

**UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA  
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA TERRA  
CURSO DE BACHARELADO EM URBANISMO**

**GADDIEL SANTOS BARBOSA NETO**

**MEIO TÉCNICO E O TRANSPORTE COLETIVO: OS BONDES ELÉTRICOS E A  
EXPANSÃO FÍSICA DE SALVADOR DO SÉCULO XX (1910-1960)**

Salvador  
2016

**GADDIEL SANTOS BARBOSA NETO**

**MEIO TÉCNICO E O TRANSPORTE COLETIVO: OS BONDES ELÉTRICOS E A  
EXPANSÃO FÍSICA DE SALVADOR DO SÉCULO XX (1910-1960)**

Monografia apresentada como requisito final de avaliação para concessão de grau em Bacharel em Urbanismo pela Universidade do Estado da Bahia.

Orientador: Prof. Luiz Antonio de Souza

Salvador  
2016

Universidade do Estado da Bahia

Sistema de Biblioteca

Ficha Catalográfica - Produzida pela Biblioteca Edivaldo Machado Boaventura

BARBOSA NETO, Gaddiel Santos.

Meio técnico e o transporte coletivo: os bondes elétricos e a expansão física de Salvador do século XX (1910-1960) / Gaddiel Santos Barbosa Neto, 2016.

88 fls. : il.:

Orientador: Prof. Dr. Luiz Antonio de Souza

Trabalho de conclusão de curso (graduação) - Universidade do Estado da Bahia. Departamento de Ciências Exatas e da Terra, Salvador, 2016

1. Salvador. 2. Transporte. 3. Bonde Elétrico. 4. Técnica.

I. Universidade do Estado da Bahia. Departamento de Ciências Exatas e da Terra. II. Título.

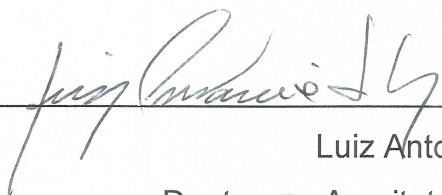
CDD: 720

GADDIEL SANTOS BARBOSA NETO

MEIO TÉCNICO E O TRANSPORTE COLETIVO: OS BONDES ELÉTRICOS  
E A EXPANSÃO FÍSICA DE SALVADOR DO SÉCULO XX (1910-1960)

Monografia aprovada para concessão de  
Grau em Bacharel em Urbanismo pela  
Universidade do Estado da Bahia.

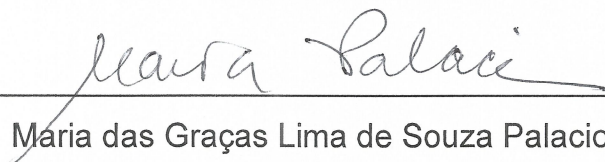
Banca Examinadora:



---

Luiz Antonio de Souza

Doutor em Arquitetura e Urbanismo (UFBA)

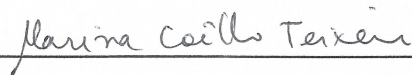


---

Maria das Graças Lima de Souza Palacios

Mestre em Sociologia

Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG)



---

Marina Coelho Teixeira

Mestre em Arquitetura e Urbanismo

Universidade Federal da Bahia (UFBA)

Salvador, 31 de maio de 2016

## AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a **Deus**. Mesmo não sendo o indivíduo mais religioso do mundo, é somente nos momentos de necessidade que damos valor a certas coisas meio que inexplicáveis. Para mim é uma das essências do ser humano, errar e se arrepender – ou pelo menos ter a sensação de que poderia ter acontecido de outra forma – constantemente, diria até que incessantemente. Ao menos é o que acontece a quem redige essa declaração.

Deixando de lado esse momento reflexivo, deixo aqui uma promessa – outra excentricidade humana – sem fim, já que nunca o suficiente: que os caminhos que trilho levem-me a abastecer as vidas dos **meus pais, Maria Madalena dos Santos e Luis Sérgio de Queiroz Barbosa**, de tudo, absolutamente tudo. Não estou me limitando a coisas materiais, pois cada vez que eu descobrir uma nova forma de satisfazer a felicidade humana, serão os primeiros agraciados: são os melhores pais do universo, e digo com tanta seriedade que uma lágrima pode estar escorrendo na redação deste relato.

Na “tríade” familiar, olha só... vem **minha irmã, Ana Gabriela dos Santos Barbosa!** Sabe aquela pessoa abusada, que quanto mais te abusa, mas você ama? É o retrato de tal figura. Hoje, mesmo longe fisicamente, definitivamente não me deixa em paz: me liga quase todos os dias, ou manda mensagens para descobrir como está o andamento do trabalho, se oferecendo até mesmo para contribuir com conteúdo ou dúvidas (ainda que o irmão não suporte pensar estar explorando). E quando o tal irmão está no desespero por um livro, o que ela faz? Compra o “bendito”, que lhe aparece em casa dias depois.

No “seguir da carruagem”, mas não menos importantes, estão o casal de “velhinhos” mais legais que já presenciei, em minha curta – e espero que longa – história de vida, **meus avós**: sempre muito presentes, desde que entrei na faculdade, me apoiam sem fim, em cada ligação, em cada visita que os faço. Estão sempre dispostos a novas notícias referentes à minha vida acadêmica e futuramente profissional. Como todo neto, sou displicente, não os visito frequentemente, admito, mas não é por maldade, são contratempos que sempre teimam em aparecer.

Pessoa essencial? Tenho então que citar minha namorada e companheira, **Rafaela Sousa Oliveira**. Primeiro, porque aguentar meus devaneios por mais de quatro anos

está restrito às pessoas fortes de alma. Segundo, porque suportar meu raciocínio constante sobre o urbanismo e de tudo aquilo que o envolve, também durante tanto tempo, é para aquelas pessoas com alguma vocação divina. E realizar tal façanha com um sorriso no rosto é de apaixonar, me desculpem. Ainda que a curso de Farmácia não tenha semelhança com o curso de Urbanismo, a compreensão que mantem é ímpar, e a paz que me transmitiu durante meus momentos de insegurança, na confecção deste trabalho, ou nos demais momentos, é sem igual.

Aos meus **amigos da UNEB**, que nem necessito deixar nomes (sabe que estou falando de você, não sabe? Não se faça de invisível!), o meu muitíssimo obrigado, seja pelo companheirismo, pela cumplicidade, pelo sofrimento que terminou em descontração, pela tristeza que virou alegria, pelos momentos em que (os/as culpados/as indicar-se-ão) faziam questão de “torrar” a minha paciência, demonstrando – além de serem chatos – senso de humor e parceria.

Aos meus **demais amigos**, que quase não me viram, peço aqui perdão, seja pelas desculpas esfarrapadas que dei para fugir de “confraternizações e encontros”, seja por literalmente “sumir do mapa”. Espero que as coisas melhorem – ainda que eu sinta o inverso – e que eu possa voltar a estar presente em seus dias.

Agradeço ao **professor Luiz Antonio de Souza**, por aceitar auxiliar-me com o tema da monografia, pela paciência que teve como meu orientador, me auxiliando de todas as formas possíveis, ainda que eu persistisse nos mesmos erros seguidamente. Seu enorme conhecimento acerca do urbano é louvável, espero futuramente “contrair” uma parte desse saber em minha vida acadêmica. Por fim, **professora Maria das Graças Lima de Souza Palacios**, pela forma com que observou o trabalho, e pelas ponderações que a mim transmitiu.

*“Ainda menino, alegremente os via  
Circulando nas ruas da cidade,  
Gemendo nos trilhos com majestade,  
Levando e trazendo tanta alegria!*

*E cumprindo os percursos, noite e dia,  
Partiam com a real pontualidade,  
Deixando para trás tranquilidade  
Nos lares ancestrais da freguesia...*

*Pintados de amarelo, eram dotados  
De permanente e cuidadoso asseio,  
Que os tornava demais solicitados...*

*Hoje, nos corações, vão em verdade  
Rangendo e chorando com tanto anseio,  
Levando e trazendo tanta saudade!...”*

*(Humberto Portugal de Lima)*

## RESUMO

Com o processo de evolução humana, e ao descobrir-se como indivíduo, o homem passou à condição de propositos de acontecimentos, propositos da história e dominador do meio ambiente. A medida que conquistou espaço, o homem viu no sistema de trocas, de comércio, um meio para se destacar, desenvolveu novas técnicas, satisfazer suas necessidades e organizar a sociedade ao seu prazer. Com a chegada do século XX, as sociedades passaram a adotar técnicas semelhantes, visto que o modo de produção se tornou mundial, todos os saberes estão expostos e difundidos pelo planeta. O espaço tornou-se globalizado e meio técnico-científico virou a resposta gráfica ao processo de globalização. Este apresenta racionalidade e intencionalidade nos seus objetos de influência. O espaço é então enfoco de interesse. O meio técnico-científico é a nova realidade a ser defrontada, onde há busca pelo espaço mecanizado. É neste espaço-tempo que a matéria se torna artificial, saindo do campo da naturalidade. Os meios de transporte são objetos técnicos empregados e evoluídos conforme o desenvolvimento do meio técnico-científico, fatores de dispersão urbana, com o claro benefício de poder determinar novos fluxos. Nessa lógica, o bonde elétrico foi, em Salvador, promotor de fluxos e ações, um dos principais meios de transporte de sua época, compreendido no espaço-tempo do século XX, além de ser uma das principais ferramentas utilizadas pelos agentes transformadores do espaço urbano. No desenvolvimento deste trabalho foram colocados em pauta elementos conceituais e históricos que nos esclarecessem o poder de influência do bonde elétrico para o crescimento da cidade de Salvador.

**Palavras-chave:** Bondes Elétricos; Transporte; Salvador; Técnicas.

## ABSTRACT

With the process of human evolution, and to discover yourself as an individual, the man went to the proposer condition of events, proposer of history and dominating the environment. As conquered space, the man saw the barter system of trade, a way to stand out, developed new techniques, meet their needs and organize society to your pleasure. With the arrival of the twentieth century, societies have adopted similar techniques as the mode of production became the world, all knowledge are exposed and disseminated throughout the planet. The space has become globalized and technical-scientific community turned the graphic response to globalization. This presents rationality and intentionality in their objects of influence. The space is then I focus of interest. The technical-scientific environment is the new reality to be confronted, where there is search for mechanized space. It is in this space-time that the matter becomes artificial, leaving the natural field. The means of transport are technical employees and evolved objects as the development of technical and scientific means of urban sprawl factors, with the clear benefit to determine new flows. In this logic, the tram was in Salvador, flow promoter and actions, one of the main means of transport of the time, understood in the twentieth century space-time, in addition to being one of the main tools used by transforming agents of urban space . In developing this work were placed on the agenda conceptual and historical elements that we clarify the power of influence of the electric tram to the growth of the city of Salvador.

**Keywords:** Tramways; Transit; Salvador, Technics.

## Sumário

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	11
<b>2</b>	<b>A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO</b> .....	15
2.1	AGENTES TRANSFORMADORES .....	19
2.2	O TRANSPORTE “NA METAMORFOSE” DO ESPAÇO.....	21
<b>3</b>	<b>MEIO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL</b> .....	25
3.1	INSERÇÃO DO MEIO TÉCNICO-CIENTÍFICO.....	29
3.2	O BONDE ELÉTRICO COMO INSTRUMENTO.....	33
<b>4</b>	<b>A CIDADE DO SALVADOR NO SÉCULO XX (1910-1960)</b> .....	37
4.1	O SENTIDO DAS TRANSFORMAÇÕES URBANAS .....	47
4.2	USO DO SOLO, FUNÇÕES E ATIVIDADES .....	50
4.3	RELAÇÃO COM O PANORAMA LATINO-AMERICANO .....	54
<b>5</b>	<b>EXPANSÃO FÍSICA DE SALVADOR PELO BONDE ELÉTRICO (1910-1960)</b> .....	58
5.1	ESCRITÓRIO DO PLANO DE URBANISMO DA CIDADE DO SALVADOR (EPUCS)..	72
5.2	DO BONDE PARA O ÔNIBUS.....	74
	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	78
	Referências .....	82
	Anexos .....	85

## 1 INTRODUÇÃO

A história humana é o tempo-espaço que compreende sua estadia sobre o planeta Terra, e sobre como esta modificou o seu entorno. Com o processo de evolução humana, e ao descobrir-se como indivíduo, o homem aprendeu não somente a conviver com que considera adversidades para a realização da vida na Terra, mas passa à condição de propositor de acontecimentos, propositor da história e dominador do meio ambiente. É a partir deste domínio que o homem “ganha” fatores de persuasão e transformação, influenciando na geologia e na geomorfologia terrestre, nos aspectos climáticos e sobretudo nos cataclismos naturais, visto que a sua ação tem efeitos continuados e cumulativos, motivados pelo modelo de vida – predador – adotado pela humanidade (Santos, 1996).

O homem refez o espaço para a realização da sua vida conforme as técnicas que possuía – e ia abrangendo, seja por resultado de novas experiências, seja pelo convívio entre sociedades – e com aquilo que considerava essencial à sua sobrevivência. Assim, começava a organizar a produção daquilo que trabalhava, estabelecendo uma série de relações sociais e ao mesmo tempo modificando o seu espaço de existência, na medida que o seu conhecimento, a sua força de influência e os seus desejos cresciam.

A medida que adquiria recursos para a transformação da vida, o homem via no sistema de trocas, de comércio, um meio para ganhar nova diferenciação, aprender novas técnicas, satisfazer suas necessidades e organizar a sociedade conforme o seu desejo ou aos parâmetros da sua vida grupal. Este ciclo se repete de tal forma, que hoje as sociedades adotam técnicas semelhantes, visto que a economia se tornou mundial, todos os saberes estão expostos e difundidos pelo planeta. Segundo Santos (1994), este modelo técnico sobrepõe-se à multiplicidade de recursos naturais e humanos.

É por esta premissa que a globalização do planeta irá homogeneizar a tudo, sobretudo a natureza, a Terra, e esta passará a servir o capital conforme a lógica da necessidade do mesmo (Santos, 1996). Cada espaço geográfico será regido conforme a busca da eficácia e do lucro, de acordo com as tecnologias, proveniente do capital e do trabalho, nele empregado.

Por isso, o espaço será globalizado conforme interesse do modo de produção e dos indivíduos, e Santos (1996) afirma que o meio técnico-científico, que já foi meio técnico e meio natural, é a resposta gráfica ao processo de globalização, além de fundir-se a nova noção de espaço. Este apresenta racionalidade e intencionalidade nos seus meios – objetos – de influência.

O espaço torna-se foco de interesse, seja daqueles que povoam fisicamente, ou dos que querem, de longe, utiliza-los conforme a sua racionalidade. O meio técnico é a nova realidade a ser defrontada, onde há busca pelo espaço mecanizado. É neste espaço-tempo que a matéria se torna artificial, saindo do campo da naturalidade. Os espaços, segundo Santos (1996) passam a ser distinguidos pela extensão e pela capacidade de sua substituição, e esta, abrange-se aos objetos, que de naturais e culturais, transformam-se em técnicos.

Neste contexto, pode se definir o crescimento urbano como um processo referente às dinâmicas nela empregada, consistindo na apropriação do espaço urbano pelo homem conforme as suas necessidades. No meio urbano, o adensamento de um contingente populacional, em forma de força de trabalho e de poder aquisitivo, junto a reunião dos meios de produção, cria forças produtivas, além de estimular o crescimento, acelerando a mais-valia e a reprodução do capital, gerando um adensamento populacional ainda maior. De acordo com Santos (1996), a urbanização reflete as relações entre acumulação e a concentração de capital em meio urbano, demandando mais e mais espaço conforme seu processo de realização.

A cidade, adquire o poder da abrangência, ainda que em diferentes níveis de estágio, já que as funções urbanas, nela inserida, demandam um número de relações socioespaciais cada vez maior. Seu crescimento horizontal dependerá ainda do poder elevado de atração que os meios de comunicação e de transportes – racionalmente empregados para a seguir a lógica preterida pelos responsáveis à sua implantação – manterão com as classes sociais.

Os meios de transporte, objetos técnicos empregados e evoluídos conforme o desenvolvimento do meio técnico-científico, são então fatores de dispersão urbana, com o claro benefício de poder determinar novos fluxos, seja de produção, seja de contingente populacional. Podem ser escolhidos conforme sua adaptação, seu

tempo de deslocamento, possibilidades de interação e afins. Condições de relevo exercem influência na determinação do transporte, mas seu principal desafio é ser atraente para aqueles que forem os agentes utilizadores. O transporte de massa ocupa uma posição chave dentro da organização capitalista, é a chave da concepção de forças produtivas, o elo que intermedia o local de residência, trabalho e lazer. A precisão de um sistema de transporte vai depender da organização que a sociedade, na qual ele está inserido, mantém.

Seguindo essa lógica, com a fomentação da industrialização e do uso do solo mais diversificado, os bondes elétricos – tratados aqui como objetos técnicos, promulgadores de fluxos e ações – tornaram-se uns principais meios de transporte de sua época, compreendido, neste estudo, no espaço-tempo soteropolitano do século XX. Configura-se então como uma das principais ferramentas utilizadas pelos agentes transformadores do espaço urbano, e é nesse sentido que este trabalho tem por objetivo investigar o seu poder de influência no crescimento da cidade de Salvador.

A metodologia a ser utilizada é neste trabalho constituída em quatro linhas, além do Método de Abordagem e dos Métodos de Procedimento: inicialmente foi organizado um levantamento bibliográfico; juntamente a este encontra-se uma pesquisa documental, onde outros materiais de conteúdos semelhantes, documentos em órgãos públicos ou privados serão estudados e discutidos; a coleta de dados, na qual novo conteúdo deverá ser desenvolvido pela observação direta e pela análise de documentos; e por último uma análise de dados, onde o material coletado irá tomar forma e serão explanados os resultados.

As fontes de pesquisa bibliográfica foram constituídas por livros, estudos acadêmicos (que nortearão modos de abordagens adequadas para atingir os objetivos definidos), pesquisas disponibilizadas em bibliotecas, internet e outras publicações. As fontes de pesquisa documental estão presentes em órgãos públicos ou privados correlacionados com o tema do trabalho, seja em arquivos compartilhados ou em outros modos de informações. A coleta de dados se deu pela análise de documentos legais, assim como pela observação direta da atual situação do objeto de estudo. Os dados serão correlacionados e debatidos para que os resultados finais tomem o viés do objetivo da pesquisa.

O segundo capítulo deste trabalho tem o intuito de entender como dar-se-á a produção do espaço urbano, ao mesmo tempo que se buscará entender quem são e como orientam-se os agentes responsáveis pela reprodução do mesmo. Ao entendê-los, caracteriza-los e diferencia-los, é que poderá ser compreendido como o transporte, e todos os seus componentes, estão sob o comando e as vontades dos seus respectivos atores hegemônicos, e de que forma isto influi na vida da população.

Se o capítulo anterior refere-se à formação do espaço, o terceiro capítulo lida com o meio técnico-científico, que transforma e condiciona o espaço, ao mesmo tempo o engloba. Foi trabalhado a sua inserção ao espaço, e como o bonde elétrico – promulgador de transformações socioespaciais – pode ser definido como um dos seus objetos de difusão.

No quarto capítulo, procura-se associar a lógica dessas transformações no contexto da Salvador do século XX, sobretudo do começo do mesmo até após a sua metade, tempo que representa o advindo do bonde elétrico na cidade. Como Sampaio (1999) afirma, este século foi palco de modernizações em solo baiano, e Santos (1982) vai além, ao dizer que compreendeu mudanças em toda a urbanização latino-americana.

O quinto capítulo tratar-se-á de quais modificações no espaço soteropolitano estão diretamente ou indiretamente a implantação dos bondes elétricos. Através da cronologia, será exposto os reais motivos de sua utilização, além dos responsáveis pela sua lógica de funcionamento em particular. Também será exposto como esse meio de transporte – aqui novamente definido como objetivo técnico-científico – deu espaço aos ônibus, durante e após a sua continuidade em Salvador. Por fim será levantada as considerações finais referentes ao estudo.

## 2 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Conforme Corrêa (1989), o espaço urbano pode ser analisado como conjunto de diferentes usos de terra justapostos entre si. O conjunto de usos da terra é a organização espacial da cidade, também chamado de espaço urbano fragmentado. Segundo o mesmo, o espaço urbano, além de fragmentado, é articulado, reflexo e condicionante social, conjunto de símbolos e campo de lutas. Será a própria sociedade materializada em suas formas espaciais.

Segundo Carlos (2011), a sociedade, ao produzir-se, o faz em um determinado espaço, como condição para a sua existência, e através desta ação, constrói um espaço que lhe é peculiar e próprio, tendo, portanto, uma dimensão histórica com especificidades ao longo do tempo, nas diferentes escalas e lugares do globo. Desta forma, a reprodução de uma sociedade será transcrita na criação ou na reprodução do espaço.

A sociedade irá se apropriar do mundo conforme a apropriação do espaço. Desta forma, a reprodução deste será de extrema importância para a continuação da vida, o que indica a necessidade da produção do espaço na constituição de uma sociedade. Ainda conforme Carlos (2011), esse viés aponta a análise das atividades dos grupos humanos, no espaço, conforme o movimento de apropriação, produção e reprodução do espaço em seus conteúdos sociais, sem negar a importância da localização dos fenômenos espaciais.

Para Carlos (2011), os fundamentos da reprodução, que contempla uma especificidade histórica, hoje são explicados como uma produção capitalista. Para a afirmação, ocorrerão um conjunto de condições, como a existência de classes sociais específicas e contraditórias, que produzirão conflitos de acordo com seus interesses, tendo em vista o processo de valorização como finalidade última e necessária da acumulação de capital. Isto coloca o cotidiano como lugar de reprodução contraditória da vida, o que já põe o processo de produção de espaço além da produção material do mundo.

De acordo Lefebvre (2000), a noção do espaço ganhará importância com a necessidade de esclarecer a reprodução do capital na metade do século XX, e sua problemática é desenvolvida porque, naquele momento, as forças produtivas não se

restringirão à produção de coisas, mas à reprodução de relações sociais, bem como à compreensão da reprodução do espaço social como necessidade do modo de produção capitalista em sua fase de realização.

A reprodução deste espaço se dará como primordial à acumulação sob o comando do Estado. O modo de produção organizará, produzirá, além de relações sociais, seu espaço e seu tempo. Desta forma uma nova sociedade se apropriará do espaço que já concebido, organizando o seu espaço conforme desorganiza ou transmuta o espaço anterior, que serão integrados pelo novo modo de produção.

Ainda conforme Lefebvre (2000), no determinado momento da história, antes citado, a reprodução da sociedade, sob a lógica do capital, será efetivada com a produção do espaço. É afirmado que o espaço ganhará outro significado, já que será demonstrado como chave para a reprodução do capital, assegurada pelo Estado, que condiciona a criação do mesmo. O capitalismo produzirá o espaço mundial, através das novas relações de produção e submissão.

De acordo com Carlos (2011), no capitalismo, a produção alonga-se espacial e socialmente – interferindo em toda a sociedade, mesmo que de forma desigual – agrupando todas as atividades do ser humano, ganhando novos contornos de acordo com a lógica do processo de valorização do capital, transformando o espaço em objeto mercadológico, condicionando o então acesso necessário à realização da vida em valor de troca. Toda a produção, de acordo com a lógica capitalista, será transformada em mercadoria.

A produção do espaço, como pilar dessa nova sociedade, realiza-se em conjunto, ainda que sua apropriação seja privada. O acesso a espaços que condicionam a vida, produzidos socialmente, estão dominados pela condicionante do mercado imobiliário, onde a lógica do valor de troca sobre o valor de uso é aplicada. Este, então chamado de espaço-mercadoria, torna-se também, espaço para alienação.

Com a difusão da propriedade privada do solo urbano e da terra, a produção da cidade é intermediada pelos empreendedores imobiliários, pelos bancos e pelo Estado, que orientam estratégias de acumulação na produção da mercadoria-espaço. A propriedade privada penetra o cotidiano, reorientando uso do lugar para todos dentro do espaço, reprimindo o espaço social através de diferenciações. O espaço-mercadoria é proposto para a sociedade como valor de troca, sem o devido

valor de uso, submetendo a realização da vida social conforme as necessidades da acumulação.

