tarefa proporcionada, pela viabilidade econômica e disponibilidades viárias fora da centralização urbana, porém, com atrativos de ocupação que foram economicamente viáveis, parcialmente transformando-se em casas de veraneio para a população Soteropolitana.

Atualmente, vive-se um terceiro momento de busca do resgate da política pública para a população de baixa renda, o qual, pelo menos, se vislumbra com possibilidades vitoriosas, pois, o programa em curso denominado Minha Casa, Minha Vida de financiamento pela Caixa Econômica Federal, da massificação de habitações populares construídas de forma planejada e com subsídio real para a população de baixa renda, sejam em grandes condomínios ou áreas urbanizadas, passa pela sua segunda etapa de investimento, que está sendo denominado de Plano de Aceleração do Crescimento da Habitação II, que engata na continuidade da primeira etapa com 300.000 operações de compra de imóveis, construção e reforma, projetando para o ano de 2010 um incremento de 10%, podendo esse Programa alcançar a marca de 330.000 operações.

A distensão do processo de favelização das Regiões Metropolitanas do Brasil com tal subsídio direto do Governo Federal e baixo custo para a população assistida são as maiores contribuições desse Programa de distensão da favelização dos centros urbanos.

O citado Programa esbarra, porém, em uma dificuldade vital à sua existência, que se constitui nas disponibilidades de áreas urbanizadas ou urbanizáveis para implantação de tais empreendimentos, visto que, não somente da RMS, mas, nas

exaustões de áreas disponíveis para a construção dessas moradias é regra entre as Regiões Metropolitanas do Brasil.

As alternativas que se podem apontar vão no sentido de buscar uma Região Metropolitana na sua capacidade de disponibilidade de áreas viáveis tecnicamente em fase de exaustão, constituindo-se, então, em uma alternativa fática: no momento com pouca ou nenhuma possibilidade prática de disponibilidade urbana ou ação prática da esfera pública, quaisquer que sejam as opções alternativas.

Então, entende-se como de melhor viabilidade técnica a criação, pelo Governo Estadual, de uma nova Região Metropolitana, a ser implantada no lado sul da baía de Todos os Santos, que provisoriamente ousa-se denominar de Região Metropolitana da Baía de Todos os Santos. Com uma base geográfica compreendendo os municípios localizados entre as cidades de Feira de Santana e Santo Antonio de Jesus, situados entre o lado norte da baía de Todos os Santos e o lado sul da BR 101, posicionando a cidade de Feira de Santana como núcleo urbano, por ter a possibilidade de constituir-se em um imenso polo de expansão territorial, capaz de distender e aglutinar todo o potencial expansionista da RMS.

Assim, esta nova Região Metropolitana na Bahia, cuja capacidade legislativa de criação compete unicamente ao Governo Estadual, dará acesso a recursos federais direcionados às Regiões Metropolitanas nacionais em processos e procedimentos privilegiados, o que possibilitará a infraestruturação de uma nova malha urbana no Estado absolutamente integrada à Região Metropolitana de Salvador, seja através de transporte público marítimo, rodoviário ou ferroviário, a baixo custo, ou de déficit de capacidade, se bem organizado, como próprio de qualquer centralidade urbana moderna.

Tal integralização dará à referida malha urbana, uma disponibilidade diária e economicidade de recursos para a sua expansão, sem precedentes ou possibilidade em qualquer outra centralidade urbana no Brasil, capacitando de forma pioneira o nosso potencial urbano para os séculos vindouros.

6.8 POR UM PLANO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

O planejamento urbano se faz, a partir da prospecção dos aglomerados populacionais, para implantação de uma política de ocupação do solo de conotação

autoritária, porquanto imposta pelo poder público de forma a viabilizar o convívio possível, porquanto pacífico da coletividade, dentro do conflito do caos dos entrelaçamentos dos interesses individuais.

Salvador foi concebida como uma cidade planejada com objetivos políticos e militares de estabelecer um poder central na Colônia portuguesa, de além mar da metrópole, de forma a consolidar o seu poder no vasto e rico território Colonial.

Muitas foram as expansões e as reconstruções do tecido urbano de Salvador. Esta Cidade, que foi inicialmente planejada como uma cidade forte de estratégia militar e de concepção medieval, construída em uma escarpa a cem metros de altura do mar e do porto, através do qual era estabelecido o único vínculo econômico e social com a civilização moderna da época.

6.8.1 O papel das ordens religiosas

A significativa e forte presença da Igreja Católica no Brasil Colonial refletiu de maneira determinante na construção do espaço urbano. E dentro das estruturas desta Igreja destacaram-se as ordens religiosas, que tiveram importante desempenho no projeto da colonização brasileira.

Os Jesuítas foram os primeiros religiosos que chegaram às terras brasileiras, em 1549, e se estabeleceram na cidade de Salvador, quando da sua fundação.

A expansão urbana da cidade de Salvador, além das muralhas, ocorreu seguindo os vetores de crescimento impulsionados pela ocupação religiosa do território extravazante.

A extrapolação das muralhas medievais pelo aglomerado urbano foi feita, inicialmente, pelos Beneditinos, em direção sul, para a implantação da sua matriz doutrinária cristã, e em direção norte, posteriormente, pela expansão urbana para o bairro do Pelourinho (VASCONCELOS, 2002).

Segundo o mencionado autor, as ordens religiosas tiveram importante papel na ocupação urbana da cidade de Salvador, como detentoras de grande parte do solo urbano desta Capital, e procura mostrar esse fato, através do seu livro intitulado “Salvador, Transformações e Permanências (1549-1999)”, onde relata:

Ainda na Cidade Alta, para além dos muros, no caminho da porta norte, foram edificados o prédio do hospital e Santa Casa de Misericórdia e o colégio da Ordem Jesuíta, no Terreiro de Jesus, confirmando o privilégio às funções administrativas e residenciais da

parte elevada de Salvador. Três anos após a fundação da cidade, teve início a construção da catedral da Sé, com a fachada voltada para a baía de Todos os Santos [...] As sólidas construções extramuros da ordem religiosa do Carmo na primeira cumeada da periferia norte e dos **Beneditinos** na extremidade sul, no caminho da Vila Velha, bem como a ampliação do sistema defensivo obedecendo à mesma lógica espacial, foram fundamentais na continuidade da ocupação urbana, já que havia, por parte da população civil, uma crescente sensação de segurança. (VASCONCELOS, 2002, p. 33).

