



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
INSTITUTO DE HUMANIDADES, ARTES E CIÊNCIAS PROFESSOR
MILTON SANTOS
PROGRAMA MULTIDISCIPLINAR DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
CULTURA E SOCIEDADE

A BAÍA DE TODOS OS SANTOS E O SEU RECÔNCAVO IMEDIATO:
ORIGENS, IDENTIDADES, PERCEPÇÕES E UTOPIA

por

RONAN REBOUÇAS CAIRES DE BRITO

Orientador: Prof. Dr. PAULO CESAR MIGUEZ DE OLIVEIRA

SALVADOR
2014

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
INSTITUTO DE HUMANIDADES, ARTES E CIÊNCIAS
PROFESSOR MILTON SANTOS
PROGRAMA MULTIDISCIPLINAR DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
CULTURA E SOCIEDADE**

***A BAÍA DE TODOS OS SANTOS E O SEU RECÔNCAVO IMEDIATO:
ORIGENS, IDENTIDADES, PERCEPÇÕES E UTOPIA***

por

RONAN REBOUÇAS CAIRES DE BRITO

Orientador: Prof. Dr. PAULO CESAR MIGUEZ DE OLIVEIRA

Tese apresentada ao Programa Multidisciplinar de Pós-Graduação em Cultura e Sociedade do Instituto de Humanidades, Artes e Ciências Professor Milton Santos, como parte dos requisitos para obtenção do grau de Doutor.

SALVADOR
2014

RONAN REBOUÇAS CAIRES DE BRITO

**A BAÍA DE TODOS OS SANTOS E O SEU RECÔNCAVO
IMEDIATO: ORIGENS, IDENTIDADES, PERCEPÇÕES E UTOPIA**

Tese apresentada como requisito para obtenção do grau de Doutor em Cultura e Sociedade. Instituto de Humanidades Artes e Ciências Professor Milton Santos da Universidade Federal da Bahia, pela seguinte banca examinadora:

Banca Examinadora

Dra. Edilene Dias Matos _____
Instituto de Humanidades Artes e Ciências Prof. Milton Santos, Universidade Federal da Bahia- UFBA

Dr. Renato Amorim Silveira _____
Instituto de Humanidades Artes e Ciências Prof. Milton Santos, Universidade Federal da Bahia- UFBA

Dr. José Geraldo de Aquino Assis _____
Instituto de Biologia, Universidade Federal da Bahia- UFBA

Dr. Fábio Pedro Souza Ferreira Bandeira _____
Núcleo de Pesquisa em Ambiente Sociedade e Sustentabilidade, Universidade Estadual de Feira de Santana, UEFS

Salvador, BA, 26 de setembro de 2014.

Dedico esta Tese ao meu neto, Lucas,
para que possa se inspirar e enfrentar o
futuro.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos os que, de alguma forma, contribuíram para a elaboração deste trabalho de Tese. As discussões com meu orientador e amigo, Dr. Paulo Cesar Miguez de Oliveira, foram decisivas desde a formulação do projeto inicial de seleção, até a produção final da Tese, portanto, fico-lhe muito grato pelas opiniões e pela confiança. Fico extremamente grato ao corpo docente do curso de Doutorado do Programa Multidisciplinar de Pós-Graduação em Cultura e Sociedade da UFBA, por ter me dado a oportunidade de enxergar o mundo com menos números e medidas. Na mesma extensão, fico grato aos meus colegas do curso, não citarei nenhum, eles sabem quem são, pelas longas conversas e, às vezes, calorosas discussões quando eu insistia que as ciências duras e as humanas não poderiam ser tão antagônicas. Agradeço ao velho amigo e historiador, João Reis, pelas suas opiniões valiosas na leitura dos primeiros manuscritos. Um agradecimento especial ao também velho amigo e colega do Instituto de Biologia, Eduardo Mendes da Silva, que um dia, no corredor, me perguntou: “por que você não faz um Doutorado e atualiza as suas progressões?” Agradeço a uma nova e, durante um tempo, desconhecida amiga, Noemia Reis, que pacientemente trocou centenas de e-mails comigo durante a fase de revisão textual e formatação desta tese. Só fui conhecê-la pessoalmente no final desse processo, antes da encadernação das cópias. Agradeço aos meus alunos do Instituto de Biologia que concluíram os seus Trabalhos Finais de Graduação no Programa Interdisciplinar de Pesquisa e Extensão sobre a Sustentabilidade e Gestão de Ambientes Litorâneos - SAL, o qual coordeno, e que contribuíram enormemente para o conhecimento da Baía e Todos os Santos e o seu Recôncavo. Forças incondicionais me foram dadas por Graça, minha mulher, Davi, meu filho e Madalena minha filha, sem essas forças, sinceramente, não sei... E, finalmente, eu devo agradecer a mim mesmo, por, a essa altura da vida, ter tido a coragem de embarcar neste projeto.

BRITO, Ronan Rebouças Caires de. **A Baía de Todos os Santos e o seu Recôncavo Imediato: origens, identidades, percepções e utopia.** 166 f. 2014. Tese (Doutorado) – Instituto de Humanidades, Artes e Ciências Professor Milton Santos, Universidade Federal da Bahia, 2014.

RESUMO

Os estudos nesta Tese visam compreender, em uma primeira instância, a Baía de Todos os Santos-Bahia e o seu Recôncavo imediato, discutindo a evolução geológica, histórica e cultural, o desenvolvimento das sociedades e da economia relacionando essa trajetória de desenvolvimento com os atributos ambientais que caracterizaram o fenômeno geográfico e humano. Em um segundo momento, responder às perguntas: o que é hoje o fenômeno Baía de Todos os Santos? Como a sociedade se manifesta e se organiza? Ainda existe uma sociedade característica do Recôncavo, tendo fisionomia e cultura próprias? Como sobrevive? Qual o estado da qualidade ambiental atual? O ambiente ainda é um indutor importante e tão forte como foi no passado? Quais as políticas públicas e tendências de desenvolvimento atuais? Com essas duas fases, suficientemente detalhadas para gerar uma base referencial de dados, visa-se propor alguns cenários projetivos de desenvolvimento fortemente apoiados na sustentabilidade ambiental. O objetivo final deste trabalho será discutir uma nova cultura de desenvolvimento sustentada na compreensão multi, inter e transdisciplinar desses fenômenos, considerando a cultura histórica e a contemporânea, identificando grandes e pequenas economias, resgatando as oportunidades do passado e outras ainda não identificadas, para configurar um painel de possibilidades que venham substanciar políticas de desenvolvimento sustentável.

Palavras-chave: Baía de Todos os Santos. Recôncavo. Cultura. Desenvolvimento.

BRITO, Ronan Rebouças Caires de. **All Saints Bay and its Surrounding Recôncavo: Origins, identities, perceptions and utopia.** 166 f. 2014. Thesis (Doctorate) – Institute of Humanities, Arts and Sciences Professor Milton Santos, Federal University of Bahia, 2014.

ABSTRACT

Studies in this Thesis, aim to understand, in a first approach, the All Saints Bay and its surrounding Recôncavo, through its geological, historical and cultural evolution, as well as the development of its societies and economy, tracing parallels to its environmental features, which were the bases for its geographical and human phenomenon. Following, a few questions must be answered. How All Saints Bay phenomenon are presently understood? How society gets organized and manifests itself? Still exists a society which could characterize the Recôncavo by pursuing proper cultural physiognomy? How Recôncavo survives? What is its actual environmental quality? Is the environment still an important driver to development as strong as it was in the past? What are the main contemporary policies and developmental trends? Having these two phases enough detailed in order to build a referential data bases, the next step will be to suggest a few projections to stablish potential scenarios strongly supported on environmental sustainability. The final objective of this study will be to discuss a culture of development based on the multi, inter and transdisciplinary understandig of all these phenomena, considering both historical and contemporary culture, identifying economies of great and small scale, rescuing past opportunities and other still not envisaged, aiming to detect possibilities which may substantiate a panel of policies for a sustainable development.

Keywords: All Saints Bay. Recôncavo. Culture. Development.