De acordo como Carlos (2011), a produção do espaço pode ser concebida como condição, meio e produto da reprodução da sociedade, o que o torna anterior ao capitalismo, mas redefinido a partir do momento em que o homem passou a transformar e tentar dominar a natureza. Esta assume a condição de existência e da realização da vida, já que a primeira condição da história é manter os homens vivos e a segunda é assegurar a sua reprodução. A produção da vida torna-se, automaticamente um ato de produção do espaço, além de servir para domina-lo. O espaço será condição, meio e produto da reprodução social, construído e modificado de acordo com os interesses de cada sociedade.

As relações sociais são visíveis dentro do espaço que possuem interferência humana e constituem um próprio modo de uso do espaço, identificado então em dois planos: o individual, expressado no próprio ato de habitar, e o coletivo, que já parte para a convivência em sociedade. Isto já põe em pauta a noção do privado e do público. A produção, neste raciocínio, põe-se como um conjunto atos e situações, que podem se dar pelo uso do próprio corpo e pelos seus sentidos. Esta produção é imprimida de forma real e concreta, concretude que marca a civilização dentro do espaço ao longo do tempo:

Nessa condição, espaço e tempo aparecem através da ação humana em sua indissociabilidade, uma ação que se realiza como modo de apropriação. Assim, a fim de concretizar a existência humana, se realizaria como processo de reprodução da vida pela mediação do processo de apropriação do mundo. A relação espaço-tempo se explicita, portanto, como uma prática sócio-espacial no plano da vida cotidiana, realizando-se como um modo de apropriação (o que envolve espaço e tempo determinados), bem como construção de uma história individual como história coletiva (CARLOS, 2011, p. 63).

Não há um modelo orientador que nos faça passar da produção do espaço para a produção da cidade. Como a tentativa é de pensar a sociedade em sua perspectiva espacial, se tem a necessidade de desvendar a realidade urbana em sua totalidade e as possibilidades que permeiam a vida cotidiana. Entra em cena o conceito de reprodução social do espaço urbano, que não limita o sentido da cidade à condição de reprodução do poder e do capital, precário de sentido humano e preenchido de questões como a luta pelo lugar. Nessa realidade induzida, a apropriação do espaço estará sempre em primeiro espaço.

Para Carlos (2011), nesta situação, o ser humano é posto como centro da discussão espacial, no papel de sujeito. Já que a sociedade é a produtora espacial, revela contradições, entre o processo de produção, socializado, e a apropriação do espaço, privada. O espaço é então produzido, enquanto também é produtor de desigualdade, sendo que a última está findada numa sociedade hierarquizada em classes. A produção do espaço fundamentada em relações de trabalho entre sociedade e natureza instiga, então, relações sociais, políticas, ideológicas, jurídicas e culturais, envolvendo-se em todo o modo de vida.

A reprodução do espaço cria apoio para o processo de reprodução do capital, do poder e da vida humana. Enquanto produto social, é também histórico e real. Sua realização está dada no cotidiano social, aparentado como forma de ocupação e utilização de um lugar, em um determinado tempo, o que dá entonação a dimensão do lugar como espaço-tempo da prática sócio-espacial.

A extensão do capitalismo realizou a generalização do espaço como propriedade privada, criando a contradição entre o espaço produzido enquanto valor de uso e o espaço produzido enquanto valor de troca, com a separação radical entre espaço público e privado e aprofundamento da segregação, bem como a relação entre o Estado que domina o espaço, produzindo-o enquanto homogêneo, e o modo de apropriação que se quer diferencial (FANI, 2011, p. 68).

O processo de reprodução espacial, que antes possibilitava ocupação de áreas como lugares de expansão da rede urbana, hoje revela o poderio da propriedade privada no solo, já que esse domínio delimita a expansão econômica capitalista. Perante os empecilhos da reprodução do capital, o espaço produzido em sociedade – hoje espaço-mercadoria – cria barreiras para seu próprio crescimento.

A análise do processo de produção do espaço urbano requer, portanto, a justaposição de vários níveis da realidade como momentos diferenciados da reprodução geral da sociedade, isto é, o da dominação política, o da acumulação do capital e o da realização da vida humana. Desse modo, se o espaço corresponde a uma realidade global, revelando-se no plano abstrato, e diz respeito ao plano do conhecimento, sua produção é social e esta expressa a prática sócio-espacial (FANI, 2011, p. 70).

A concretude desse processo se dá pela dimensão da produção e da reprodução do espaço. Ele então contemplará tanto a materialidade objetiva quanto o produto das relações sociais que se realizam em determinado espaço-tempo, este fruto da reprodução da sociedade. As atenções não estarão presas na localização das

atividades espaciais, mas no produto da prática sócio-espacial, que estará presente como movimento de produção, apropriação e reprodução da sociedade.

## 2.1 AGENTES TRANSFORMADORES

De acordo com Corrêa (2011), a produção do espaço – rede urbana ou intraurbano – não se limita a ser resultado da lógica do mercado capitalista e nem do Estado, mas sim consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, com interesses diversificados, estratégias e práticas espaciais próprias, que ditam contradições já enraizadas e geradores de embates entre si próprios e várias outras camadas da sociedade.

Segundo Carlos (2011), para aprofundar a noção de produção do espaço, é importante destacar os principais sujeitos: o Estado, que possui a dominação política; o capital, que busca formas de crescer sua reprodução – entrando em cena suas subdivisões como o industrial, comercial e financeiro; e, os sujeitos sociais, que ao manter vínculos ligados à realização da vida humana, tem o espaço como berço da condição, meio e produto da sua ação.

Segundo Corrêa (1989), os principais agentes transformadores podem ser divididos conforme a tipologia: os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, e o Estado. Pela ação de ambos, o espaço é produzido, sobretudo no modo material, como campos cultivados, estradas, vias, centros urbanos, bairros, áreas comerciais, mas ainda assim não é privado de significados subjetivos, como áreas voltadas a etnicidade e sacralidade. Com exceção do Estado, estes agentes são encontrados em forma quase bruta.

Os proprietários industriais são consumidores de espaço, pois necessitam de terrenos amplos e baratos para satisfazer requisitos locacionais ligados às atividades de suas empresas, como portos e vias férreas. Suas relações com a terra urbana são complexas, já que a especulação fundiária sobrecarrega os custos de expansão espacial – onde se tem a busca por terrenos amplos e baratos –, e inflaciona o valor dos imóveis, provindos justamente do aumento do preço da terra, atingindo os salários da força de trabalho. Em cidades onde a atividade é expressiva, setores fabris são criados próximos a áreas proletárias. Esta ação acaba

por mudar a cidade, produzindo espaço próprio e interferindo na localização de outros usos da terra.

Os proprietários de terra atuam como agentes inflacionários, pois buscam a maior renda fundiária possível de suas propriedades. Estão interessados no valor de troca da terra, abstando o valor de uso. Entra em cena também o Estado, já que estes terrenos podem ser valorizados por investimento público em infraestrutura, sobretudo viária, próxima aos lotes. A demanda de terras e habitações depende do aparecimento de novas camadas sociais que estejam capacitadas a participar deste mercado (Corrêa, 1989).

Promotores imobiliários, agentes que realizam a incorporação, financiamento, estudo técnico, construção, produção e comercialização do imóvel, buscam transformar a mercadoria em dinheiro, acrescido de lucro. Tem como estratégia produzir habitações com inovações, com valor de uso superior às antigas, obtendo um preço de venda cada vez maior e ampliando a distância entre camadas sociais (Corrêa, 1989).

De acordo com Corrêa (2011), o Estado capitalista desempenha múltiplos papéis em relação à produção do espaço. Este poder é decorrendo de o mesmo significar um ramo de diferentes interesses e conflitos. Segundo Samson (1980, apud Corrêa, 2011), o Estado insere-se no contexto econômico, político e social da dinâmica sócio-espacial da região a qual está inserido.

Dentre suas possibilidades estão: estabelecer o marco jurídico – leis, regras e normas – de produção e uso do espaço; taxar a propriedade fundiárias, as edificações, o uso da terra e as atividades produtivas, o que o torna condicionante da diferenciação socioespacial no espaço urbano; produz condições de produção para outros agentes sociais – vias de tráfego, sistemas de energia – assim como o próprio espaço físico da cidade, caso dos aterramentos; controla o mercado fundiário e dono de terrenos estratégicos; propõe o imobiliário, investindo na produção de imóveis residenciais direcionados também estrategicamente; e, produz o industrial, já que interfere produção do espaço por meio da implantação de unidades fabris.

Estes diferentes agentes sociais, ainda que centrados em suas estratégias e práticas espaciais peculiares – complementares em certos âmbitos – podem

desempenhar papéis diferentes dos que os diferenciam, criando pontos de assemelhação. Práticas espaciais podem ser comuns a diferentes agentes sociais, que serão refletidas no espaço produzido. A terra urbana é objeto de interesse generalizado, envolvendo agentes sociais com ou sem capital, formal ou informalmente organizados.

## 2.2 O TRANSPORTE “NA METAMORFOSE” DO ESPAÇO

Segundo Silva (2011), o transporte urbano é um produto e uma condição do próprio urbano, empreendido com a finalidade de viabilizar os objetivos e interesses dos agentes transformadores do espaço. A cidade, então estruturada como sistema, tem como um dos seus objetivos viabilizar a qualidade de vida, pela criação de acessos ao trabalho, moradia, serviços e etcetera, ocasionando movimentos e interações socioespaciais. Neste contexto a circulação urbana intermedia a relação entre as atividades desenvolvidas no cotidiano, englobando a produção e reprodução do espaço.

Em cada cidade se materializa um sistema espacial complexo, compreendendo uma montagem independente das áreas funcionais (privadas e públicas). Estas podem ser denominadas tanto como espaço de produção (no qual processo de acumulação ocorre) ou de reprodução (no qual a recuperação da força de trabalho ocorre). Ambos os espaços são mediados por um terceiro espaço, dedicado às necessidades da circulação (Dear e Scott, 1981, traduzido por Silva, 2011).

De acordo com Silva (2011), a congruência entre o espaço de circulação, produção e reprodução é fator fundamental para a compreensão da estrutura urbana. O ambiente construído irá servir de elo entre essas estruturas. O processo de produção tenderá a realizar-se pelos agentes transformadores do espaço. A reprodução se dará nas esferas social, cultural. Dessa forma a circulação dirá respeito aos movimentos de pessoas e produtos, realizados por vias, e sua estrutura, de acordo com Vasconcellos (2001) é o suporte físico de si própria, onde será amparada por meio de máquinas – automóveis, ônibus, trens, bondes – ou pelo modo a pé, estes, meios de circulação. A circulação então intermedia a relação entre as atividades desenvolvidas no espaço intraurbano.

De acordo com Rocha (2003), ao alterar o uso do solo de uma área de uma cidade, são gerados novos movimentos de indivíduos relacionados àquela área, gerando

nova demanda por transportes. Ao suprir tal demanda pela oferta de transportes, aumenta-se a acessibilidade do local, que passa a ser irrigado de atendimento e locomoção, alterando assim o valor e uso do solo, valorizando-o. Desta forma, o transporte forma uma relação com o uso do solo, visto que ora induzem e ora são induzidos na organização do espaço. O bonde, como meio de transporte, objeto técnico, tende a seguir a mesma lógica de funcionamento.

O transporte, aqui evidenciado no bonde elétrico, segundo Martins (1996, apud Rocha, 2003), então como estratégia de organização do espaço capitalista, deve tolerar o desenvolvimento das vigentes produções imobiliárias e de espaço, concomitantemente a acessibilidade provinda do transporte proporcione concentração e especialização do espaço. Tem ainda de criar mercado residencial e força de trabalho, visto que com a implantação de transporte impulsionada pelo Estado, áreas periféricas, então dotadas de força de trabalho, tenham valor de uso, viabilizando o mercado imobiliário para outras camadas sociais. Enquanto isso, o transporte ainda conecta mercados, viabilizando a relação de dependência entre o centro e a periferia de uma cidade – exemplificada na cidade de Salvador, mais tardiamente, de acordo com Santos (2003). Por fim, o transporte ainda regula a segregação espacial, pois ao garantir a acessibilidade e o valor de troca das áreas periféricas, o Estado oferta diferenciadamente a infraestrutura no espaço urbano.

O sistema de circulação, por conseguinte, transforma-se em essencial na dinâmica da classe trabalhadora, considerando-se a separação existente entre os espaços de produção e reprodução, entre o trabalho, habitação e lazer. A própria necessidade de realização da vida, que formará a reprodução social, será determinada por aspectos políticos e socioeconômicos, que irão variar com o tempo. Da mesma forma, a precisão do transporte também será alterada, pois dependerá da relação do espaço-tempo.

Desse modo, a prestação de tal serviço não irá variar conforme o aspecto de satisfação do ser humano, mas segundo ordens impostas pelos agentes transformadores do espaço. Com o advento da sociedade industrial, a expansão horizontal das cidades, o englobar de lugares mais afastados entre si no espaço urbano e a estrutura segregacionista da lógica capitalista, o meio de transporte surge para atender as demandas de reprodução do capital e da força de trabalho.

É notório neste momento a importância que o transporte urbano ganha como um insumo básico do processo produtivo, visto que otimiza a mobilização da força de trabalho, viabilizando o acesso do capital à mão-de-obra. Os meios de transporte assumem um papel protagonista no espaço da circulação urbana. Este último agora vem complementar e otimizar os processos de produção e reprodução social (Silva, 2011).

Como a estruturação do sistema de transportes, o capital pode manter sua força de trabalho em pontos distantes. Esta, por sua vez passa a adquirir novas fontes de renda, consequência da acessibilidade e da autonomia perante sua habitação e locomoção. Mas para que a cidade pudesse conceber essa função econômico-social, é necessária eficácia da infraestrutura de transportes. Com a expansão das cidades, cresce o papel do mesmo nas relações econômico-sociais do espaço urbano.

A estrutura da circulação fica sobre responsabilidade do Estado, que cria vias, calçadas e sistemas de transporte, pela taxação de impostos. Todavia, os meios de circulação podem ser advindos pelo poder público, privado e particular, ou sendo constituídos pelos dois primeiros, ainda que o setor privado seja regulamentado conforme as normas do Estado. Segundo Vasconcellos (2001), a regulamentação do sistema de circulação é desenvolvida de acordo com técnicas de intervenção: Planejamento Territorial e Espacial, Planejamento de Transportes e Planos Viários, identificados como solo, estrutura e meios de circulação.

O Planejamento Territorial e Espacial entra como um processo que irá interferir na organização do espaço urbano, pela criação de infraestrutura com sistemas viários, habitação, transportes e etcetera. Abaixo desse processo encontra-se o Planejamento de Transportes, processo onde será concebido e desenvolvido um sistema de transporte eficaz – para pessoas e produtos – dentro de um sistema produtivo e reprodutivo. Em outra instância está o Plano Viário, tratado como o conjunto de vias de uma região. Todos se interligam pela necessidade de gerir o uso de solo, da mesma forma que todos são formas de interferir nos conflitos existentes entre os agentes transformadores do espaço.

Para colocar tal tema em consonância com a recorte-temporal da cidade de Salvador, cidade aqui analisada, Rocha (2003) explica que da metade do século XIX, até a década de 30 do século XX, o planejamento urbano em Salvador encontrava-se em outra escala: prevalecia as ações setoriais, estas observadas sob

parcialidade, sem a compreensão do todo, caracterizado por obras de melhorias, com enfoque sanitaria.

Esta visão sofre transformações com a Semana de Urbanismo de 1935, onde se introduz o “planejamento urbano globalista e urbanismo organicista”<sup>1</sup> na cidade. Esta “semente” culminou no Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador – EPUCS, coordenado por Mário Leal Ferreira, onde o transporte foi tratado como serviço de utilidade pública, e o transporte urbano coletivo gozava de privilégios mediante a determinação de uma rotina. Esse plano priorizou uma nova composição do sistema viário soteropolitano, com ênfase numa estruturação radiocêntrica e na formação de avenidas de vales e cumeadas articuladas, dando espaço a circulação dos automóveis.

Vasconcellos (2001), afirma que junto com os agentes transformadores do espaço, outros elementos também interferem na implementação de políticas de transporte urbano: planejadores de transporte, setores terciários, órgãos de consultoria, e operadores privados de transporte público. O planejador intermedia conflitos de interesse entre agentes transformadores do espaço, regulando suas contradições, propiciando a reprodução do espaço.

O setor terciário atua quanto a mudança na organização do espaço – acessibilidade e viabilidade – que pode ser realizada quanto a aplicação de uma política de transporte, é onde aspectos valorização de mercado são postos em foco. Órgãos de consultoria podem participar de ações no planejamento de transporte, podendo agir em parceria com o próprio poder público. Por fim, os operadores privados de transporte público possuem estreita relação com o Estado, visto que as áreas lucrativas são apontadas como prioridade de atendimento, e através de vínculos contratuais, é possível gerar um monopólio forçado.

Deste modo, Silva (2011) afirma que a circulação é fator vital para a reprodução do espaço urbano, onde a mesma é feita por sistemas viários. Este sistema de circulação vai viabilizar relações no espaço urbano, que otimizam a economia capitalista e a reprodução das relações sociais que a sustentam. A localização será condição fundamental para a atividade social, que não mutáveis conforme o espaço-tempo.

---

<sup>1</sup> Rocha, 2003, p. 76.

### 3 MEIO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL

De acordo com Santos (2004), a relação entre a sociedade e a natureza, em todos os espaços, é a da substituição do meio natural, na qual a sociedade irá desenvolver-se, por um meio mais artificializado, instrumentalizado por essa mesma sociedade. Em cada lugar no espaço, este caminho tende a ser o natural, ao mesmo que peculiar. Desta forma, o meio geográfico – inseparável da técnica<sup>2</sup> –, irá ser definido conforme o espaço físico, dividindo-se em três situações: o meio natural, o meio técnico e o meio técnico-científico-informacional.

Por conseguinte, as transformações que o homem impôs diretamente às coisas naturais já se constituíam técnicas, dentre as quais estão a domesticação de plantas e animais, e o homem então começa a atribuir a esta Natureza, leis. Segundo Friedmann (1968), os meios naturais são, desde as origens da pré-história, meios relativamente técnicos, onde o homem já se defendia, alimentava, alojava e vestia.

As motivações que o homem tinha para o uso da terra eram sobretudo locais, ainda que as relações sociais estivessem em constante acrescência. Desta forma, a sociedade, nesse momento, era local e ao mesmo tempo que criadora de técnicas, percursora dos tempos sociais e dos limites que estas técnicas iriam criar. O homem mantinha concordância com a natureza na qual ele se formou e herdou, ao mesmo tempo que buscava delimitar uma nova natureza.

Ao fazer este processo, a sociedade produziu e englobou uma série de comportamentos, que mantêm o objetivo de continuar o meio de vida. Santos (2004) exemplifica este processo com a criação a rotação de terras e da agricultura itinerante, que constituíam regras sociais e territoriais, buscando conciliar o uso e a manutenção da natureza, para que esta pudesse ser posteriormente utilizada para a formação de uma nova sociedade. O autor ainda afirma que estes sistemas técnicos, sem objetos técnicos, não agrediam a Natureza, pela explicação de serem indissociáveis, e ao mesmo tempo regenerativos.

Friedmann (1949, apud Santos, 1996), observa que o meio técnico é a realidade a qual nos defrontamos, sendo então necessário o seu estudo, com todos os recursos do conhecimento, dominando-o e humanizando-o. Santos (2004) afirma que o

---

<sup>2</sup> A técnica é a grande banalidade e o grande enigma, e é como enigma que ela comanda nossa vida, nos impõe relações, modela nosso entorno, administra nossas relações com o entorno (Santos, 1996, p. 20)

período técnico vê a emergência do espaço mecanizado, e define os objetos que formam o meio como culturais e técnicos. É neste espaço-tempo que a matéria vem gradualmente a ser artificial, partindo do natural. Os espaços passam a ser distinguidos pela extensão e pela capacidade de sua substituição, e esta, abrange-se aos objetos, que de naturais e culturais, transformam-se em técnicos. Sérís (1994, apud Santos, 2004), propõe que a mecanização do espaço técnico é mais recente que a mecanização do mundo, e essa se impôs ao longo dos últimos dois séculos, mantendo-se dominante nos países ocidentais e no Japão. A partir destes lugares tomou o mundo e é passada de geração em geração, povoando o imaginário coletivo.

Quanto aos objetos técnicos, que se realizam como máquinas, Santos (2004) ilustra que estes possuirão lógica instrumental que embate as lógicas naturais, e formarão, naqueles lugares que forem impostos, situações de conflito. Já que são demandados, os objetos técnicos e o espaço maquinizado são lugares de ações superiores às forças naturais, pela sua superposição e pela crença de que o homem cria novos poderes, dentre os quais o maior é a premissa de enfrentar as obras da Natureza, em estado cru ou socializada anteriormente, com instrumentos que perpassam as articulações humanas, e significam o alongamento do território, “verdadeiras próteses” (SANTOS, 2004, p. 237). O homem passa a passar a utilizar novos materiais para transgredir distâncias, construindo um espaço-tempo próprio, no trabalho, nas trocas e na moradia. Os tempos sociais sobrepõe-se aos tempos naturais.

Desta forma, a divisão de trabalho tende ao acréscimo, e as motivações para uso dos sistemas técnicos seguem a mesma lógica, estranhas à dinâmica local, acendendo a importância da troca na sobrevivência da sociedade. Pelo pensamento de Santos (2004), este novo processo de comércio tende a dar presença à sistemas técnicos mais eficazes, visto a necessidade de acrescentar demanda, e para que a razão do comércio se dê, é de suma importância a sua alocação, que se confirma indiferente das condições preexistentes.

Santos (2012, p. 120-121) salienta que “a fase atual se constitui sobre território cada vez mais vastos, o que se chamará de meio técnico-científico”, período no qual a construção e a reconstrução do espaço se dará com o uso da técnica aliada a ciência. O meio natural passou a ser a fase na qual o homem escolhia e valorizada

da natureza aquilo que era sumo de sua sobrevivência e apreciava peculiarmente à condição natural, e essa, sem grande modificação, constituía a base material da existência em sociedade. O fim do século XVIII e começo do XIX foram “terreno” da mecanização do território, o que o autor chama de “criação do meio técnico” (Santos, 2012, p. 121), sobrepondo-se ao meio natural. O meio técnico-científico veio justamente superpor sobre os anteriores, tornando-se o meio geográfico.

No fim da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), Santos (2012) afirma que o território se mostra de maior conteúdo em ciência, em tecnologia e informação, impondo remodelações no meio rural e no meio urbano. Como consequência, alterações significativas se dão na composição técnica do território, pela cibernética, biotecnologia, químicas, informática e eletrônica. Dessa forma o território produz ainda mais ciência, tecnologia e informação, paralelamente a cientificização do trabalho. A união da ciência ao trabalho ocorre congruente à informatização do território, dando ao último uma velocidade de acréscimo maior e marcante – já que o trato da informação está presente também nos objetos – até mesmo que a economia e a sociedade.

Sobre os objetos geográficos, ainda afirma que darão a configuração territorial e definirão o próprio território, sempre carregados de informação. A diferenciação entre eles se dará pela “peculiarização” de suas formas de ação e pela informação que eles vêm a transmitir. Devido as suas especificidades – fato não obrigatório nos períodos anteriores – o fluxo entre eles e o território se multiplicarão. Junto à existência de objetos numerosos e distintos, tem-se o aumento do número de fluxos que eles têm de acolher, quantitativamente e qualitativamente.

