

**Universidade do Estado da Bahia – UNEB
Departamento de Ciências Exatas e da
Terra Curso de Bacharelado em
Urbanismo**

Isabel Aquino e Silva

**A CIDADE DE CACHOEIRA: RECONFIGURAÇÃO URBANA,
REDES E FUNÇÃO.**

Salvador, 2012.

Universidade do Estado da Bahia – UNEB
Departamento de Ciências Exatas e da
Terra Curso de Bacharelado em
Urbanismo

**A CIDADE DE CACHOEIRA: RECONFIGURAÇÃO URBANA,
REDES E FUNÇÃO.**

Artigo apresentado como trabalho de conclusão de curso à Universidade do Estado da Bahia como requisito para a obtenção do grau de Bacharel em Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Charles d'Almeida Santana.

Salvador, 2012

Resumo:

Este trabalho pretende observar a recente reestruturação urbana no município de Cachoeira, tendo em vista os processos históricos que transformam a sua estrutura. Esta cidade, que ao longo de mais de três séculos exerceu importante função de porto e entreposto comercial para as produções agrícolas e industriais do Recôncavo da Bahia, passou por um período- de meados ao pro fim do século XX- de estagnação econômica e decadência urbana, causado principalmente pelo crescimento de cidades como Feira de Santana, Santo Antônio de Jesus e Cruz das Almas, cidades estas beneficiadas pela proximidade com a rodovia BR 101.

Palavras-chave: Cachoeira, Recôncavo, Redes, Reconfiguração urbana.

Resumen:

Este trabajo tiene como objetivo observar la reciente reestructuración urbana en el municipio de Cachoeira, en vista de los procesos históricos que transforman su estructura. Esta ciudad, que durante más de tres siglos desempeñó un papel importante puerto y centro de comercio para la agricultura y la industria Reconcavo de Bahía, pasó por un período de mediados y finales del siglo XX decadencia pro-estancamiento económico y urbano causado principalmente por el crecimiento de ciudades como Feira de Santana, y Santo Antônio de Jesus Cruz das Almas, estas ciudades se beneficiaron de la BR 101.

Palabras clave: : Cachoeira, Recôncavo, Redes, Reconfiguração urbana.

AGRADECIMENTOS:

Dedico este trabalho, primeiramente, ao Deus universo, o pai; à mãe natureza, com sua sábia e divina ciência e à humanidade, que é a razão pela qual eu toco a minha vida, e por que não este trabalho de conclusão (e recomeço), ora então!

À família, aos ausentes e presentes, sempre vivos no coração. Ao meu pai e meus avôs (à ancestralidade que de lá de cima de ilumina), aos meus tios, tias, e primos e primas, principalmente às minhas duas avós, que são memórias vivas da minha história e à minha Mamãe Cecéu, que é meu exemplo maior de amor, coragem, gratidão.

Agradeço também a todos os meus amigos que me acompanham, fortalecem, compartilham e fazem crer que um mundo melhor é possível, se acreditamos e o construímos, coletiva e individualmente, a cada novo dia...

Oca

Cava o
passado.
Cava e
escava,
escrav
o. Cava o
chão do
passado.

Erra na terra
deserta. Vela a vida
desaparecida. Deita na
aldeia abandonada.
Chora na cidade
fantasma.

Mas cava,
escravo. Cava e
escava o
passado. Cava a
esmo no ermo.
Cava o mesmo no mesmo.

(O alucinado
sempre
repetindo o
filme;
O criminoso
sempre no
local do crime)

Lavra, sulca, escava.

E assim até
chagar ao
carvão mais
vivo
do ébrio coração
escândalo que
brilho ainda resta:

uma chama na
montanha, outro
fogo na floresta.

(Antônio Risério)

Introdução

A relevância da Região Recôncavo¹ no panorama socioeconômico, cultural, político, histórico e antropológico é reconhecida em estudos realizados por autores das mais diversas áreas de pesquisa. Considerando o destaque tanto na perspectiva da formação sociocultural do povo, quanto na da formação econômica do capitalismo em ascensão, é possível destacar o caráter hegemônico daquele espaço e, dentro dele, a posição hierárquica da cidade de Cachoeira é notória. De acordo com Antonio Risério e Gustavo Falcón, essa é uma região que apresenta grande homogeneidade ecológica, genética e cultural, pela sua formação histórico-antropológica.

O Recôncavo da Bahia é entendido geopoliticamente como a região em torno da Baía de Todos os Santos, convencionando-se excluir a Região Metropolitana de Salvador. Entender a dinâmica e o desenvolvimento das cidades que compõem o Recôncavo é vislumbrar parte primordial da formação da história do Brasil.

Dentre as cidades que formam o Recôncavo baiano, estão Cachoeira e São Félix, cidades escolhidas para análise deste trabalho. Aqui saliento que o mote principal concentra-se na cidade de Cachoeira, porém entende-se a história e a estrutura da malha urbana desses dois municípios de maneira interligada. Separadas pelo Rio Paraguaçu, exercem intensa relação de interdependência dada à proximidade dos seus centros urbanos, principalmente seus centros históricos. O símbolo máximo dessa conexão é a Ponte Dom Pedro II, que cruza o Rio Paraguaçu, começando do lado de Cachoeira, no Cais da Manga, e terminando em frente à Matriz do Senhor Deus Menino, em São Félix. Os dois municípios interagem intensamente, social, política, e economicamente e, por tal razão, as duas cidades, vizinhas muito próximas, não devem neste trabalho serem vistas isoladamente.

“São Felix é parte integrante do passado de Cachoeira, prova disto é o fato de que a ligação entre as duas cidades, desde o século XVIII, foi uma reivindicação permanente dos habitantes das duas margens do rio” (RIBEIRO, 1994, p. 129).

¹ Recôncavo é o Território de Identidade no qual a cidade está situada, e é composto pelos municípios de Cabaceiras do Paraguaçu, Cachoeira, Castro Alves, Conceição do Almeida, Cruz das Almas, Dom Macêdo Costa, Governador Mangabeira, Maragogipe, Muniz Ferreira, Muritiba, Nazaré, Santo Amaro, Santo Antônio de Jesus, São Felipe, São Félix, São Francisco do Conde, São Sebastião do Passé, Sapeçu, Saubara e Varzedo.