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1 Baía de Todos os Santos/11
- Figura 2 Bacia Sedimentar d Recôncavo. / 22
- Figura 3 O paleoestuário há 20.000 anos da Baía de Todos os Santos. / 25
- Figura 4 Dispersão do gênero *Homo*. / 36
- Figura 5 Posição durante o verão da ZCIT atualmente e no intervalo de 12.400 e 8.800 anos. / 47
- Figura 6 Rotas propostas para a chegada do *H. sapiens* às Américas. / 50
- Figura 7 Ruínas do Convento de Santo Antônio, em São Francisco do Iguape, Cachoeira, Bahia. / 88
- Figura 8 Ruínas da Igreja de Santo Antônio de Velazques, Vera Cruz, Bahia. / 88
- Figura 9 Canaviais do Vale do Iguape, Município de Cachoeira-Bahia. / 110
- Figura 10 Arquitetura popular contemporânea das periferias, que se reproduz na forma por todo o Recôncavo. / 114
- Figura 11 Interpretação da “cidade invisível”. / 116
- Figura 12 Igreja de Nossa Senhora da Purificação, Santo Amaro da Purificação-Bahia. / 120
- Figura 13 Banhados no litoral de Cabuçu, Município de Saubara- Bahia. / 122
- Figura 14 Igreja de Santiago do Iguape, Cachoeira, Bahia. / 123
- Figura 15 Convento do Carmo, Cachoeira, Bahia. /124
- Figura 16 As primeiras águas à jusante da Barragem de Pedra do Cavalo. / 125
- Figura 17 Porto do vilarejo de Coqueiros, Maragogipe, Bahia. / 126
- Figura 18 Casinha no litoral de Cações, Jaguaripe, Bahia. / 128
- Figura 19 Igreja de Madre Deus em Pirajuaia, Jaguaripe, Bahia. / 129
- Figura 20 Zonas de Identidade Ambiental da Baía de Todos os Santos. / 137
- Figura 21 Possibilidade de diálogos via hidrovia entre os três grandes estuários da Baía de Todos os Santos e Salvador. / 146

SUMÁRIO

| | |
|---|-----|
| INTRODUÇÃO | 10 |
| Uma explicação necessária para o melhor entendimento do leitor | 10 |
| Antecedentes e pressupostos | 12 |
| Organização e Sinopses dos Capítulos. | 15 |
| CAPÍTULO I | 20 |
| A invenção do recôncavo | 20 |
| Seção I - A formação da Bacia Sedimentar do Recôncavo e da Baía de Todos os Santos | 20 |
| Seção II - Do Levante à Cultura | 25 |
| Seção III - As migrações no final do Pleistoceno: a dispersão do <i>H. sapiens</i> e o povoamento das Américas..... | 34 |
| Seção IV - O Holoceno brasileiro: os ambientes, os primeiros habitantes e o Recôncavo pré-colonial | 45 |
| CAPÍTULO II | 58 |
| Construção geopolítica, ambiental e cultural do Recôncavo Baiano: uma análise no tempo.... | 58 |
| Seção I - Como estava o mundo na época dos descobrimentos: contextos para a diáspora portuguesa e a chegada ao Brasil. | 58 |
| Seção II - Relatos e impressões: novos visitantes chegam ao Recôncavo Baiano. | 72 |
| Seção III - O Recôncavo Colonial | 79 |
| Seção IV - O Recôncavo em recessão: rupturas políticas, sociais e econômicas. | 87 |
| Seção V - O Recôncavo de Luiz Aguiar Costa Pinto: ensaios para uma taxionomia territorial nos meados do século XX. | 89 |
| CAPÍTULO III | 96 |
| Identities, uma nova taxionomia territorial ambiental e caminhos para o desenvolvimento | 96 |
| Seção I - Um panorama geral da Baía de Todos os Santos e do seu Recôncavo contemporâneo: aspectos da cultura e do desenvolvimento. | 96 |
| Seção II- Percepções sobre o Recôncavo da Baía de Todos os Santos e suas identidades microrregionais. | 113 |
| Seção III- Uma nova taxionomia territorial ambiental se delineia: as Zonas de Identidade Ambiental e suas características. | 136 |
| Considerações finais..... | 154 |
| Referências..... | 156 |

**A Baía de Todos os Santos e o seu Recôncavo Imediato:
origens, identidades, percepções e utopia**

INTRODUÇÃO

Uma explicação necessária para o melhor entendimento do leitor

Esta Tese, agora apresentada para avaliação final pelo Programa Multidisciplinar de Pós-Graduação em Cultura e Sociedade, na Linha de Pesquisa Cultura e Desenvolvimento, albergado, que está no Instituto de Humanidades, Artes e Ciências Professor Milton Santos da Universidade Federal da Bahia- IHAC, procurou atender aos princípios conceituais do Programa e do Instituto no qual está sendo apresentada. É uma Tese que trata, de forma multi, inter e transdisciplinar, da Baía de Todos os Santos sob aspectos das humanidades, das artes e da ciência, ao mesmo tempo. Inicialmente, nas primeiras Seções dos dois primeiros Capítulos, a leitura pode ser um pouco dura, isso é inevitável, por tratar-se de contextos necessários para o entendimento final do trabalho, mas, acredito que no decorrer da narrativa, e na medida em que ela for evoluindo para o objeto final da Tese, a leitura irá se tornando cada vez mais maleável na medida em que olharmos de frente para um Recôncavo vivo e praieiro e de múltiplas identidades microrregionais.

Durante o processo de elaboração da Tese, foi necessário tomar uma decisão importante, ou eu trataria de um objeto de universo mais amplo, que seria o Recôncavo Baiano em seu significado geopolítico, social e econômico, dando ênfase, apenas, ou principalmente ao Recôncavo contemporâneo, ou restringiria o foco para um segmento mais restrito, que é a Baía de Todos os Santos (Fig. 1), recuando em uma análise temporal para identificar as suas origens físicas, das suas gentes e das percepções fenomenológicas na contemporaneidade. Optar pela segunda possibilidade, foi necessário escrever um pouco sobre história, embora não seja um campo que domino por inteiro. Assim, esta não é uma Tese de história *stricto sensu*, mesmo porque não se utiliza das metodologias clássicas dos estudos históricos, o que ela faz é contar uma história. Por acreditar que essa segunda abordagem teria maior aderência ao meu espírito de pesquisador, não hesitei em abraçá-la.

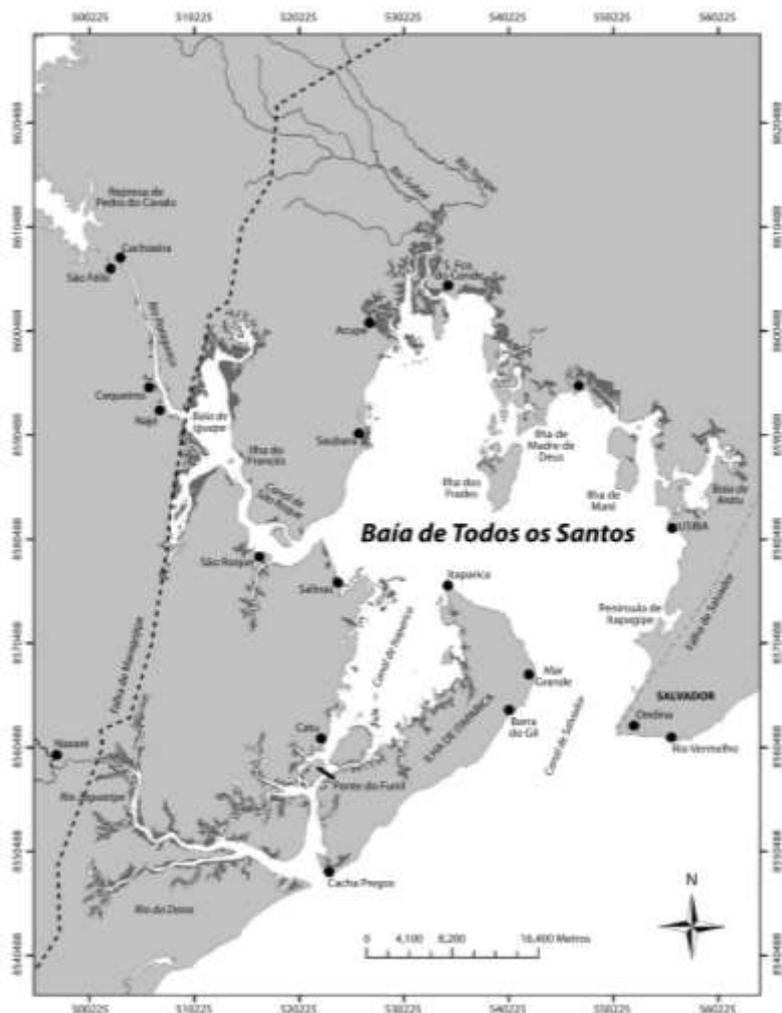


Figura 1- Baía de Todos os Santos, Bahia, Brasil. Fonte: Lessa, et al. (2009).