Santos (2012) pontua que como a maior parte dos objetos atuais tem vocação mercantil – apesar da existência simbólica de alguns – maior é a especulação das espacializações de funções produtivas, que seguem para o nível do capitalismo e dos capitais envolvidos em determinado lugar. Por esse motivo o território de uma nação tende a uma espacialização cada vez mais explícita, e essas espacializações do ponto de vista da produção material são raízes das complementaridades regionais, que criam a necessidade de circulação frenética dentro de um território na medida em que o capitalismo avança. Então, a complexidade dessa espacialização aumentará conforme o número de produtos e a diversidade da produção.

Quanto Santos (2012) expõe que essa espacialização desencadeia um novo patamar da divisão territorial do trabalho, explicita que ela se dará de forma aprofundada, levando ao acréscimo da circulação e do movimento pela necessidade da complementação desses processos: a maior circulação irá criar novos movimentos que permitem o arraigar da divisão territorial do trabalho, e esta, culmina na especialização do território. É uma trama de acontecimentos necessária, ao mesmo tempo que viciosa.

É a fase em que R. Richta (1968) chamou de período técnico-científico, e que se distingue dos anteriores pelo fato da profunda interação da ciência e da técnica, a tal ponto que certos autores preferem falar de tecnociência para realçar a inseparabilidade atual dos dois conceitos e das duas práticas (Santos, 2004, p. 238).

Apesar dos primeiros passos com o fim da Segunda Guerra Mundial, Santos (2004) afirma que o terceiro período, que passará a ser chamado de meio técnico-científico-informacional, dar-se-á com força do final dos anos de 1970, onde a união entre técnica e ciência estão sobre o comando do mercado, e esse, pela existência dos anteriores, torna-se global. Essas ideias passam a ser tratadas em conjunto, proporcionando uma nova interpretação à questão ecológica, já que até as mudanças ocorrentes na natureza estarão subordinadas à lógica.

Nesse período, Santos (2004) explana que os objetos técnicos também serão técnicos e informacionais, motivados pela intencionalidade da produção e da localização, os fazendo surgir então como informação, que será a principal energia de seu funcionamento. O autor ainda afirma que as manifestações geográficas, decorrentes desse progresso, serão nada mais que o próprio meio técnico-científico-informacional.

Se a ciência, tecnologia e informação estão agora na gênese de processos fundamentais e da produção de até mesmo novas espécies, também se encontram no seio da produção, da utilização e do funcionamento do espaço, são a própria nata. E se antes, apenas as grandes cidades possuíam esse grau de complexidade e técnica, hoje estamos no espaço mundializados, e o rural estará altamente presente nesse movimento:

Materiais plásticos, fertilizantes, colorantes, inexistentes na natureza, e a respeito dos quais, de um ponto de vista organolético, tátil, cromático, temos a nítida sensação de que não pertencem ao mundo natural (Dorfles, 1976 p. 39, apud Santos, 2004, p. 239).

Conforme Prades (1972, apud Santos, 2004), a natureza em puro estado, onde quer que ela esteja, tende a diminuir drasticamente, e complementa que a natureza deixou de ser essencial para o nosso meio ambiente. É então posto em vista a multiplicidade do meio artificial. A técnica, com a fabricação de espaços densos, define-se como meio de existência de grande parte da humanidade. A informação torna-se necessária para a formação do espaço, constituído pelo objeto técnico, é o promulgador do processo social, e os territórios são fornidos para viabilizar sua circulação. Santos (2012) afirma que os espaços são requalificados atendem os interesses dos atores hegemônicos da economia, cultura e política, incorporados às novas correntes mundiais.

Santos (2004, p. 239) afirma que “o meio técnico-científico-informacional é a cara geográfica da globalização”. Sua diferença perante meios geográficos anteriores vem da lógica global que se impõe e homogeneízam todos os territórios. Obtendo a universalidade, seu funcionamento ocorre mesmo onde se manifesta pontualmente, e também será lidado como globalização.

De acordo com o grau técnico dos objetos, maior é a subordinação às lógicas globais. A associação entre esses objetos e a atuação dos atores hegemônicos se torna mais transparente, e ambos são responsáveis pelo processo de globalização. O ganho de essencialidade dos capitais fixos (estradas, pontes, vias, etc) e dos capitais variáveis (máquinas, veículos, etc) acresce a precisão do movimento, subindo também a importância dos fluxos.

De acordo com Santos (2012), o equilíbrio então presente com a naturalidade é mutilado, e pontos como a quantidade/qualidade da população, do emprego, dos capitais utilizados e das formas de organização das relações sociais é que são evidenciadas. A espacialização, ao criar áreas específicas para a produção de produtos, pondo em vista a lucratividade, produz a necessidade de intercâmbios, e estes irão “ampliar o espaço”. Ela ainda induz a circulação, que compõe importância ainda mais vital na transformação da produção e do espaço, tudo dependerá da fluidez das redes e da flexibilidade das leis.

### 3.1 INSERÇÃO DO MEIO TÉCNICO-CIENTÍFICO

Segundo Santos (1996), temos de considerar que o presente período histórico pode ser definido como um sistema temporal contínuo, cuja explanação se dá pelas características atuais dos sistemas técnicos e suas relações com a realização histórica. A técnica pode não ser explicação da história, mas é uma parte importante de sua constituição, levando em conta que a preparação da realidade espacial se dá pela mesma.

É também neste presente que podemos chamar o espaço geográfico como meio técnico-científico, e se um acabar por se passar pelo outro, é também afirmativo que o segundo é a resposta geográfica ao processo de globalização. Com a busca progressiva entre a sua progressão e o entorno, o homem tornou-se, através dos tempos, fator geológico, geomorfológico e climático, sendo que, estas grandes mudanças naturais se dão graças ao modelo de vida adotado pela humanidade. Se a problemática da base territorial da vida humana preocupa a sociedade, na atual fase do meio geográfico, estas questões estão ainda mais escancaradas.

O espaço é globalizado, mas são as pessoas e os lugares que vão se globalizar, interferindo assim, no espaço. Essa interferência ainda se dará pela existência de temporalidades hegemônicas, regidas pelos agentes hegemônicos – transformadores – da economia, da política e da cultura. Os outros agentes sociais são chamados de hegemonzados – claramente pelos primeiros – e devem se contentar com o tempo que os hegemônicos lhes impõe. Desta forma, o espaço tem de se adaptar a esta nova era, sendo o mesmo que adotar os componentes das atividades de produção, tornando-se mundial, e a mesmo tempo hegemônico, onde se instalam forças de regulação também mundial.

Santos (1996) afirma que hoje o espaço, que pode ser entendido como meio técnico-científico, pode apresentar-se como produto racional, devido a intenção dos seus objetos, que possuem localização funcional, de acordo com os pedidos dos atores sociais capazes de tal ação. O esquema a qual o espaço se transforma torna a vida social também esquematizada, conforme o interesse dos atores hegemônicos. É dessa forma que se instalam não só condições de maior lucro, mas como de maior alienação.

Nesses espaços que seguem a racionalidade, o mercado age de forma tirânica e o Estado torna-se impotente – muito pela própria ação de enfraquecimento vinda do

mercado – campo perfeito para que o fluxo hegemônico haja sem empecilhos, destruindo e subordinando todos os fluxos por quais ele passar. Se os objetivos deste período são a fluidez e a competitividade, é por ambas foram estimuladas além das sociedades iniciadas, e instaladas pela sedução destes dois objetivos ou pela exigência do capital.

Se Santos (1996) propõe para que a fluidez ocorra seja necessário baixar fronteiras, melhorar transportes e comunicações, retirar obstáculos de circulação monetária, “sumir” com as resistências contra o capital hegemônico, a competitividade, que permeia o discurso e a ação dos governos e das grandes empresas, é possível pelos progressos técnicos existentes e pela fluidez do espaço, que apesar de condição, não é base da ação hegemônica, papel da competitividade.

A competitividade toma como discurso o lugar, que no início do século, ocupava o Progresso e, no pós-guerra, o Desenvolvimento (Santos, 1996, p. 35). Antes, seu debate era filosófico, teológico e moral. A busca dessa competitividade, como apresentada pelos seus propositores – governantes, homens de negócios, funcionários internacionais –, basta-se pelo seu próprio nome e pela sua definição mais básica, sem que haja qualquer justificativa ética. Sua realidade, porém, é outra, é “um outro nome para a guerra, desta vez uma guerra planetária, conduzida, na prática, pelas multinacionais, as chancelarias a burocracia internacional” (Santos, 1996, p. 35).

A dimensão mundial para Santos (1996) é regida pelo mercado, nada mais são que organizações ditas mundiais, como instituições supranacionais, internacionais, universidades mundiais e igrejas. A dimensão a ser fragmentada é a união dos homens por sua semelhança e pelo lugar, que agem com cooperação. Estes irão se revolver pelo espaço que o lugar compõe. O mundo da globalização é uma organização doentia, onde o lugar é tratado com perversão e falsidade, e separa o local onde se ocorre união.

O espaço aparece como um substrato que acolhe o novo, mas resiste às mudanças, guardando o vigor da herança material e cultural, a força do que é criado de dentro e resiste, força tranquila que espera, vigilante, a ocasião e a possibilidade de se levantar (Santos, 1996 p.36).

Pelos olhos de Santos (1996), o tempo é determinado pelo espaço, pois na espacialização, todos os atores, hegemônicos ou hegemonzados, estão incluídos

no chamado espaço banal, que leva consigo as dimensões do acontecer. Pelo tempo, vamos entender eventos que ocorrem dentro de uma trama, pelo espaço, vamos entender a material possibilidade desses eventos, e pelo mundo vamos unir estes eventos e seus respectivos lugares.

Tempo, espaço e mundo são realidades históricas, que devem ser intelectualmente reconstruídas em termos de sistema, isto é, como mutuamente conversíveis, se a nossa preocupação epistemológica é totalizadora. Em qualquer momento, o ponto de partida é a sociedade humana realizando-se. Essa realização dá-se sobre uma base material: o espaço e seu uso, o tempo e seu uso; a materialidade e suas diversas formas, as ações e suas diversas feições.

Assim, empirizamos o tempo tornando-o material, e desse modo o assimilamos ao espaço, que não existe sem a materialidade. A técnica entra aqui como um traço-de-união, historicamente e epistemologicamente. As técnicas, de um lado, nos dão a possibilidade de empirização do tempo e, de outro lado, a possibilidade de uma qualificação precisa da materialidade sobre a qual as sociedades humanas trabalham (Santos, 1996, p.42).

Pelo seguir da lógica, Santos (1996), afirma que, na cidade se regularizará o modo de produção urbano. Esta então funciona como objeto de um processo de cumulativas transformações que irão estar correlacionadas às necessárias para as realizações de atividades modernas de produção e circulação. Por conseguinte, novos objetos surgirão para atender às demandas da produção material e imaterial, “criando espaços exclusivos de certas funções” (SANTOS, 1996, p. 74).

Hoje, a cidade então se torna técnico-científica-informacional, dotada de intencionalidades nos novos meios de produção, criada sob as ordens da ciência e da tecnologia, dotada de relações espaciais específicas de produção, tornando-se a gênese de toda a lógica capitalista, o que fundamenta a sua importância nesta nova configuração espacial. Esta, além de concentrar fluxos de informações e contingente populacional, que cria e compartilha de tais atividades, é foco e criadora de técnica, ciência e informação.

Neste sentido, Santos (1996) trata a nova visão da cidade como “plástica”, onde os lugares destinados às atividades hegemônicas são o retrato da intencionalidade que consiste a sua criação. Os espaços estarão exercendo funções específicas, onde seu valor é atribuído conforme tais, criando novas segregações espaciais. Com essa peculiaridade, cada lugar vem a ser capaz de transmitir valor aos objetos construídos sobre eles. É por essa nova configuração urbana, e pela própria

especificidade técnico-científica-informacional da cidade, que a racionalidade dos agentes dominantes cresce, sob a ótica do lucro, manifestada em forma mercantil.

### 3.2 O BONDE ELÉTRICO COMO INSTRUMENTO

Figura I - Bonde na Praça Castro Alves, Salvador, em 1958



Fonte: William Janssen (1958).

A ciência, tecnologia e informação são a base técnica da vida social atual, e da mesma forma, Santos (1996) afirma que vivemos num mundo extremamente hierarquizados. Se de um lado temos um novo sistema técnico hegemônico, do outro temos um novo sistema social hegemônico, que tem seu pico ocupado pelas instituições supranacionais, empresas multinacionais e Estados, que conduzem objetos mundializados – como os bondes – e a relações sociais, também mundializadas. E como já conhecido, no que toca o espaço, esta é a criação do meio técnico-científico.

Hoje, os lugares se diferenciam e hierarquizam pela mundialização de ambos, assim como o tempo e suas temporalidades hierárquicas e subalternas. O espaço mundial se dará pelas relações entre todos os lugares, e o tempo mundial virá pelas possibilidades mundiais existentes e por aqueles ditadas dos atores hegemônicos. Santos (1996) cita que nesta fase da globalização – que constitui o estágio supremo

da internacionalização – o espaço é um conjunto é indissociável aos sistemas de objetos naturais ou fabricados e de sistemas de ações. Com o passar do tempo, novos objetos e novas ações juntam-se às outras, modificando o espaço e servindo como instrumento da lógica do capital.

Na aurora da história, havia tantos sistemas técnicos quantos eram os lugares. A história humana é igualmente a da diminuição do número de sistemas técnicos, movimento de unificação acelerado pelo capitalismo. Hoje, observa-se por toda parte, no Norte e no Sul, no Leste e no Oeste, a predominância de um único sistema técnico, base material da mundialização (Santos, 1996, p. 49).

A instantaneidade torna os lugares associados, criando conhecimentos e acontecimentos simultâneos que interferem em uma escala e espaço mundial. Pela lógica de Santos (1996), como um todo, este espaço é teatro de fluxos em diversos níveis, imensidades e orientações: os fluxos hegemônicos, rápidos e precisos, e os fluxos hegemonzados, que ficam pendentes dos poderes hegemônicos. As escalas destes fluxos serão elevadas conforme o nível da inovação do objeto, e o subsistema de fluxo vem a ser nada mais que um subsistema dos objetos dotados de um nível superior de tecnicidade e de ações com alto nível de intencionalidade. O objeto, que neste estudo é o bonde, terá sua utilização moldada pela informação que os atores hegemônicos, seja Estado ou transnacionais, queiram passar.

O espaço, então, passa a ser formado por redes desiguais, que seguem um emaranhado de diferentes níveis e escala, sobrepostas e prolongadas a outras, de características diferentes. Ainda que o todo continue a ser o espaço de todos os homens – espaço banal -, Santos (1996) salienta que somente os atores hegemônicos servem-se de todas as redes e utilizam de todos os territórios, motivos pelo qual territórios nacionais, como o Brasil, tornam-se espaço nacional de economia internacional e os sistemas de engenharia criado em diferentes nações, podem ser utilizados por firmas transnacionais – caso das concessionárias que implantaram e mantinham os maquinários do bonde elétrico – em solo nacional.

Santos (1996) aponta que como valores de troca são produzidos, a espacialização acaba sendo seguida pela necessidade de circulação, que possui papel de transformação da produção e do espaço. Estes fluxos de informações são responsáveis pelas hierarquias e polarizações, organizando sistemas urbanos e a dinâmica espacial. Entra a importância do movimento e do encurtamento de

distâncias (para os dominantes), meios que para alguns permitem acelerar a homogeneização do espaço, mas o transformam em diversificado e heterogêneo, acrescentando o “escape” da modernidade e da regulação às divisões tradicionais em região.

Para Santos (1996), o espaço também é resultado entre sistemas de objetos e sistemas de ações, e graças as técnicas, que fundem o espaço e o tempo, os objetos podem ser artificiais ou históricos, quando as ações tendem a ser artificialmente instrumentalizadas. Desse modo, não somente as ações conterão o tempo, como os objetos também englobarão. Entretanto, os sistemas de objetos não nos permitem conhecimentos, se separado dos sistemas de ações, que não existem sem o primeiro. São, em todo caso, complementares.

Os objetos são fabricados pelo homem para ser ator da ação, eles tendem a ser concretos, buscando ser e imitar a natureza, um subterfúgio para qual sua utilização se dê de forma instantânea e natural. Seus valores serão baseados na eficácia, na produtividade econômica e entre outras ações, e estes valores tendem a ser a significar a sua continuidade ou a sua extinção, o que serve de analogia para o aparecimento e desaparecimento dos bondes elétricos, seja em solo soteropolitano, seja em outra instância – pois é a lógica mercadológica. Objetos são sistemas que surgem de um comando e são dotados de intenções: mercantil ou simbólica. As ações então aparecem como racionais para seus meios e fins, obedientes à razão formalizada, vinda e informada de outros.

Ao demonstrar que os objetos estão funcionando como sistemas na medida que se transformam em objetos técnicos, Santos (1996) conclui que os sistemas técnicos atuais – como o de transporte – são formados de objetos técnicos – meios de transporte – dotados de extrema especialização, e isso será apropriado principalmente para aqueles objetos que participam dos sistemas hegemônicos, criados para atender as ações hegemônicas em uma sociedade.

Na visão de Santos (1996), os objetos preexistentes tendem a encontrar-se envelhecidos com o aparecimento de objetos tecnicamente mais avançados, dotados de qualidade operacional superior – o que denota o desaparecimento dos bondes de tração animal perante a chegada dos bondes movidos a energia elétrica, e destes, para a crescente utilização de ônibus, que com o tempo passaram a seguir

ações hegemônicas comandadas por atores hegemônicos (Estado, concessionárias, donos de propriedade, empresas de energia elétrica, especuladores imobiliários, etc.). Esta situação culmina na tensão entre os objetos do conjunto paralelo à tensão entre ações hegemônicas e não hegemônicas. Há clara hierarquia entre ações que se instalam em objetos igualmente hierarquizados, que possuem função cada vez mais específica.

Hoje, nada fazemos que não seja pela existência dos objetos que nos cercam. Entretanto, com o tempo, mudam-se as determinações e consigo os objetos, as ações tratam de transformar as coisas:

Outro lado importante deste período é que os objetos são criados com intencionalidades precisas, com um objetivo claramente estabelecido de antemão. Da mesma forma, cada objeto é também localizado de forma adequada a que produza os resultados que dele se esperam. No passado, os objetos nos obedeciam no lugar onde estávamos, e onde os criávamos. Hoje, no lugar onde estamos, os objetos não mais nos obedecem, porque são instalados obedecendo a uma lógica que nos é estranha, uma nova fonte de alienação. Sua funcionalidade é extrema, mas seus fins últimos nos escapam. Essa intencionalidade é mercantil, mas é, também, frequentemente simbólica. Símbolos que nos permitem aceitar a racionalidade do objeto que, na realidade, vem exatamente destroçar a nossa relação com a natureza e impor relações desiguais (Santos, 1996, p. 112-113).

Por fim, Santos (1996) sinaliza que os atuais sistemas técnicos são dotados de enorme capacidade de persuasão, limitados por servirem somente aos atores e as forças que se aplicam caso tenham garantia de retorno dos seus investimentos, seja no viés político, econômico ou cultural. Estes objetos técnicos transmitem os utilitários dos atores hegemônicos, seja da cultura, política ou da economia, e só tendem a ser utilizados pelos atores não hegemônicos de forma passiva, funcionando por comandos, onde quer que estes estejam. Nesse viés, qualquer meio de transporte, dentre eles o bonde elétrico, irá funcionar pela vontade de todos aqueles que os comandam “de cima”, aos passageiros serão dados apenas o direito de utilizar esse meio, objeto, de acordo com a vontade e a premissa dos que os comandam.

#### 4 A CIDADE DO SALVADOR NO SÉCULO XX (1910-1960)

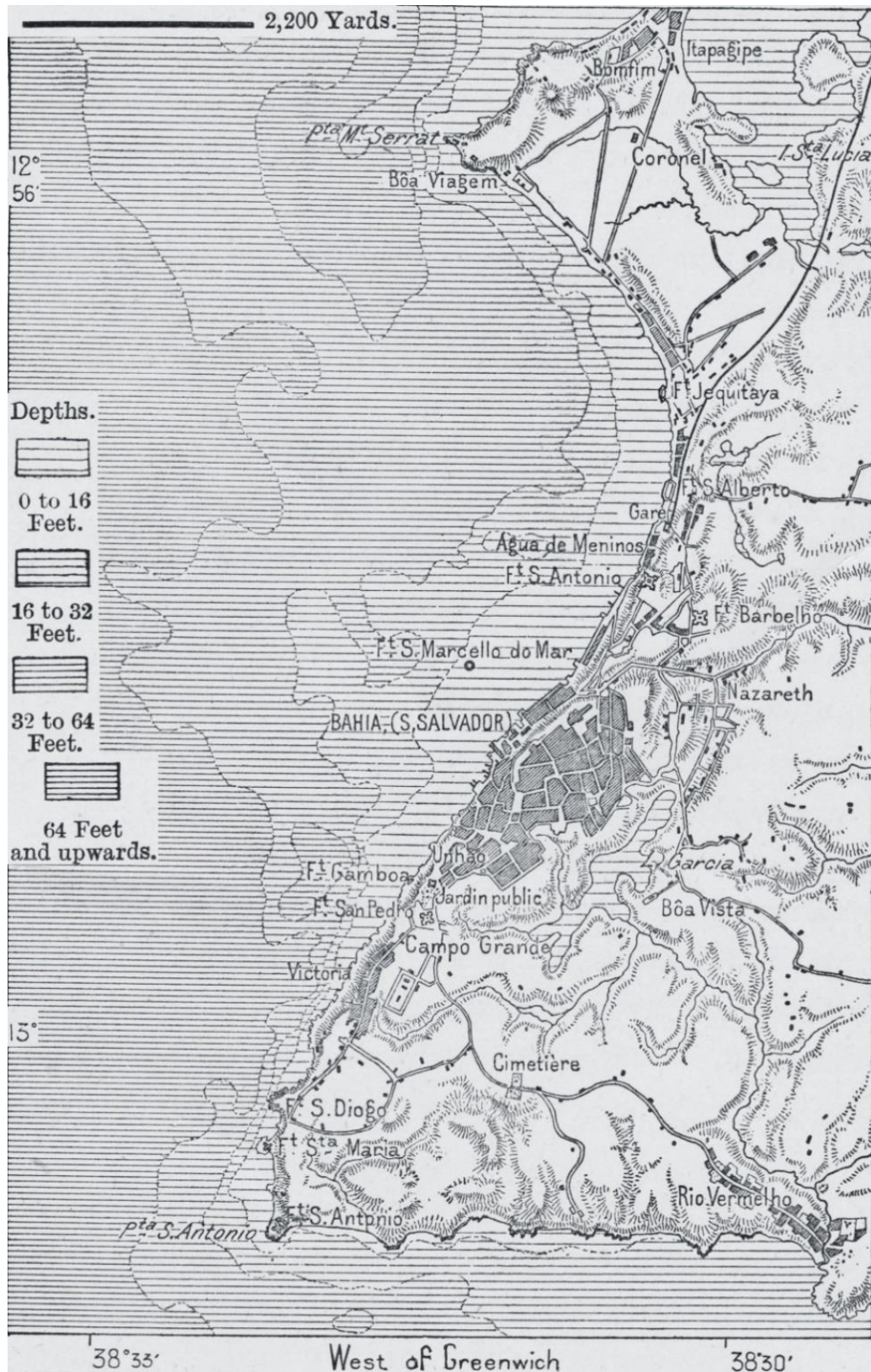
Conforme Sampaio (1999), uma questão importante para o entendimento da cidade de Salvador entre o período explanado, que compreende de 1910 a 1960 – recorte temporal que compreende o início do governo de José Joaquim Seabra, indo até o fim dos bondes elétricos em solo soteropolitano – é que sua explicação vem de períodos mais antecedentes. Estes estão relacionados ao “enforcamento” de indústrias emergentes no Recôncavo Baiano e em Salvador, cujo acontecimento é ainda concomitante a industrialização do Centro-Sul, fato que desloca a hegemonia para o bloco sulista.