A cidade de Cachoeira está 110 km distante de Salvador, capital do Estado da Bahia, e tem uma extensão territorial de 403 km³ (IBGE/2010). De acordo com o resultado do censo IBGE/2010, a população da cidade é de 32.026 habitantes. Essa população esteve em crescimento até 2007, quando contava com 32.250 habitantes, pouco mais do que há hoje em dia. Dados do IBGE informam ainda que, em 1991, a população era de 28.290, subindo para 29.965 em 1996, e para 30.416 no ano 2000. São Felix apresenta uma população que geralmente se aproxima à metade da população de Cachoeira, possibilitando desta maneira estabelecer uma razão proporcional dois para um.

Em '*A Rede Urbana do Recôncavo*', do geógrafo Milton Santos, é possível perceber que, em alguns momentos, o autor trata das cidades de Cachoeira e São Felix como um conjunto, por identificar que as mesmas interagem intensamente nos mais diversos aspectos da dinâmica urbana. A visão das cidades de Cachoeira e São Félix, nesta etapa do trabalho, proporciona uma percepção mais nítida no contexto da hierarquia urbana entre as cidades que compõem a Região em estudo.

Este trabalho pretende apresentar questionamentos relativos à atual reestruturação urbana em uma cidade que, pelo seu conjunto arquitetônico, recebeu do IPHAN² o título de Cidade Monumento Nacional por meio do decreto federal nº 68045, em 1971, e as implicações dessa reestruturação na dinâmica socioeconômica do município. Para facilitar o entendimento dos processos históricos que se deram ao longo do tempo, tomar-se-á como base a periodização utilizada nos estudos urbanos realizados por Milton Santos no supracitado texto '*A Rede Urbana do Recôncavo*', 1959, no qual o autor identifica três períodos históricos com distintas características relacionadas à evolução técnica e socioeconômica do país.

Os três períodos podem ser compreendidos primeiramente em 'pré-mecânico', do século XVI ao XIX, com o surgimento das cidades que exerciam função de porto de exportação e defesa; o segundo período (século XIX a meados do XX) corresponde ao desenvolvimento dos núcleos urbanos influenciados pelo transporte fluvial, como é o caso de Cachoeira, Nazaré e Santo Amaro; e, por fim, o terceiro período, pós que se caracteriza pelo surgimento de novos centros urbanos, a exemplo de Alagoinhas e Feira de Santana, beneficiados pelas ligações rodoviárias.

"Cachoeira, Nazaré e Santo Amaro correspondem a uma segunda geração de núcleos criados à beira-rio, no limite da navegação fluvial. São cidades de vale, comprimidas entre morros, estendendo-se em forma linear. Os sobrados, que caracterizam a paisagem urbana, não resultam somente da exiguidade do

² Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Cultural

espaço, mas refletem a prosperidade regional em uma época em que esse tipo de construções estava em voga.

À derradeira geração - a terceira - pertencem Feira de Santana e Alagoinhas, cidades da era do transporte mecânico, surgidas em áreas planas, com ruas largas e abertas ao sol segundo um plano que, apesar das tentativas mais recentes de racionalização, não esconde a sensível influência das estradas.” (SANTOS, 1959, p. 80).

Seguindo a periodização de Milton Santos, chegamos à conjuntura atual da região estudada. Para compreender a nova configuração urbana em uma cidade tombada como patrimônio histórico - que é o caso de Cachoeira -, é importante destacar a sua articulação com as demais cidades que compõem a rede urbana do Recôncavo da Bahia, ao longo dos processos históricos verificados. Neste trabalho, serão utilizados conceitos de centralidade e hierarquia, defendidos por Walter Christaller, assim como a periodização e caracterização da “Rede Urbana do Recôncavo,” defendidas por Milton Santos.

Estudar a cidade de Cachoeira, o processo de reestruturação urbana, especialmente as suas funções, requer uma avaliação histórica do desenvolvimento da urbanização, além da observação da articulação hierárquica desta cidade da Região Recôncavo da Bahia ao longo de séculos. Para a estruturação deste trabalho, foi indispensável interpretar ideias sobre Redes Urbanas, escritas por Roberto Lobato Corrêa e Milton Santos. Usarei conceitos de Santos como Estrutura, Processo, Função e Forma, dando ênfase às funções desempenhadas pela cidade ao longo de séculos e à transformação que ela vem sofrendo no período atual, dada à necessidade de adaptação da sua estrutura secular às necessidades impostas pelas novas funções, além do conceito de Hierarquia e Redes de Roberto Lobato Corrêa.

“A maioria de nós vive em cidades, mas raramente questionamos de que forma ela foram construídas. Observamos uma grande quantidade de construções erguidas de forma assimétrica em uma mescla que conecta arquitetura antiga ao mais contemporâneo design. Bonitas e feias, velhas e novas, misturam-se as vias, pontes, praças, monumentos, em um grande emaranhado mutante.” (VASCONCELLOS, 2012, p. 09)

Conforme coloca Vasconcellos, pensar a cidade é admitir seu permanente processo de transformação. Deste ponto de vista, observar a cidade de Cachoeira exige um olhar questionador sobre a atual dinâmica urbana, tendo em vista o que ela representa como berço da estrutura que deu identidade à formação do estado da Bahia, onde as interfaces desse sistema geo-histórico secular influenciaram inclusive no plano nacional.

No que tange aos modelos de gestão e políticas públicas, serviram como referência autores como Ermínia Maricato em seu livro 'O Impasse da Política Urbana no Brasil'; Otilia Arantes em seu artigo 'Uma Estratégia Fatal', contido no livro 'A Cidade do Pensamento Único'; Francisco de Oliveira em 'O Estado e o Urbano no Brasil'; como temas, 'memória urbana' por Maurício de Abreu, 'mobilidade urbana' por Eduardo Vasconcellos.

1. A Rede Urbana

As abordagens sobre os processos de formação de redes urbanas e seus estudos são tradicionais na geografia. Há embriões desse processo já no século XVI, na fase inicial do capitalismo. As redes urbanas ampliaram-se no século XIX, provocando e demonstrando as mudanças na sociedade. Foi através das redes urbanas que a produção, circulação e consumo se estabeleceram e efetivamente passaram a fazer parte do cotidiano das sociedades humanas.

A temática das redes, embora muito discutida, não se esgota nos questionamentos e estudos realizados ao longo de mais de um século, desde que a geografia passa a ser disciplina acadêmica. Não há concordância sobre o conceito de rede urbana: enquanto alguns autores dizem que só há rede urbana nos países desenvolvidos em virtude das características próprias a esse processo, outros veem tais características mesmo nos países subdesenvolvidos. A rede urbana requer determinadas condições como: economia de mercado, uma mínima divisão territorial do trabalho, ponto fixo para realização de negócios, núcleo de povoamento com comércio e serviço e atividade de produção industrial, e, por fim, articulação entre os núcleos no âmbito da circulação para atingir os mercados consumidores, através da produção, exportada e importada.