Portanto, a Tese transita por vários campos do conhecimento, apenas aqueles que eu acreditei poder dominar com uma certa competência em função da minha experiência como professor, pesquisador e ser humano curioso. O estudo foge das estatísticas, da reificação de valores simbólicos e de tantos outros cacoetes que os programas de governo tanto gostam, ele é mais uma provocação, para quem porventura vier a se interessar posteriormente pelas suas narrativas, possa encontrar inspirações para explorar alguns de seus segmentos em maior profundidade.

Antecedentes e pressupostos

Quando, em 1993, Lídice da Mata assumiu a Prefeitura de Salvador, foi criada a Secretaria do Meio Ambiente, um fato novo no cenário da gestão municipal na Bahia. Ocupou o cargo de Secretário, o ex-ministro da Cultura Juca Ferreira. No ano seguinte, foi firmado um convênio entre essa Secretaria e a UFBA para implantar o Programa de Gestão e Diagnóstico Ambiental para Salvador, do qual fui coordenador. Esse programa envolvia docentes de várias unidades da UFBA, funcionários da Secretaria de Meio Ambiente e consultores externos, constituindo-se no primeiro programa executivo multidisciplinar em gestão ambiental implantado na Bahia. A ideia central era municiar a Prefeitura com um instrumental institucional e técnico para o enfrentamento dos problemas sociais e urbanos que Salvador visualizava naquela época.

Esse programa foi o embrião de todos os outros que o sucederam até os dias de hoje. Havia, contudo, um problema. A cidade não tinha mais que um milhão e duzentos mil habitantes e as áreas verdes se espalhavam no entorno das avenidas de vale. Todo o segmento da Avenida Luiz Viana Filho era cercado de residuais da Mata Atlântica, que se estendiam até o litoral e adentrava no sentido da BR-324. O capital imobiliário não dorme e, surgiu então, um pool das principais construtoras da época propondo o que chamavam de Paralela 2000, um mega projeto de expansão urbana que, graças aos nossos trabalhos foi suspenso, temporariamente, mediante laudos técnicos que comprovavam a insustentabilidade da proposta, que era movida pela lógica de uma tendência da expansão da cidade por aquele vetor.

Os nossos argumentos centravam na conservação do último repositório da floresta urbana, nas implicações com as drenagens, uma vez que fossem utilizadas as encostas dos morros para a construção dos condomínios e para o adensamento do tráfego em uma via que não tinha sido projetada para essa carga de habitantes (o que veio se comprovar nos dias atuais). Com esses pareceres da UFBA, Lídice assina um decreto suspendendo qualquer intervenção na área até que um planejamento ambiental fosse feito definindo zonas de ocupação e preservação.

Apostávamos, naquela época, que o crescimento de Salvador se desse, não apenas pela pressão imobiliária, mas também por uma avaliação técnica que mostrava os amplos

espaços livres e já anteriormente antropizados ao longo da BR-324 no sentido Salvador-Feira e no investimento vigoroso da requalificação das periferias. Não foram poucos os embates com os empresários da construção civil quando, por diversas vezes, os provocamos desafiando-os a ganhar dinheiro investindo em construções populares nas periferias da Cidade Baixa, o que, sem dúvidas, no futuro será um dos grandes lugares para se morar em Salvador.

A alegria durou pouco, o grupo ficou estigmatizado e considerado *persona non grata* para a elite capitalista de Salvador. A suspensão da ocupação da Paralela durou até o final do mandato de Lídice, quando o Prefeito Imbassai assumiu, e ato contínuo, revogou o decreto abrindo as portas para os empresários que estavam, a essa altura, com as escavadeiras já ligadas. O resto já sabemos. A Secretaria do Meio Ambiente era uma ameaça, foi desmontada, criou-se um apêndice na Secretaria do Planejamento e as matas da Paralela deram lugar a um amontoado de torres habitacionais autossuficientes, desorganizando o sentimento de pertencimento urbano e cidadão dos atuais e futuros moradores.

Durante essa experiência, a ideia de um projeto metropolitano, cujo foco fosse a sustentabilidade ambiental atrelada ao pequeno capital foi se configurando, e no final do mandato de Lídice eu apresentei o embrião do que hoje é essa proposta de tese. A meu ver, não havia sentido em se pensar Salvador desvinculado do seu diálogo histórico com o Recôncavo, seria imprudente deixar de lado as imensas possibilidades de trocas que essa relação poderia gerar, e por outro lado, seria também uma miopia injustificável não considerar a população gigantesca, que na verdade faz Salvador, e que se acotovela nas periferias e produzindo uma nanoeconomia informal e nunca mensurada, mas, certamente, com capacidade de alavancar desenvolvimento, uma vez confrontada com outras da mesma escala na franja da Baía de Todos os Santos e do seu Recôncavo imediato.

Isso aconteceu nos últimos estertores da gestão de Lídice, uma prefeita já cansada com as pressões do carlismo e sem muito fôlego para qualquer coisa nova.

No entanto, a ideia desse projeto não foi suprimida, ao contrário, ela foi se expandindo e se aperfeiçoando, novos governos foram consultados e, por inúmeras vezes, foi apresentada em fóruns técnicos e acadêmicos. A última investida institucional foi no

Governo Lula, quando o Gil capitaneava o Ministério da Cultura. O que eu trazia de novo não era o desenvolvimento da cultura, mas sim uma nova cultura para o desenvolvimento. A apresentação no gabinete reuniu todo o primeiro escalão do Ministério e arrancou lágrimas do Ministro. Mas ficou só nas lágrimas.

Esse é o contexto no qual se insere esta tese. Acredito ser possível retomar alguns argumentos de desenvolvimento do passado. Não gostaria, contudo, de investir no saudosismo de recuperar uma paisagem já perdida e nem tampouco reanimar dos túmulos, ritmos culturais já substituídos. Acho sim, que é possível se ressignificar valores que foram abandonados pelas atuais sociedades embriagadas pela cultura tecnológica e pela sedução do grande capital.

Essa nova versão do projeto de Tese tem ainda as mesmas preocupações fundamentais daquelas que serviram para a seleção do Doutorado, no entanto, novas perspectivas foram surgindo durante a realização do curso. Contatos com os aspectos da cultura, que para mim eram desconhecidos, foram construindo outros entendimentos sobre as coisas que em mim, aparentemente, já estavam cristalizadas nas ciências duras. A primeira versão para a seleção do Doutorado aproximava-se mais dos planos e políticas públicas tradicionais de governo, as mesmas metodologias baseadas na valoração numérica, planos que se perderam nas gavetas, recursos que foram drenados para fora dos bolsos dos verdadeiros beneficiários. Não tive mais a intenção de insistir nessa estratégia, o que pretendo com esse novo projeto de Tese é visualizar um outro Recôncavo, fora dos anuários estatísticos e dos relatórios repetitivos. O Recôncavo que quero mostrar é o da minha percepção direta, um espaço de sensibilidade e observação atenta. Um Recôncavo que possa tecer paralelos entre uma história antiga e contemporânea, e que descubra o ritmo das suas gentes e a força das suas paisagens.

Acredito, ainda fortemente, na ideia da revitalização e desenvolvimento do Recôncavo, principalmente, do segmento contíguo com a Baía e Todos os Santos. A guerra continua sendo a mesma, mas mudei de trincheira, a minha intenção agora é deixar um legado acadêmico no qual eu possa transitar livremente, sem as pressões políticas ou do capital, e aí, quem sabe, possa alcançar outro nível de circulação e entendimento.

Acho viável a recuperação da grande hidrovia que são as águas da baía e dos seus rios tributários. Acho possível reascender as economias das regiões vizinhas aos três grandes

estuários dos rios Subaé, Paraguaçu e Jaguaripe. Acredito que essas economias possam dialogar com as de Salvador, privilegiando aquelas de pequena escala, a nanoeconomia. Não acredito que o grande capital sozinho possa distribuir riquezas, nem tampouco emancipar as sociedades regionais. Por fim, ficaria imensamente feliz em ver uma família de pescadores, de Salinas da Margarida ou de Itapema, embarcar em um catamarã e poder passar o final de semana em Salvador indo aos Shoppings ou simplesmente tomando sorvetes na Cubana com toda a criançada.