Esta situação é então tratada pelo autor como enigma, contrastante com êxito, semelhante ao fracasso, fracasso que das manufaturas econômicas em solo baiano no século XIX. Sampaio (1999) define essa problemática como fase morosa do desenvolvimento técnico baiano, provinda da perda de capital, impulsionada pela deterioração da indústria do açúcar na região, aliada à mudança dos eixos de decisões do país. Azevedo (1969) cita que estas dificuldades estão atribuídas a incapacidade política e técnica local no enfrentamento das problemáticas então evidenciadas.

Sampaio (1999) diz que a crise no açúcar – compreendida entre 1873 e 1890 – apenas estardalha problemas vinculados às isenções fiscais dadas a implantação de novas usinas, meio de reequipar as instalações antigas. Só a partir de 1892 o açúcar teria aludes de crescimento, reflexos da economia, que volta a ser reanimada com a elevação do preço do cacau, ao lado da borracha. Entretanto, as crises ainda se manterão, visto que a ocorrência das secas “derrubam” produtos primários, como o açúcar, o cacau, o fumo e o café.

A oligarquia financeira, sediada em Salvador, conseguia controlar a circulação do excedente do cacau, cuja base se assentava naquilo que se convencionou chamar de “república dos coronéis” da República Velha, em que estados oriundos das antigas províncias, acostumados a fechar suas fronteiras, na verdade faziam parte de um processo que somente vai ser rompido com a revolução de 1930, cuja maior consequência é “(...) quando se propicia a hegemonia do capital industrial, sediado no Centro Sul, criando as bases de uma economia “nacional” e um aparelho de Estado burguês.” (Oliveira, 1987, p.31-31) Ali as “barreiras regionais” são desmanteladas e revistas (Sampaio, 1999, p. 78).

Figura II – Mapa da cidade de Salvador em 1894



Fonte: *Élisée Reclus, 1894 (apud Cidade Salvador 200-)*<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Disponível em: <<http://www.cidade-salvador.com/seculo19/elisee-reclus/mapa-salvador.htm>>. Acessado em 20 de março de 2016.

Este conjunto de valores arruinaram o emergente polo industrial baiano, ao mesmo tempo que difundia um novo papel para a cidade, fato provado com as migrações baianas para Sul, que acrescenta dinamicidade e polaridade às suas ações, enquanto a Bahia e o Recôncavo se encontram em ciclo de estagnação. A figura anterior (Figura II) mostra a constituição física de Salvador no final do século XIX. Nota-se o adensamento ao entorno do porto da cidade, e a expansão para localidades como o Rio Vermelho, a Barra, além da península de Itapagipe.

Sampaio (1999) traz a afirmação de que, no começo século XX, são marcantes as intervenções feitas por José Joaquim Seabra – governador da Bahia entre anos de 1910 e 1914 – feitas na cidade de Salvador, definidas então como “Plano de Melhorias” para a cidade. Entretanto, afirma que esta campanha foi realizada por meio de ações internacionalizadas e localizadas, sem um plano global de estrutura urbana, vindo a ter semelhanças com o chamado urbanismo demolidor, espelho de mutilações urbanas.

Figura III – Comércio (Aterro para o Porto de Salvador)



Fonte: Skycrapercity (s/d).

Ao salientar suas primeiras intervenções, Sampaio (1999) cria uma cronologia: na Cidade-Alta, dentre os primeiros atos de J.J. Seabra, estavam o alargamento e a expansão da Avenida Sete de Setembro, a abertura do Largo da Ajuda, da Praça XV de Novembro, da Rua do Tesouro, da Ladeira da Praça, da Barroquinha e o

saneamento/pavimentação da Baixa do Sapateiros; já na Cidade-Baixa, são iniciadas as obras de ampliação portuária, acompanhados de renovações urbanas, cujo traçado viário buscava enaltecer a circulação por meio de ruas largas e retas, dispostas pelo sistema de quadras.

Sampaio (1999) aponta que, já em 1911, é instalada uma rede de transporte por bondes elétricos sobre trilhos, ligando localidades como a Barra, Rio Vermelho (de Cima e de Baixo), Brotas, Retiro, Liberdade, e a parte da península de Itapagipe que compreendia a Cidade-Baixa. As antigas fontes das cidades foram substituídas por novos chafarizes, e a iluminação saía dos postes “iluminados à lampiões” para a rede elétrica de energia, movida por usinas elétricas. Torna-se indissociável para entendimento do quadro a participação ativa das grandes empresas (trans)nacionais, que já recebiam grandes vantagens do Estado.

Figura IV – Igreja de São Pedro em 1907 (Futura Avenida Sete de Setembro)



Fonte: Allen Morrison (1989).

Este período de mutações, que compreende dos anos de 1912 a 1930, é resultante de uma outra constância de mudanças que já ocorria no final do século XIX, e

conforme Sampaio (1999), é nesta época que monumentos históricos – Igreja da Ajuda e Igreja de São Pedro (Figura IV) – e casarões coloniais foram demolidos, para dar lugar a eixos de expansão, como a Rua da Misericórdia, a Rua Chile e a Avenida Sete, sendo estes exemplos de projetos executados.

Baseado nas informações de Peres (1973) e Filho (1978), Sampaio (1999) reafirma que a remodelação urbana de Salvador, na época do governador J. J. Seabra, se dá por meio do urbanismo demolidor, já praticado nas cidades europeias, coberto pelo ideário de “progresso e modernização”. A configuração da forma-urbana neste período anunciava-se despreocupada com os simbolismos da cidade, representada pelos sítios e monumentos, ao mesmo tempo que punha à baixo arquitetura preexistente. Porém, o sistema de traçados foi mantido, visto que sua evolução era prendida a ideias de alargamentos e correções de alinhamento, o que põe em pauta o instinto corretor e regulador destas ações.

Dentre as outras ações concebidas, Sampaio (1999) aponta para a construção da Rua Carlos Gomes – vista como reestruturação do espaço urbano logo onde já deslocavam-se as classes mais abastardas – o alargamento da Rua Joana Angélica, em sentido ao Mosteiro de São Bento, da Ladeira da Montanha e da ladeira Canto da Cruz – até então importantes ligações entre a Cidade-Alta e a Cidade-Baixa – das ruas Conselheiros Dantas, Portugal e Pinto Martins, além da abertura novas áreas de expansão e de vias que demandavam fluidez no trânsito de veículos motorizados, intensificados em função da cidade-portuária.

Dados deste período também estarão a segunda torre do Elevador Lacerda, as construções da Estação de Hidroaviões, na península Itapagipana e de equipamentos públicos importantes, como o Instituto Central de Educação Isaías Alves e a Secretaria de Segurança Pública. Todas estas edificações serão importantes para a nova leitura da cidade, sobretudo no sentido da chamada modernização, configurando-se como símbolos da interferência estatal na cidade.

Quanto a localização geográfica das camadas sociais, Sampaio (1999) descreve que as elites se arrastavam para localidades tradicionais (Barra, Canela e Vitória), a classe média arraigava-se em certas entre as cumeadas (Barbalho, Barris e Nazaré) e a Península de Itapagipe (Calçada, Monte-Serrat e Ribeira), enquanto os menos abastados concentravam-se em localidades populares (Liberdade e São Caetano).

As localizações industriais serão atraídas pela facilitação da acessibilidade à cidade – ferroviário, marítimo e rodoviário – mudando-se do Centro Antigo para a península de Itapagipe.

Sampaio (1999) acrescenta que, neste momento, novos elementos são associados às transformações urbanas, sobretudo às condições de higiene, visto que aspectos críticos à insalubridade são contrapostos às epidemias anteriores ao período, tendo estes reflexos na economia de produção e comércio de sua época – uma consciencia técnica e social de que problemas referentes ao saneamento básico estariam ligados às doenças endêmicas é estabelecida – e a constituição dos serviços urbanos, que incorpora ênfase nos transportes coletivos, mantendo a fluidez como objetivo principal. Tanto a salubridade quando a fluidez serão elementos estruturantes de uma nova ordem, que também agrega a visão estética, onde a cidade-geometrizada é “exemplo de civilidade e de cultura a perseguir” (Sampaio, 1999, p. 86). Esses serão os três pilares da nova cidade do século XX: higiene, fluidez viária e esteticismo.

Assim, o governo de J. J. Seabra, no início do século XX, vai reforçar-se de novas contribuições, quando ali: “(...) buscaram abastecer-se em São Paulo de arquitetos, escultores pintores, decoradores e artesãos especializados, com o fito de mudar, como pretendem e em parte conseguiram, a grave e tranquila fisionomia plástica de Salvador (Fernandes e Gomes, 1972, p.62). Isto significa que o “aformoseamento da cidade” requeria ainda, como na colônia, de um certo traço de refinamento que, em grande medida, a mão-de-obra local não possuía (Sampaio, 1999, p. 86).

Na década de 1930 o setor terciário torna-se forte, a concentração de atividades já se encontrava contundente nas localidades da Calçada (Cidade-Baixa), ligada ao terminal ferroviário, além de principal acesso rodoviário à cidade, e Liberdade (Cidade-Alta), localidade menos abastada de maior concentração urbana, ainda se articulando com o São Caetano. A cidade, chamada por Sampaio (1999) de cidade-terciária, vive então numa perspectiva mercantil. A exemplo desta cidade-terciária, pode apontada a Rua José Joaquim Seabra, conhecida popularmente como Baixa do Sapateiros. A figura a seguir (Figura V) evidencia o comércio da Rua José Joaquim Seabra, sobretudo no térreo dos casarões que seguem a via, além do convívio com dois meios de transporte, emparelhados: os bondes elétricos (ao centro, lado esquerdo) e as “marinetes”, termo dado a alguns ônibus antigos que cortavam a cidade (ao centro, lado direito).

Figura V – Rua José Joaquim Seabra (Baixa dos Sapateiros) na década de 1930



Fonte: Salvador Antiga (s/d).

Em 1935 foi realizada a I Semana de Urbanismo (1935), que segundo Sampaio (1999), pode ser vista como uma postura dos intelectuais e da elite baiana antes os rumos da transformação urbana. Ela tentará assimilar a modernização do Estado do período posterior a 1930. Ao mesmo tempo que introduz o urbanismo como necessário para o desenvolvimento da cidade.

(...) a Semana de 35 acaba sendo uma espécie de ponto de inflexão só na forma de pensar a cidade, buscando uma totalidade que pudesse articular as visões parcelares dos médicos e engenheiros sanitaristas, nas suas ações práticas sobre o espaço urbano (Sampaio, 1999, p. 87).

De acordo com Sampaio (1999), o crescimento demográfico entre os anos de 1940 e 1950 não é proveniente de mudanças significativas na estrutura econômica produtiva da cidade de Salvador, pois seu processo de urbanização cria um descompasso entre a industrialização da região e o crescimento urbano, o que comprimirá negativamente as consequências da estrutura urbana, ponto fortalecido pela imigração.

De um lado, "(...) os banqueiros, os grandes exportadores e importadores, as pessoas enriquecidas pelo comércio ou pela indústria, os agricultores mais abastados, os imóveis de apartamentos nos bairros ricos da Graça e da Barra ou ocupam a fachada marítima com construções modernas (...)". Do outro lado, aqueles que "(...) aproveitam os espaços vazios sem mesmo indagar

quem é o proprietário e aí constroem (...) bairros inumanos onde vivem seja como for. Estes bairros são chamados “invasões” e o mais impressionante (...) é aquele construído sobre os manguezais (...) da península de Itapagipe (Santos, 1959, p. 49-50).

Conforme Sampaio (1999), esta situação evidencia o processo de segregação espacial presente nesta época. Do ponto de vista urbanístico, essa cidade-real reflete também ao ápice da crise econômica iniciada no século XIX, onde Salvador ainda não reúne as condições materiais necessárias para instituir um processo de industrialização que ocorre – dentro do mesmo período – no Sudeste e no Sul, desde os anos de 1930.

Entre os dois extremos, os bairros das elites e as “invasões” dos pobres existem espaços ou territórios da transição, ali onde “(...) o contraste não é mais nítido porque as residências dos pequenos comerciantes, das pessoas que exercem uma profissão liberal, agricultores médios e funcionários públicos representam uma espécie de transição entre os palácios dos ricos e os miseráveis casebres dos pobres. Em geral, essa classe média é quase inteiramente ligada à terra, o que explica o nível de vida de vários funcionários e de outras pessoas, cujos ordenados seriam por si sós insuficientes para equilibrar seu orçamento (Santos, 1959, p.92).

Esse mesmo período, segundo Santos (2003), ainda foi marcado pelo crescimento do comércio interior, que influenciou o comércio grossista, ligado ao papel portuário da cidade, tornando-se quase uma nova cidade, logo ao lado do porto. As linhas de transporte, sobretudo as de bondes elétricos, acompanharam esse crescimento, tornando a circulação cada vez mais intensa. No sentido contrário, a cidade perde sua zona de influência, devido ao fato de ser incapaz de organizar seu espaço regional e apresentar dinâmica precária. Para Santos (2003), o Brasil vivia uma fase comercial, e Salvador, que poderia fomentar uma rede de distribuição dos produtos portuários, perde poder quando São Paulo, Rio de Janeiro e outras cidades crescem seu poderio industrial, agasalhados por barreiras alfandegárias. A redistribuição torna-se insuficiente para que haja sucesso comercial por parte da cidade, até porque os objetos técnicos utilizados para esta tarefa – meios de transporte – já se encontravam em defasagem.

Sampaio (1999) afirma que há, entre o período de 1940 e 1950, uma série de obras cuja visão arquitetônica sinalizam a transição entre o período que vai até 1930 e as então ditas tendências modernas, caracterizando a modernização da cidade, como o Edifício Oceania, o Hospital Santa Terezinha, o Estádio Octávio Mangabeira, o Edifício Sulamérica, o Hospital das Clínicas, a Escola Parque, dentre outros. Estes

salientam a mudança de direção da cidade-real, que pela existência de obras de carácter nacional, e pelo Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador, germinante do planejamento científico, de cunho rodoviarista, sinalizam rumos que impactarão futuros estudos urbanos.

Como a sincronização de ações que transformam Salvador de cidade-terciária – acrescentada à portuária – para a cidade da industrialização é quase inexistente, Sampaio (1999) afirma que Salvador viveu tempos de espaços, necessários para a continuação dos fluxos – exemplificados em obras na Cidade-Baixa. A cidade então constituiu uma “cidade de transição” (Sampaio, 1999, p. 100) espelho das contradições dos processos de mudança, do alcance dos processos e dos objetos técnico-científicos – processos que vem a ser intensificados a partir de 1960. Esse espaço tende a representar as marcas polidas pelos tempos históricos, cuja peculiaridade vai evidenciar mais ainda a segregação socioespacial: os ricos, a classe média e os pobres, seguindo a lógica das grandes cidades brasileiras.

“ (...) A força do discurso do “liberalismo estatal” vem desde a Independência e a Constituição Nacional do Estado Brasileiro e a utilidade desse discurso permanentemente atualizado visa a representação dos interesses das oligarquias brasileiras antes e depois da Independência, seja na primeira década do século XIX, seja do século XX. Na Bahia, dois exemplos do discurso liberal podem ilustrar os moldes pelos quais uma acomodação de interesses oligárquicos e industriais poderia vir a ser uma realidade. “ (Gunn, 1991, apud Sampaio, 1999 p. 104)

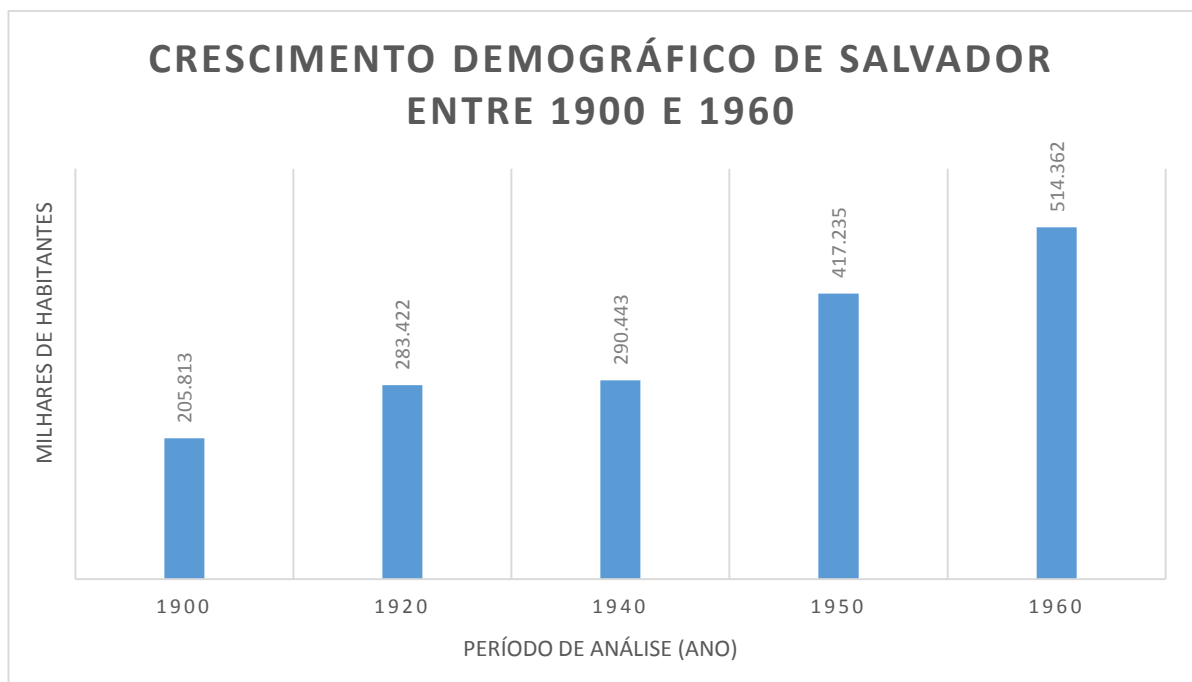
O período compreendido entre os anos de 1950 e 1960, vê como essencial a articulação entre os níveis local, regional, nacional e internacional, realizadores de uma espacialidade complexa fruto da industrialização do Brasil. Salvador manterá a forma-urbana vinculada e subordinada ao processo de industrialização, cujos objetivos do capital perpassam o território local, e são promovidos pelos atores hegemônicos, seja a oligarquia, seja pelo governo.

Essa realidade, do meado do século XX, além do “salto” de ocupação da macha urbana fica evidenciada com a figura a seguir (Figura VI): a faixa urbana estende-se do centro para outras localidades, como Plataforma, Periperi e Itapuã; o sistema viário cresce, e apresenta diversas ramificações, com o sistema ferro-carril concentrado no centro da cidade, o sistema rodoviário (em vermelho), ligando diversas localidades às vias principais; a BR-324, rodovia que ligará Salvador (via



transporte coletivo urbano, sobretudo pelos bondes: a cidade se espalhou em direção ao norte e ao sul; na península de Itapagipe a ocupação foi ainda mais densa. Posteriormente a este período, com o crescimento acelerado da população, ligado à transição do comércio para indústria, consequências para a realidade urbana destoaram, como o crescimento dos subempregos e dos desempregos: é durante esse período que o centro da cidade se desenvolverá mais ativamente, e enquanto os mais abastados tentam isolar-se, os vales começam a ser ocupados por invasões (Santos, 2003, p. 62-63).

Gráfico I – Contingente populacional da cidade de Salvador (1900-1960)



Fonte: Elaboração própria, baseada nos dados de Santos (2003).

#### 4.1 O SENTIDO DAS TRANSFORMAÇÕES URBANAS

Seguindo as afirmações de Sampaio (1999), para compreender Salvador, é necessário entender que: o desenvolvimento moderno se apoia no estado-nação e no modo de produção capitalista; o capitalismo vai crescer no processo de globalização, que demonstra ser heterogêneo, desigual, pois da mesma forma que fragmenta, reforça o sistema capitalista entre novas formas de interdependência mundial: entre os Estados-Nação, que possuem poder isolado em seus limites territoriais, fato presente nas cidades latino-americanas, onde Salvador é mais um exemplo.

Como a dimensão cultural de uma cidade é complexa, Sampaio (1999) afirma que para entender a necessidade de racionalidade e imaginação criativa empregadas, e suas interferências em Salvador, não se pode desprender do papel que o Estado mantinha, junto com o processo de acumulação, constitutivo do modo de produção capitalista. Salvador passou por estágios, e nessa passagem de cidade-portuária para cidade-terciária, ela é aquela cidade “que se encanta com o chamado projeto moderno” (Sampaio, 1999, p.140).

Ainda segundo Sampaio (1999), a forma urbana da cidade de Salvador se articula como a maioria das principais cidades latino-americanas. Quando se vê o crescimento da economia tipicamente urbana – findadas pelo setor de importação e exportação – é criada uma cidade mercantil, que se finda na forma de cidade-portuária, que abriga novas camadas ligadas ao capital mercantil, e assume a condição de outras cidades latino-americanas, onde o comércio é predominante até para a constituição do espaço intraurbano. No início do XIX, com a expansão racionalizada para o mercado externo, o estímulo dado ao setor de produção alimentícia alimenta a transição para a cidade-industrial (de cunho terciário), processo moroso e falho, que se estende até o começo do século XX.

De acordo com Porto e Carvalho (1995), a Salvador da cidade-industrial, que compreende a expansão industrial moderna, só pode ser vista regionalmente num olhar ampliado, onde seu processo é mais forte e recente. Ganha espaço na segunda metade do século XX, quando os tempos de transformação espacial intraurbana estão no sentido rapidez, comandado pela industrialização no espaço periférico metropolitano, já reestruturado.

O porto de Salvador, ampliado pelo aterramento, é tratado por Sampaio (1999) como uma localidade comercial, com espaços de convivência mercantil, onde havia o encontro de várias tipologias de indivíduos, e com o desenvolvimento dessa economia portuária, a cidade “cresce”, com a forma-física constituída num processo de forma-urbana que se adaptará a topografia acidentada do lugar.

A “Cidade da Transição”<sup>5</sup> vem do processo de modernização que transformará radicalmente a forma-urbana, com elementos estruturantes desde o final do século XIX: o porto e a zona comercial; a estação ferroviária da Calçada e seu entorno e a

---

<sup>5</sup> Sampaio, 1982, p.147

rede viária em pleno crescimento, por onde circulavam os bondes. Para Gunn (1991, apud Sampaio, 1999), esta cidade é “divulgadora” do discurso liberal, e o surto de industrialização existente na Bahia desta época, mostrou o novo alcance da divisão social de trabalho, que é fundada na agroexportação, limite que articulou o interesse dos atores baianos e paulistas, culminando no fracasso da tentativa de industrialização dos primeiros.

De acordo com Sampaio (1999), as obras urbanas do início do século XX – sobretudo no governo de J. J. Seabra – estão unidas a um processo de modernização que estão mais condizentes com a intensa circulação ligada aos capitais bancários e comerciais do que com o processo de industrialização. A expansão urbana, do que vem a ser o Comércio – findado aos aterros portuários – está ligado a este movimento: se na Cidade-Baixa ele serve para a expansão bancária e comercial, na Cidade-Alta, é eixo de expansão para o Sul, em direção aos bairros das classes mais abastadas. Entre essas duas “cidades”, eixos de ligação, como os elevadores, e obras de contenção, como encostas, são criadas.

O ciclo de modernização reconstituirá grande parte da Cidade-Alta com demolições e reformas que regularizarão traçados, enquanto na Cidade-baixa o aterro continuava em expansão, servindo de base para outra expansão, a de um novo centro, que, “criado num sítio geográfico artificial”<sup>6</sup>, anuncia-se “como resultante da “especulação”, demarca a passagem entre a primeira grande fase e a curta e intensa fase da industrialização”<sup>7</sup>. Para Sampaio (1999), no centro da cidade se observará o velho e o novo acontecerem num longo processo, que registra como a forma-urbana constitui-se ao longo do tempo, seja pela resistência de espaços antigos, seja pelo contraste com o moderno, tudo vinculado ao processo de modernização, que segue o “projeto-moderno do Estado brasileiro”<sup>8</sup>.