O referido autor informa, ainda, que a Coroa portuguesa era o principal agente da estruturação da cidade de Salvador naquele período; mas, a Igreja Católica Secular tinha uma significativa participação, juntamente com os senhores donos de engenhos e da sociedade civil, os quais tiveram fundamental papel na ampliação dos espaços ocupados na cidade de Salvador.

Os Beneditinos tiveram quase que total controle na conformação da Cidade, o que se refletiu nas edificações erguidas ao longo desta Capital.

Complementando, Vasconcelos (2002) afirma que

A influência dos Beneditinos na abertura de novas ruas na cidade de Salvador pode ser atestada por várias fontes documentais. Um documento de 1726 informa sobre um pedido dos Beneditinos, dirigido ao Governador Geral, para que se procedesse à abertura de uma rua, dentro dos limites da sua terra (p.35).

6.8.2 As iniciativas industriais e a expansão urbana

Ainda na primeira metade do século XX, quando a cidade de Salvador mantinha as sua atenção voltada para os problemas inerentes ao seu território, palco, ainda único, da sua expansão urbana, quando continha no comércio e nos serviços na sua essência de matriz econômica, trazia ainda no seu experimento, a organização industrial que se estendia pela cidade baixa, alinhada ao mar, do cais do porto até a Península Itapagipana.

Neste contexto, a cidade resistia como centralizadora da matriz de impulsão e expansão da riqueza econômica e agrícola do Estado, e veio a experimentar uma revolução no seu planejamento urbano, lastreada em inspirações saneadoras do estrangulamento urbano que se debatia desde os anos de 1930; ainda então, constituindo-se como ponto de discórdia política por interesses e desinteresses econômicos.

Neste contexto, buscava-se galgar a cidade de Salvador à condição de polo econômico dinâmico no contexto da economia nacional, tomando como caminho de desenvolvimento, a modernização da cidade para dotá-la de infraestrutura necessária à atração de iniciativas industriais urbanas, no cenário da sua economia.

Enfrentava-se, então, uma crise de desenvolvimento, derivada de um período de estagnação econômica – identificando uma controvérsia político/econômica e histórica, identificada no contexto de um enigma baiano.

A primeira experiência de planejamento urbano em Salvador deu-se na década de 40, com a EPUCS – Escritório de Planejamento Urbanístico da Cidade de Salvador, cujo trabalho ficou conhecido como Plano Mario Leal Ferreira, em alusão ao seu coordenador. A primeira iniciativa data de 1935, com a Semana de Urbanismo, de cuja organização participou a Comissão organizadora do Plano da Cidade, criada pelo Governo do Estado e pela Prefeitura Municipal. Foi realizado, então, um seminário, que levantou aqueles que eram considerados os principais problemas da cidade, basicamente questões relativas às suas condições sanitárias: elevada incidência de tuberculose, associada à insalubridade das habitações, falta de saneamento, estreiteza das ruas e conseqüentes dificuldades de transporte, deterioração do patrimônio histórico e artístico e pouco aproveitamento dos recursos naturais [...] O plano do EPUCS era extremamente ambicioso, detalhado e minucioso. Tinha influências do movimento da cidade – jardim, com ênfase nos aspectos físicos do uso e ocupação do solo, mas também considerada fatores econômicos e sociais em grande detalhe [...] Depois da aprovação do Decreto – Lei n. 701, em março de 1948, foi criada a CPUCS – Comissão do Planejamento Urbanístico da Cidade do Salvador, não mais como atividade de consultoria, mas como atividade própria da Prefeitura, com o objetivo de encerrar os trabalhos de Mário Leal Ferreira, que não tinham sido totalmente concluídos [...] Somente dez anos depois, em 1959, o arrojado sistema viário proposto no plano começou a ser implantado, com a criação da SURCAP – Superintendência de Urbanização da Capital. (PENTEADO FILHO, 1991).

Já na década de 1970, ainda sob certa influência das conclusões dos trabalhos coordenados por Mário Leal Ferreira para o planejamento da Cidade, surgia, sob nova concepção, conceituada nos Governos Militares da Revolução de 1964, quando se desenvolvia as planificações voltadas para a constituição de polos regionais de desenvolvimento industrial, sob a concepção estratégica de descentralização econômica regional, aliada ao surto de crescimento acelerado, impulsionado pelo cenário econômico do milagre econômico Brasileiro.

Somente na segunda metade da década de 70 é que um novo esforço de planejamento da cidade, de magnitude comparável à do EPUCS, vem se desencadeando, com a elaboração do PLANDURB – Plano de Desenvolvimento Urbano da Cidade do

Salvador e do EUST – estudo de Uso do Solo e Transportes da Região Metropolitana de Salvador. A elaboração do PLANDURB se dá num contexto de crescimento econômico acelerado, tanto em nível nacional como a nível estadual. Fatores de atração das grandes cidades, devido ao avanço de atividades industriais e comerciais, aliados às más condições de vida no campo, levam a um acelerado processo de urbanização e metropolização [...] Os trabalhos do PLANURB são dados por encerrados em 1979... Em 1984, quase dez anos após o início dos trabalhos do plano, é aprovada a Lei de Ordenamento do Uso do Solo, decorrente do PLANURB, apesar de aprovada com modificações [...] No mesmo ano, o OCEPLAN passa a ter status de secretaria, transformando-se na SEPLAN – Secretaria de Planejamento Municipal. (PENTEADO FILHO, 1991).

Através do planejamento do seu território, que somente se consolidaria a partir de um trabalho de reconhecimento dos diversos espaços que compõem o conjunto do território metropolitano, pode-se tornar viável o crescimento dos aglomerados urbanos, enquanto busca organizar, com maior ou menor sucesso, o caos social.

O crescimento das cidades, que se consolidou no entorno dos aglomerados econômicos, trouxe a conurbação dessas cidades; como no caso de Salvador, cujo crescimento da expansão territorial para um único eixo, o eixo norte, em direção às cidades da região metropolitana, que se constitui no maior polo de aglomeração industrial do Estado, sem o devido planejamento de integração da infraestrutura metropolitana entre os municípios.

A experiência de busca de uma integração institucional entre municípios interdependentes de maior expressão, que envolveu a cidade de Salvador, ao longo de sua história, antecede à criação da própria Região Metropolitana de Salvador, com a criação do Conselho de Desenvolvimento Urbano do Recôncavo – CONDER, no ano de 1967, por Decreto Estadual nº 20.353, de 23/09/1967, cujos objetivos jamais foram atingidos, minimamente no que se possa prospectar.