A articulação comercial dos núcleos das redes urbanas, no que diz respeito ao volume e aos tipos de produtos comercializados, originam e agudizam as diferenças entre esses núcleos. Atividades de controle político-administrativo e ideológico demonstram a centralidade do núcleo, repercutem em sua demografia e, por conseguinte, geram hierarquia entre os núcleos urbanos e suas funções.

A rede urbana reflete e reforça as características sociais e econômicas do território, é nela que se realiza a dimensão social e espacial da sociedade, reunindo um conjunto de centros com funções articuladas. Na primeira metade do século XX, verifica-se um aumento do interesse pelo estudo da rede urbana e, no Brasil, a partir de 1955, se iniciam estudos posteriores à

segunda guerra. A redefinição da divisão internacional do trabalho traz no seu bojo mudanças na rede urbana, e o que está por trás dessas transformações é a retomada do processo de desenvolvimento do capitalismo e o planejamento espacial referente à rede urbana.

Uma das abordagens sobre redes diferencia as cidades em suas funções, dimensões, relação população/desenvolvimento, hierarquia urbana, relação cidade/região. Visando focar as diferenças entre as cidades a partir das suas funções, os geógrafos acreditam que o conhecimento delas lança luz sobre a organização espacial da cidade, onde a divisão territorial do trabalho ocupa posição de destaque. Funções como: administração, defesa, cultura, produção, coleta, transferência, distribuição e recreação são alguns exemplos. Estudos revelam diferentes tipos de centros urbanos e em sua espacialização verificam-se regiões centrais: principais, secundárias e periféricas.

Outra maneira de interpretar a rede urbana é vê-la como um todo, partindo do pressuposto de que é através das cidades que as relações econômicas internas e externas se realizam, o tamanho da cidade é uma expressão do seu desenvolvimento. Na busca de clarificações para os estudos das redes, Corrêa apresenta a ideia de descentralização, criação de novos centros de crescimento ou polos de desenvolvimento, e afirma que, no Brasil, a década de 70 do século passado foi caracterizada pela interferência espacial e social feita pelo Estado nas cidades de porte médio, com a implantação de centros industriais para satisfazerem interesses econômicos, expressando a visão de planejamento em sua dimensão espacial.

Para tratar da hierarquia urbana, a base em que estão assentados os estudos sobre este tema são os questionamentos sobre o número, tamanho, distribuição espacial das cidades e, nas entrelinhas, se estuda a natureza das diferenças, ou seja, a natureza da rede urbana a partir do seu posicionamento na órbita do centro, sua posição hierárquica. A teoria de Christaller, de 1933, é a base teórica, porém foi R. Cantillon que, em 1755, produziu a base teórica da hierarquia urbana. O capitalismo aguça o processo de diferenciação das cidades, aumentando a hierarquia.

Para Corrêa, “a criação de um mercado consumidor, a partir da expropriação dos meios de produção e de vida de enorme parcela da população, e a industrialização levam à expansão da oferta de produtos industriais e de serviços”. Esta oferta, por sua vez, se verifica de modo espacialmente desigual, instaurando-se então a hierarquia das cidades.

Como as cidades ocupam posições diferenciadas nesta hierarquia, demandam diferentes ações do estado capitalista e dos investidores, justificando, portanto, o interesse em entender a natureza da hierarquia. Christaller diferencia os núcleos de povoamento em grandes, médias e pequenas cidades e minúsculos núcleos semi-rurais, todos dotados de funções centrais, e também define os conceitos de alcance espacial, mínimo e máximo considerando o raio de influência, ou seja, deslocamentos dos consumidores a partir de dentro dessa área até à localidade central.

Quanto à natureza da hierarquia, observa-se que quanto maior o nível hierárquico da localidade, menor o seu número e maior a distância de outra; quanto maior o centro, maior hinterlândia e maior população atendida; quanto maior nível hierárquico, maior nível de funções centrais, mais emprego, maior população total e maior região de influência. Por outro lado, quanto menor o nível hierárquico, menor a hinterlândia, menor a população.

O estudo da teoria das localidades centrais ou rede urbana tem seus resultados influenciados pelas variáveis que se tome como parâmetro. A densidade a estrutura demográfica, a renda social e espacial, padrões culturais, hábitos de consumo e preferências nos deslocamentos espaciais, preços dos produtos, facilidades de circulação, heranças do passado em termos de localização do centro e dinâmica regional.

Tomando como foco o exemplo da cidade de Cachoeira nos três séculos de sua formação como sub centro de uma rede integrando a capital às demais vilas e nucleações urbanas do recôncavo, por exercer uma função portuária e de entreposto comercial, podemos inferir que sua localização estratégica, proporcionou o desenvolvimento de uma importante zona portuária de relevante função até início do século XX. A colonização portuguesa priorizou a ocupação de áreas ribeirinhas e litorâneas, para iniciar a povoação, provavelmente pelo domínio das técnicas de navegação e produção de embarcações, nesse contexto Cachoeira se estabelece como vila dinâmica, com facilidade de escoamento e circulação da produção em direção a baía de Iguape, uma renda social e espacial, padrões culturais e hábitos de consumo que a distinguiu das demais. A localização – geográfica- da cidade, proporcionou a esta o desenvolvimento de uma importante zona portuária que exerceu uma função relevante ao longo de séculos.

A relação cidade/região se dá através da atração que o centro urbano ou capital regional exerce sobre a população da região; também é na cidade que são comercializados os produtos do campo. Há que se considerar ainda que a renda fundiária da região é drenada na cidade e é principalmente nesta onde ocorre a distribuição de investimentos e trabalho, bens e serviços.

A Rede Urbana é, ao mesmo tempo, reflexo e condição da divisão territorial do trabalho. Reflete na medida em que o espaço físico oferece vantagens locacionais para a expansão da produção capitalista, nos padrões de acumulação que vêm se dando ao longo dos anos. Desde sempre, utiliza uma lógica calçada na minimização de custos e maximização de lucros, tendo como alicerce o progresso técnico. Para melhorar os resultados da rede, é requisito básico a produção em escala, a ampliação de ocupação do espaço, da circulação, e a acessibilidade é definida a partir de modelos de transporte mais eficientes.