Pelo estudo de Sampaio (1999), o processo de desenvolvimento – antigo ou recente – de Salvador demonstra que o espaço urbano contém todos os problemas que o “boom” capitalista Brasileira trouxe, e como esse se desenrola sobre a Bahia e o Nordeste, presentes em sua produção e circulação. Se o autor diz que na produção ocorre a formação e a reincorporação da mais-valia, na circulação – comércio, meios

---

<sup>6</sup> Sampaio, 1999, p. 149.

<sup>7</sup> Sampaio, 1999, p.149.

<sup>8</sup> Sampaio, 1999, p. 149.

de comunicação e transporte – ocorrerá a troca de mercadorias, em mercados cada vez mais distantes, o que explica o lugar de produção, circulação e consumo que a cidade se transforma. Mesmo quando a produção é deficitária, que Sampaio (1999) aponta ser o caso de Salvador, há circulação de capitais. “Salvador é um fato de economia especulativa pura, ligada às trocas, ao consumo sofrendo impactos de uma produção fora da cidade” (Santos, 1959, p.186).

Ainda perante Sampaio (1999), a especificidade de Salvador é fruto de um planejamento econômico que tenta atrair capital externo para si, seguindo as racionalidades de seus atores hegemônicos. Mas o fato de ser uma cidade *locus* de circulação não impediu que sua sociedade estivesse disposta de equipamentos, espaços e meios que possibilitem atividades não produtivas de serem concebidas. Esta situação dependeu dos excedentes da produção, decompostos pelos atores em investimentos na urbe, dando padrão de serviços urbanos, e estando associados às pressões entre as camadas da sociedade, sobretudo da classe dominante.

De modo enfático, Sampaio (1999) ainda aponta que as invasões – modo de apropriação radical da cidade-terciária, onde a segregação espacial é uma das marcas – é, ao lado da descentralização – outra marca, representada pelas atividades de comércio e serviços dispostas pelas vias feitas para automóveis, em vales e cumeadas – são constituintes dos anos que precedem 1950. Para o autor, a “superlotação” da área central (Cidade-Alta e Cidade-Baixa) aliada da decadência dos bondes e da entrada dos ônibus como meio de transporte e a mudança das classes dominantes para o Sul caracterizaram uma reorganização do espaço.

#### 4.2 USO DO SOLO, FUNÇÕES E ATIVIDADES

De acordo com Santos (2003), a cidade de Salvador, no século XX, aparece como uma cópia do Estado da Bahia, visto que toda a história econômica regional deu a cidade o poder de concentrar funções e recursos, tornando-a cada vez mais forte no quadro estadual. Enquanto isso, a concentração das funções nos distritos centrais, representativos na vida urbana e na vida regional, estão exemplificados na: localização do porto da cidade, atração sobre atividades comerciais e administrativas; da estação ferroviária, próxima ao centro; da fraqueza da indústria, incapaz de criar grandes bairros; do crescimento da cidade sobre as linhas de

cumeadas, que barrou a formação de centros secundários. Porém, exceções aparecem, como a presença de certo número de indústrias na península de Itapagipe, promovido pela desocupação de terrenos então presentes pelo impulso industrial no final do século XIX, e o centro secundário formado na localidade da Liberdade, de cunho proletário e densamente povoado.

Aos olhos de Santos (2003), a função portuária de Salvador existiu desde o começo da vida urbana, sendo primordial à realização de outras funções. Se a importância da cidade corresponderá pelo crescimento da função comercial que passou a apresentar, foi devido ao porto que Salvador manteve a possibilidade de comandar as relações entre um “mundo” rural, produtor de matérias-primas, e um “mundo industrial (sudeste brasileiro e países industrializados), comprador de matérias primas e fornecedor de produtos manufaturados que a cidade e sua região necessitam.

Para Santos (2003), o porto de Salvador sempre esteve ligado à economia regional, sobretudo no Recôncavo Baiano, “ganhando território” com o passar dos tempos. Exportou produtos da economia regional e importou produtos alimentares e manufaturados, recebendo ainda produtos de subsistência, provindos do Recôncavo, dando ao porto uma dupla organização do espaço, visto que ao lado do cais, construído para grandes embarcações, existirão rampas onde aportarão saveiros (Rampa do Mercado e Rampa da Água de Meninos). Enquanto o cais principal influenciou o grande comércio ao redor, o outro providenciou o aparecimento de feiras grossistas.

A função administrativa, para Santos (2003) data desde a fundação da cidade, já que abrigou o primeiro governo geral do Brasil, circunstância pela qual Salvador “deveu” boa parte de sua população inicial. Ainda que tenha sofrido uma crise, pela transferência da capital do país para o Rio de Janeiro, em 1773, manteve importância, já que não perdeu a função de capital baiana, mesmo após a proclamação da República, em 1889. Santos (2003) afirma que Salvador centralizou a direção de quase todas as repartições do Estado, dependentes do governo do país ou não, englobando ainda os serviços do próprio município.

Esta função, que já significava construções concebidas para a sua realização, constituiu uma das atividades que transformaram o quadro urbano: os serviços

públicos, que originalmente situavam-se na Cidade-Alta, próximo ao Palácio dos Governadores, tenderam a transferir-se, mesmo que em minoria, à Cidade-Baixa, sobretudo os que mantinham interesse na proximidade com a vida financeira da cidade. A administração eclesiástica também mantém importância – fato comprovado pela existência de um cardeal-arcebispo em Salvador – já que a função religiosa da cidade não cessou.

De acordo com Santos (2003), o centro de Salvador abrigou quase toda a atividade comercial da cidade, com exceção do comércio entorno da Estação Ferroviária da Calçada, que também servia à Itapagipe, e do comércio da Liberdade. A função comercial desenvolve-se sob quatro aspectos: comércio grossista, de exportação e importação; comércio varejista; comércio de alimentação; e, comércio de rua.

Salvador, durante o período estudado, concentrou quase todo o comércio grossista do Estado da Bahia, qual estava diretamente ligado ao porto, visto sua importância desse em relação ao Estado, e sua localização na Cidade Baixa. Esse comércio manteve interesse de permanecer próximo aos bancos, também atraídos pelo porto, exercendo então uma atração mútua entre si. O comércio da Cidade Baixa estava voltado quase somente a estas atividades.

Figura VII – Rua Doutor José Joaquim Seabra em 1920



Fonte: Underwood & Underwood (1920)

O século XX trouxe uma nova especialização: enquanto a Cidade-Baixa era dotada de comércio grossista, na Cidade-Alta concentrava-se o comércio varejista. Este dividiu-se em dois setores, que ocuparam zonas diferentes no interior do centro da cidade: o comércio varejista rico seguia as linhas dos transportes coletivos – as trilhas dos bondes elétricos – em direção aos bairros ricos; o comércio varejista pobre ocupava a Rua Doutor José Joaquim Seabra (Baixa dos Sapateiros), principal via do tráfego dos veículos coletivos que se dirigiam aos bairros de classe média e pobre (Figura VII).

Para Santos (2003), o comércio de alimentação apareceu no centro de Salvador na forma de armazéns, padarias e açougues, seja pela presença de uma população que necessitava de abastecimento, seja pelos moradores de localidades mais distanciadas, que buscavam preços mais vantajosos, porém, este comércio encontrava-se disseminado por todos os setores da população. De acordo com Santos (2003), a valorização do espaço no centro da cidade pendenciou o deslocamento dos estabelecimentos, que ainda se mantinham entre a zona comercial e residencial. Já o comércio de rua foi representado pelas feiras livres, que vendiam alimentos e produtos caseiros, representados pelos ambulantes.

Salvador, que manteve uma industrialização tardia, aos olhos de Santos (2003), começou a manter, já no fim de 1950, nos quarteirões centrais da cidade, certa quantidade de indústrias e artesanatos. Estas eram complementares ao comércio, aprumando-se conforme as necessidades das casas comerciais, com produção relacionada ao consumo quase imediato. Entretanto, duas indústrias estarão fora desse contexto: Moinho da Bahia e Moinho de Salvador, ligadas às consequências das atividades portuárias.

Pela ótica de Santos (2003), é afirmável que as funções e atividades mantidas até então na cidade de Salvador ou eram antigas, transformadas em virtude do grau de importância, como as funções portuária, administrativa, comercial e religiosa, ou eram funções mais recentes, como a bancária e a industrial, que ainda sim estavam coligadas à função comercial. Nota-se que a função portuária, ligada ao crescimento urbano conduziu às outras funções, sendo também responsável pela configuração espacial das mesmas. A função administrativa, que estava concentrada na capital do Estado, também favoreceu a concentração de outras funções. Tudo isso leva a crer que a função metropolitana de Salvador “é, sobretudo, a produção de matérias-

primas, exportadas, na sua quase totalidade, em estado bruto ou após uma transformação primária” (SANTOS, 2003, p. 94).

#### 4.3 RELAÇÃO COM O PANORAMA LATINO-AMERICANO

Santos (2012) afirma que as relações entre a terceirização e urbanização não são idênticas entre países subdesenvolvidos, este é caracterizado por – dentre outras questões – disparidade de renda entre suas camadas sociais, assim como, pelo que chama de disparidades regionais. Esta diversidade será fator locacional importante para as atividades terciárias, principalmente nas que a localização se deve ao movimento espontâneo da economia. Santos ressalta também que as atividades coligadas ao poder público são atraídas pelas atividades econômicas já existentes.

Ainda segundo Santos (2012), estas diferenças auxiliam na concentração de atividades terciárias nas maiores cidades, suprindo as regiões que não podem produzir localmente, o que os custos de produção seriam maiores. Com a modernização dos transportes, as relações entre regiões crescem e são barateadas se feitas pelas grandes cidades, que aumentam seu mercado terciário ao mesmo que “enforca” o de outros locais. Esta centralização de atividades será tão mais espessa quanto for a quantidade de atividades de demandas irregulares, e tão mais profunda quando for a quantidade de capital envolvido.

Para Santos (1982), o subdesenvolvimento é um fenômeno dotado das mesmas características gerais, formando parte de uma mesma família de nações, onde inscreve-se o fenômeno da urbanização. Com a subordinação dos países subdesenvolvidos estabelecida, o fenômeno urbano da África, da América Latina e da Ásia, parte de um lado, dos efeitos de dominação por parte dos países ou regiões mais desenvolvidas, e de outro, dos esforços para tentar sanar esse controle.

Ao considerar que entre estas regiões diferenças serão encontradas, Santos (1982), ao aludir sobre a América Latina, diz que sua gênese de fenômeno urbano é diferente, apontando que este é o único continente que recebe elementos de modernização durante seu período de foco comercial, o que dará às cidades criadas favorecimento, usando tais elementos para responder as necessidades dos intercâmbios. Como surgiram à serviço de relações internacionais com os países mais evoluídos, Santos (1982) aponta que suas atividades começaram antes da

Revolução Industrial e da revolução dos transportes, onde ainda havia precariedade de meios técnicos, limitando assim a produtividade do trabalho. Sua organização dá-se primariamente por meios não-mecânicos, e com a primeira revolução dos transportes, sagrou-se os interesses das regiões a qual mantinham relação.

Para Martins (1996, apud, Rocha, 2003), na realidade das cidades dos países subdesenvolvidos – como a própria cidade de Salvador – os mecanismos sociais de manipulação do espaço, mostram-se unidos ao lidar com o transporte: divisão, localização, funcionalidade e mobilidade são então instrumentos no processo de formação do preço do solo. O transporte, além de infraestrutura, é atividade do processo de acumulação e reprodução do capital, estratégia do Estado a mando do capital para promoção da transferência geográfica de valor e tem como principal dimensão as relações sociais.

De acordo com Santos (2010), os transportes foram uma forma escolhida pelo sistema capitalista para expandir-se nos países subdesenvolvidos – onde podemos inserir a América Latina. Atingindo determinado ponto de crescimento, cidades contidas nesses territórios acusaram a necessidade de meios de transportes – objetos técnicos – para avançar o seu desenvolvimento e adaptar-se às novas demandas da lógica capitalista.

Por conseguinte, estas cidades tiveram de subordinar-se aos países industrializados, dos quais já estavam vinculados pela participação na economia mundial. Os transportes, neste trabalho exemplificado pelos bondes elétricos, de acordo com Santos (2010), foram implantados perante as necessidades e a vontade dos países industrializados, representados aqui pelas companhias ferro-carris – empresas transnacionais (Companhia Trilhos Centrais, Companhia de Carris Elétricos, The Bahia Tramway Company e Companhia Linha Circular de Carris da Bahia) dotadas de técnicas, cujo principal meio de atuação estava ligado à energia elétrica.

Fica então exposto, que se para os países industrializados a reorganização do espaço impulsionada pelos meios de transporte é totalmente proveitosa para os países industrializados, para as cidades latino-americanas representou uma fuga de racionalidade, ao mesmo tempo que barrava uma distribuição igualitária dos instrumentos. Seguindo o pensamento de Santos (2010), as cidades latino-

americanas que passaram a ser dotadas de transportes considerados modernos entre os séculos XIX e XX, se já possuíam gêneses ligadas aos países industrializados, agora reforçara as ligações de dependência.

O quadro abaixo (Quadro I), evidencia uma questão: Santos (2010) afirma que a distribuição inicial dos transportes dessa época foi concebida de forma homogênea sobre a extensão do território dos países subdesenvolvidos, inicialmente implantados em cidades já interligadas à economia estrangeira. Sob a ótica da implantação dos bondes elétricos, esse ponto fica ainda mais evidenciado ao relacionarmos os anos de inauguração do sistema de transporte em diversas capitais de estados brasileiros e em capitais de países latino-americanos.

Quadro I – Inauguração dos bondes elétricos em cidades brasileiras e latino-americanas

<b>BONDES ELÉTRICOS</b>		<b>ANO (INAUGURAÇÃO)</b>
<b>CAPITAIS DE ESTADOS BRASILEIROS</b>	SALVADOR – BA	1897
	RIO DE JANEIRO – RJ	1898
	SÃO PAULO – SP	1900
	BELO HORIZONTE - MG	1902
	PORTO ALEGRE – RS	1906
	RECIFE – PE	1914
<b>CAPITAIS DE PAÍSES LATINO-AMERICANOS</b>	BUENOS AIRES – ARG	1897
	SANTIAGO – CHI	1900
	MONTEVIDEU – URY	1906
	VENEZUELA – VEN	1907
	BOGOTÁ – COL	1910
	ASUNCIÓN – PRY	1913

Fonte: Elaboração própria, 2016

Santos (1982) propõe que desde o começo, a organização do espaço na América Latina foi feita pelo reforço de pólos históricos: enquanto algumas nações tiveram forças para comandar suas novas formas de organização do espaço – para perpetuar a atividade que interessa ao estrangeiro ou a si mesmo – outras terão de ceder parte da influência de vivo ao relevo complicado, ou até mesmo deslocar atividades que interessem ao estrangeiro, o caso do Brasil.

Antes que o país se converta numa potência industrial, ou que seja capaz de produzir a maioria dos fatores exigidos por uma população importante, a parte essencial das relações econômicas se realiza com o estrangeiro (Santos, 1982, p. 18).

É compreendido por Santos (1982) que os principais problemas urbanos na América Latina são referentes à moradia, aos serviços públicos, ao emprego e ao

desenvolvimento nacional – questões como estética não seriam primordiais. Mas é tornado como óbvio que a fisionomia irá variar conforme as características econômicas e sociais da população. O crescimento econômico das cidades dependerá dos dados demográficos.

Ao aprofundar-se nos problemas de crescimento urbano na América Latina, Santos (1982) disserta que uma das principais características é a heterogeneidade e descontinuidade das vias de transporte. As rodovias e ferrovias estão quantitativamente desiguais, o que é de interesse das cidades médias, que crescem a sua importância pela existência das vias que cortam a malha viária da nação.

Outra questão a ser notada é do isolamento, absoluto ou relativo, compreendido nessas cidades: se o absoluto é consequência das guerras e da dificuldade de comunicação que eles criam (a Primeira Guerra Mundial, de 1914 a 1918, possibilita o crescimento industrial de cidades como Buenos Aires e São Paulo, e a Segunda Guerra Mundial, de 1939 a 1945, de cidades como Caracas e Bogotá), o relativo é decorrido de empecilhos de comunicação (fomentando o desenvolvimento industrial de cidades como Guadalajara e Recife).

Para Santos (1982), Salvador possuía então papel administrativo importante, além de ter uma classe de proprietários de terra importantes, e possuir um porto. Segundo o autor, na industrialização da mesma só será realmente iniciada no final do século XIX, e será atrapalhada, de um ângulo, pelo processo de integração nacional, por meio de redes rodoviárias e ferroviárias, e pela formalização de taxas, criadas pelos Estados como meio de proteção local, diminuindo o comércio entre os envolvidos, e por outro ângulo, com a vantagem que São Paulo assumiu ao beneficiar-se pelas infraestruturas concebidas para a produção e comercialização cafeeira, e das possibilidades criadas com toda a população imigrante.

Apesar da desestabilização e da dependência que Salvador passa a criar dos fornecimentos industriais paulistas para seu vínculo com o estrangeiro, Santos (1982) pontua que o aumento de sua população, aliado à revolução do Terceiro Mundo, a cidade cria impulso para a sua industrialização, fato exemplificado com a infraestrutura criada para a instalação de empresa petrolífera Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras) – até então somente estatal – criada em 1953, e das possibilidades industriais que estas traziam para a cidade.

## 5 EXPANSÃO FÍSICA DE SALVADOR PELO BONDE ELÉTRICO (1910-1960)

Vê-se a relação soteropolitana com os bondes quando Pacheco (1992) afirma que as cidades latino-americanas, no começo do século XX, contaram com serviços de transporte coletivo realizado por bondes elétricos, organizados por concessões empresariais, verdadeiro monopólio das empresas privadas – donas de capital, agentes transformadores e hegemônicos – cujo poder se estendia para outros serviços urbanos, como energia e iluminação pública – vê-se então a relação das concessionárias dos bondes com as concessionárias de energia – e promoção imobiliária. Estas, eram empresas de capital estrangeiro, com importante aparato tecnológico, operacional e de movimento.

Bonfim (2010) afirma que nas primeiras da década do século XX, Salvador mantinha a estrutura de cidade portuária e comercial, e o desenvolvimento do setor industrial ainda era principiante. O mesmo modo, com a expansão da cidade, a necessidade de obras urbanas para a instalação de transportes, iluminação, redes de água e esgoto aumentam. Por conseguinte, o bonde se torna o principal meio de deslocamento da população, provocando a expansão física do urbano e da ocupação de novos espaços.

Segundo Santos (1995), o centro da cidade de Salvador é formado por diversos meios sociotécnicos, e o velho centro foi cristalizado em velhas formas, atravessado por algumas artérias criadas para atender às revoluções de transportes, onde insere-se o bonde. O avanço tecnológico promoveu o avanço do transporte coletivo: os trilhos urbanos, com os bondes puxados a tração animal, até final do século XIX, e o advento da eletricidade, eletrificando esse meio de transporte, que cresceu sobre a cidade.

A introdução dos transportes mecânicos, dentre eles o automóvel e o bonde elétrico, perante Santos (2003) exigirá a adaptação da estrutura urbana – intencionalidade dos novos objetos técnicos. Será indispensável alargar e retificar as ruas estreitas, sobrepondo e transformando a estrutura antes existente. Ainda segundo Santos, estas alterações resultaram num aumento de tráfego e construção de residências.

O processo de passagem do século XIX para o século XX é caracterizado, como já dito anteriormente, por uma evolução industrial morosa. Ainda que lenta, aparecem



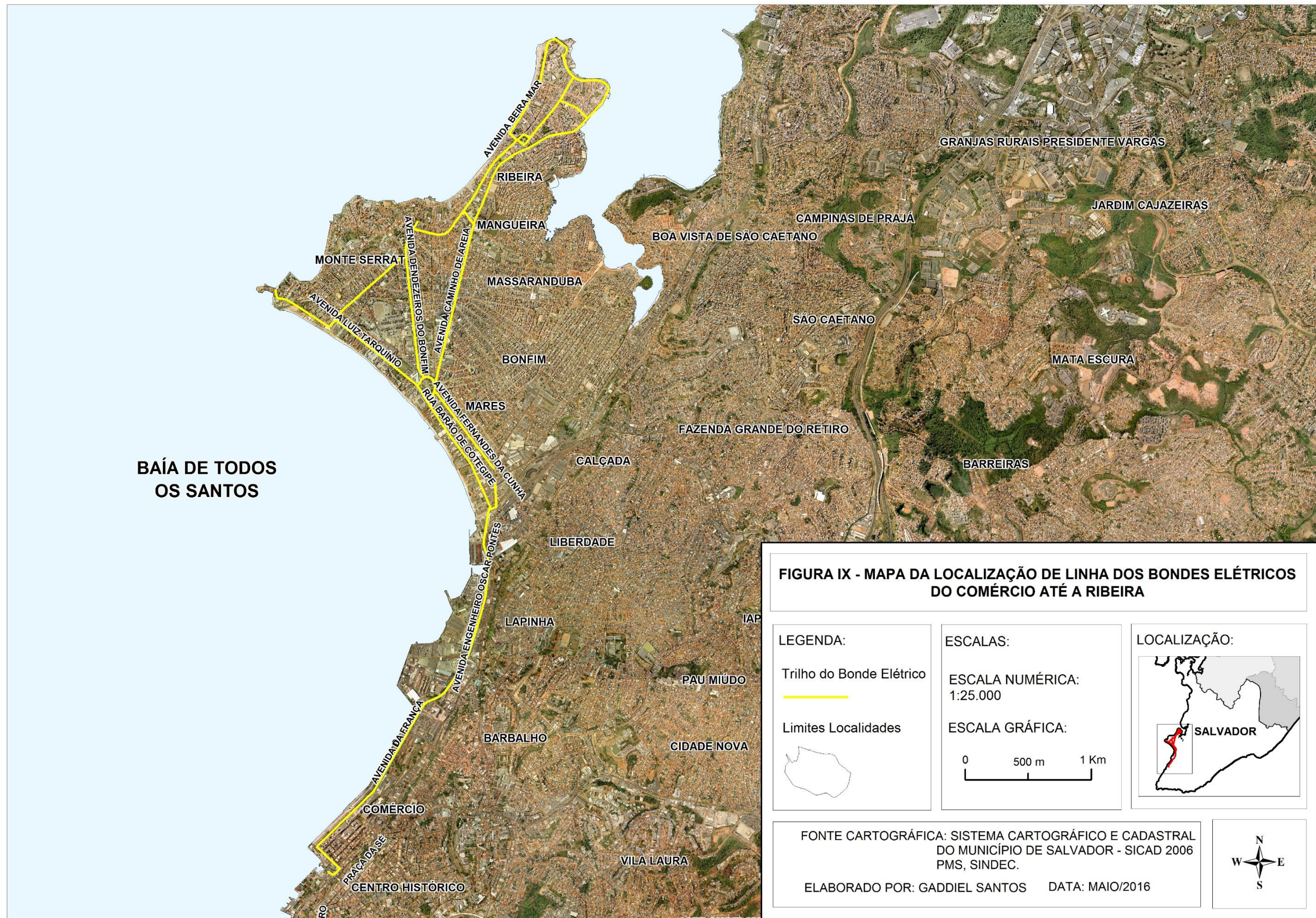
2º) Os Ascensores, conhecidos sob os nomes de Lacerda e Taboão, que ligam as cidades alta e baixa. Compõe-se de duas torres, de 240 e 180 pés de altura, respectivamente providos de aparelho elevador Otis, do último modelo.

3º) Um Plano Inclinado, que serve igualmente para ligar a cidade alta com a baixa.

4ª) A companhia de Telefones, que tem um privilégio por 25 anos, o único deste gênero concedido pelo Governo Federal (Salvador, Prefeitura Municipal (Salvador, 1979, s/n).

De acordo com Salvador (1979) o primeiro serviço público de transportes urbanos foi feito por Gôndolas, bondes de tração animal. Sua organização foi concebida pela intervenção de Francisco Antonio Filgueiras, com o estabelecimento de um contrato junto a Presidência da Província, em 14 de julho de 1851, na qual o contratante providenciaria o estabelecimento de uma linha de Gôndolas destinada ao transporte de passageiros entre o Largo do Teatro, hoje Praça Castro Alves e o Largo da Vitória. Porém, o serviço não viria satisfazer inicialmente, motivada por sua morosidade. A concessionária continuou a explorar os serviços desse transporte até que, passando por dificuldades financeira, vendeu todo o material de trabalho, junto a animais e direitos de concessão em 24 de agosto de 1897, para a Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, transição confirmada pela Intendência Municipal em 28 de outubro de 1897.