A concessão do status de ente federativo aos municípios brasileiros pela Constituição federal de 1988 se, de um lado, trouxe uma grande inovação institucional sem precedentes na história das civilizações, dando à Cidade autonomia política, de outro, no desdobramento uma independência institucional que compromete o planejamento integrado das regiões interligadas social e economicamente.

Assim, o planejamento das cidades, consideradas como aglomerados urbanos, de intenso convívio social e detentora de meios de produção, carecem de um sentido regionalmente integrado.

Uma pergunta pertinente ao presente trabalho seria qual o incremento populacional que comporta a cidade de Salvador. A vocação de grande metrópole nacional, com expectativa de se colocar como um dos cinquenta maiores aglomerados humanos do mundo, vem se consolidando. O crescimento econômico deste polo urbano tem se demonstrado como sendo uma realidade, pelo potencial de crescimento do Norte e Nordeste brasileiro, regiões de maior carência de consumo do País.

A economia Brasileira no século XXI tem sido tratada como uma história de sucesso na América Latina, preconizando a real possibilidade de que o País venha a galgar a posição de quinta economia mundial, entre os anos de 2014 e 2024, superando as tradicionais economias francesas e britânicas. Como um País, integrante dos BRICs (sigla que foi lançada pelo banco de negócios Goldman Sachs no ano de 2003, para identificar as economias do Brasil, Rússia, Índia, China, e atualmente a África do Sul, diferenciando-as das demais, pois pertencendo a países emergentes, passariam a dominar a economia mundial).

Esta economia possui vantagens entre as demais, como a de se constituir, ao contrário da China, em uma democracia; não possuindo grupos políticos insurgentes, conflitos étnicos ou vizinhos hostis como a Índia, ou que tenha uma economia exportadora exclusivamente focada em petróleo e armas como a Rússia, constituindo-se, portanto, em uma economia moderna, diversificada, lastreada em uma democracia plena e em uma economia externa de mercado, com base exportadora diversificada e lastreada em *commodities* agrícolas e minerais variados.

Salvador, então, necessita de um novo projeto amplo, que transcenda as suas fronteiras e a estrutura, juntamente com os municípios de influência, de um lado, e a sua Região Metropolitana, palco de influência recíproca de hoje, e o Recôncavo, palco de influência recíproca do passado, e do futuro, real e possível vetor de expansão urbana para as próximas décadas. Políticas públicas coletivas entre os municípios, de modo a promoverem a efetivação de integração, com resultados favoráveis na ocupação territorial, mobilidade urbana, qualidade de vida, e atenção à questão tributária.

6.9 A MOBILIDADE URBANA COMO ELEMENTO DE INTEGRAÇÃO DE SALVADOR COM A RMS E O RECÔNCAVO BAIANO

Apesar das múltiplas facetas do caos urbano de Salvador, a simples tentativa de se fazer um estudo do sistema de transporte local, e da sua interligação com a RMS e com o Recôncavo, subtrai-se um dos maiores problemas do caos urbano e metropolitano de Salvador. A influência do sistema de logística de transporte, de passageiros e de carga minimamente estruturado tem repercussões diretas do desenvolvimento econômico de uma região, pois permeia toda a complexidade que faz fluir o seu sistema produtivo. No contexto global da produção, a circulação das mercadorias, embora não seja o único fator de viabilidade locacional, é de outro lado determinante.

O desenvolvimento só ocorre com investimentos em diversos setores, cumulativamente e de forma planejada, porém o transporte funciona como catalisador e impulsionador do desenvolvimento, porquanto a sua eficiência traduz a capacidade de proporcionar os níveis de mobilidade necessários e indispensáveis à própria sobrevivência dos setores produtivos.

A circulação tem predominância sobre a produção, funcionando como alavancador do desenvolvimento e da integração da região.

A empreitada de inserir a questão da mobilidade regional no presente estudo significa pela própria existência do reconhecimento de que Salvador, como terceira cidade em população do Brasil, com seu território esgotado na capacidade de expansão urbana, tem necessariamente que viabilizar a sua expansão territorial pela conurbação e territorialidade com outros municípios limítrofes, cujas afinidades econômicas são historicamente vinculadas

Muitas são as facetas da amplitude do tema, mormente pela carência de investimentos de base material e econômica, e da capacidade da infraestrutura de transportes nas capitais nordestinas pelo Governo Federal. O resultado configura-se em cidades absolutamente estranguladas, no seu sistema de comunicação interno e nas possibilidades de expansão urbana e da sua economia.

A interligação viável do centro urbano municipal com os espaços de crescimento da cidade, e a interligação logística entre os vários pontos extremos dessa expansão são uma necessidade para a sobrevivência da própria economia

metropolitana. O crescimento populacional, como também o econômico regional trazem, no seu bojo, a necessidade de estruturação logística de comunicação.

Foram muitos os projetos e tentativas de solução da questão da mobilidade urbana de Salvador e seu entorno, de modo a dar viabilidade da solução para o transporte de massa de Salvador; cidade espacialmente complicada, implantada em dois níveis, constituindo-se este o primeiro de seus desafios logísticos, cujo porto, seu primeiro grande equipamento econômico, nascido juntamente com a própria cidade, e através dele implantada, localizado na cidade baixa, teve a sua comunicação com a cidade fortificada, construída no alto do promontório, através de íngremes ladeiras e guindastes, levados, posteriormente, à categoria de elevadores públicos pela evolução histórica.

Desse modo, a situação peninsular da cidade também passa a se traduzir em um forte complicador, cuja conexão viável com o Recôncavo baiano tem que ser realmente considerada

Atualmente, tem sido uma preocupação geral saber como se locomover; não só para ir ao trabalho, como também para levar as crianças à escola, ao médico, etc., ou como se dará a mobilidade urbana; já que a Cidade está se verticalizando de forma cada vez mais intensa, como meio de melhor desfrutar da cara e parca infraestrutura urbana.

Assim, torna-se necessário um moderno sistema de transporte de massa, integrado aos pontos de expulsão urbana e de expansão metropolitana, com a viabilidade logística que permita uma expansão urbana para as cidades vizinhas separadas pelas águas da baía de Todos os Santos, diversificando o único vetor hoje disponível; o vetor norte, também estrangulado por gargalos físicos e institucionais.

As vantagens do planejamento e da integração da malha urbana entre os municípios da RMS, objetivando racionalidade da capacidade de infraestruturação e da conectividade, beneficiam a redução de custos e a melhoria da qualidade de vida da população da RMS.

7 CONCLUSÃO

A evolução das cidades representa uma superposição dos seus diversos momentos históricos, e também uma evolução econômica, cultural e política da sociedade, dominante sobre o espaço urbano.