Organização e Sinopses dos Capítulos.

Capítulo I – A Invenção do Recôncavo da Baía de Todos os Santos.

Seção I - A formação da Bacia Sedimentar do Recôncavo e da Baía de Todos os Santos.

Seção II - Do Levante à cultura.

Seção III - As migrações no final do Pleistoceno: a dispersão do *H. sapiens* e o povoamento das Américas.

Seção IV - O Holoceno brasileiro: a evolução dos ambientes, os primeiros habitantes e o Recôncavo pré-colonial.

O Capítulo I talvez seja o mais denso em informações técnicas. Tem um arco de tempo estendido justamente para analisar todos os contextos que permitiram as primeiras ocupações da Baía de Todos os Santos e do seu Recôncavo.

A Seção I descreve a gênese geológica da Bacia Sedimentar do Recôncavo, a formação da Baía de Todos os Santos e suas prováveis paleofisionomias.

Na Seção II, é feita uma regressão no tempo até o surgimento da humanidade no Levante africano, discutindo sempre a sua evolução em função de aspectos ambientais até a cristalização do que podemos chamar hoje de cultura, tanto como uma memória capaz de ser transferida vertical e horizontalmente quanto o aparecimento de uma de suas vertentes, que foi a tecnologia. Ainda nessa Seção, há uma discussão sobre o

surgimento e o entendimento dos símbolos, das teorias sobre a formação e práticas da consciência e o que faz decidirmos entre ser humano ou animal. Essa espécie de preâmbulo é necessária para que se possa entender como esse equipamento biológico conseguiu se expandir por todo o globo.

A Seção III discute como esse ser já aculturado resolve percorrer o planeta, saindo do seu berço africano e derivando para a Europa, Ásia, Oceania e, posteriormente, para as Américas. Teorias paleoantropológicas, paleoclimáticas e arqueológicas são confrontadas e situa esse grande caminhador que saindo do leste africano consegue chegar até o sul da Patagônia.

A Seção IV finaliza com os primeiros habitantes chegando ao Brasil do Holoceno, com suas paleopaisagens e os principais indutores paleoclimáticos desse período, que impulsionaram as diversas movimentações das populações que chegavam, e finalmente, as que aportaram e se estabeleceram na Baía de Todos os Santos. É uma Seção que finaliza tratando de uma Baía pré-colonial e prepara para a leitura do próximo Capítulo, que trata da colonização e dos seus desdobramentos.

Capítulo II- Construção geopolítica, ambiental e cultural do Recôncavo Baiano: uma análise no tempo.

Seção I - Como estava o mundo na época dos descobrimentos: contextos para a diáspora portuguesa e a chegada ao Brasil.

Seção II - Relatos e impressões: novos visitantes chegam ao Recôncavo Baiano.

Seção III - O Recôncavo Colonial.

Seção IV - O Recôncavo em recessão: rupturas políticas, sociais e econômicas.

Seção V - O Recôncavo de Luiz Aguiar Costa Pinto: ensaios para uma taxionomia territorial nos meados do século XX.

O Capítulo II já começa a utilizar uma linguagem mais amigável, na Seção I comenta como era o mundo na era dos descobrimentos, embora ainda use conceitos de

climatologia para sustentar algumas hipóteses migratórias dos europeus em busca de novos mundos. Situa a condição política e econômica de Portugal no final do século XV e século XVI, e discute o périplo dos navegadores portugueses desde as conquistas na África até a chegada ao oriente e ao Brasil.

A Seção II trata das impressões dos primeiros visitantes europeus e como a história interpretou essas narrativas de diferentes maneiras. A Seção III está dedicada ao Recôncavo colonial, desde as condições ambientais excepcionais que permitiram a implantação da cidade do Salvador, a economia que movimentava a nova capital do Governo Geral e suas relações indissociáveis com o Recôncavo, até as obras literárias ficcionais e artísticas que revelaram a vida e as paisagens da Baía de Todos os Santos e do seu Recôncavo na virada do século XIX para o XX.

A Seção IV já mostra um Recôncavo em recessão, derrocado nas suas produções agrícolas, competindo em desigualdade com a exportação do açúcar caribenho e impactado com as mudanças de direção nas políticas de exportação brasileira, concentrada no final do século XIX na lavoura do café no sul do país, e fortemente agitado pelas lutas abolicionistas e pró-republicanas. O declínio foi eminente e as cidades, que antes brilhavam na aristocracia açucareira, entraram no esquecimento e deterioração. O Capítulo II finaliza em sua Seção V com um estudo sobre a contribuição de Luiz de Aguiar Costa Pinto, que foi quem primeiro fez uma análise social, econômica e cultural do Recôncavo Baiano, autorizando-o com essa análise a produzir a primeira taxionomia social-territorial dessa região. É de importância seminal conhecer a obra de Costa Pinto para poder compreender o Recôncavo baiano nos meados do século XX. As ilustrações no corpo dessa Seção são em aquarela e pintura a óleo.

Capítulo III- Identidades, uma nova taxionomia e caminhos para o desenvolvimento.

Seção I - Um panorama geral da Baía de Todos os Santos e do seu Recôncavo contemporâneo: aspectos da cultura e do desenvolvimento.

Seção II - Percepções sobre o Recôncavo da Baía de Todos os Santos e suas identidades microrregionais.

Seção III - Uma nova taxionomia territorial ambiental se delineia: as Zonas de Identidade Ambiental e suas características.

Seção IV - Haverá ainda tempo para que diálogos sustentáveis de desenvolvimento possam acontecer entre Salvador e o Recôncavo? Um exercício de utopia.

É no Capítulo III, e último desta Tese, que a Baía de Todos os Santos e seu Recôncavo Imediato se mostram na contemporaneidade.

A Seção I trabalha com um panorama geral da Baía de Todos os Santos e seu Recôncavo, seus problemas ambientais, planos de governo, significados utilizados para cultura e desenvolvimento, reflexões sobre as cidades contemporâneas como subsídios para se entender o Recôncavo, e outros conceitos que precisam ser aqui definidos, para quando utilizados, fazerem sentido no texto.

A Seção II está fundamentada em extensivas memórias anteriores do autor e vivências atuais, nas quais as paisagens e as sociedades das diversas cidades e lugarejos da franja da baía são descritas e comentadas de uma forma próxima à literatura, e quase sempre na primeira pessoa, onde o que é importante é a fenomenologia da percepção dos ambientes e das suas gentes. Todas as ilustrações dessa Seção (à exceção de imagens gráficas), que refletem as paisagens visitadas, são produtos da observação e contemplação direta do autor, traduzidas em aquarelas que aparecem no corpo do texto. É uma Seção de raras referências bibliográficas. O conteúdo dessa Seção foi indispensável para estudar as identidades microrregionais para definir uma classificação territorial na Próxima Seção, a exemplo da que foi feita por Costa Pinto.

A Seção III, utilizando as informações da anterior, constrói uma nova taxionomia territorial ambiental, que não é mais a de Costa Pinto, os tempos são outros, mas define nove zonas de identidades que serão individualmente comentadas.

A Seção IV parte dessa nova taxionomia e explora as possibilidades de desenvolvimento para os três grandes estuários dos rios Jaguaripe, Paraguaçu e Subaé que se abrem todos para a Baía de Todos os Santos. No contexto dessa análise, as águas

da baía são consideradas como a opção maior de comunicação entre Salvador e as diversas regiões da Baía de Todos os Santos e suas entradas para todo o Recôncavo. As possibilidades de comunicação nessa grande hidrovia vão de encontro às atuais políticas de governo que visualizam a construção de uma ligação rodoviária oeste-leste através de uma ponte cortando a baía pelo meio. Nessa Seção, algumas possibilidades de recuperação de modelos de desenvolvimento, tão bem explorados pelos nossos ancestrais, serão discutidas e outros novos apresentados. Será aqui que os diálogos entre Salvador e seu Recôncavo imediato serão discutidos, mas não será uma abordagem de macro economia, nem tampouco de economia *stricto sensu*, porque essa não é a minha formação, é na verdade o resultado de muitas viagens por terra e por mar pela Baía de Todos os Santos e de infindáveis conversas (não entrevistas) com as suas gentes. Essa Seção é onde aparece uma proposta, uma utopia, a hipótese final da Tese.