Anteriormente, em 1894, Salvador (1979) afirma que devido a concessão dada a Antonio Francisco Irandão para a implantação para uma linha de bondes elétrico – entre o bairro do Comércio e a península de Itapagipe – uma outra concessionária foi criada, a Companhia de Carris Elétricos, essa então sucessora da extinta Veículos Econômicos. As obras, que começaram no ano de 1896, terminaram em 6 de junho de 1897, dando início ao primeiro serviço de viação urbana com o uso da tração elétrica na cidade de Salvador: a primeira parte desta linha foi entregue em 14 de março de 1897, ligando os depósitos na localidade de Roma até a Ribeira, localizada na península Itapagipana; em 6 de junho do mesmo ano a linha foi ampliada, chegando até os “pés” do Elevador Lacerda. A trilha, que mantinha cerca de 8 quilômetros de extensão, pode ser apontada no recorte a seguir (Figura IX)



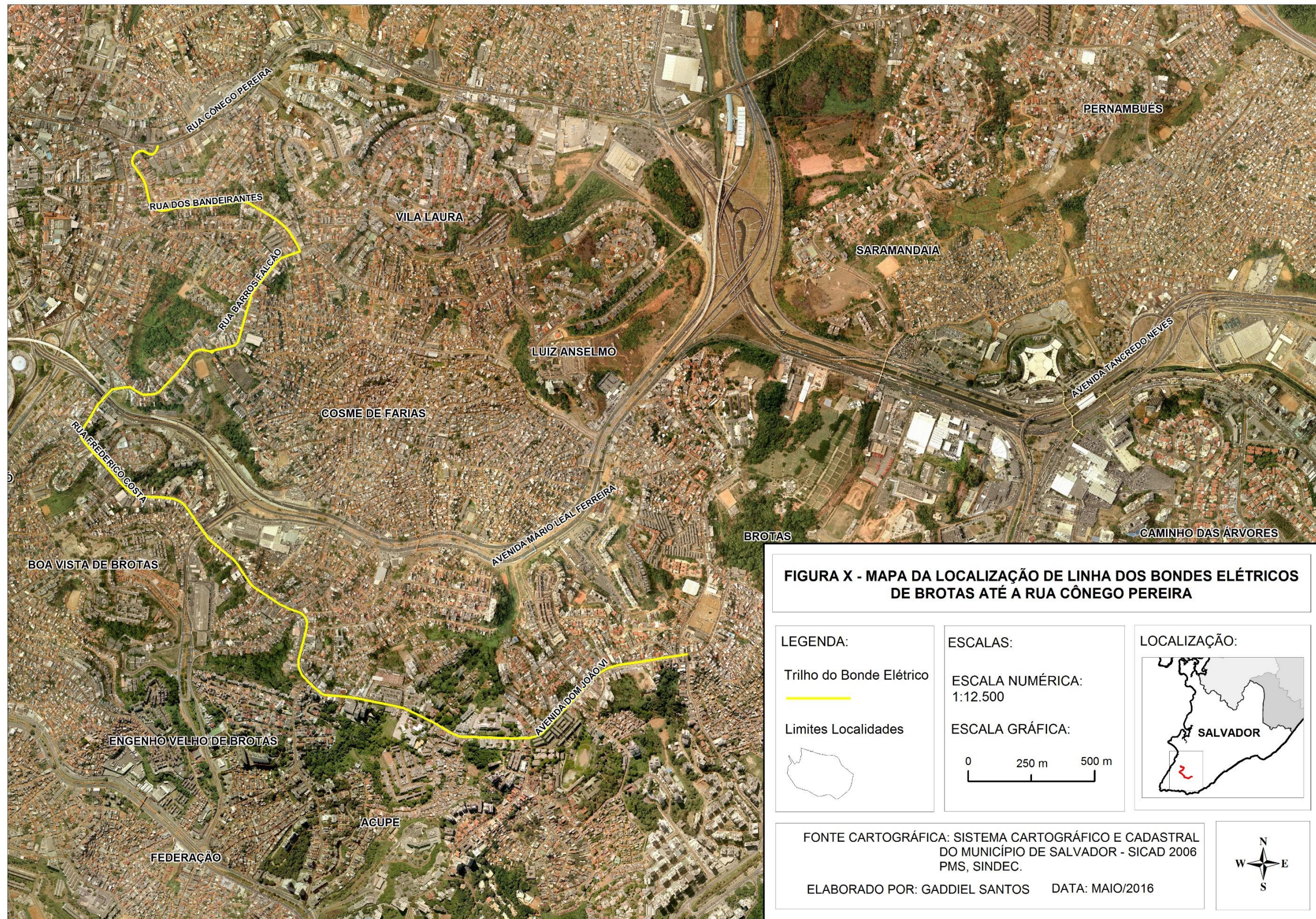
Apesar do pioneirismo, essa mesma concessionária teve seus direitos de concessão vendidos à firma alemã Siemens & Halscke. Uma década depois, em 1907, a companhia de capital norte-americano The Bahia Tramway Light and Power Company comprou todos os direitos da firma Siemens & Halscke, e os direitos foram repassados em 3 de novembro de 1907. Quase seis anos mais tarde, em 25 de abril de 1913, o contrato dessa nova empresa foi rescindido, devido a insatisfações.

Passado esse período, Salvador (1979) cita que em 28 de fevereiro de 1929, o intendente Francisco de Souza reabriu a concorrência pública para a venda e a transferência dos bens e concessões. Entretanto, somente a Companhia Linha Circular de Carris da Bahia disputou os direitos, e automaticamente sua proposta foi aceita, tendo o contrato assinado em 28 de março de 1929.

Outras empresas foram fundamentais para a difusão desse tipo de modal, como a Companhia Trilhos Centrais, fundada por Rafael Ariani e Francisco Justiniano de Castro Rebelo. Em 18 de julho de 1869, um contrato junto a Câmara Municipal de Salvador, ordenou a construção de uma linha férrea entre a Barroquinha e o Engenho da Conceição, passando por outros pontos estratégicos e criando ramais na cidade, considerada perante Salvador (1979), como essencial para a economia de Salvador, auxiliando a comunicação entre a Calçada e a Barroquinha, circuito de grande fluxo de informações. A concessão foi ampliada, construindo, em 20 de julho de 1873, uma linha férrea entre a Ladeira da Fonte das Pedras e o Rio Vermelho, também foi importante no desenvolvimento soteropolitano.

Em julho de 1887 a “empresa” saiu de sociedade anônima para “Companhia Trilhos Centrais”. Sua frota era composta veículos de tração animal, até ser autorizado pela Lei Municipal de Salvador nº 816 (23 de setembro de 1906) as mesmas regalias da Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, com a Lei Municipal de Salvador nº 330 (4 de julho de 1898), enquanto a eletrificação de linhas.

Aproveitando a oportunidade, a concessionária iniciou em agosto de 1906 a construção de uma linha que passava pelo bairro de Brotas (Figura X, a seguir), “cujo primeiro trecho, das Sete Portas à Boa Vista, só foi inaugurado em 4 de julho de 1915” (SALVADOR, 1979, p. 134):



Um contrato entre a Intendência Municipal, a Companhia Linha Circular de Carris da Bahia e a Companhia Trilhos Centrais foi fechado em 10 de novembro de 1906, concedendo a existência de tráfego mútuo entre as suas linhas, a construção e alteração de suas ramificações (identificadas na figura XI, página a seguir).

Tendo eletrificado todas as suas linhas iniciais, foram estas aumentadas com os ramais de Santo Antonio, Lapinha, Estrada da Liberdade, Brotas, Rio Vermelho, Retiro, Calçada e Quintas<sup>9</sup>, permaneceu a importante Companhia Trilhos Centrais até que, pela Lei Municipal nº 1.151, de 22 de setembro de 1926, deu-se a sua dissolução, sendo os seus bens e direitos incorporados no patrimônio da Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, tudo aprovado, finalmente, pela Lei Municipal nº 1.156, de 15 de março de 1927 (Salvador, 1979, p. 134).

A Companhia Linha Circular de Carris da Bahia foi de outro empresário, o engenheiro João Ramos de Queiroz, fundada em 5 de novembro de 1886, pela concessão obtida de acordo com a Lei Municipal de Salvador nº 2.406 (20 de julho de 1883) para a implantação de uma linha circular para a exploração do tráfego, que começou a ser construída em 1886, ligando a Praça do Palácio Rio Branco com: a Baixa dos Sapateiros, Rua Direta de Santo Antônio, Campo do Barbalho, Largo de Nazaré, Campo da Pólvora, Rua Nova de São Bento, Largo do Teatro e a Rua dos Carvões – onde havia o retorno. Acompanhada linha principal, criaram-se ramais:

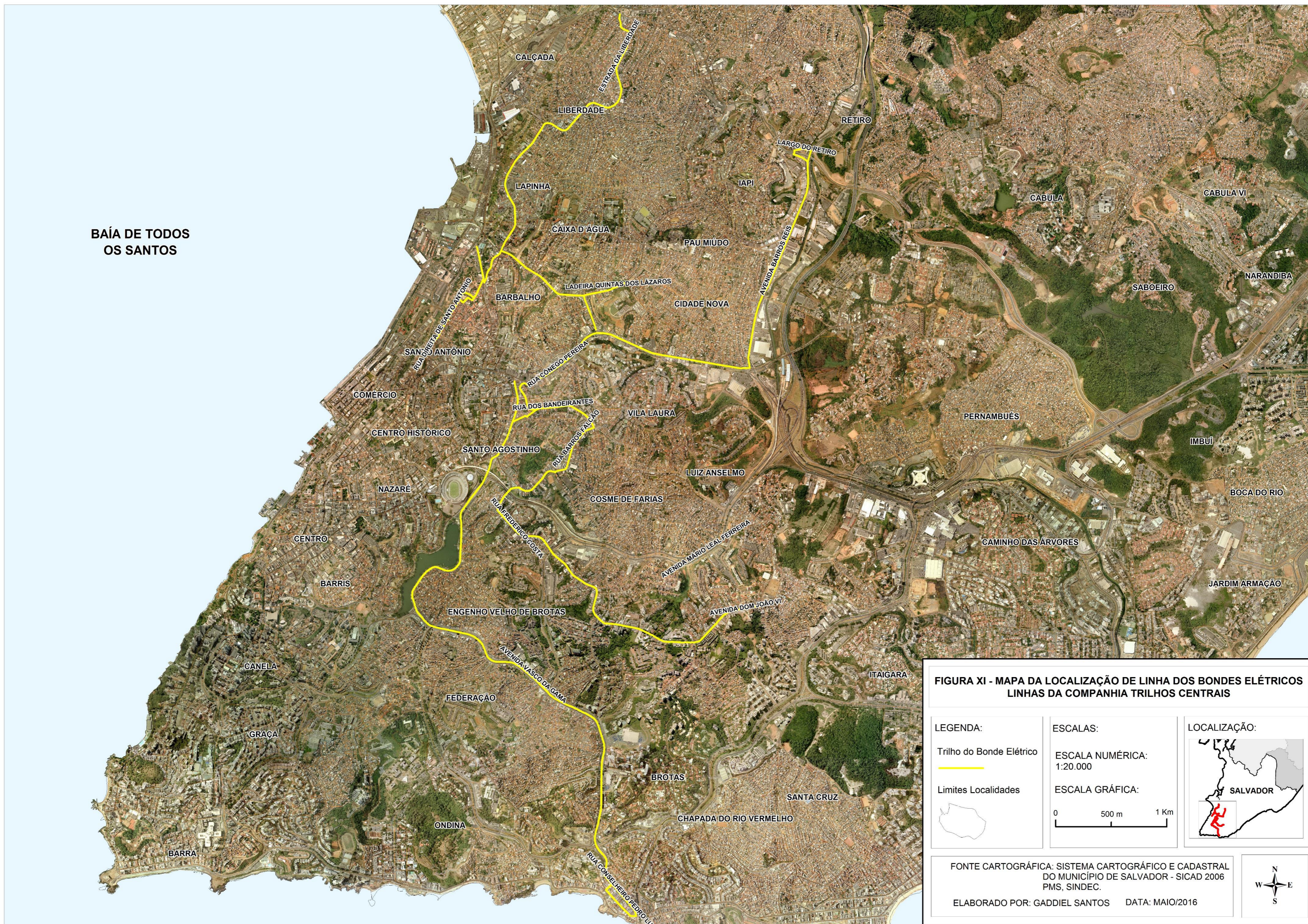
(...) Tororó, Barris, Aflitos, Canela e Campo da Pólvora pela Ladeira da Praça, na Cidade Alta e Praça do Comércio, São José, Boa Viagem (Avenida Luís Tarquínio), Bonfim e Itapagipe, na Cidade Baixa (Salvador, 1979, p. 134).

Segundo Salvador (1979), no mesmo ano Projeto do Planjo Inclinado, hoje conhecido como Plano Gonçalves, em 1887, foram aprovados novos traçados de linhas de bondes: o ramal da Boa Viagem, em 05 de fevereiro; um viaduto entre Ladeira do Pau da Bandeira e o Largo do Teatro (Ligação entre a Praça do Palácio Rio Branco com a Praça Castro Alves), em 05 de abril; a locação da linha entre o Plano Inclinado e a Rua dos Marchantes, em 13 de abril; e a formalização das plantas entre o Porto do Bonfim à Rua do Imperador, desta ao Bom Gosto da Calçada, seguindo a subida de São Francisco de Pádua. Como já abordado, em 1894, a Companhia Circular vendeu as linhas mantidas na Cidade Baixa à Companhia de Carris Elétricos, então fundada.



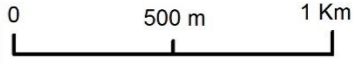

---

<sup>9</sup> Figura XI.

BAÍA DE TODOS OS SANTOS



**FIGURA XI - MAPA DA LOCALIZAÇÃO DE LINHA DOS BONDES ELÉTRICOS LINHAS DA COMPANHIA TRILHOS CENTRAIS**

<p><b>LEGENDA:</b></p> <p>Trilho do Bonde Elétrico  </p> <p>Limites Localidades  </p>	<p><b>ESCALAS:</b></p> <p>ESCALA NUMÉRICA: 1:20.000</p> <p>ESCALA GRÁFICA:  </p>	<p><b>LOCALIZAÇÃO:</b></p> 
<p>FONTE CARTOGRÁFICA: SISTEMA CARTOGRÁFICO E CADASTRAL DO MUNICÍPIO DE SALVADOR - SICAD 2006 PMS, SINDEC.</p> <p>ELABORADO POR: GADDIEL SANTOS DATA: MAIO/2016</p>		



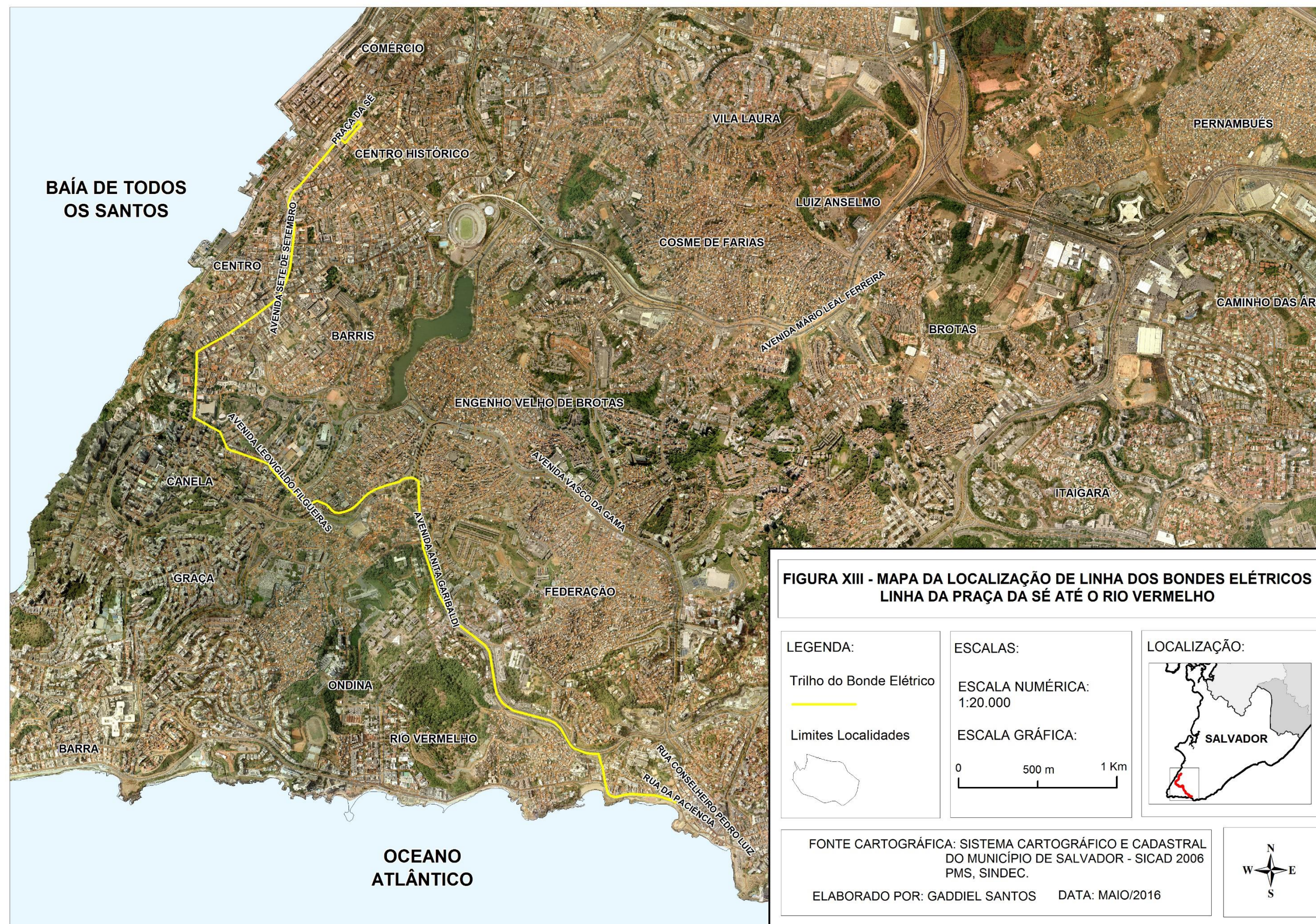
O ramal circulando o Parque Duque de Caxias (Campo Grande) foi inaugurado em 2 de julho de 1896: a 14 de setembro do ano posterior, chegou a vez da abertura do tráfego do Elevador do Taboão, cujo projeto, (...) fora apresentado (...) pela empresa de Antonio de Lacerda. Decorreram cerca de onze anos – novembro de 1886 a setembro de 1897 – entre o Projeto e a inauguração do importante melhoramento urbano (Salvador, 1979, p.135).

Figura XII – Casa de máquinas da Companhia Carris Elétricos em 1897



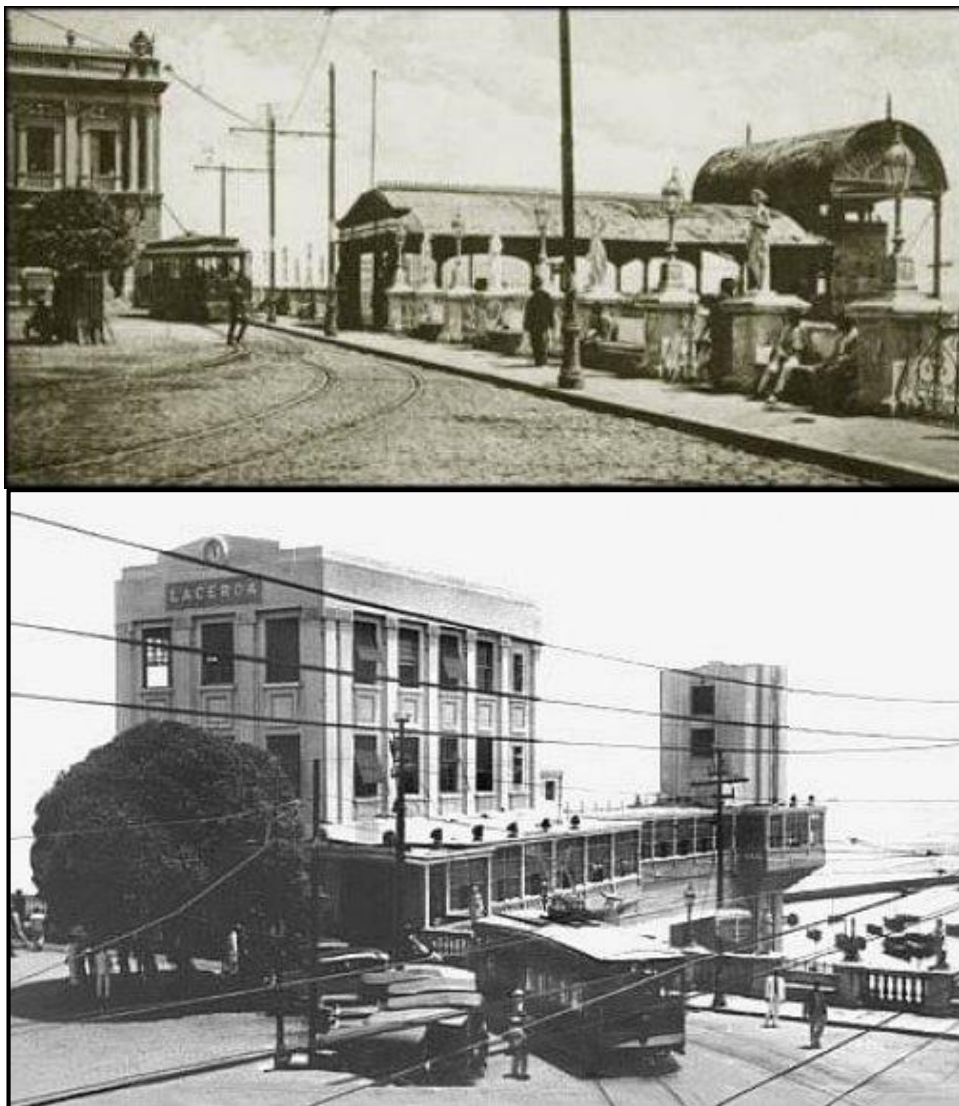
Fonte: Allen Morrison (1989).