A imagem da cidade de Salvador, que se formou como a sua identidade, foi a da visão da antiga Cidade da Bahia, na primeira metade do século XX, construída e firmada sobre uma economia alimentada pelo setor agropecuário e pelo comércio, cuja expansão econômica ainda se dava pelos caminhos das águas do Recôncavo e da baía de Todos os Santos.

A imagem firmada de uma cidade construída a partir do Farol da Barra até o bairro da Ribeira; cantada por Dorival Caymmi e descrita por Jorge Amado. Essa mesma aparência, retratada por Pierre Verger, quando chegou a Salvador em 1946, traduziu a riqueza social do sincretismo religioso; da fusão de culturas de uma cidade pós-escravocrata, dominada pela maioria populacional de negros e pardos; oprimida pela concentração econômica de dominação euro-descendente, e também por um longo período de estagnação econômica, a qual só começou a ser superada a partir da década de 1950.

Essa imagem artística dá à capital do estado da Bahia uma identidade única, peculiar, alimentada pela iniciativa estatal, difundida pela mídia local e exportada através dos grandes meios de comunicações nacionais e internacionais, incrementando a sua história, expondo a sua singularidade, e alimentando a economia em toda a sua extensão, mesmo porque, dividindo a história no antes e no depois, faz de sua difusão, um ambiente misto e plural.

Tal pluralidade distingue as cidades, dentro de uma mesma Salvador, onde a história do seu povo, tido como um povo de eterna felicidade, com as histórias da escravidão e das duras jornadas que construíram a pujança aristocrática da sociedade portuguesa na Bahia, exportada para servir aos interesses da Coroa ao longo da política colonialista do Brasil, dando à cidade duas identidades; a do desejo, do sentimento de conforto, da sensação de plenitude da oportunidade de estar em Salvador, oferecendo-lhe uma “centralidade” ambiental própria, que não se confunde, mas se incorpora à outra “centralidade”; esta metropolitana, vinculada à expansão urbana para além do Farol da Barra, e que se conurba com os seus municípios vizinhos.

Com sua expansão estimulada por um novo Centro Administrativo Estadual na década de 1970, que mudou o vetor de expansão urbana da cidade para a da Região Metropolitana de Salvador, dá continuidade a uma cidade que expande os seus problemas urbanos da modernidade, da produção industrial, das prioridades modernas, da carência crônica de infraestrutura urbana, representadas pelos desafios urbanos comuns a todos os centros metropolitanos, e ao mesmo tempo preservando a primeira, e mantendo a fruição da mesma, que não é privativa de qualquer comunidade ou segmento, mas faz parte do ar que a Cidade respira.

A dualidade urbana de Salvador, então, pertence a todos, tanto à população residente, quanto aos visitantes, pois a eles são dadas as possibilidades da sua fruição, como fator positivo da convivência urbana, da singularidade que foi construída para fazê-la diferente; porém igual no seu potencial metropolitano. Qual morador soteropolitano, velho aposentado ou novo estudante, não sente uma pontinha de orgulho, quer seja, ante a visão das imagens históricas da Bahia, como a do Pelourinho ou do Forte de São Marcelo; do Centro Histórico de Salvador, ou no mínimo, uma ponta de alegria em ouvir o som do berimbau, de uma roda de capoeira na entrada da sua feira predileta.

A importância da questão da história política da cidade de Salvador, exportada para este Estado, do qual é Capital, caracteriza em muito, facetas de soluções dos problemas econômicos e da urbanização metropolitana; porém, justifica de outro lado a perpetuação de problemas históricos; a história política do estado da Bahia.

O caos urbano é uma decorrência objetiva deste processo evolutivo. A falta de recursos públicos para a manutenção e renovação deste tecido urbano, aí entendido não somente na sua estrutura física, mas também na social, é um eterno tema de sucedânea esperança política, renovada pela mesma falta de atitudes político - administrativas que viabilizem soluções.

A capacidade da Região Metropolitana de Salvador de dar vazão a sua expansão urbana através da saída norte de Salvador, portanto pela área da borda Atlântica da península que compõe o território de Salvador, uma das duas possibilidades para a expansão urbana da metrópole, estrangulada territorialmente entre o mar e a região industrial metropolitana, está tecnicamente exaurida.

Após mais de trinta anos de ocupação, incentivada e regulamentada por uma política de desenvolvimento, iniciado pela abertura da Estrada do Coco e continuada por políticas incentivadoras de ocupação territorial, por grandes loteamentos que inicialmente contemplavam o turismo de lazer da população local, e posteriormente pela atração de investimentos com vistas ao mercado do turismo internacional, com sucesso, pela implantação de empreendimentos compostos de complexos hoteleiros ligados a investimentos imobiliários de excelência, conhecidos e explorados pelas cadeias internacionais do turismo em expansão mundial

Este modelo, contudo, que tecnicamente poderá se estender até a fronteira litorânea norte do Estado com o vizinho estado de Sergipe atinge sucedaneamente a sua exaustão natural, pelo distanciamento territorial da infraestrutura metropolitana.

A exaustão da capacidade de expansão da via norte, pelo seu sentido longitudinal litorâneo, que na exploração do seu exuberante potencial de belas praias e capacidade turística inquestionável, limita-se apenas à interiorização de vazios urbanos, que tendo a viabilidade do seu licenciamento para integrar o tecido urbano metropolitano, está se desenvolvendo acompanhada da permissividade da verticalização das edificações, de forma a viabilizar o preço da terra no custo da empreitada imobiliária.

A dificuldade de comunicação, por estrangulamento físico ou regulatório ambiental, de Salvador com a sua Região Metropolitana, e ao mesmo tempo com o seu Recôncavo, e esses com os seus respectivos interiores, pode supostamente ser entendida, não como um dificultador do seu desenvolvimento, mas um facilitador de manutenção de estados de graça políticos, que se alternam apenas nos personagens, mas não nos objetivos e nos procedimentos.

Sempre caracterizada como cidade política, criada por determinação real, portanto criada e sem vontade política própria; sede de uma colônia pertencente a uma dominação imperialista com características neoabsolutistas, a dominação personalista quase sempre esteve presente na história política do Estado, aonde, sistemas políticos se sucederam e grupos políticos se alternaram.