A densidade ocupacional das localidades se define por uma centralidade caracterizada, como apresentado por Corrêa: no centro, às margens da baía, desenvolvem-se zonas portuárias; próximo a jazidas minerais, surgem indústrias ou centros de exploração de minérios, centros industriais próximos a vias de acesso e matérias primas. Assim, a rede urbana é condição para a divisão territorial do trabalho através das funções articuladas das cidades que compõem as redes através da produção, da circulação e do consumo.

2. A rede urbana do Recôncavo

Para esclarecer aspectos da configuração espacial, da realidade social e produtiva da cidade de Cachoeira no que diz respeito à sua atuação como componente da rede de cidades do Recôncavo - onde produção, circulação e consumo se efetivam há mais de quatro séculos num território ocupado por uma população de portugueses, negros e mestiços, e sujeita a conflitos de interesses, muitas vezes antagônicos -, deve-se pontuar que a atuação em rede é apenas uma dimensão da realidade. O estudo da rede urbana sozinha não pode explicar a origem, significado e funcionamento desse padrão de urbanização no que é concernente às contradições de um modelo econômico calçado na capitalização da colônia e posteriormente a serviço dos interesses das classes mais abastadas.

Para Milton Santos, “A cidade é vista como um meio físico, uma aglomeração nodal especializada, socialmente criada, parte de um sistema multiestratificado de pontos nodais cujas formas e funções variam tanto no tempo como no espaço”.

Nesse contexto, esse modelo de cidade tende a desaparecer, tendo em vista a atual organização espacial da população e da produção, que estão em constante processo de transformação em todas as escalas. Isso implica novos padrões de ocupação do espaço e distribuição da população, ou seja, novos padrões de urbanização.

Em relação à forma espacial da rede urbana através da qual suas funções - comercializar, produzir, prestar serviço - se realizam, dizem respeito aos processos sociais de criação, apropriação e circulação do excedente produzido, este último ganha caráter destacado na estrutura capitalista. Em outras palavras, a estrutura, o processo, a função e a forma são categorias de análise da realidade social imprescindível no estudo da rede urbana.

O espaço/região onde hoje se encontram os municípios de Cachoeira e São Felix teve sua primeira ocupação, por estrangeiros, no século XVI, durante o processo de colonização do Brasil. A sua localização estratégica e excentricamente privilegiada - com terras férteis e facilmente irrigáveis, às margens finais navegáveis do Rio Paraguaçu (um pouco antes da queda d'água das cachoeiras, onde atualmente está a Barragem de Pedra do Cavalo) - demonstra o grande potencial ambiental que favoreceu a ocupação inicial do território dos índios tupinambás (o nome Paraguaçu pode ser traduzido como 'mar grande' no idioma tupi). Inicialmente, a ocupação se dava em localidades cuja geografia propiciasse segurança e melhor defesa contra os iminentes ataques estrangeiros e as investidas indígenas. Entretanto, as necessidades econômicas sobrepujaram as militares. Assim, toda a região nordeste, quede um modo geral foi ocupada pelos engenhos de cana-de-açúcar que, durante séculos de escravidão e exploração, gerou muita riqueza para a corte portuguesa e seus representantes à base do domínio e massacre de povos indígenas e da exploração da mão de obra dos negros escravizados.

A atual cidade de Cachoeira se formou a partir da fragmentação da capitania da 'Baía de Todos os Santos': inicialmente estabelecida como freguesia, em 1674, e elevada, por ordem régia, à categoria de Vila de Nossa Senhora do Rosário do Porto de Cachoeira, em 1698. Entretanto, a emancipação só se deu em 1837 com o título de Heroica Cidade de Cachoeira, em função do seu pioneirismo nas lutas pela independência nacional.

O povoamento inicial teria acontecido a partir de 1559, com a violenta ação dos colonizadores, que levou à morte de índios e estabeleceu os primeiros engenhos de açúcar na região. Embora não se tenha registros precisos sobre as primeiras edificações estabelecidas no local, a Vila de Cachoeira originou-se do povoado à margem esquerda do rio Paraguaçu, em terras de Gaspar Rodrigues Adorno e pode-se inferir que a Cachoeira da Pedra do Cavalo serviu como limite a partir do qual se formou a povoação, sendo esse o último ponto navegável do Rio Paraguaçu.

A partir dessas observações sobre a origem da formação urbana, enfatiza--se que, além da configuração espacial, é fundamental pesquisar qual a dinâmica social e consequentes

processos urbanos que se estabelecem naquela estrutura sócio-urbana distinta, característica de uma pequena nucleação, porém de relevante função estratégica para a rede que se implantava. Essa posição nodal se materializou em formas urbanas que permanecem como heranças do passado dinâmico e hegemônico que se expressam no seu conjunto arquitetônico e no traçado urbano do seu espaço, tanto físico quanto cultural.

Essa compreensão é fundamental para alcançar o objetivo central deste trabalho, que é analisar a reconfiguração urbana de Cachoeira, no Recôncavo, na atualidade, tendo em vista que o entendimento da influência do uso dos diferentes sistemas de locomoção e as mudanças produzidas nesse contexto é uma das vertentes que norteiam este trabalho.

Para confirmar a relevância do Recôncavo para a economia colonial, enquanto centro produtor e abastecedor da metrópole, que tem com esta uma relação de dependência produtiva e alimentar, os registros históricos retratam a ocupação inicial desse território no final de século XVI, mencionando que em todo o entorno da Baía de Todos os Santos havia 36 engenhos em funcionamento com comercialização de 120 mil arrobas de açúcar ao ano, além de 62 igrejas e três mosteiros em 16 freguesias.³ Nesse sentido, é possível inferir que, mesmo no período que Santos considera 'pré-mecânico', já se configura de modo embrionário a formação de uma rede onde a cidade de Cachoeira tem atuação central na hierarquia urbana vigente e é relevante fornecedora de produtos para o consumo da população de Salvador.

Durante os séculos XVII e XVIII, a cidade serviu como importante base de apoio à Coroa Portuguesa, dialogando intensamente com a Capital do Império (Lisboa) e a da colônia, cidade do São Salvador. Nesse período, a cidade de Cachoeira exercia uma função portuária muito importante para o escoamento da produção das mais diversas regiões. Considerando que as principais rotas de comercialização dos produtos transportados pelos 'tropeiros' em carros de boi encontravam a barreira física da cachoeira da Pedra do Cavalo, a cidade de Cachoeira exercia, então, uma posição nodal na Rede de Cidades do Recôncavo, onde Salvador se constitui em cidade primaz e Cachoeira em centro intermediário.