Salvador (1979) afirma que essa era a situação da viação urbana no fim do século XIX. Com a chegada do século XX, aproximava-se também o momento que ocorreria a massiva troca da tração animal pela elétrica nos serviços de transportes urbanos da Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, expectativa que culminou numa determinada espera, visto que a concessionária conseguiu, pela Lei Municipal de Salvador nº 753 (7 de abril de 1905) um adiamento de três anos do prazo que delimitava a eletrificação de todas as suas linhas exploradoras. No dia 25 de dezembro de 1905, a concessionária inaugurou uma linha entre a Praça da Sé e o Rio Vermelho, conforme o mapa da próxima página (Figura XII):

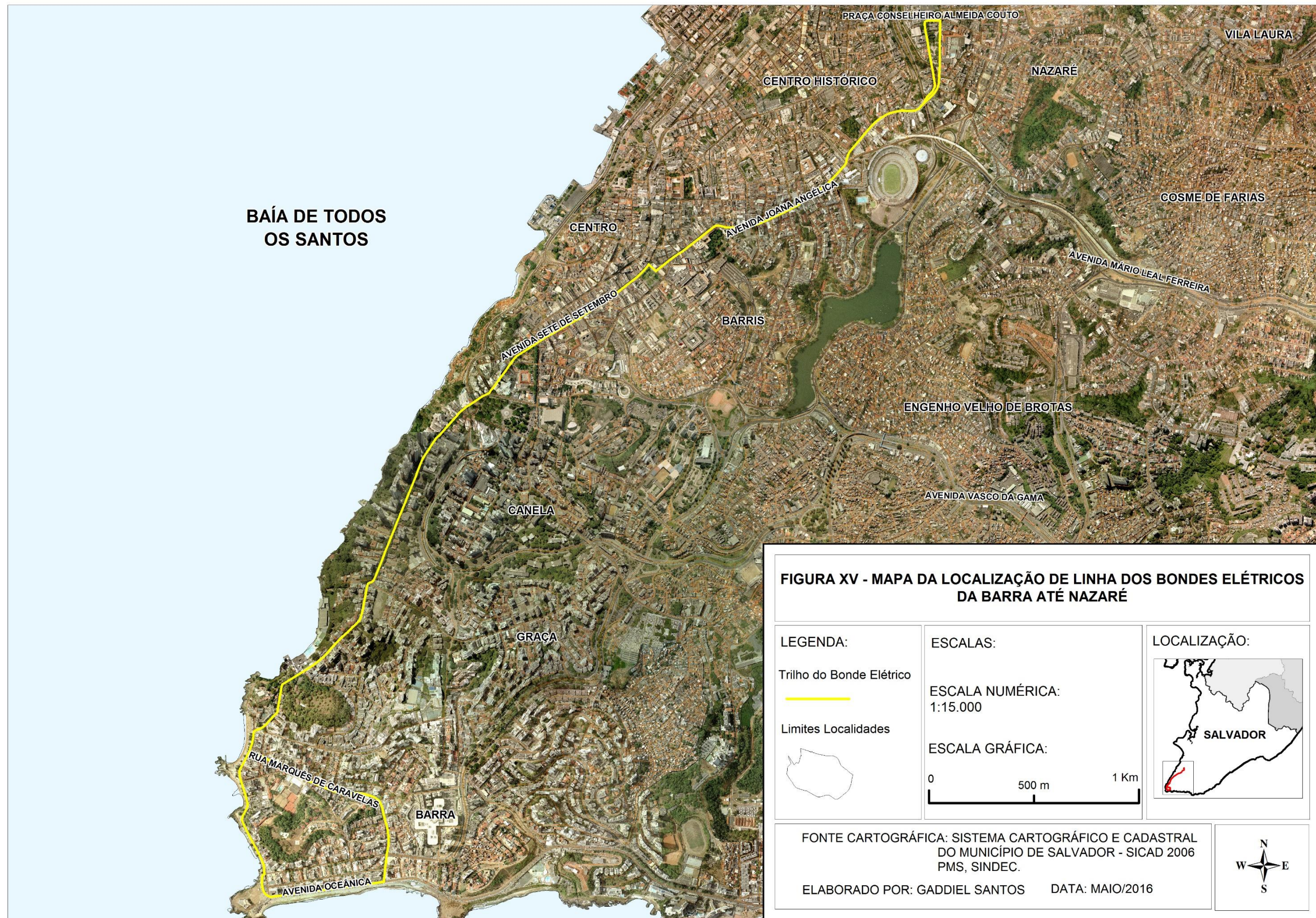


Somente em 16 de dezembro de 1906 foram entregues, de forma provisória, trechos eletrificados entre a Barra – onde a camada mais abastarda se “refugiava” – e o Plano Inclinado, juntamente com a ramificação de Nazaré (Figura XV, página seguinte) seguindo das eletrificações os elevadores e ascensores: Elevador Lacerda, em 20 de janeiro de 1907; Elevador do Taboão, em 14 de junho de 1909; Plano Inclinado Gonçalves, em 11 de junho de 1910; e, Plano Inclinado do Pilar, em 16 de junho de 1910, adquirido pela companhia das mãos de Antonio de Araújo Porto. De acordo com Salvador (1979), em 1910, aliado a esses serviços, os bondes já tinham sido eletrificados. Tal coexistência entre os serviços de transporte pode ser exemplificado na figura abaixo (Figura XIV), que evidencia uma complementação espacial entre o Elevador Lacerda e um dos ramais dos bondes elétricos:

Figura XIV – Integração entre os bondes elétricos e o Elevador Lacerda (antigo e novo)



Fonte: Adaptação do Blog Imagem Megami (s/d).



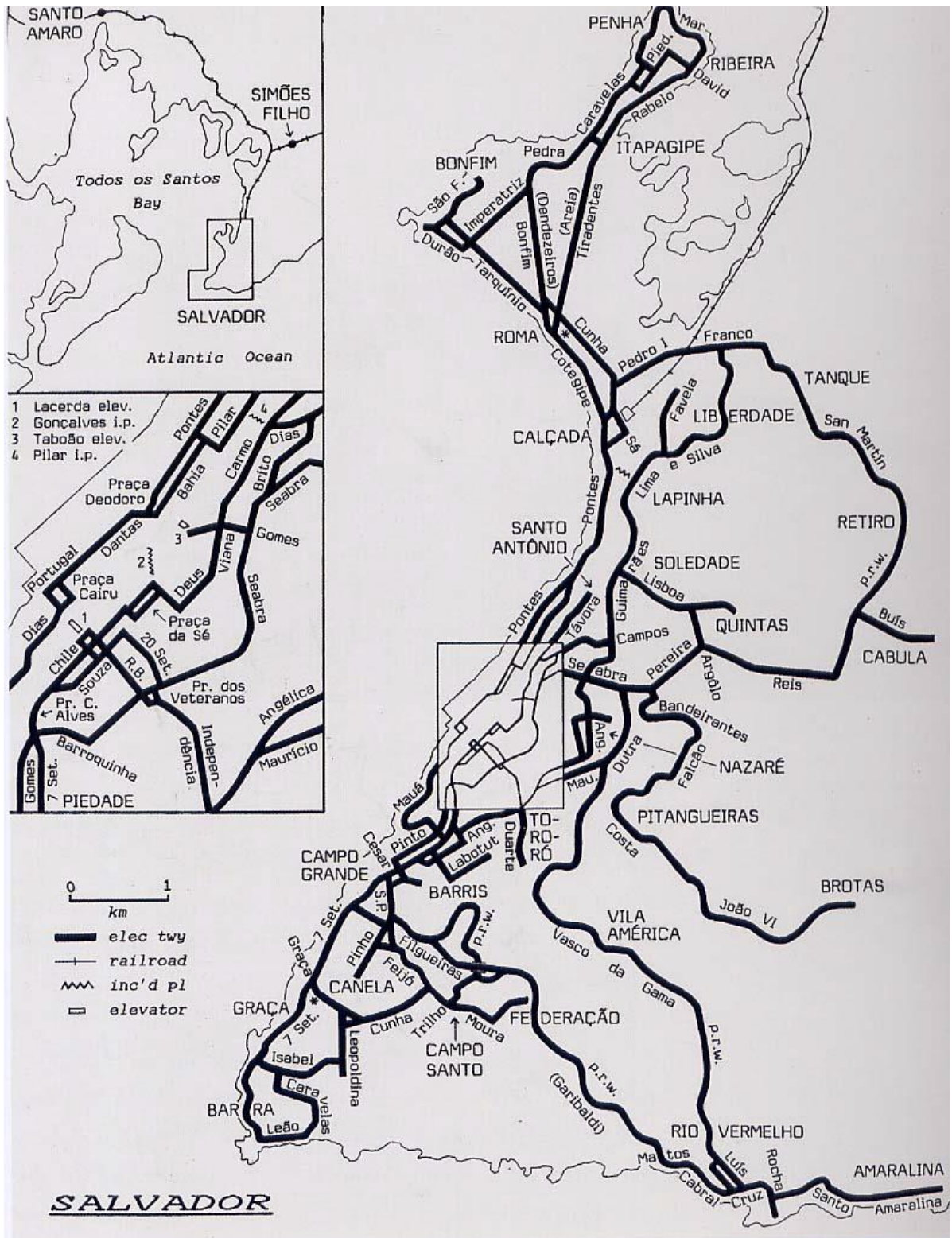
De acordo com Salvador (1979), ditando a mancha urbana da cidade, os bondes serviam justamente no espaço urbano mais densamente ocupado, entre os Fortes de São Pedro e Barbalho, funcionando como linhas de penetração, atingindo o bairro da Barra, do Rio Vermelho – tanto de Cima, quando de Baixo –, de Brotas, Retiro, Liberdade e Itapagipe. Os ascensores (Lacerda e Taboão) e os Planos Inclinados (Gonçalves e Pilar), o tráfego entre a Cidade-Alta e a Cidade-Baixa.

Na ótica de Rosado e Araújo (1999), existiam vários tipos de bonde, conforme o nível social da população servida, da linha e do uso. Havia os bondes fechados, com portas de entrada e saída, que serviam aos bairros mais abastados. Havia os todos abertos com estribo dos dois lados, servindo de apoio aos cobradores, destinados a bairros populares. Existiam ainda os mistos, cujos possibilitavam os populares de transportar suas mercadorias, servindo para o transporte de carga pesada, como materiais de construção e até mesmo carregamento de alimentícios, como peixes (Anexos “A”, “B”, “C” e “D”).

É ainda apontado que no ano 1930 os bondes elétricos atingiram seu nível máximo de expansão, sempre sob os olhos da Companhia Circular, monopolizadora dos sistemas de transporte, chegando a ter, em 1932, 123 bondes elétricos e 21 reboques em funcionamento, além de possuir 129 quilômetros em linhas (ramais nos Anexos “E” e “F”). Com o decorrer dos anos, essa companhia acabou fundindo outras empresas à sua “fatia”, e de acordo com Salvador (1979), incorporou as linhas de transporte de bondes elétricos, elevadores e planos inclinados com a promulgação da Lei Municipal nº 1.191 (28 de agosto de 1928). Entre as cláusulas havia a obrigação de construir um novo Elevador Lacerda – paralelo ao antigo – inaugurado em 1930, e a reforma do Plano Gonçalves, acabada em 16 de agosto de 1931. Todo esse conjunto é descrito na figura XVI, na página seguinte.

Para Rocha (2003), é crucial destacar que nesse processo de desenvolvimento dos transportes sobre trilhos, o fator multimodal assumiu o sistema de transportes urbanos: trens, bondes, gôndolas, elevadores, planos inclinados, vapores, saveiros e o modo a pé complementavam-se pela integração, se não da forma tarifária ou operacional, de forma física. Da Barra até a península de Itapagipe, Salvador estava interligada entre si, o interior do Estado, e o exterior, justamente pelas modalidades de transportes.

Figura XVI – Mapa dos ascensores, bondes elétricos e ferrovias no começo do século XX



Fonte: Sampaio, 2005, p. 207.

## 5.1 ESCRITÓRIO DO PLANO DE URBANISMO DA CIDADE DO SALVADOR (EPUCS)

O Escritório do Plano de urbanismo da Cidade do Salvador - EPUCS foi elaborado entre os anos de 1942 e 1947, e segundo Costa (2009), é o momento a partir do qual a cidade passou a ser vista em sua totalidade, tanto em questões como zoneamento e saneamento, quanto em estruturas como o sistema viário, aspectos que juntos serão base para a estrutura urbana.

Figura XVII – Avenida Sete de Setembro, Salvador



Fonte: Allen Morrison (1989).

Com o crescimento da cidade, Salvador (1979) afirma que o EPUCS passou a vincular o inchaço de um meio de transporte, e do tráfego em geral, ao distanciamento das massas populacionais (sobretudo da classe operária para seu trabalho, circunstância da periferização) devido a: dependência do transporte coletivo; dos meios de locomoção grupal que recebiam acúmulo de passageiros em linhas que convergiam ao centro; de atividades corriqueiras que eram feitas em

longos trajetos, obrigando a uma parte do contingente populacional a um dispensável movimento pendular; das ferrovias e estradas que não permitiam grandes percursos em curtos períodos de tempo; e, dos entraves de ruas, que devido a variação de meios de locomoção (veículos, animais, pedestres) possuíam ritmo e fluxos variados e nada constante (Figura XVII).

O EPUCS ainda dá como sugestão a criação de: circuitos fechados para o tráfego ferro-carril (onde os bondes estão inseridos), diminuindo o tempo de percurso e permitindo a combinação com outros meios de transporte; estradas específicas para o tráfego rápido de veículos, com espaço distinto para pedestres e ciclistas e dotados de segurança e menor esforço individual; áreas de concentração populacional operária na “vizinhança” do trabalho; meios para a descentralização, seja do comércio, seja de atividades cívicas; estradas arborizadas, em nível, com pistas para pedestres, adaptadas para o tráfego seguro. Segundo Salvador (1979), é ainda pedido a construção de dois grandes sistemas viários:

- O das vias chamadas de penetração, o ligar tão diretamente quando possível, qualquer, ponto de divisor de água da vertente norte do Camurujipe – base de promontório triangular onde assenta a Cidade – a qualquer ponto litorânea ou central do mundo promontório, passando pelas gargantas de formação ou conjugação dos antiplanos.
- O das vias ditas de irradiação, a ligar o Centro Cívico da Cidade e seu setor comercial e portuário a qualquer dos pontos já ligados pelo outro sistema (Salvador, 1979, p. 140)

As vias dos sistemas ao tráfego expresso deveriam manter uma relação simbiótica, encurtando distâncias e permitindo uma velocidade constante. Para isso, o EPUCS apontou os fundos dos vales, com vias que subiam encostas apenas para atingir e perpassar os declives e centros de abastecimento dos bairros comerciais, voltando assim a percorrer outro vale, interferindo o mínimo na ligação entre o centro e as residências. O estudo explicou isso como forma proteger áreas residenciais dos ruídos, poeiras, gases de combustão e incidentes, ao mesmo tempo que permite as vias terem base para o tráfego expresso: rapidez, desenvolvimento, manutenção de vias e segurança.

A partir de 24 de março de 1948, pelo Decreto-lei nº 701, a Prefeitura Municipal de Salvador estabeleceu o Zoneamento da Cidade, organizando uma base necessária à compreensão de normas e princípios urbanísticos que serviam de assistência para

a elaboração do EPUCS. Para outras problemáticas, como as redes de comunicações, o Plano previu o estudo geomorfológico da região a qual a solução deve ser empregada.

Com base em Rocha (2003), vê-se que a política de incentivo ao rodoviarismo, já demonstrado pelo EPUCS, presente além dos limites soteropolitanos, após a Segunda Guerra Mundial tornou o transporte sobre pneus mais competitivo em relação ao transporte ferroviário, o que desmantelou a rede de trilhos urbanos, além das concessionárias que as mantinham. Estas, depois de pioneiras da implantação do serviço, tornaram-se empresas privadas de capital estrangeiro com importante aporte tecnológico, monopolizando o sistema até que o poder público passou a dar manutenção nos bondes elétricos (posteriormente optando pelo ônibus), firmando o desmantelamento de tais empresas e da fragmentação da propriedade no serviço de transporte coletivos.

Nota-se desde então, que a cidade de Salvador sofre por constantes transformações: se no começo do século ainda sofria da morosidade do seu antecessor, agora expande-se e agrega novos conhecimento técnicos, que devido a própria época apontada, já entram na fase do meio técnico-científico. E isso fica ainda mais evidenciado no objeto de estudo aqui apontado: se antes os bondes elétricos promulgavam a expansão física soteropolitana, agora essa será estimulada pelo crescimento do transporte rodoviário, seja individual ou coletivo. Se o bonde elétrico veio para substituir o bonde de tração animal, já que se constituía como um objeto técnico mais avançado, agora é o ônibus – que até chegou a possuir versão elétrica, trólebus, mas ficou conhecido por sua versão à combustão – que cumprirá o papel de difusor dos interesses dos agentes transformadores.

## 5.2 DO BONDE PARA O ÔNIBUS

Ao ressaltar o período de dominação dos bondes sobre as cidades latino-americanas, sobretudo nos primeiros 50 anos do século XX, Pacheco (1992) discorre que esse período foi precedido pela substituição por ônibus, serviço até então prestado “artesanalmente”, de propriedade fragmentada, cuja expansão foi passeada por um mercado que se regulava.

Essa mudança tecnológica foi então palco de mudanças na escala empresarial e na relação entre os setores públicos, que concediam a licitação, e o privado, que prestava o serviço de transporte. “Isto está encaixado no quadro de transformações urbanas das grandes cidades latino-americanas, que passaram da primeira consolidação urbana do começo do século à explosão populacional dos anos 1950” (Pacheco, 1992, p. 205).

O período ainda representa a grande intermediação de interesses na gestão urbana por parte da elite – classe dominante e representante hegemônica – seguida de tendências à tecnificação da gestão municipal – representados aqui pelo sistema e meio de transporte. Estas auxiliarão a transição das cidades de capital-mercantil para as cidades do capital industrial, do adensamento urbano para a expansão física às periferias (Pacheco, 1992).

Pacheco (1992) afirma que foram representativos também, na operação de tais alterações, tanto as formas que o empresariado passou a lidar com a prestação de serviços urbanos e suas estratégias de difusão específicas – autoexplicativa quanto à “objetificação” de um meio de transporte – quanto a atuação dos setores públicos nas diversas esferas do governo. Para os usuários coube o papel subordinado, ora aliando-se aos interesses do capital, ora assumindo papel de resistência às soluções empregadas pelos atores hegemônicos, acompanhando o que Pacheco (1992, p. 205) chama de “padrões de espoliação urbana característicos da urbanização latino-americana”.

Para a ruptura do monopólio dos operadores dos bondes, que anulava iniciativas anteriores de organização empresarial local do setor, Pacheco (1992) diz que os operadores dos ônibus começaram a auxiliar o serviço de transporte de passageiros, aliviando o “inchaço” do sistema, ao mesmo tempo que limitava o controle das concessionárias, visto o alcance maior que este meio de transporte poderia representar.

Pacheco (1992) também afirma que só a concorrência não explica a substituição dos bondes – que mantinha uma rigidez de rotas por estar em cima de trilhos, diferentemente dos ônibus – mas também as suas crises internas: foram decorrentes de estratégias empresariais das concessionárias, que já subordinavam os bondes à outras atividades, sobretudo a energética, representada pela iluminação pública e

distribuição de energia, condicionando decisões como a manutenção tarifária ou o simples abandono de investimentos no setor de transporte coletivo.

Esta problemática acabou levando à estatização dos bondes, na qual o Estado assumiu empresas com graves problemas econômicos e equipamentos obsoleto, onde os serviços estavam precários: se a simples alternativa a mais que representavam os ônibus já atraía o contingente, tais fatos só aumentaram a sua preferência, aliada com o auge da produção mundial automobilística, nos fins da década de 1940 (Pacheco, 1992).

O bonde cumpriu papel importante como consolidador da estrutura urbana das grandes cidades, além de ser apoiador da capitalização e modernização urbana. Pacheco (1992) afirma que com a nova modalidade de desenvolvimento urbano, exigida pelas condicionantes econômicas impostas pela industrialização dentro do subdesenvolvimento, os governos, ao “paralisarem” as tarifas, mudaram a visão do bonde, que de caráter modernizante e uso exclusivo, passou a ser intencionalmente meio de uso da população, contribuindo então com a mobilidade dos setores populares da cidade.

Porém, com a manutenção de tarifas estáveis e defasadas ao longo do tempo, fomentou-se a degradação – e desinteresse – das empresas operadores dos bondes, que onde antes viam lucro, já não viam futuro para seus negócios. Além disto, estas concessionárias mantinham conglomerados de atividades mais amplas, o setor de transporte coletivo não era do seu principal enfoque, cargo ocupado pelo setor de energia elétrica. São fatores, que para Pacheco (1992), explicam a crise empresarial do setor e a substituição do bonde pelo ônibus, cujo ritmo de expansão pode acompanhar o acelerado crescimento urbano, é a chegada do meio técnico-científico.

Segundo Santos (2000), a transição dos bondes para os ônibus foi lenta na cidade de Salvador, e de acordo com Veloso (2001), sua implantação começou em 1912, fazendo concorrência ao bonde, no lugar de complementa-lo:

Quando o asfalto chegou à avenida Vasco da Gama, o Rio Vermelho passou a ser servido por ônibus, então chamado de “marionetes” em homenagem ao poeta italiano Filippo Tommaso Marinetti, cuja visita à Bahia e a Sergipe coincidiu com o lançamento do novo sistema de

transporte coletivo. Autor do Manifesto Futurista, publicado no jornal francês Le Figaro, em 20 de fevereiro de 1909, o poeta encarnava a modernidade, o novo. Exatamente o que simbolizavam a nova modalidade de transporte que vinha substituir os bondes. (Santos, 2000, p. 64-65)

Embora tratados com nostalgia, Santos (2000) afirma que os bondes – e as concessionárias que eles representavam – não mantiveram uma convivência tão graciosa com a população. Indagações sobre a qualidade do serviço e o valor tarifário sempre pontuaram a história, sobretudo na passagem conhecida como “Quebra-bondes” ou “Revolta dos Bondes”, em 4 de outubro de 1930: populares, insatisfeitos com a má atuação da Companhia Linha Circulares de Carris da Bahia – ainda que este episódio tenha várias versões, visto que no dia anterior Júlio Prestes assumia o poder da nação, e que populares supostamente tinham visto a bandeira nacional servir de “tapume” para as obras de encosta no fundo da companhia – multinacional norte-americana que na época possuía o monopólio dos transporte por bondes, insistindo com altas tarifas e precariedades com o serviço, cobrando até mesmo tarifa integral para os estudantes.

Por conseguinte, Santos (2000) afirma que a população acabou sofrendo o prejuízo, pela privatização do transporte e degradação do serviço, e pelo repasse das despesas resultantes da manifestação à tarifa do transporte. Perdendo a competitividade – como já dito, outro nome dado a ações intencionais dos governos e das grandes empresas – com os ônibus, o último bonde circula em terras soteropolitanas no ano de 1961.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer deste trabalho foram levantados conceitos que nos esclarecessem a realidade sobre o objeto de estudo em questão, o bonde elétrico, na cidade de Salvador. Para o início desse diálogo, foi abordado em que contexto de ambiente esse meio de transporte – que com decorrer do trabalho, também pôde ser chamado de objeto/instrumento técnico – estava inserido: trata-se de realidade uma realidade urbana em constantes transformações. Para que tais aconteçam, foi então imaginado o percurso que ele percorreu, não só no recorte histórico escolhido, mas desde os tempos do ambiente natural até hoje, no ambiente mais artificializado pelo homem. Se no começo do século XX, lidava-se com o meio técnico-científico, no passar do seu meado, já começa a ser inserido o meio técnico-científico-informacional no contexto urbano.

O segundo ponto é justamente quem está no seio de toda essa reprodução do espaço urbano: seus atores, sejam transformadores do espaço, sejam “transformados”, sejam hegemônicos, sejam hegemonzados. Os que dominam essa lógica, também dominarão os meios de produção e reprodução, ao mesmo tempo que condicionam os demais perante os seus interesses. Entram então em cenas os principais agentes transformadores: os proprietários dos meios de produção, que no objeto de estudo compreenderão as concessionárias/companhias detentoras dos direitos de concessão dos bondes elétricos, que possuem como “ramo” principal o setor energético; os proprietários fundiários, donos da parcela de terra a qual o meio de transporte vai intencionalmente passar, visto a valorização que um terreno urbano ganha quando passa a ser dotado de infraestrutura; os promotores imobiliários, que já entraram em cena com o desenvolvimento da faixa urbana; e, o Estado, setor público crucial, que possui dominação política para dizer onde e como se dará a implantação do sistema. Pela ação todos, se dará a constituição desse meio de transporte na cidade de Salvador.

Então, se estamos lidando com a movimentação de fluxos e ações, é necessário estabelecer que circulação é uma atividade inerente a produção, com o deslocamento de pessoas, produtos e mercadorias, e, dessa forma, o sistema de circulação é um elemento essencial na mobilização da força de trabalho. De acordo com Silva (2011), perante esta ótica, o transporte, além de reforçar o direito

essencial de ir e vir dos cidadãos, pode se tornar um indutor de desenvolvimento urbano, pois integra tudo e todos envolvidos a uma atividade sem a qual as demais não se efetivam. É ainda um produto e condicionante de uma nova realidade, em que é formulado e empreendido para viabilizar os objetivos e interesses dos antes definidos agentes transformadores do espaço.