Capítulo IV- Considerações Finais

Aqui, a Tese finaliza com uma análise geral do que foi discutido, reforçando as possibilidades de diálogos que afloraram no Capítulo III.

CAPÍTULO I

A invenção do recôncavo

Seção I - A formação da Bacia Sedimentar do Recôncavo e da Baía de Todos os Santos

A história do Recôncavo Baiano tem início com a fragmentação do supercontinente Gondwana do Hemisfério Sul, no Cretáceo inferior acerca de 145 milhões de anos (SILVA et al., 2007), quando surge o embrião do oceano Atlântico banhando as costas recém-formadas da África e das Américas. Os supercontinentes de Gondwana e Laurentia faziam parte de um mesmo bloco formado há cerca de um bilhão de anos, outro supercontinente, Rodinia. A separação entre Laurentia e Gondwana começou há 725 milhões de anos, iniciando a formação do Pacífico, e essa separação não se consolidou plenamente até os últimos 550 milhões de anos. Gondwana permaneceu predominantemente ao sul do Equador enquanto que Laurentia derivou aos 580 milhões de anos para as regiões polares do norte. Essas derivas continentais não ocorreram nem simétrica e nem radialmente, e Laurentia veio a se consolidar como o núcleo geológico atual da América do Norte (POWELL et al., 1993; TOHVER; COLLINS, 2012).

A Bacia do Recôncavo tem origem anterior à ruptura definitiva de Gondwana, quando os dinossauros ainda dominavam a fauna terrestre do globo, os primeiros mamíferos e aves apareciam, e as plantas com flores começavam a demonstrar a viabilidade evolutiva das angiospermas que hoje dominam a vegetação do planeta (BEHRENSMEYER et al., 1992). A ruptura de Gondwana fragmentou também a sua biota original e permitiu que a evolução começasse a moldar novas espécies de filogenias comuns nos dois lados do Atlântico recém-formado.

A Bacia do Recôncavo é, na verdade, a porção inferior de uma bacia sedimentar bem maior, a Bacia Recôncavo-Tucano-Jatobá, que se desenvolve no sentido norte-sul (N-S) desde o Alto de Aporá no leste do Estado da Bahia culminando com a Baía e Todos os Santos pela parte sul. (SILVA et al., 2007) A Bacia do Recôncavo tem aproximadamente 11.500 Km², limita-se a norte-nordeste (N-NE), pelo Alto de Aporá,

ao sul, pelo sistema de falhas da Barra, a oeste pela falha de Maragogipe, e a leste, pela falha de Salvador.

As bacias sedimentares são formadas por um processo de subsidência da litosfera que, ao longo do tempo, recebem descargas de drenagens adjacentes, e os sedimentos são carregados ocupando as partes rebaixadas. Eventualmente, as bacias sedimentares podem sofrer, com o passar do tempo, um movimento inverso de soerguimento, sofrendo com isso processos erosivos posteriores. Isso aconteceu com a sub-bacia do Recôncavo, em tempos mais recentes, dando origem à Baía de Todos os Santos (DOMINGUEZ; BITTENCOURT, 2009).

Durante os processos de fragmentação continental, as massas da litosfera se afastam e um oceano típico se forma ao longo da fratura, o que de fato ocorreu, separando a América do Sul, do que hoje é a África. Durante a separação, fragmentações do manto aconteceram dos dois lados, alguns riftes se abriram para o oceano recém-formado e outros são abortados, como em Marajó, pequenos riftes na plataforma continental do Ceará, e alguns no Rio de Janeiro e em São Paulo (MOHRIAK, 2003). No caso pontual da Bacia do Recôncavo-Tucano-Jatobá, houve um abortamento desse tipo e essa fratura não foi plena ao ponto de fragmentar totalmente a face leste abrindo-a para o oceano.

A Bacia do Recôncavo, nos seus estágios iniciais, nunca foi alagada pelo mar, ao contrário, após a subsidência inicial, a bacia sofreu um soerguimento de 1.750m, e até os últimos 115 milhões de anos, apenas processos erosivos atuaram no local. Durante a fase inicial da formação da Bacia Sedimentar do Recôncavo, na transição Jurássico-Cretáceo (150-145 milhões de anos), os movimentos da litosfera se iniciavam. Essa é a fase pré-rifte, quando aconteceram processos de subsidência em toda a região, surgindo lagos rasos, que recebiam descargas de rios e acúmulo de sedimentos durante um clima desértico, possibilitando a formação de dunas eólicas. Em uma fase posterior, iniciada há cerca de 145 milhões de anos, denominada de fase rifte, ocorreu maior subsidência pelo lado leste, correspondendo ao que é hoje a falha de Salvador, formando um grande lago profundo que recebia lamas orgânicas dos rios deltaicos que aí aportavam. Nos 20 milhões de anos seguintes, com a redução da subsidência, esse lago foi sendo progressivamente assoreado pelas descargas de sedimentos fluviais. Nos próximos 10 milhões de anos, a Sub-Bacia do Recôncavo sofreu um processo inverso de

soerguimento, com acúmulos de sedimentos, hoje conhecidos como Formação Marizal. Essa foi a fase pós-rifte e durante os próximos 90-100 milhões de anos, apenas os processos erosivos atuaram na região (DOMINGUEZ; BITTENCOURT, 2009).

A formação da Baía de Todos os Santos, contudo, não parece estar vinculada diretamente aos processos de subsidência que foram característicos e determinantes para a origem da Bacia Sedimentar do Recôncavo como um todo (Fig. 2).

Lima (2000) faz uma retrospectiva de trabalhos antigos que reportaram neotectonismos no Recôncavo Baiano, entre eles, destacam-se os de Teodoro Sampaio, que discorre sobre os eventos nos anos de 1915 e 1919, sentidos pelas populações da Baía de Todos os Santos, com descrição detalhada dos tremores e seus efeitos sentidos nas construções do Iguape e em Salvador, e que seriam os responsáveis pelo rebaixamento do leito da Baía de Todos os Santos, permitindo o adentramento do mar.

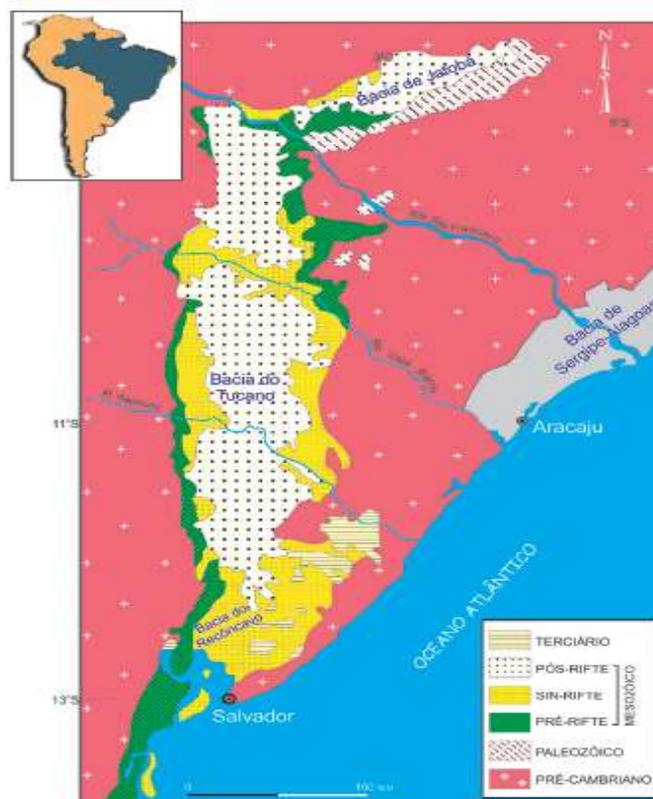


Figura 2 - Bacia Sedimentar do Recôncavo. Fonte: Magnavita, S., Sanches, C. P. (2005).