"Dentre cada área, porém, os fatos tinham diferente comportamento. Na zona canavieira os engenhos exerciam papel de povoados, que realmente eram, atraindo numerosa população. Descrições da época e depoimento de historiadores mostram como era necessário um grande número de pessoas para atender a tarefas próprias da fabricação do açúcar, sem contar com

³ ANDRADE, Adriano Bittencourt: MEMÓRIAS URBANAS DA REDE E NÚCLEOS SETECENTISTAS DO RECÔNCAVO BAIANO.

profissões correlatas ou subsidiárias e o grande número de moradores ocupados no campo” (SANTOS, 1959, p. 73).

A partir do século XVIII, o desenvolvimento econômico da região Recôncavo foi predominantemente marcado pelo ciclo da cana de açúcar, durante o qual utilizava-se o porto como principal meio de escoamento da produção tanto agrícola quanto industrial da região. Outro fator que determinou a ascensão do município foi o intenso tráfico de escravos pelas estradas reais, assim como as atividades de mineração do ouro no Rio de Contas, que tinha ali como rota de passagem.

Engenhos na Bahia

Período	Quantidade	Período	Quantidade
Século XVI	25	Século XVIII (1790)	200
Século XVII (1612)	50	Século XVIII (1799)	400
Século XVII (1629)	80	Séculos XVIII-XIX (1728-1827)	462
Século XVII (1676)	130	Século XIX (1834)	603
Século XVIII (1710)	146	Século XIX (2ª metade)	511
Século XVIII (1750)	172	Século XIX (final) 855	855

- **Quadro I: Engenhos da Bahia nos séculos XVI ao XIX** ⁴

Nesse período, guardada as devidas proporções, o padrão de ocupação e uso do solo já se observa as contradições do padrão construtivo herdado do modelo “Casa Grande e Senzala”, (como demonstra Gilberto Freyre no seu clássico) predominante no período do apogeu do ciclo da cana-de-açúcar. As edificações para moradia dos escravos eram casebres isolados normalmente com paredes de pau a pique, cobertos de palha. A depender do porte do engenho essas unidades ‘residências’ se caracterizavam por um conjunto de moradia em linha, recoberto com um único telhado, normalmente com mínimas divisões internas.

⁴ <http://www.monumenta.gov.br/site/wp-content/uploads/2011/01/engenhos-web.pdf> (acessado em 21/11/2012)

3. Desenvolvimento urbano influenciado pelas tecnologias à vapor.

A cidade de Cachoeira teve seu apogeu no século XIX influenciado pela navegação no Rio Paraguaçu e pelo transporte ferroviário, principalmente a partir da chegada ao Brasil das tecnologias de motor a vapor. Se é do século XVIII boa parte do casario colonial que compõe o conjunto arquitetônico da cidade, é no século XIX que a cidade tem sua malha urbana expandida em direção à estação do trem e às fábricas de fumo, através da construção de habitações para os operários da crescente indústria que se implantava na região. Este fator denota o relevante papel da economia fumageira e a necessidade de escoamento da produção de riquezas, agrícolas e industriais, que neste período está em expansão aquecendo os fluxos portuários.

Para entender o caráter da formação urbana dentro das condições da economia agroexportadora, é importante analisar os processos de expansão do capitalismo na economia mundial. Neste período de formação do estado brasileiro sob a égide do estado colonial português, a cidade de Cachoeira passa por oscilações (ascensão e decadência), conforme as regras ditadas pelo sistema capitalista mundial nas relações comerciais estabelecidas entre metrópole e colônia. De acordo com Francisco de Oliveira em “O Estado e o Urbano no Brasil”:

“[...] a urbanização no Brasil, desde a colônia e principalmente no século XIX, avança a passos mais largos do que aqueles que nos acostumamos a entender, isto é, nós estamos acostumados a entender que o fenômeno da urbanização na sociedade e na economia brasileira é um fenômeno que se deflagra apenas a partir da industrialização. É evidente que a industrialização vai redefinir o que é esse urbano exatamente porque ele passa a ser sede não só dos aparelhos burocráticos do Estado quanto do capital comercial, passando a ser sede do novo aparelho produtivo que é a indústria. Isso tem nos levado a desprezar, de certa forma, a formação urbana dentro das condições da economia agroexportadora;[...]”

A configuração urbana de Cachoeira retrata um conjunto de edificações barrocas que representam a suntuosidade do seu passado glorioso relacionado à sua função de subcentro do capital comercial e, posteriormente, sede do aparelho produtivo, ou seja, da indústria.

A importância da região do Recôncavo da Bahia pode ser percebida à partir de diversas perspectivas, lamentavelmente nem sempre servindo como referências de afirmação e expressão positiva das populações vinculadas à base sociocultural da região. Isto reflete na expressiva cultura e manifestações de origem africana como contraponto ao estabelecimento de

uma cultura exógena imposta pelos colonizadores portugueses. Na perspectiva econômica, no século XIX, a região foi predominantemente marcada pela exploração de monoculturas fumageira e canavieira, para satisfazer interesses externos de um sistema econômico em expansão induzido pela metrópole em todo o território da colônia. Já na perspectiva política, a cidade, em vista de o seu expressivo poder econômico, amplia a sua inicial função militar e de defesa e passa a exercer funções administrativas e burocráticas que repercutem na sua representatividade.

“O caráter monocultor da agricultura de exportação embotou e abortou um processo de urbanização que se verificasse no entorno das próprias regiões produtoras dos bens primários de exportação (...) ele produziu, por outro lado, uma extrema polarização, um vasto campo movido pelo movimento latifúndio-minifúndio e, sobretudo, fundado nas monoculturas, que não gerou uma rede urbana de maior magnitude no entorno das próprias regiões produtivas, mas que, por outro lado, criou grandes cidades em termos relativos, evidentemente, desde o princípio”. (OLIVEIRA, 1978, p.38).

De acordo com Santos, no início do século XIX, a economia fumageira era praticada para exportação do fumo em corda. Na segunda metade do século XIX, instalam-se as primeiras fábricas de charutos, fomentado sobremaneira a produção desta cultura e o seu comércio, por conseguinte. Dessa maneira, a estrada de ferro já encontrou um cenário propício ao seu desenvolvimento e concentrou o comércio do fumo em certos pontos.