A cidade, então estruturada como sistema, tem como um dos seus objetivos viabilizar a qualidade de vida, pela criação de acessos ao trabalho, moradia, serviços e etcetera, o que ocasiona movimentos e interações socioespaciais. Neste contexto, o sistema dos bondes elétricos intermediará a relação entre as atividades desenvolvidas no cotidiano de sua determinada época, promulgando a produção e reprodução do espaço na qual ele está inserido. A sua responsabilidade de implantação é de cunho governamental, que criará vias para a sua utilização, assim como a taxaço do serviço – tarifas – para a sua utilização. No caso em específico da cidade de Salvador, o sistema de transporte por bondes elétricos também foi constituído pelo setor privado – no papel de concessionárias – que seguia a regulamentação do Estado para a devida utilização.

Santos (1996) aponta que como valores de troca são produzidos, a espacialização acaba sendo seguida pela necessidade de circulação, que possui papel de transformação da produção e do espaço. Estes fluxos de informações – representados aqui pelos objetos técnicos, ou seja, por bondes – são responsáveis por hierarquizar e polarizar, organizando sistemas urbanos e a dinâmica espacial. É este o papel do bonde na então Salvador do século XX. Ele também entra no movimento e no encurtamento de distâncias, acelerando a homogeneização do espaço já conhecido, e diversificando aquele que acaba por ser englobado, acrescentando ao mesmo a modernidade que acompanha sua existência.

Desse modo, os bondes elétricos são concebidos pelo homem para ser ator da ação, tendendo a objetividade, buscando ser e imitar os movimentos da natureza, para que sua utilização se dê forma instantânea e natural. Seus valores serão baseados na eficácia que ele manterá, na produtividade econômica que ele proporcionou e entre outras ações. É com o resultado desses fatores que significará a sua continuidade ou a sua extinção, seja em solo soteropolitano, seja em qualquer outra parte do espaço mundializado, é a lógica capitalista em ação. Objetos, como os bondes, são sistemas que surgem de um comando – seja do Estado, seja das

concessionárias que o ministraram – e são dotados de intencionalidade mercantil. As ações empreendidas por esse meio de transporte são racionais para seus meios e fins, obedientes à razão na qual ele foi feito para seguir.

O bonde elétrico, em terreno soteropolitano, insere-se numa sociedade carente de desenvolvimento, que vê de antemão a urgência da sua própria urbanização e industrialização. Ainda que esta última tenha ocorrido de forma gradativa e irregularmente espaçada – seja pela dificuldade que o estado baiano tenha encontrado para manter o poder de influência de outrora, seja pela industrialização efetiva dada no Sudeste do Brasil, transformando cidades como São Paulo e Rio de Janeiro em polos de crescimento, ou até mesmo pelos fatores que seguiram a Primeira e Segunda Guerra Mundial – o bonde, e as linhas férreas em geral, foram um dos principais promulgadores do crescimento físico e econômico, visto que aumentavam a interação das relações sociais ao mesmo tempo que permitiam o fluxo de informações e mercadorias.

Entra em cena a relação entre Salvador e as demais cidades latino-americanas, sobretudo quando Santos (2012) afirma que as relações entre a terceirização e urbanização não são idênticas entre os países subdesenvolvidos, caracterizado pela diferença econômica das suas camadas sociais, assim como pela disparidade econômica entre suas próprias regiões. Estas diferenças é auxiliarão a concentração de atividades terciárias nas maiores cidades – caso de Salvador – suprindo as regiões que não podem produzir localmente, já que os custos de produção seriam extorsivos para a sua condição. Com a modernização dos transportes, estas relações, entre regiões, crescem e são barateadas se feitas pelas grandes cidades, que aumentam seu mercado terciário e enfraquece o mercado da sociedade atingida.

Santos (1982), afirma a singularidade da América Latina, pois entre todos os demais continentes subdesenvolvidos, é o único continente recebe elementos de modernização durante seu período comercial, o diferencia a gênese de seu fenômeno urbano. Isto dará às cidades criadas – como Salvador – favorecimento, usando tais elementos adquiridos para a realização de transações mercadológicas. Como surgiram à serviço de relações internacionais com os países mais evoluídos, suas atividades começaram antes da Revolução Industrial e da revolução dos transportes, onde ainda havia precariedade de meios técnicos, limitando assim a

produtividade do trabalho. Sua organização dá-se primariamente por meios não-mecânicos, e a primeira revolução dos transportes, além de representar uma nova ferramenta para o seu desenvolvimento urbano, representou, também interesses dos continentes, sobretudo desenvolvidos, a qual mantinham relação.

Se os objetos técnicos preexistentes tendem à obsolescência com passar do tempo, já que, no ritmo da industrialização, novos tecnicamente mais avançados serão criados, dotados de intencionalidade superior, temos a gênese do “desaparecimento”, na verdade substituição, dos bondes de tração animal perante a chegada dos bondes movidos a energia elétrica. Da mesma forma que este movimento aconteceu, com a chegada da década de 1960, os bondes elétricos, que já esgotavam a utilização da sua técnica – já estavam datados – deram espaço à crescente utilização dos ônibus, que passaram a seguir ações hegemônicas comandadas por atores hegemônicos (Estado, concessionárias, donos de propriedade, empresas de energia elétrica, especuladores imobiliários, etc.). Esta situação culmina na tensão entre os objetos de conjunto paralelo – haja vistas a coexistência dos dois sistemas por um determinado período – à tensão entre ações hegemônicas e não hegemônicas. Criou-se uma hierarquia entre as ações existentes dos dois objetos – bonde elétrico e ônibus – e devido às limitações já impostas ao funcionamento dos bondes, o ônibus saiu da condição de complementar para ganhar a titularidade como meio de transporte.

Os bondes elétricos coexistiram no cenário do transporte coletivo urbano da cidade de Salvador por mais de meio século – desde a sua “estreia”, em 1897, até sua última viagem, em 1961 – mantendo, intencionalmente, considerável impacto na passagem da cidade do capital mercantil à cidade do capital industrial. Também representou mudanças na prestação dos serviços urbanos e nas suas estratégias de promoção. Por um longo período cumpriu um papel importante, consolidando a estrutura urbana das grandes cidades, e no caso de Salvador, acompanhou a capitalização urbana e a transformação da cidade, expandindo a faixa urbana, promulgando fluxos e informações.

## Referências

AZEVEDO, Thales de; LINS, Ediberto Quintela Vieira. **História do Banco da Bahia, 1858-1958**. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1969, 271p.

BOMFIM, Juarez Duarte. **O Centro histórico da cidade do Salvador: sua integração sociourbana**. Feira de Santana, BA: Ed. UEFS, 2010, 362 p.

CARLOS, Ana Fani A.; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo, SP: Contexto, 2011, 234p.

CARLOS, Ana Fani A. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In:\_\_\_\_\_. CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo, SP: Contexto, 2011, p. 53-73.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo, SP: Ática, 1989, 94 p.

CORRÊA, Roberto Lobato. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In:\_\_\_\_\_. CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo, SP: Contexto, 2011, p. 41-51.

COSTA, Eduardo Augusto Galvão. **Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador (EPUCS): A modernização da Estrutura Urbana**. Salvador: Universidade Federal da Bahia, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e urbanismo (Dissertação), 2009.

COSTA, Hilton Gerson Zenha. **A importância dos bondes na expansão urbana da cidade de Salvador**. Salvador: Universidade Estadual da Bahia, Monografia - Curso de Bacharelado em Urbanismo, 2006, 89 p.

FRIEDMANN, Georges. **7 estudos sobre o homem e a técnica**. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1968, 162 p.

LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. 4e éd. Paris: Anthropos, 2000 (Tradução: Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins).

PACHECO, Regina. Mudança tecnológica, transformações urbanas e institucionais: do bonde ao ônibus. In:\_\_\_\_\_. FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras. **Cidade & História: modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX**. 1. ed. Salvador: EDUFBA, 1992, 303 p.

ROSADO, Abdon; ARAÚJO, Ubiratan Oliveira de. **Salvador era assim: memórias da cidade**. 1. ed. Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, 1999, 176 p.

SAMPAIO, Antonio Heliodório Lima. **Formas urbanas: cidade-real & cidade-ideal; contribuição ao estudo urbanístico de Salvador**. Salvador: Quarteto, c1999, 432 p.

SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX**. Rio de Janeiro: Versal, 2005, 294p.

SANTOS, Milton. **Ensaio sobre a urbanização latino-americana**. São Paulo: Hucitec, c1982. 194 p.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia**. 3. ed., São Paulo: Hucitec, 1994, 124 p.

SANTOS, Milton. Salvador: centro e centralidade na cidade contemporânea. In:\_\_\_\_\_. GOMES, Marco Aurélio A, de Filgueiras. **Pelô Pelô: História, cultura e cidade**. Salvador: EDUFBA/FAUFBA, 1995.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço e tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. 2. ed.. São Paulo: EDUSP, 1996, 192p.

SANTOS, Jacira. **De cá para lá em Salvador: reportagem-história da mobilidade urbana na primeira capital do Brasil**. Sindicatos das Empresas de Transportes de Passageiros de Salvador. Salvador: Viver projetos Editoriais, 2000, 141p.

SANTOS, Milton. **O centro da cidade do Salvador: estudo de geografia urbana**. Salvador: UFBA (Doutorado), 1959, 196 p.

SANTOS, Milton. **O centro da cidade do Salvador: estudo de geografia urbana**. 2. Ed, São Paulo: EDUSP, Salvador: EDUFBA, 2003, 208 p.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo. Razão e emoção**. 4. ed., 2. reimpr. São Paulo: EDUSP, 2004, 384p.

SANTOS, Milton. **A urbanização desigual: a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos**. 3. ed., São Paulo: EDUSP, 2010, 140p.

SANTOS, Milton. **Da totalidade ao lugar**. 1. ed., 2. reimpr. São Paulo: EDUSP, 2012, 170p.

SALVADOR, Prefeitura Municipal. Evolução física da Cidade de Salvador. Vol. 4. In:\_\_\_\_\_. Salvador, Prefeitura Municipal. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano**. Órgão Central de Planejamento, 1979.

SILVA, André Luiz Bezerra da. Circulação, transporte e espaço urbano. **Revista de Geografia – UFJF**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 1, p. 1-9, novembro, 2011.

PORTO, Edgard; CARVALHO, Edmilson. **Macrorregião de Salvador**. In:\_\_\_\_\_. Salvador, Superintendência de Estudos Econômicos da Bahia. 1995. 52p. (Estudos e pesquisas; 26).

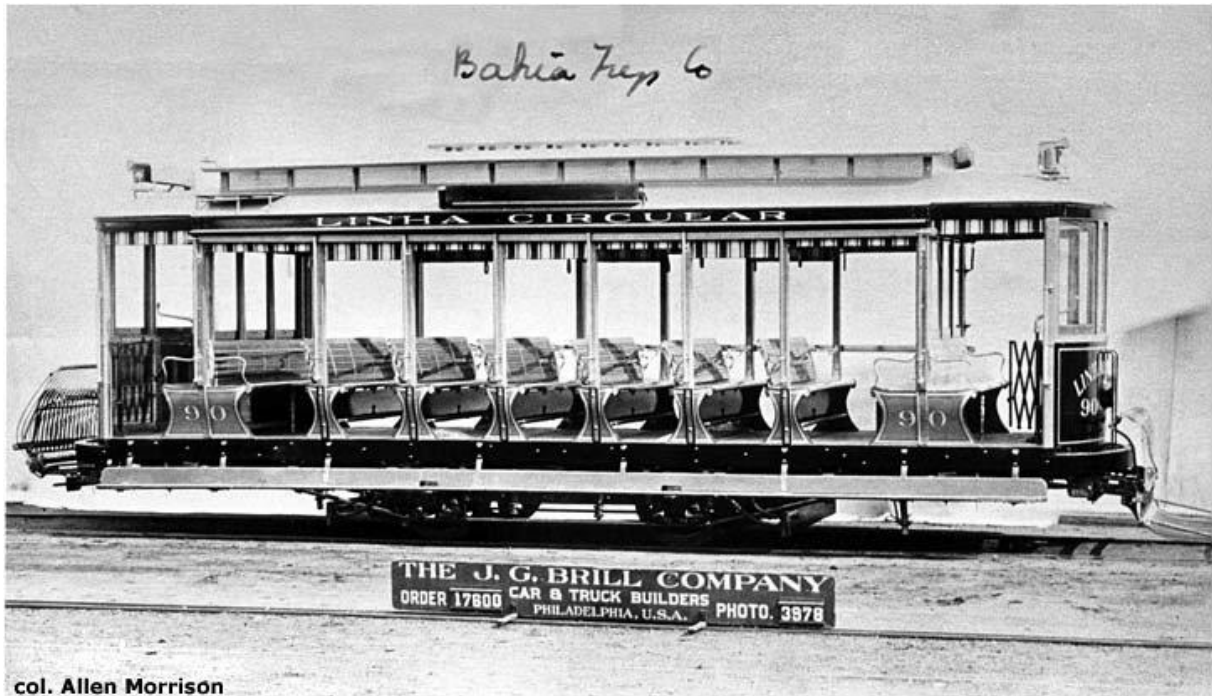
ROCHA, Francisco Ulisses Santos. **A mobilidade a pé em Salvador**. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura, 2003, 2434p.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001, 218p.

VELOSO, Ivã Luís Pires Veloso. **A evolução da tecnologia do transporte coletivo na cidade d Salvador**. Salvador: Universidade Estadual da Bahia, Monografia - Curso de Bacharelado em Urbanismo, 2001, 42 p.

## Anexos

Anexo A – Bonde da Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, em 1911



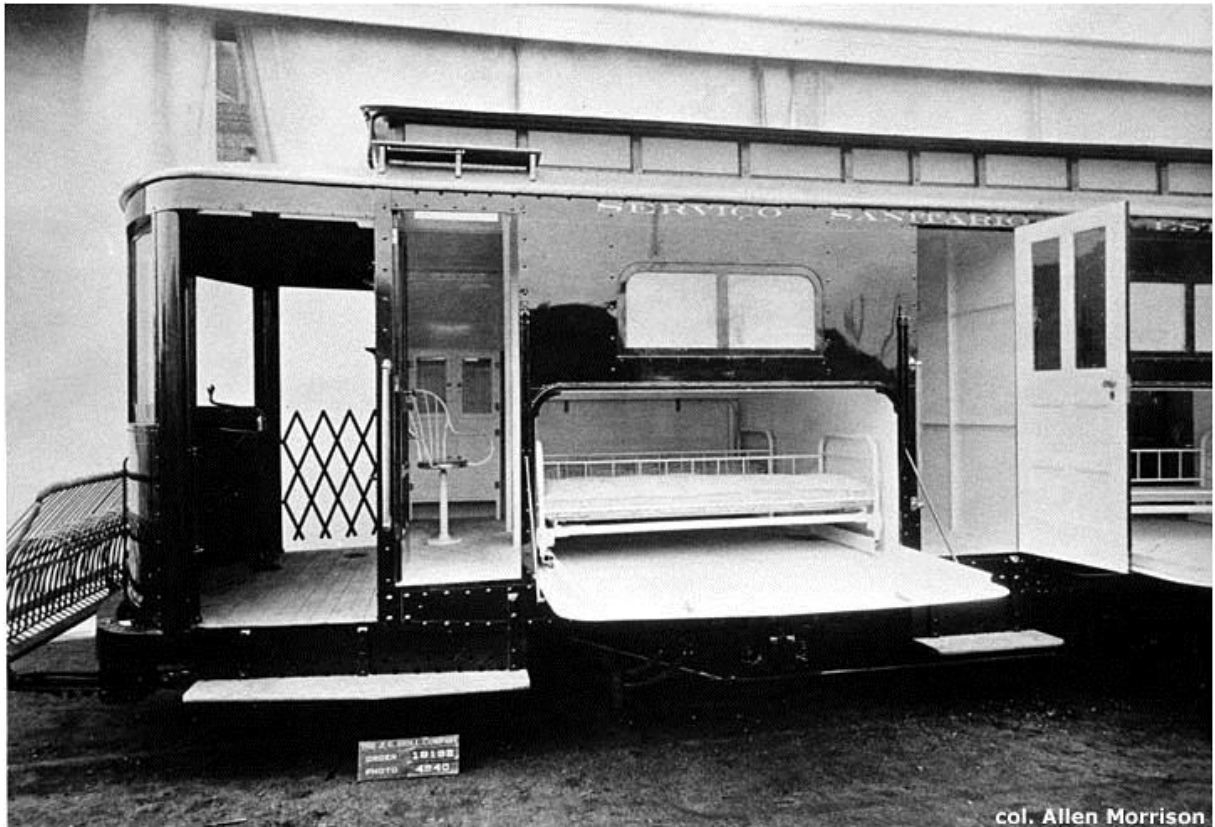
Fonte: Allen Morrison, 1989.

Anexo B – Bonde Fechado da Linha Circular na Praça Castro Alves, na década de 1950



Fonte: William Janssen, 1957.

Anexo C – Bonde do Serviço de Saúde da Companhia Linha Circular em 1912



Fonte: Allen Morrison, 1989.

Anexo D – Bonde parando na Praça Visconde de Cairu, no Comércio



Fonte: Allen Morrison, 1989.

## Anexo E – Ramais das linhas dos bondes de Salvador (Parte I)

<b>BONDES PONTOS DE PARTIDA</b>			
<b>INICIAIS</b>	<b>TERMINAIS</b>	<b>ITINERÁRIOS</b>	
<b>A</b>	<b>PRAÇA DOS VETERANOS</b>	<b>Soledade N.º 10</b>	Rua Dr. Seabra — Baixa dos Sapateiros — Praça 1.º de Maio — Cônego Pereira — General Argolo — J. E. Silva Lisboa
		<b>Cabula N.º 13</b>	Rua Dr. Seabra — Baixa dos Sapateiros — Praça 1.º de Maio — José Barros Reis — Cristiano Buys
		<b>Rio Vermelho N.º 15</b>	Rua Dr. Seabra — Baixa dos Sapateiros — Praça 1.º de Maio — Djalma Dutra — Vasco da Gama
		<b>Quintas N.º 33</b>	Rua Dr. Seabra — Baixa dos Sapateiros — Praça 1.º de Maio — Cônego Pereira — General Argolo — Quintas dos Lázarus
<b>B</b>	<b>VIADUTO DA SÉ</b>	<b>Liberdade N.º 8</b>	Rua Dr. Seabra — Baixa dos Sapateiros — João de Brito — Cassiano Lopes — Siqueira Campos — Praça do Barbalho — Emídio Santos — Augusto Guimarães — Praça da Liberdade
		<b>S. Antonio N.º 9</b>	Rua Dr. Seabra — Baixa dos Sapateiros — João de Brito — Deraldo Dias — Joaquim Távora
		<b>Brotas N.º 11</b>	Rua Dr. Seabra — Baixa dos Sapateiros — Praça 1.º de Maio — (Sete Portas) — Bandeirantes — Barros Falcão — Agripino Dorea — Pitangueiros — Amaral Munis — Frederico Costa — D. João VI
		<b>Calçada N.º 12</b>	Rua Dr. Seabra — Baixa dos Sapateiros — Praça 1.º de Maio — (Sete Portas) — José Barros Reis — Rua San Martin
		<b>Rio Vermelho N.º 15</b>	Rua Dr. Seabra — Baixa dos Sapateiros — Praça 1.º de Maio — (Sete Portas) — Djalma Dutra — Vasco da Gama
		<b>Barbalho N.º 24</b>	Rua Dr. Seabra — Baixa dos Sapateiros — João de Brito — Cassiano Lopes — Siqueira Campos — Praça do Barbalho
		<b>Lapinha N.º 25</b>	O mesmo itinerário da linha N.º 8 Liberdade — Volta da Praça da Liberdade
		<b>Vila América N.º 29</b>	O mesmo itinerário da linha N.º 15 Rio Vermelho
		<b>Pitangueiras N.º 30</b>	O mesmo itinerário da linha N.º 11 Brotas — Volta de Pitangueiros
		<b>Quintas N.º 33</b> <b>Retiro N.º 35</b>	O mesmo itinerário da linha N.º 33 Quintas O mesmo itinerário da linha N.º 12 Calçada
<b>C</b>	<b>PRAÇA DA SÉ</b>	<b>Nazaré N.º 1</b>	Rua Chile — Praça Castro Alves — Avenida Sete de Setembro — Avenida Joana Angélica — Praça Almeida Couto
		<b>Barra N.º 2</b>	Rua Chile — Praça Castro Alves — Avenida Sete de Setembro — VOLTANDO: Almirante Marques Leão — Marquês de Caravelas — A. Antunes — Princesa Isabel — Princesa Leopoldina — R. da Graça

## Anexo F – Ramais das linhas dos bondes de Salvador (Parte II)

BONDES PONTOS DE PARTIDA			
	INICIAIS	TERMINAIS	ITINERÁRIOS
C	PRAÇA DA SÉ	<p>Barra Avenida N.º 4</p> <p>Federação N.º 7</p> <p>Rio Vermelho N.º 14</p> <p>Amaralina N.º 16</p> <p>Farol N.º 34</p>	<p>— Av. Sete de Setembro — Campo Grande</p> <p>Rua Chile — Praça Castro Alves — Avenida Sete de Setembro — Visconde de São Lourenço — Praça 2 de Julho — Campo Grande — Avenida Sete de Setembro — Rua da Graça — Princesa Leopoldina — Princesa Izabel — A. Antunes — Marquês de Caravelas — Almirante Marques Leão — VOLTANDO: seguindo o mesmo itinerário da linha N.º 2 Barra</p> <p>Rua Chile — Praça Castro Alves — Avenida Sete de Setembro — Visconde de São Lourenço — Praça 2 de Julho — Campo Grande — Av. Araújo Pinho — João das Botas — Padre Feijó — Bento Gonçalves — Caetano Moura</p> <p>Rua Chile — Praça Castro Alves — Avenida Sete de Setembro — Visconde de São Lourenço — Praça 2 de Julho — Campo Grande — Av. Leovigildo Figueiras — Garibaldi</p> <p>O mesmo itinerário da linha N.º 14 Rio Vermelho</p> <p>O mesmo itinerário da linha N.º 2 Barra</p>
D	PRAÇA MUNICIPAL	<p>Canela N.º 3</p> <p>Barris N.º 5</p> <p>Graça n.º 6</p> <p>Tororó N.º 17</p>	<p>Rua Chile — Praça Castro Alves — Avenida Sete de Setembro — Visc. de São Lourenço — Praça 2 de Julho — Av. Araújo Pinho</p> <p>Rua Chile — Praça Castro Alves — Avenida 7 de Setembro — Adrellano Leal — General Labatut</p> <p>Rua Chile — Praça Castro Alves — Avenida Sete de Setembro — R. da Graça — Av. Euclides da Cunha — Padre Feijó</p> <p>Rua Chile — Praça Castro Alves — Avenida Sete de Setembro — Avenida Joana Angélica — José Duarte</p>
E	PRAÇA CAIRU	<p>Ribeira N.º 18</p> <p>Ribeira N.º 19</p> <p>Ribeira N.º 20</p> <p>Roma N.º 21</p> <p>Bonfim N.º 22</p>	<p>(Via Luiz Tarquinio) — Av. Frederico Pontes — Barão de Cotogipe — Av. Luiz Tarquinio — Imperatriz — Bonfim — Visconde da Pedra Branca — Visconde de Caravelas — Dr. Freire de Carvalho — Lelis Piedade — João David — Av. Mem de Sá</p> <p>(Via Dendezeiros) O mesmo itinerário da linha 18 até Roma seguindo pela Av. Bonfim.</p> <p>(Via Caminho de Areia) O mesmo itinerário da linha 18 até Roma seguindo pela Avenida Tiradentes</p> <p>O mesmo itinerário da linha 18 até Roma</p> <p>O mesmo itinerário da linha 18 até Bonfim</p>