Como Estado de características econômicas predominantemente agrícolas, até a primeira metade do século XX, a industrialização da Bahia, iniciada na RMS na segunda metade do século, não conseguiu ser acompanhada de uma reestruturação continuada da infraestrutura logística do Estado, que poderia ser retroalimentada no próprio processo evolutivo industrial, constituindo-se em um processo de realimentação mútua. Porém, se perdeu em seu processo de autoestrangulamento, criando, ao invés de um ciclo virtuoso expansionista, um ciclo vicioso vegetativo, porquanto, considerando-se a máxima de que em economia não se admite a mera estagnação sem retrocesso, pela sua dinâmica e integração com outros fatores sociais, e pela inter-relação com outros *players* no seu campo de influência.

O marco regulatório do transporte hidroviário do Estado é um exemplo deste fator político inibidor de uma perfeita integração, e limitador do convívio urbano, entre Salvador e o Recôncavo baiano. Esta limitação estrangula as possibilidades de opções territoriais de expansão do conglomerado urbano, servindo-se apenas marginalmente desta integração.

No demais, o convívio permanece de maneira lúdica e no campo das potencialidades, com limitações ao uso das potencialidades do Recôncavo a serviço do turismo de lazer, com importantes características mal exploradas, e a um parco comércio, bem como fornecedora de mão-de-obra marginal à área metropolitana.

A necessidade da integração territorial é urgente, para se evitar a estrangulação territorial da expansão urbana de Salvador; uma península com

poucas alternativas pelo lado Atlântico, limitada por uma estreita faixa de terras, entre o mar e a área industrial metropolitana.

Todas as alternativas de comunicação são válidas. Pelo mar, as conjugações de alternativas, que deveriam ser uma máxima no repertório da regulamentação estatal, repousam em poucas opções, regulamentadas através de poucas concessões, que trazem onerosidade e limitações ao sistema.

Na integração rodoferroviária, todas as opções deveriam ser consideradas complementares, e não alternativas, como são levadas as discussões. Tanto entidades comprometidas com as bases da sociedade, por ambientalistas, bem como por algumas classes empresariais conservadoras do Estado demonstram uma visão torpe da urgência metropolitana.

A Via Portuária, maior obra viária em construção na Região Metropolitana de Salvador, com objetivo de ligar a BR 324 ao Porto de Salvador para dar acessibilidade ao conservador objetivo de manter a atividade de carga, no que se constitui no maior e mais valorizado espaço, com possibilidade de atração turística de Salvador, que é a estação portuária do Comércio da Cidade, traz marginalmente, talvez, uma grande alternativa, qual seja a possibilidade de expulsão da discutida ponte Mar Grande X Salvador, uma grande polêmica do momento para os baianos, que é a construção da almejada ligação rodoferroviária entre o Recôncavo e a cidade de Salvador.

Esta empreitada, que será um dos maiores desafios entre as grandes obras da Bahia, é perfeitamente viável, se for acompanhada de uma nova regulamentação sobre o solo da região, cuja área, devidamente estudada no seu contexto regional, poderá dividir-se entre áreas de expansão urbana clássica, de massificação populacional, e outras, diferentemente regulamentadas, com destinação para grandes loteamentos destinados a ocupações preservacionistas, de modo a se manterem todas as características históricas e ambientais, necessárias à sua valorização responsável.

Assim, a adoção cumulativa de opções de ligação de Salvador com o Recôncavo baiano somente alimenta as alternativas da evolução do território Metropolitano, não se invalidando em alternativas.

A necessidade de se entender o Recôncavo baiano como uma nova região metropolitana, no entorno da baía de Todos os Santos, tendo na cidade de Feira de

Santana, a segunda maior cidade baiana, já conurbada com alguns municípios do seu entorno, detentora de um importante parque industrial e sistema de logística de transportes para onde convergem praticamente todas as vias de comunicação do Estado; e somente daí se estende a Salvador, e funcionará como um polo de descentralização metropolitana de Salvador, uma contenção da invasão migratória da sua Região Metropolitana.

De outro modo, a diversificação territorial dos investimentos para o desenvolvimento econômico da Bahia, é necessária para que esses investimentos se estendam aos resultados sociais positivos.

Setores como mineração, energia e agronegócios são vetores econômicos que podem dar respostas rápidas a e tal objetivo, se forem acompanhados de infraestrutura pelo Estado para que venham a se desenvolver adequadamente.

A ampliação deste espaço infraestruturado, prevê, não somente o suprimento em obras civis e de logística, mas nas questões sociais, que são fatores a serem atendidos para o seu êxito. A qualificação de mão-de-obra sem o seu deslocamento migratório deve ser o maior benefício que se pode consolidar dentro desses parâmetros, pois evita a degradação social no convívio dessas populações com os grandes aglomerados urbanos.

REFERÊNCIAS

ABREU, Marcelo de Paiva (Org.) **A ordem do progresso**: cem anos de política econômica republicana. 1889-1989. Rio de Janeiro: Campus, 1992.

AGUIAR, Pinto. **A abertura dos Portos**: Cairu e os Ingleses, Salvador: EGBA, 2008. 190 p.

ALCOFORADO, Fernando. **Bahia**: Desenvolvimento, do século XVI ao século XX e objetivos estratégicos na Era Contemporânea. Salvador: EGBA, 2008

ALENCAR, Francisco et al. **História da Bahia**. São Paulo: Ática, 1981.

ALLENCASTRO, Luiz Felipe. **O trato dos viventes**: Formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Cia das Letras, 2000.

ALMEIDA, Edson Pinto de. Recursos para fortalecer o mercado imobiliário. **Revista Valor Econômico**. São Paulo, p. 6. 30 de março de 2008.

ALMEIDA, Rômulo. **Nordeste**: desenvolvimento social e industrialização. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

ANÁLISE DAS REGIÕES METROPOLITANAS E REGIÕES INTEGRADAS DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. Anatel, 2010. Disponível em: <<http://www.anatel.gov.br>>. Acesso em: 24 de mar. de 2011.

ANDRADE, Manuel Correia de. **Estado, Capital e Industrialização do Nordeste**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 14724: informação e documentação- trabalhos acadêmicos**: apresentação. Rio de Janeiro, 2005 (atualizada)

_____. **NBR 10520: informação e documentação – citações em documentos - apresentação.** Rio de Janeiro, 2002.

AZEVEDO, Paulo Ormino de. **A alfândega e o mercado: memória e restauração.** Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia do Estado da Bahia. 1985.

BARBOSA, Aurinézio Calheira. **Responsabilidade Social Corporativa do Pólo Industrial de Camaçari.** 2003. Dissertação (Mestrado Profissional em Gerenciamento e Tecnologia Ambiental no Processo Produtivo) - Escola Politécnica, Universidade Federal da Bahia, Salvador/Ba.