Um relato curioso foi o de Sebastião da Rocha Pita, na sua História da América Portuguesa (PITTA, 1730). Falava ele dos eventos supostamente consequentes ao aparecimento do cometa de 1665, ao qual foi atribuída a epidemia da Peste Negra em Londres e a da varíola no Brasil que se espalhou de Pernambuco ao Rio de Janeiro, entre 1665 e 1666. Seguindo na sua narrativa, reporta uma elevação do mar na Baía de Todos os Santos, que seguiria no rastro de destruição provocado por aquele cometa:

[...] outro acidente extraordinário experimentou naquele próprio tempo a Bahia, jamais visto nela, crescendo por três vezes, em três alternados dias, o mar, com tal profusão de águas, que atropelou os limites, que lhe pôs a natureza, dilatando as ondas muito além das praias, e deixando-as cobertas de inumerável pescado miúdo, que os moradores da Cidade, e dos arrabaldes colhiam, mais atentos ao apetite, que ao prodígio, ufanos de lhes trazer o mar voluntaria, e prodigamente tão copioso tributo, sem considerarem, que quando saem da ordem natural os Corpos Elementares, padecem os humanos, e causam não só mudanças na saúde, e ruínas nas fábricas materiais, mas nos Impérios. Todos esses avisos, ou correios precederam ao terrível contagio das bexigas, que então veio sobre o Brasil, de que daremos breve, e lastimosa notícia [...] (PITTA, 1730, p. 358-359).

Embora sem ter sido, até agora, comprovado ou mesmo explicado, talvez esse seja o único registro de um possível tsunami na Baía de Todos os Santos. Até recentemente, sustentava-se, ainda, a hipótese de tectonismos terem configurado a fisionomia geológica da Baía de Todos os Santos (LESSA et al., 2000). A sua modelagem, no entanto, sugere estar ela mais dependente de processos erosivos continuados devido aos movimentos sucessivos e prolongados das regressões e transgressões marinhas. No final do Cretáceo, a África já estava definitivamente separada das Américas e, durante todo esse período, as temperaturas do planeta ficaram progressivamente mais baixas. Essa condição permaneceu ao longo de boa parte do Cenozóico, provocando uma glaciação gradativa, inicialmente na Antártica, e depois em todo o Hemisfério Norte, resultando no contínuo rebaixamento do nível do mar.

No início do Mioceno, há cerca de 34 milhões de anos, a situação reverteu-se, as temperaturas subiram e ocorreu o degelo, elevando o nível médio do mar em torno de 150m acima do atual. Novo rebaixamento do nível do mar ocorreu na segunda metade do Mioceno com a acumulação de gelo novamente na Antártica e no Hemisfério Norte,

deixando o nível do mar próximo do atual. Nos últimos dois milhões de anos, o mar permaneceu abaixo do nível atual durante grande parte do tempo, e como consequência, as terras do litoral, que antes estavam submersas, ficaram então expostas à erosão provocada pelas descargas dos rios e drenagem pluviais, que incidiam sobre uma larga planície costeira, exposta e a 45m abaixo do nível atual, que nos últimos 500 mil anos se estendia em direção à plataforma continental.

A área onde hoje está a Baía de Todos os Santos é circundada por formações litológicas mais resistentes e um núcleo central de rochas sedimentares menos resistentes à erosão. Levando-se em conta que nos últimos 450 mil anos o nível do mar elevou-se apenas acima do atual, ou próximo ao atual, a intervalos de 100 mil anos, pode-se dizer que a Baía de Todos os Santos é um evento transitório e repetitivo que só ocorre quando o mar alcança um nível que o permite adentrar no espaço em questão. Em épocas mais recentes, no final do Pleistoceno, há 120 mil anos, nova transgressão ocorreu elevando o nível do mar a 6 metros acima do atual, deixando a Baía de Todos os Santos e suas terras contíguas de baixas altitudes completamente afogadas, (DOMINGUEZ; BITTENCOURT, 2009).

Foram necessários cerca de 100 mil anos para que o nível do mar saísse dos 6m positivos para 120 metros negativos, há 20 mil anos atrás. Esse período é conhecido como o Último Máximo Glacial, quando houve um avanço da glaciação no Hemisfério Norte. Nova transgressão ocorreu, desta vez, abrupta em relação ao tempo de duração da última regressão, levando apenas 10 mil anos para que o mar saísse dos 120m negativos e alcançasse um nível próximo do atual. Essa súbita elevação empurrou sedimentos de fundo para o litoral, formando linhas interrompidas e afloradas, conhecidas por Ilhas Barreiras, que hoje, depois de sucessivos assoreamentos por depósitos sedimentares dos rios que deságuam no litoral, tiveram os intervalos obstruídos formando cordões contínuos de restinga, represando águas drenadas pelos sistemas de dunas, a exemplo das lagoas do litoral norte e sul da Bahia. É bem possível que há 20 mil anos a Mata Atlântica, com as suas restingas e provavelmente manguezais, ocupassem até os limites da atual Plataforma Continental, e que animais puderam cruzar grandes trechos da Baía de Todos os Santos através de uma provável Floresta Ombrófia, tendendo ao Sudoeste (SE) para uma restinga arbórea, permeada pelos manguezais nas margens dos rios internos. Esses habitantes do final do

Pleistoceno teriam apenas de cruzar a nado o canal do Paraguaçu, no centro de onde hoje é a Baía de Todos os Santos, enriquecido que estava pelos tributários de outrora que eram o Subaé, as drenagens da Baía de Aratu, Madre de Deus e do Canal de Itaparica, todos convergindo para um grande paleoestuário nas bordas da Plataforma Continental (Fig. 3).

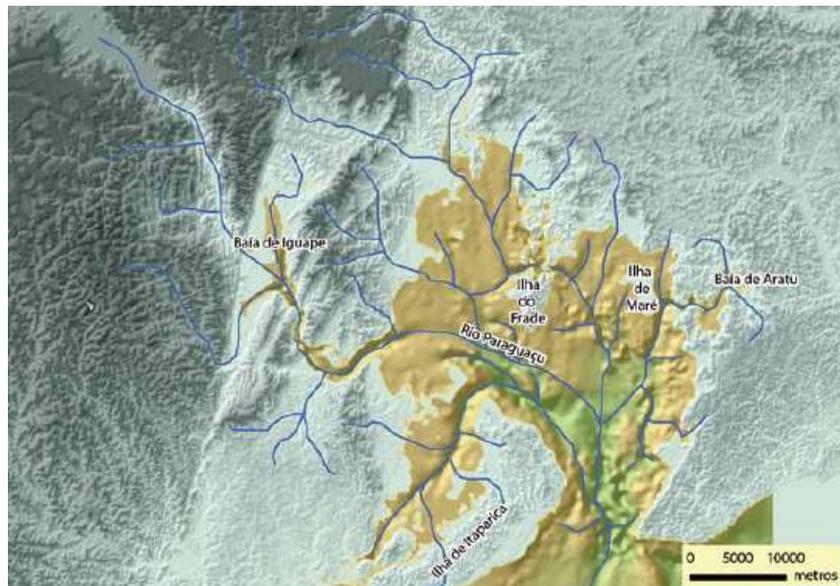


Figura 3 - O paleoestuário há 20.000 anos na Baía de Todos os Santos. Fonte: (DOMINGUEZ; BITTENCOURT, 2009)

Seção II - Do Levante à Cultura

Os grandes embates climáticos que o planeta vem sendo submetido ao longo da sua história foram, e continuam sendo, as grandes forças modeladoras das paisagens dos ecossistemas e foram também, em grande parte, responsáveis pelo surgimento da humanidade e pelo desenvolvimento da sua cultura. Principalmente, no final do período Pleistoceno, quando induziram as grandes migrações dos homens modernos partindo da África para todos os quadrantes do globo, até a chegada às Américas e ao nosso foco de investigação, o Recôncavo Baiano. Essa trajetória será discutida nesta seção e nas próximas deste Capítulo.

Embora haja muitas discordâncias sobre as ramificações temporais dos hominídeos nos estudos da paleoantropologia (LEAKEY, 1993; JOHANSON; BLAKE, 1996; LEWIN, 1997), parece ser consenso que esses ancestrais dos humanos começaram a aparecer na África Oriental entre os 7 e 4 milhões de anos. Bem antes, há cerca de 30 milhões de anos, as florestas tropicais cobriam toda a África Setentrional das margens do Atlântico até o Levante, nas fronteiras com o Índico. A Arábia Saudita não estava ainda separada do restante da África pelo Mar Vermelho. Uma ecologia tipicamente tropical se espalhava por toda a região. Nos milhões de anos seguintes, num período prolongado de grande instabilidade tectônica, aparece rasgando no leste da África, desde onde hoje é o Líbano até as imediações de Moçambique, um gigantesco soerguimento provocando o que hoje é o “Rift Valley”, e que funcionou como um grande divisor climático, mudando drasticamente o clima ao leste, tornando-o progressivamente mais seco e substituindo as florestas por savanas (BEHRRENSMEYER et al., 1992).