“No interior da zona fumageira o processo de industrialização está ligado a vários fatores, todos eles bem entrelaçados. A abolição da escravatura deve ter contribuído para o retalhamento das terras e dificultado o preparo de rolos de fumo, por falta de mão-de-obra nas fazendas. A multiplicação do número de propriedades animou a urbanização, do mesmo modo que a necessidade de preparo do fumo em folha para exportação.” (SANTOS, 1958, p.73)

Os reflexos da industrialização, tardia no país, repercutem na paisagem, principalmente através do desenvolvimento das tecnologias nos meios de transporte. É no século XIX que se inicia o transporte de cargas e passageiros de Cachoeira até Salvador pela Baía de Todos os Santos através da navegação do conhecido ‘Vapor de Cachoeira’, transformado em símbolo da dinâmica mobilização das populações do Recôncavo, presente em prosa e verso na memória das gerações futuras.

“Há 190 anos, exatamente em 4 de outubro de 1819, foi realizada a viagem inaugural do Vapor de Cachoeira, uma revolução tecnológica para a época. Pela primeira vez na América do Sul viajava-se sem a necessidade dos ventos para impulsionar as embarcações.” (RAMOS, www.vapordecachoeira.blogspot.com)

Conquanto as embarcações à vela coexistissem com o *boom* dos vapores, as vantagens desse último tipo de transporte aquático eram inquestionáveis: a novidade que se apresenta além da velocidade, comodidade e segurança. A essas vantagens, acrescenta-se o fato de que as localidades que serviam como ponto final da navegação detinham prestígio e regalias ainda maiores, o que transforma Cachoeira em importante centro intermediário para escoamento dos fluxos vinculados a produção regional.

“A introdução da navegação a vapor encontrou já uma situação estabelecida que veio a reforçar. As vantagens da velocidade e do conforto, quanto aos passageiros, somavam-se às do menor tempo e da maior segurança (...)” (SANTOS, 1959, p 76).

O espaço territorial, segundo Falcón, não pode ser dissociado da imensa lâmina de água que integra a região Recôncavo, levando a uma articulação inter-regional entre metrópole e seus subcentros via transporte aquático, considerando que durante quase três séculos as embarcações constituíram o principal meio de transporte. De acordo com levantamentos datados de 1775, existiam navegando nas águas da baía e nos rios do Recôncavo um total de 2.148 embarcações de vários tipos, operadas por aproximadamente 4.000 marinheiros. Para a interiorização dos engenhos, o afastamento dos cursos de água navegáveis demandou a melhoria do sistema de transportes terrestres, o que veio a ocorrer a partir do início do século XX.

A zona de expansão da cidade de Cachoeira no século XIX se localiza no entorno do sítio histórico tradicional, e, a princípio, essa expansão se dá para atender aos contingentes da população operária das fábricas e armazéns da indústria do fumo. A expansão do tecido urbano se intensifica no final do século XIX com a abolição da escravatura. Os escravos, que antes estavam submetidos à vida nas senzalas, passam então a ocupar os subúrbios da cidade. Inicia-se assim o processo de construção da cidade informal, oposta ao relevante casario barroco que a seu centro histórico.

No começo do século XIX, Cachoeira já detinha grande influência na política nacional e também com a corte portuguesa, tendo participação efetiva nas guerras pela Independência da Bahia, em 1821. Atualmente, todos os anos no dia 25 de julho, a cidade torna-se sede do governo. Um ato simbólico que referencia a sua relevância histórica e é legitimado pelo decreto Lei 10.695/07, aprovado em 2008 pelo Governo Estadual.

“A partir da segunda metade do século XIX, a esses elementos se soma um novo, revolucionário, a evolução dos transportes. [...] A era ferroviária, iniciada na segunda metade do século XIX, iria ter uma importância decisiva na elaboração urbana do Recôncavo. As ferrovias partiam dos portos já solidamente estabelecidos, a começar por Salvador. As demais tinham como estação inicial as cidades de Cachoeira, Santo Amaro e Nazaré.” (SANTOS, 1959, p 79)

É também desse período o desenvolvimento do transporte ferroviário. Em 1860, foi inaugurado o primeiro trecho ferroviário, partindo de Salvador. Em verdade, a história do desenvolvimento do transporte ferroviário está intrinsecamente ligada à do transporte aquático, levando-se em consideração que os trechos de ferrovias eram criados a partir dos portos.

Devido à crescente demanda e insuficiente oferta de travessia do Rio Paraguaçu entre as cidades de Cachoeira e São Félix através da balsa no Paraguaçu, no ano de 1885, é inaugurada a Ponte Dom Pedro II, por intermédio e com a presença do próprio imperador, como um trecho da Estrada de Ferro Central da Bahia, que seguia em direção à Feira de Santana. Cabe salientar que o trecho referente à Ponte Dom Pedro II foi uma reivindicação da população dos municípios de Cachoeira e São Félix, uma espécie de “gratificação” que o regente estaria concedendo à população. Contudo, o desenvolvimento da Estrada foi propiciado por questões meramente comerciais, sendo Cachoeira um ponto por onde trafegavam os valores – gado e diamantes – com destino à Feira de Santana, já com grande visibilidade econômica com suas feiras onde se reuniam compradores e vendedores.

“A estrada de Cachoeira também teve como motivo de sua construção o grande movimento comercial criado no planalto, com a descoberta das minas de diamantes. Uma das justificativas apresentadas para atrair capitais ingleses e lograr a concordância do governo para a construção da mencionada estrada de ferro era o fato de se considerar que a Chapada era então o maior cliente do comércio da Bahia, sendo que 10.000 burros serviam ao comércio nessa zona e em São Félix, enquanto apenas 3 a 4 mil, além de 2000 carros de bois serviam às relações entre Cachoeira e Feira de Santana, já então considerada como importantíssima, ‘o empório de todo o comércio de gado da província, e onde se reúne, todas as segundas-feiras, uma grande feira, frequentada por compradores e vendedores de todas as partes.’ (SANTOS, 1959, p. 77).

A cidade de Cachoeira, segundo Santos (1959), detinha um grande raio de influência, fator que confirma a relevância do local mesmo antes da ferrovia, sendo a mesma considerada 'a principal sede da partida e chegada do maior tráfego comercial da província da Bahia'. A complementação da rede ferroviária e a implantação de uma trama de estradas e rodagens são corresponsáveis pela mudança hierárquica dos núcleos, tomando-se como mais importantes as cidades de Feira de Santana e Alagoinhas.