BARROS, Fabio Giambiagi et al. **Brasil pós-crise agenda para a próxima década.** Rio de Janeiro: Campus, 2009.

BATALHA, Sílvio. **Cartilha Histórica da Bahia,** 8. ed. Salvador: s/ed., 2008.

BATISTA, João. **História de Pojuca.** Blog (internet) Professor João Batista, 2010. Disponível em: <<http://www.joaobatistaprofessor.blogspot.com>>. Acesso em: 22 de mar. de 2011.

BATISTA JR., Paulo Nogueira. **A economia como ela é...** 3. ed. São Paulo: Boitempo, 1999.

BECHARA, Evanildo. **O que muda com o Novo Acordo Ortográfico.** 5. impressão. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2009.

BITTENCOURT, Andrade Adriano; BRANDÃO, Baqueiro Paulo Roberto. **Geografia de Salvador.** ,2. ed. Salvador: EDUFBA, 2009.

BOAVENTURA, Edivaldo M. **Metodologia da Pesquisa - monografia, dissertação e tese.** São Paulo: Atlas, 2007.

_____. **O Centenário de Luiz Viana Filho 1908 – 2008.** Instituto Geográfico e Histórico da Bahia e Academia de Letras da Bahia. Salvador, 2008.

BRANDÃO, Maria David de Azevedo. Estrutura Física, organização social e dinâmica do crescimento de Salvador. In: **A cidade do Salvador.** Fundação para o Desenvolvimento da Ciência. Salvador/BA, 1999.

BRASIL. IBGE-Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística **Divisão Territorial do Brasil e Limite.** 2008. Disponível em:<<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 10 de jul. de 2010.

_____. **Dias D'Ávila:** Histórico, 2010. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidades/historico_conteudo.php>. Acesso em: 10 de jul. de 2010.

_____. **Censo Populacional:** A população de Salvador. 2010. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 10 de jul. de 2010.

_____. **Região Metropolitana de Salvador (RMS)**, 2010. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 22 de fev. de 2011.

BRENNER, Eliana de Moraes; JESUS, Dalena Maria Nascimento. **Manual de planejamento e apresentação de trabalhos acadêmicos - projeto de pesquisa, monografia e artigo**. São Paulo: Atlas, 2007.

CALDAS, Alcides dos Santos. **Globalização em Territórios Periféricos os sistemas produtivos rurais da Bahia e da Galícia**. Salvador: Unifacs, 2006.

CAMAÇARI. UNIFACS. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano, 2007. Disponível em: <<http://www.ppdr.unifacs.br>>. Acesso em: 29 jul. 2010.

CANDEIAS. UNIFACS. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano, 2007. Disponível em: <<http://www.ppdr.unifacs.br>>. Acesso em: 29 jul. 2010

CARDOSO, Ciro Flamarion; BRIGNOLI, Héctor Pérez. **Os métodos da história**. 6. ed. Rio de Janeiro: Editora Graal, 2002.

CARONE, Edgard. **A segunda República (1930-1937)**. 3. ed. Rio de Janeiro: DIFEL, 1978.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. 4. ed, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2009.

CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: Conceitos e Temas**. 8. ed., Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006

CAVALCANTE Luiz Ricardo Mattos Teixeira. **A era da Indústria: a economia baiana na segunda metade do século XX**. Salvador: FIEB, 2008. 204 p.

CAYMMI, Dorival. **Maracangalha**. 1957. Disponível em: <<http://www.letras.com.br/dorivalcaymmi>>. Acesso em: 10 de mar. de 2011.

CID TEIXEIRA. Falando de Fortes: uma viagem pelos símbolos de resistência desta terra. **Tribuna da Bahia**. Suplemento especial Fortes da Bahia, Salvador, 11 de abril de 2002.

COFIC (Comitê de Fomento Industrial de Camaçari). **Guia de Auditoria para Segurança, e Meio Ambiente**. Março, 2006. Disponível em: <<http://www.coficpolo.com.br>>. Acesso em 21 de fev. de 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço, um conceito chave na Geografia. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.) **Geografia: conceitos e temas**. 8. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

DALLABRIDA, V. R. Sustentabilidade e endogenização: novos paradigmas para o desenvolvimento regional. In: BECKER, D. F.; BANDEIRA, P. S. **Determinantes e desafios contemporâneos**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2000.

DINIZ, Marcelo B.; ARRAES, Ronaldo A. **Trajetória recente da desigualdade de renda nas Regiões Metropolitanas do Brasil**. In: Congresso Brasileiro de Economia, 2003. Disponível em: <<http://www.unioeste.br/cursos/economia>>. Acesso em: 22 de fev. de 2011.

FREIRE, Gilberto. **Casa Grande e Senzala**. 25. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1987.

_____. **Nordeste**. 7. ed., São Paulo; Editora Global, 2004.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 14. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

GENTIL, Denise Lobato. et al. **Crescimento Econômico Produto Potencial e Investimento**. IPEA, Rio de Janeiro, 2009.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**, 4. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

GOMES, Laurentino. **1808 - Como uma rainha louca, um príncipe medroso e uma corte corrupta enganaram Napoleão e mudaram a História de Portugal e do Brasil**. São Paulo: Planeta, 2. Reimpressão, 2007.

GOMES, Paulo César da Costa. O conceito de região e sua discussão. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.) **Geografia: conceitos e temas**. 8. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. 2. ed. São Paulo: Editora Anna Blume, 2006.

HERSCHMANN, Micael M.; PEREIRA, Carlos A. Messeder (Org). **A invenção do Brasil Moderno: medicina, educação e engenharia nos anos 20-30**. Rio de Janeiro: Rocco, 1994.

HISTÓRIA DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DA BAHIA. **Tribuna da Bahia**, jan. de 2011. Disponível em: <<http://www.tribunadabahia.com.br>>. Acesso em: 15 de mar. de 2011.

HISTÓRIA DA CIDADE DE CAMAÇARI. O Portal do Brasil, 2010. Disponível em: <<http://www.achetudoregião.com.br>>. Acesso em: 10 de mar. de 2011.

HISTÓRIA DA CIDADE DE ITAPARICA. Jura em Prosa e Verso, 2010. Disponível em: <<http://www.juraemprosaeverso.com.br>>. Acesso em: 10 de mar. de 2011.

HOISEL, Alberto. Meio físico e meio ambiente na evolução da Cidade. **Revista da Bahia**, Salvador, n. 18, p. 33, setembro – novembro, 1990.