A África pré-soerguimento era habitada por espécies de Primatas de dimensões variadas, inclusive pelos grandes macacos, anteriores aos que vieram mais tarde a se tornar as bifurcações que levaram aos hominídeos. Com esta nova realidade climática e, conseqüentemente ecológica, os grandes primatas que habitavam na parte oeste continuaram a se desenvolver nos seus nichos tropicais e arborícolas, ao passo que, os que viviam ao leste da barreira climática começaram a enfrentar desafios enormes para sobreviver em um ambiente severo, com poucas árvores e progressivamente dessecado. Alguma coisa deveria acontecer, e realmente aconteceu, esses grandes primatas tiveram que se adaptar de alguma forma a esse novo ambiente, com árvores rarefeitas, competição por alimentos, exposição maior aos predadores, e calor, muito calor (TATERSALL, 1999). Uma das principais adaptações foi o desenvolvimento do bipedalismo, que, posteriormente, veio a reduzir a exposição do corpo a uma menor incidência solar, que então se manifestava principalmente na parte superior do corpo e não no dorso completo. Isto foi um ganho tremendo na economia de calor do corpo. Neste processo adaptativo, os membros superiores também foram ficando mais reduzidos em comprimento, rompendo gradativamente com o hábito arborícola e sendo liberados para outras tarefas impossíveis, enquanto dependentes de viver nas árvores (TATERSALL, 1995). Se o bipedalismo foi um grande avanço na evolução dos hominídeos, por outro lado, trouxe alguns inconvenientes, a coluna dorsal foi obrigada a

se curvar em relação à bacia cervical, a pélvis, conseqüentemente, se estreitou e, com isso, comprimiu o canal vaginal. O parto, que para os quadrúpedes é facilitado pela ortogonalidade entre a coluna e a bacia, agora se complicou para este novo ser que tem a pélvis paralela à coluna. O pré-nascido teve agora de descrever uma penosa curva sigmóide para sair do útero, afastar violentamente o estreitamento da pélvis, migrar pelo canal, agora comprimido da vagina, nascer e chorar. As dores do nascimento, do parto, da coluna e dos joelhos, todas vêm daí, desta decisão de não mais querer viver nas árvores.

Se essa decisão foi traduzida em dores, foi compensada pelo notável aumento de volume do cérebro, tendo agora que tomar muito mais decisões para a sobrevivência nesse novo ambiente hostil e adverso ao seu modelo original.

O fóssil mais antigo de homínídeo que se tem registro, ainda que controverso no mundo da paleoantropologia, é um crânio do *Sahelanthropus tchadensis*, um primata que já era supostamente bípedal, pois tinha o forame magno centrado na base do occipital sustentando o crânio verticalmente, o que o separava dos grandes macacos e dos outros quadrúpedes que o têm na parte mediana para sustentar a cabeça de um modo pendular, e habitou há 7 milhões de anos o Chad, na África Centro-Setentrional (BRUNET et al., 2002). Quatro milhões de anos sem registros o separam de outro bípedal emblemático na paleoantropologia, o *Ardipithecus ramidus*, este sim, um bípedal clássico, um homínídeo primitivo, identificado pela composição dos ossos de 36 indivíduos da mesma espécie, encontrados na mesma região e idade geológica idêntica, tendo sido objeto de uma intensa investigação multidisciplinar, cujos resultados mereceram um número especial da revista Science pela qualidade superior destes estudos (SCIENCE, 2009).

O tempo que nos separa desse homínídeo ancestral é, razoavelmente bem documentado na ciência, tendo em Lucy, uma fêmea de *Australopithecus affarensis* de 3.2 milhões de anos, o fóssil mais bem preservado deste gênero e que já possuía características homínídeas definitivas (JOHANSON; EDEY, 1990). O gênero *Australopithecus* foi muito bem sucedido nos embates ambientais da África por pelo menos 4 milhões de anos. Expandiram-se de norte a sul do leste africano, embora não tendo ultrapassado os limites norte do continente. Outras espécies desse mesmo gênero foram aparecendo, a

convivência temporal entre elas esta comprovada e registrada, e há cerca de 2.3 milhões de anos esse modelo se bifurca, um ramo segue a mesma linhagem e outro produz novas criaturas, com volume cerebral maior, dentes e mandíbulas reduzidas, é o *Homo sp.* De Hadar, Etiópia, o mais antigo fóssil do gênero. A sua classificação ainda não é precisa, podendo ser o *Homo habilis* primitivo, e o que é mais notável, surgem com ele também as primeiras manifestações de tecnologia com os registros de artefícios rudimentares manufaturados de pedra, antes desconhecidos por qualquer outra espécie de homínido (KIMBEL et al., 1996). O gênero *Australopithecus* se extinguiu há cerca de 1,5 milhões de anos e não deixou sinais de uma tecnologia estabelecida.

Johanson e Blake (1996) discutem e mostram, em belas ilustrações, as tecnologias que hoje estão divididas em quatro principais indústrias paleolíticas, Olduvaiense, Acheulense, Musteriense e a do Paleolítico Superior, esta com algumas subdivisões. A indústria Olduvaiense, foi nomeada assim em relação às extensivas escavações feitas na década de 50 por Louis e Mary Leakey na Garganta do Olduvai, Tanzânia. Essa indústria teve início há cerca de 2,3 milhões de anos e chegou aos 1,5 milhões de anos atrás sem ter tido grandes aperfeiçoamentos. Atribui-se essa tecnologia ao *Homo habilis* ou ao *Homo rudolphensis*, bases genealógicas que construíram a sequência que veio dar no *H. sapiens* moderno, o qual surge na África há cerca de 200 mil anos e que só saiu da África nos últimos 100 mil anos. Esses artefatos eram pedras de quartzo e basalto trabalhadas grosseiramente e geralmente aguçadas em apenas uma das margens para permitir cortes, provavelmente durante a descarnação de animais. Poucos outros materiais foram utilizados nessa indústria, alguns fragmentos de chifres de animais também foram registrados para essa época, os quais revelam marcas estriadas nas extremidades, sugerindo terem tido alguma utilidade, talvez na escavação.

A indústria Acheulense foi bem mais sofisticada e reporta-se aos achados de 1,4 milhões de anos na região de Saint-Acheul, na França, mesmo período atribuído ao primeiro uso do fogo controlado, desta vez na África e atribuído ao *Homo erectus*. Essas ferramentas ficaram caracterizadas por terem o corte bifacial, alongadas, bem trabalhadas e extremamente padronizadas, procedimento desconhecido na indústria anterior. Esses artefatos foram encontrados na Europa e também na África, contudo, não há registros para a Ásia Oriental. Eles são atribuídos inicialmente ao *Homo ergaster* e posteriormente ao *Homo heidelbergensis* que já havia chegado à Europa entre os

últimos 500 e 200 mil anos. A indústria Monsteriense, nomeada pelo sítio de Le Moustier na França, é atribuída na Europa ao *Homo neanderthalenses*, o qual chegou há 300 mil anos, tendo convivido no mesmo território europeu com o *H. sapiens* nos últimos 100 mil anos.

Em outros lugares do norte da África, essa mesma indústria está relacionada tanto ao *H. neanderthalenses* quanto ao *H. sapiens*. Essa indústria foi muito mais elaborada que as anteriores, a sofisticação nos cortes, a variedade de formas e o que é mais notável, há indícios de estruturas que poderiam ter sido adaptadas a cabos de madeiras, construindo os primeiros machados com potencial de ação mais poderoso pelo momento físico proporcionado com a distância entre a extremidade do cabo e a pedra cortante. Os cabos de madeira, infelizmente, não resistiram à ação do tempo para testemunhar o avanço espetacular na tecnologia desses humanos já definitivamente aculturados. A última das indústrias foi aquela do Paleolítico Superior, que corresponde ao período entre os últimos 40 e 10 mil anos, época do ocaso do *H. Neanderthalenses* e domínio absoluto e definitivo do *H. sapiens* no planeta, considerado como o homem moderno, o Homem de Cromagnon, que pouco se distinguia biologicamente dos seus descendentes contemporâneos. Vale ressaltar que, tanto um quanto o outro descendem de um tronco comum, que é disputado pelos paleoantropólogos entre o *H. erectus* e o *H. heidelbergensis*, mesmo assim, ficam definitivamente afastadas as primeiras hipóteses de que descenderíamos do *H. neanderthalenses* ou sequer somos membros de duas subespécies, somos realmente espécies diferentes. A indústria do Paleolítico Superior era extremamente sofisticada, os artefatos eram para fins específicos e se especializavam por regiões, dando origem a outras indústrias localizadas, tais como, em ordem de antiguidade, Auriganciense, Chatelperroniense, Gravettiense e a mais recente, Madaleniense, todas se desenvolvendo entre os últimos 18 e 12 mil anos.