“O navio e o trem, antigos meios de transporte da cidade, fazem parte do imaginário dos cachoeiranos. O trem, ainda presente na cidade, mesmo que reduzido a poucas viagens do transporte de carga, ainda pode ser visto. Enquanto o navio, que não mais navega pelas águas do Paraguaçu, provoca saudades pelas viagens e passeios dançantes que propiciava. (...) Os horários do navio marcavam o cotidiano de Cachoeira. O apitar, anunciando a chegada ou partida, era um som ouvido por todos, chamando visitantes e moradores para a proximidade do cais.” (MEDEIROS, Lola. p 137).

4. O impacto do modo rodoviário na decadência econômica das cidades de Cachoeira e São Félix.

A estagnação econômica verificada no século XX pode ser compreendida a partir de um processo de mudança na matriz do transporte, quando houve a substituição do transporte aquático e ferroviário pelo transporte rodoviário, e a conseqüente implantação de rodovias no Recôncavo. Essa mudança gerou um impacto na hierarquia urbana e na centralidade, tendo em vista o surgimento de novos núcleos urbanos, localizados ao longo da malha rodoviária, que passam a oferecer diversificados produtos e serviços, adaptados às novas demandas do mercado.

Exemplos bastante significativos dos novos núcleos urbanos estimulados pelo transporte rodoviário podem ser as cidades de Cruz das Almas e Santo Antônio de Jesus. Ambas estão às margens da rodovia BR-101, e tiveram seu desenvolvimento principalmente a partir das últimas décadas do século XX. Outro fator que estimou o crescimento dessas cidades foi a instalação de instituições de ensino superior, como é o caso da Escola de Agronomia em Cruz das Almas, atual sede da Universidade Federal do Recôncavo.

No Brasil, a partir da década de 40 do século XX, houve uma reviravolta no setor de transportes que repercutiu em toda a economia nacional, impulsionando as cidades de

Cachoeira e São Félix a um verdadeiro período de decadência. Identifica-se uma alteração significativa na estrutura do sistema de transportes originada a partir da pavimentação asfáltica, priorizando o modelo rodoviário que pretendia dinamizar novos centros industriais implementados no Estado nesse período.

“Entre as características presentes em nossa formação social, ganham destaque na gestão urbana o clientelismo, o patrimonialismo, a prevalência dos privilégios - condição notável no judiciário -, desprestígio do trabalho não intelectual, retórica que contraria a prática, etc. (...) Os orçamentos públicos, especialmente municipais, privilegiam os investimentos relacionados ao automóvel ou sistema viário, mas dificilmente seguem o Plano Diretor. Por outro lado, não é pouco frequente que urbanistas se detenham nas regras de uso e ocupação do solo e ignorem que o grande promotor que orienta a ocupação do solo é o transporte.” (MARICATO, 2011, p. 182).

A priorização e incentivo do estado brasileiro ao modo rodoviário de transporte em substituição à navegação inicialmente favoreceu a integração com o modo ferroviário. Este detinha a vantagem de redistribuir os fluxos (de pessoas e mercadorias) no espaço, facilitando, dessa maneira, o acesso direto às localidades mais afastadas dos principais centros. Por essa razão, houve uma extensa expansão da malha rodoviária, o que, por sua vez, proporcionou o surgimento de uma nova hierarquia urbana em todo o território, beneficiando cidades por onde passavam as rodovias. É importante salientar que não tardou a hegemonização deste modal no território, que veio a substituir todos os antigos e tradicionais meios de transporte. A indústria do petróleo, especialmente a partir da Segunda Guerra, foi responsável por transformações em escala global.

“A indústria do automóvel envolve não apenas a produção de carros (exploração de minérios, a metalurgia, a indústria de autopeças e os serviços mecânicos de manutenção dos veículos), mas também as obras de infraestrutura relacionadas à sua circulação. Somente nesses processos citados já teríamos o envolvimento de forte movimento econômico e, portanto, de significativo poder político...” (MARICATO, 2011, p. 175)

As primeiras estradas de rodagens na Bahia datam de 1959 a BR-324 (Salvador- Feira de Santana), em 1963 a BR-116, também conhecida como Rio-Bahia e em 1972 a BR-101, sendo que estas duas últimas exercem uma influência direta sobre a região do Recôncavo.

O processo de desenvolvimento urbano calçado no modo rodoviário motivou a desarticulação das ferrovias que predominou ao longo de meados do século XIX até este período. O modo ferroviário desempenhava um papel preponderante tanto para o transporte de cargas quanto para o de passageiros no período compreendido entre meados do século XIX e

XX, porém, sobretudo após a chegada do automóvel, no início do século XX, perdeu seu papel agudizado pela obsolescência dos portos.

Em relação à malha ferroviária da Bahia, de acordo com dados da GEIPOT (2003), atualmente é operada pela Ferrovia Centro Atlântica S. A. e conta com 1.537 km, dividindo-se em três segmentos principais: a Linha Norte, ligando Salvador ao estado de Sergipe, com 260 km; a Linha Centro, que liga Salvador a Juazeiro, com 447 km e a Linha Sul, ligando Salvador a Minas Gerais, até à divisa BA/MG, com 788 km.

5. A cidade histórica no século XXI

Existem muitas cidades no país com histórias que remontam ao processo de colonização, ou seja, mais de quatro séculos, e que pouco guardam do seu patrimônio edificado. Esse é o caso de São Paulo, Rio de Janeiro, com estoques de materialidades históricas pouco preservadas. Maurício de Abreu em “Sobre a memória das cidades” registra que nem Olinda, criada em 1537, Salvador, 1549, ou Ouro Preto, fundada em 1711, nem mesmo essas cidades podem gabar-se de manter ainda um patrimônio histórico-arquitetônico apreciável, o que se dá muito mais devido à longa decadência econômica pela qual passaram, que a intervenções engendradas pelas instituições responsáveis pela preservação do patrimônio e da memória.

Por ser o Brasil um país relativamente recente em sua formação como nação, não existe uma tradição de preservação da história. Na atualidade, há uma tendência de se estudar o cotidiano na qual se adota uma postura de valorização das heranças do passado. Esta nova postura visa resguardar a memória urbana com vistas à sua preservação e revitalização. Para Maurício de Abreu, a valorização do passado das cidades é uma característica comum às sociedades desta virada do milênio.

“... fala-se cada vez menos em racionalidade, funcionalidade, zoneamento, plano diretor, etc., e cada vez mais em requalificação, mas em termos tais que a ênfase deixa de estar predominantemente na ordem técnica do plano - como queriam os modernos - para cair no vasto domínio *passé-partout* do assim chamado cultural e sua imensa gama de produtos derivados...” (ARANTES, 2011, p. 15).