HOLANDA, Sérgio Buarque. **Raízes do Brasil**. 26. ed. 28. Reimpressão, São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

ITAPARICA. Disponível em: <<http://www.ppdru.unifacs.br>>. Acesso em: 29 jul. 2010

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana**. 2. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1993.

LAURO DE FREITAS. Disponível em: <<http://www.ppdru.unifacs.br>>. Acesso em: 29 jul. 2010.

LEMOS, Jafé; BORGES, Gláucia. **Comércio Baiano depoimentos para sua história**. Associação Comercial da Bahia, Salvador, 2002.

LEITE, Rinaldo C. Nascimento. **E a Bahia civiliza-se: ideais de civilização e cenas de anticivilidade em um contexto de modernidade urbana em Salvador, 1912-1916**. Dissertação (Mestrado em História), Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, 1998.

MADRE DE DEUS. Disponível em: <<http://www.ppdru.unifacs.br>>. Acesso em: 29 de jul. de 2010.

MARINS, Paulo César Garcez. Habitação e vizinhança: limites da privacidade no surgimento das metrópoles brasileiras. In: NOVAIS, Fernando A. (Org.) **História da vida privada no Brasil**. São Paulo: Cia. das Letras, 1999.

MATA DE SÃO JOÃO. Bahia em Foco. 2004. Disponível em: <<http://www.bahiaemfoco.com/matadesaojoao>>. Acesso em: 25 de fev. de 2011.

MATTA, Alfredo Eurico Rodrigues Governadores e Interventores da Bahia Republicana: testemunho de transformações das estruturas sociais do Estado. In: MATTA, Alfredo Eurico Rodrigues. **Bahia Republicana: governadores e interventores**. Salvador, UCSAL, Coleção IFCH/Coletâneas, n. 1, 2000.

MATTEDI, Maria Raquel Mattoso. **As invasões em Salvador: uma alternativa habitacional**. 1979. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1979.

MATOS, Ariovaldo. **Corta-Braço**. 2. ed. Salvador: EGBA/Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1988

MATOS, Maria Teresa Navarro de Britto; SILVA, Adriana Sousa. **Fontes de Interesse para História e cultura da saúde: O arquivo Municipal de Salvador, Salvador**. In: I Fórum de História das Ciências da Saúde, Salvador, Centro de Educação Tecnológica da Bahia – Cefet, outubro de 2006.

MATTOSO, Kátia M. de Queiroz. **Bahia, Século XIX: uma província no Império**. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

MICHEL, Renault. et al. **Crescimento Econômico Setor Externo e Inflação**. IPEA, Rio de Janeiro, 2009.

MOREIRA, Rafael. **O Arquiteto Miguel de Arruda e o primeiro projeto para Salvador (Salvador 450 anos)**. In: Anais do IV Congresso de História da Bahia. Instituto Geográfico e Histórico da Bahia; Fundação Gregório de Matos, 2001.

NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. **Memória da Federação das Indústrias do Estado da Bahia**, Salvador, FIEB, 1997.

NEVES, Laert Pedreira. **O crescimento de Salvador e das demais cidades baianas**. Universidade Federal da Bahia: Núcleo de Publicações do Centro Editorial e Didático, 1999.

OLIVEIRA, Adary. **O Pólo Petroquímico de Camaçari industrialização, crescimento econômico e desenvolvimento regional**. Salvador: P555, 2006.

OLIVEIRA, Francisco; PAOLI, Maria Célia. **Os sentidos da democracia políticas do dissenso e hegemonia global**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Vozes, 1999

OLIVEIRA, Francisco; RIZEK, Cibele Saliba. **A era da indeterminação**. São Paulo: Boitempo, 2007.

OLIVEIRA, Francisco. **Crítica à razão dualista o ornitorrinco**, São Paulo: Boitempo, 1999.

OSÓRIO, Ubaldo. **A Ilha de Itaparica, História e Tradição**. Fundação Cultural do Estado da Bahia. Salvador, 1979.

OTT, Carlos. **Povoamento do Recôncavo pelos Engenhos (1536/1888)**. Salvador: Editora Bigraf, 1996.

PAIM, Antônio. **Cairu e o liberalismo econômico**. Assembléia Legislativa da Bahia e Associação Comercial da Bahia, Salvador, 2008.

PEDRÃO, Fernando Cardoso. **A economia urbana**. Ilhéus: Editus, 2002.

PENTEADO FILHO, Paulo de Arruda. Planejamento Urbano em Salvador. **Revista Veracidade**. Centro de Planejamento Municipal de Salvador. V. 1, n. 2, outubro-novembro, 1991. Disponível em: <<http://www.moodle.ufba.br>>. Acesso em: 16 de mar. de 2011.

PERRONE, Otto Vicente. **Uma vida dedicada à petroquímica Brasileira**. FIEB, 2002. 81 p.

PINHO, Wanderley. **História social da cidade do Salvador - Aspectos da história social da cidade, 1549-1650**. Salvador: Beneditina 1968, 281 p.

_____. **A abertura dos Portos na Bahia - Cairu os ingleses e a independência**. Salvador: EGBA, 2008. 94 p.

POJUCA – BAHIA: HISTÓRIA DA CIDADE. Blog (internet) vilabol. 2000. Disponível em: <<http://www.pojucabavilabol.uol.com.br>>. Acesso em: 22 de fev. de 2011.

POJUCA, ASPECTOS URBANOS. Wikipédia 2010. Disponível em: <<http://www.wikipedia.org/wiki/Pojuca>>. Acesso em: 10 de mar. de 2011.

POMBO, Rocha. **História do Brasil**. vol. 1. São Paulo: Egéria, 1999.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**. 6. ed. São Paulo: Brasiliense, 1961.

PROSERPIO, Renata. **O avanço das redes hoteleiras internacionais no Brasil**. (série turismo), São Paulo: Editora Aleph, 2007.

QUEIROZ, Luiz Ramos. **Registros da Vida**. Fundação Casa de Jorge Amado, Salvador: Editora Casa das Palavras, 2007.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1980.

REIS, Adailton. **História de Salvador – Cidades Baixa e Alta**. 2011. Blog (internet). Adailton Reis. Disponível em: <<http://www.adailtonreis.blogspot.com>>. Acesso em: 22 de fev. de 2011.

RIBEIRO, Darcy. **O Povo Brasileiro: a formação e o sentido do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

RIBEIRO, Luis Cesar de Queiroz e SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves dos. (Org.) **Globalização, Fragmentação e Reforma Urbana: o futuro das cidades brasileiras na crise**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994.

ROLNIK, Raquel. **O que é a cidade**. São Paulo: Brasiliense, 2004.

SALDANHA, Nelson. **Ética e História**. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora Renovar, 2007.

SAMPAIO, Consuelo Novais. Governo Revolucionário na Bahia de 1930. In: UNIVERSITAS – **Revista de Cultura**. Universidade Federal da Bahia. n. 28, setembro/dezembro 1981.

_____. Movimentos Sociais de 1930: condições de vida do operariado. In: UNIVERSITAS – **Revista de Cultura**, Universidade Federal da Bahia, n. 29, janeiro/abril 1982

SAMPAIO, Teodoro. **História da fundação da cidade do Salvador**. Salvador: Tipografia Beneditina Ltda., 1949.

SANTOS, Jaciara. **De cá pra lá em Salvador/ Reportagem-Histórica da mobilidade urbana na primeira capital do Brasil**. Salvador: Viver Projetos Editoriais, 2010.

SANTOS, Mário A. da Silva. **Crescimento urbano e habitação em Salvador (1890-1940)**. Salvador: RUA, 1990.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: USP, 2002.

_____. **Por uma outra Globalização**. São Paulo: Record, 2000.

_____. **Técnica, Espaço, Tempo**. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **O centro da cidade do Salvador**. Salvador, Universidade da Bahia, 1959.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SÃO SEBASTIÃO DO PASSÉ COMEMORA 83 ANOS. **Revista Bahia Acontece**. 18 de out. de 2009. Disponível em: <<http://www.bahiaacontece.com.br>>. Acesso em: 20 de mar. de 2011.

SENNA, Francisco. Forte e Farol da Barra uma fortaleza de muitas formas, sempre bela. **Tribuna da Bahia**. Suplemento especial Fortes da Bahia, Salvador. n. 4, p. 4 e 5, 18 abril, 2002.

_____. A cidade do Salvador: uma breve regressão histórica. **Revista da Bahia**. Salvador, n. 2, setembro, 1997.

SICSÚ. João; CASTELAR. Armando. **Sociedade e Economia: Estratégias de crescimento e desenvolvimento**. Brasília: IPEA, 2009.

SICSÚ. João; et al. **Crescimento Econômico Estratégias e Instituições**. Rio de Janeiro: IPEA, 2009.

SILVA, Liliane F. Mariano; NETO, Joaquim Viana; SILVA, Ariadna Moraes. **Paisagens Medidas olhares sobre a imagem urbana**. Salvador, Unifacs, 2008.

SILVA, Jorge Antonio Santos. **O Turismo como Atividade Econômica: enfoque de demanda versus enfoque de oferta**. Salvador, Unifacs, 2002.

SINGER, Paul. A economia urbana de um ponto de vista estrutural: o caso de Salvador. In: SOUZA, Guaraci Adeodato A.; FARIA, Vilmar (Org.) **Bahia de todos os pobres**. Petrópolis: Vozes, 1980.

_____. **Economia política da urbanização**. 11. ed. S. Paulo: Brasiliense, 1987.

SOUZA, Luziana da Silva. **O Turismo Rural: instrumento para desenvolvimento sustentável**. Edición electrónica, 2006. Disponível em: <<http://www.magister.com.py/turistico...libro>>. Acesso em: 24 de mar. 2011.

SOUZA, Ângela Gordilho. **Limites do habitar: segregação e exclusão na configuração urbana contemporânea de Salvador e perspectiva no final do século XX**. Salvador: EDUFBA, 2000.

SOUZA, Guaraci Adeodato Alves de. Urbanização e fluxos migratórios para Salvador. In: SOUZA, Guaraci Adeodato A. e Vilmar Faria (Org.). **Bahia de todos os pobres**. Petrópolis: Vozes, 1980.

SOUZA, Marcelo Lopes. **Mudar a cidade uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanas**. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

SOUZA, Maria Lúcia Cardoso. **Entendendo o Licenciamento Ambiental passo a Passo: Normas e Procedimentos**. Guia para empreendedores, consultores e técnicos que atuam na área ambiental. Salvador: Editora Ambiente, 2010

SOUZA, Regina Celeste de Almeida; CALDAS, Alcides dos Santos. **Viagem ao São Francisco**. (Série expedições-1). Salvador, Unifacs, 2008.

SPÍNOLA, Vera. **Trajatória da indústria na Bahia: (des) encontro entre as cadeias petroquímicas e automotivas**. Prêmio FIEB de Economia/2009. Salvador: Sistema FIEB, 2009. Disponível em: <http://www.fieb.org.br/premioeconomia/livro_2009.pdf> Acesso em: 20 de out. 2010.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanização**. 15. ed. São Paulo: Contexto, 2005.

STELLING, Weber. Indústria têxtil na Bahia o apogeu no século XIX e tendências atuais. **Caderno de Análise Regional**. Salvador: Unifacs, 2003.

SUAREZ, Alban Marcus. Petroquímica e tecnoburocracia. In: **Capítulos do desenvolvimento capitalista do Brasil**. São Paulo: Hucitec, 1986.

TAVARES, Luis Henrique Dias. História da Bahia. **Correio da Bahia**. Encarte das edições de domingo, maio 2000.

TAVARES, Maria da Conceição. **Da substituição de importações ao Capitalismo financeiro: ensaios sobre economia brasileira**. 4. ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1975.

TEIXEIRA, Cid et alli. **A grande Salvador: posse e uso da terra**. Governo do Estado da Bahia, Secretaria de Saneamento e Desenvolvimento Urbano. Cia Estadual de Desenvolvimento Urbano (CEDURB), 1978.

UDERMAN, Simone. **Indústria e desenvolvimento regional: uma análise das estratégias de industrialização na Bahia**. Prêmio FIEB de Economia/2007. Salvador: Sistema FIEB, 2007. Disponível em: <http://www.fieb.org.br/premioeconomia/livro_2007.pdf>. Acesso em: 20 de out. 2010.

UDERMAN, Simone. **Dinâmica capitalista e reestruturação regional: O caso da soja nos cerrados baianos**, 1993. Dissertação (Mestrado em Economia) – Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal da Bahia. Salvador, Bahia.

UNIFACS. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano. **Camaçari**, 2007. Disponível em: <<http://www.ppdru.unifacs.br>>. Acesso em: 29 jul. 2010.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **Salvador, Transformações e Permanências (1549-1999)**. Ilhéus: Editus, 2002.

VILLAÇA, F. **O Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1999.

WIRTH, Louis. O urbanismo como modo de vida. Trad. Maria Corrêa Treuherz. In: VELHO, Otávio G. (Org.) **O fenômeno urbano**. 4. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