Para tratar de cidades históricas na conjuntura atual do capitalismo moderno, Otilia Arantes determina em seu artigo “Uma Estratégia Fatal”, contido no livro “A cidade do Pensamento único”: “(...)Rentabilidade e patrimônio arquitetônico-cultural se dão as mãos, nesse

processo de revalorização urbana – sempre, evidentemente, em nome de um alegado civismo (como contestar?...). E para entrar neste universo dos negócios, a senha mais prestigiosa – a que ponto chegamos! (de sofisticação?) – é a cultura. Esta nova grife do mundo fashion, da sociedade afluyente dos altos serviços a que todos aspiram.”

Cachoeira assistiu a um processo de estagnação econômica, esvaziamento populacional e ruralização, tanto da economia quanto do cotidiano. Buscando amenizar os impactos negativos gerados pela estagnação econômica à qual o município esteve sujeito por décadas, no ano de 2006, a cidade de Cachoeira foi contemplada por uma iniciativa do Governo Federal com a instalação de um núcleo da Universidade Federal do Recôncavo (UFRB). Essa iniciativa é responsável por significativas transformações na dinâmica urbana local, considerando que uma nova população, formada por professores e estudantes, passa a residir (integral ou temporariamente) no município.

A instalação da universidade na cidade é responsável por gerar uma nova função e um novo valor ao uso do solo urbano, valorizando os imóveis localizados no entorno das edificações que servem à UFRB, além de criar novas residências estudantis, relações sociais de produção e fluxos de transporte e mobilidade.

Considerações finais

A cidade de Cachoeira possui um importante e tradicional acervo histórico, artístico, paisagístico e cultura; um espaço fértil e rico de manifestações culturais à exemplo da Festa da Boa Morte, da Feira do Boi, do Nego Fugido, dentre outras manifestações populares peculiares da formação histórica do Recôncavo, bastante representativas, especialmente pela diversidade, pela mistura de etnias e pelo sincretismo religioso. A Cidade é também sede dos festivais Literários (FLICA) e das Bienais de Arte e Cultura do Recôncavo.

No final do Século XX ela esteve em um período de degradação socioeconômica. O transporte rodoviário, reorganizando o espaço regional, esvaziou Cachoeira e São Felix e fortaleceu os cruzamentos de estradas Cruz das Almas, Santo Antônio de Jesus e também Feira de Santana. Por outro lado, destruiu o sistema de navegação, barato, funcional e que integrava a paisagem da Bahia.

Do ponto de vista comercial e de sua produção econômica, é verificada a estagnação da vida urbana ao longo das últimas décadas do século XX em Cachoeira, assim como o atual revigoramento do ponto de vista de novas funcionalidades, como centro de educação e cultura, evidencia um padrão espacial de funcionalidades urbanas e o que dinamiza a cidade gerando novas atividades e atratividades.

Ao nos depararmos com o processo de requalificação urbana na cidade de Cachoeira, do ponto de vista patrimonial observamos que as adaptações realizadas no sítio histórico para adequação às novas funcionalidades retratam que a antiga malha urbana está em franco processo de degradação, acentuando-se o estado de vulnerabilidade devido ao natural processo de envelhecimento e a uma insidiosa destruição organizada e silenciosa como aconteceu com as fábricas da Dannemann e da Suerdieck, que por ironia do destino atualmente sevem como sede de instalações da UFRB, tendo como pretexto a adaptação aos usos contemporâneos. Esta é uma nova forma de expansão do capitalismo na Bahia, e para entendê-la é importante aprofundar e observar articulação que existe entre as ações do governo, as determinações de investimentos do capital financeiro e as relações de trabalho nas novas configurações que exige a reprodução da vida.

Referências

ABREU, Maurício de Almeida. **Sobre a memória das Cidades**. In Revista da Faculdade de Letras-Geografia I; vol 15, Porto, 1998, pp.77-97

ANDRADE, Adriano Bittencourt. **O outro lado da Baía: a rede urbana do Recôncavo Baiano setecentista**. Tese (Doutorado) – Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Faculdade de Arquitetura. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2010.

ARANTES, Otilia B.Fiori **Urbanismo em fim de linha**. São Paulo Edusp, 1998.

ARANTES, Otilia B.Fiori. **Uma estratégia Fatal, a cultura nas novas gestões urbanas**. In: A cidade do pensamento único, desmanchando consensos, Editora Vozes, 2011

CORRÊA, Roberto Lobato. **A Rede Urbana**. Editora Ática, 1989.

FALCÓN, Gustavo. **Grande Recôncavo: A face hegemônica da Bahia**. In: Panorama Cultural da Bahia Contemporânea. Série Estudos e Pesquisas, n 92. Salvador, SEI 2012.

HENRIQUE, Wendel. **Cidades médias e pequenas da rede urbana do recôncavo da Bahia: uma análise sobre cachoeira**. Dissertação (Mestrado) – Pós-Graduação em Geografia. Instituto de Geociências. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2007.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Editora Vozes, São Paulo, 2011.

OLIVEIRA, Francisco de. **O Estado e o Urbano no Brasil**. In: Espaço e Debates, São Paulo, Cortez, 2006, p 36-54.

RIBEIRO, Rafael Winter. **Paisagem Cultural e Patrimônio**. Série pesquisa e documentação do IPHAN . Rio de Janeiro, 2007.

RIBEIRO, Lola Medeiros Neto. **Patrimônio Histórico: uma leitura da diversidade social em Cachoeira/BA**. Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia. 1994.

Reestruturação Urbana em cidades médias e pequenas do Recôncavo a partir da instalação da Universidade Federal do Recôncavo. SEI-BA, Bahia Análise & Dados. Salvador, v 19 n.2, 511-522, jul/set 2009.

SANTANA, Charles D' Almeida. **Dimensão histórico- cultural: Recôncavo Sul. Programa de Desenvolvimento Regional Sustentável**. Salvador: Companhia de Desenvolvimento e Ação Regional-CAR, 1999.

SANTOS, Milton. **A rede urbana do Recôncavo**. Salvador: laboratório de geomorfologia e Estudos Regionais – Universidade Federal da Bahia, Imprensa Oficial, 1959.

SEI, Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia. **Estatística dos municípios baianos**. v. 13. Salvador: SEI, 2010.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Mobilidade Urbana e Cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012.

<http://www.vapordecachoeira.blogspot.com> (acessado em 08/11/12)

<http://www.monumenta.gov.br/site/wp-content/uploads/2011/01/engenhos-web.pdf> (acessado em 21/11/12)