Nesses últimos períodos, uma fantástica e crescente explosão cultural aconteceu, o utilitário já não era mais suficiente para esse Homem que confeccionava vestuários, utensílios de cerâmica, aperfeiçoava instrumentos delicados como anzóis, feitos de ossos e agulhas com furo na extremidade. Ele descobriu o simbólico, sua transcendência, enterra seus mortos em rituais complexos, e o mais fantástico desse período, descobre as artes, magnificamente registrada nas cavernas de Lascaux na França e Altamira, na Espanha, a manifestação explícita e mais pura do inconsciente,

que só veio a ter rival semelhante muito tempo depois, com a absurda abstração da matemática.

Nos últimos 10 mil anos, acontece um fato surpreendente na história da humanidade, a chamada Revolução Neolítica, época em que a agricultura é experimentada simultaneamente em várias partes do mundo, em especial nos vales dos rios Nilo, Tigre, Eufrates e Indu. No Holoceno, período de grande estabilidade climática, ela se estabelece nos campos imediatamente supra equatoriais, ricos em gramíneas e terras fertilizadas pelos depósitos sedimentares nos deltas destes grandes rios. Provavelmente o trigo e o sorgo tenham sido os grandes gatilhos dessa revolução verde, que passaram a ser colhidos para o consumo direto, germinados não intencionalmente nos arredores dos assentamentos durante o processo de transporte, e gradualmente selecionados em plantações rudimentares. Esta nova prática provou ser de enorme ganho energético, tanto alimentar quanto na economia da locomoção dos antes caçadores/coletores (COOK, 2005). Nesses 10 mil anos, surgem as primeiras aglomerações sedentárias, depois as cidades, que têm em ÇatalHüyük, na antiga Anatólia, hoje região da Turquia, talvez o mais remoto assentamento urbano de 9, 500 anos, disputando a antiguidade com Jericó na Palestina, sendo que a primeira já tinha características claras de um proto urbanismo, agricultura nas zonas rurais contíguas, e uma arte simbólica e utilitária extraordinárias (MELLART, 1962).

Essa experiência assombrosa e maturada nesses últimos 7 milhões de anos, e retomada aqui, sob o ponto de vista da paleoantropologia, não basta para caracterizar unicamente a corporalidade como a fundação da humanidade, no sentido amplo. Embora esses estudos sejam absolutamente necessários para a compreensão da evolução do arcabouço físico e da sequência temporal dos eventos que construíram a história do Homem, outras questões cruciais para o entendimento do que é ser humano precisam ainda ser discutidas, tais como: a consciência e a mente, a inteligência, a ética e a moral, que normalmente pertencem a outro universo de questionamentos, mas são as bases para o entendimento da cultura e sua evolução, os principais atributos para ser humano. Não é prudente trilhar, contudo, o percurso da fragmentação, o humano deve ser entendido integralmente e em toda a sua grandeza. As filosofias, os estudos culturais e as ciências duras precisam abrir suas portas para o entendimento, do contrário, ficaremos sempre no

caminho racionalista impossível de querer afastar as partes que nunca estiveram separadas.

Embora outros animais exibam a capacidade do aprendizado, a cultura como ferramenta de produção, aquisição e reprodução de conhecimento, até agora, só foi registrada com tal intensidade de força para os humanos. E o que é que torna os humanos tão diferenciados dos outros animais e de todas as outras formas da natureza, se todos estão submetidos aos mesmos princípios da evolução biológica? O que é ser humano? Essas são perguntas inquietantes que vêm ocupando os teólogos, filósofos e cientistas, desde os primórdios da civilização documentada.

Quando Nietzsche, entre 1878 e 1890, escreveu o seu “Humano Demasiadamente Humano”, já apresentava esses questionamentos e fazia uma crítica severa aos filósofos e aos cientistas de sua época. Os primeiros tratavam o humano como uma entidade pronta e atemporal, “*aeterna veritas*”, uma verdade que estava definida por si própria e encarnada para sempre no Homem. Foi ainda mais adiante, ao cobrar dos filósofos uma temporalidade nas narrativas, o Homem não é, ele se torna, é o produto de milhões de anos de experimentações na natureza. Para os cientistas, as críticas não foram menos contundentes, quando questionou deles o reducionismo do mundo a uma química para a moral, religião, concepções estéticas e sensações (NIETZSCHE, 2005). Qual seria o tamanho do desapontamento se toda a glória e genialidade humanas ficassem explicadas e reduzidas a apenas uma equação?

No ensaio que desenvolvem as ideias de Maturana, Pereira et al. (2007) são categóricos ao afirmar que tudo o que nos torna humanos se dá com a linguagem. Defendem que o fato de o *Homo habilis* ter utilizado artefatos de pedra tipicamente produzidos por uma tecnologia, não o caracteriza como já portador de cultura. Isto porque, argumentam eles, foram ferramentas utilizadas por mais de um milhão de anos, sem ser produzida nenhuma modificação. Por outro lado, a aquisição da cultura não é um ato contínuo e independente da biologia e do ambiente. Os milhões de anos que separam os diversos hominídeos foram suficientes para provocar mudanças importantes no aumento no tamanho do cérebro e, conseqüentemente, para que uma rede neuronal mais complexa se estabelecesse, mas essas mudanças podem não ter espaçamentos regulares e cronológicos. Vale afirmar que não é prudente acreditar que a cultura é uma entidade

extracorpórea, que se manifesta independente da evolução biológica. Por outro lado, algumas práticas culturais são duradouras pela eficiência que demonstraram a propósitos determinados. O fato de ainda estarmos usando cebolas para amaciar e dar sabor aos alimentos, procedimento que se perde na história da humanidade sem grandes mudanças na sua utilização, não sugere que essa prática não tenha sido cultural.

A linguagem falada se perde no tempo, não sabemos quando começou. Existiram outras formas de expressão que emularam a fala? Já existiam vocábulos e comunicação verbal quando os nossos ancestrais pintaram as paredes das cavernas? Melhor seria aceitar a comunicação em todas as suas formas, pois aí sim, a cultura teria estrada para se deslocar. Além disto, todos os hominídeos até agora encontrados e estudados, possuem um aparelho fonador similar ao nosso, com maior ou menor volume e posição da laringe e dos equipamentos acessórios que têm papel fundamental na fala, como o osso hióide, receptáculo das cordas vocais. Assim, não é de estranhar que algum tipo de linguagem tenha se desenvolvido gradativamente ao longo do tempo. A convergência de um cérebro com maior potencial cognitivo junto a outros processos de socialização tribal imprimiu nessa linguagem primitiva maior complexidade, para registrar agora um mundo também mais complexo do que esse que o cérebro começava a ter capacidade de perceber. Obviamente, com o aperfeiçoamento da linguagem, a comunicação se expandiu, e a reboque veio à memória de acontecimentos, fortalecendo a característica cumulativa de informações que é parte indissociável do processo de transmissão da cultura.

Talvez, o que nos torne realmente humanos, seja essa imensa possibilidade de escolher a nossa própria humanidade, o livre arbítrio de decidir se somos divinos ou animais. Se divinos, em que esfera da perfeição nos encontramos, ou se animais, em que escala podemos controlar os nossos impulsos de fera.

As decisões que tomamos sobre quem somos ou quem queremos ser, e qual o papel atribuído a nós mesmos no mundo, residem no campo da consciência que, embora seja a coisa mais óbvia de se admitir, é, ao mesmo tempo, a mais difícil de investigar (BLACKMORE, 2010). A consciência ainda é um ambiente difuso sem um lócus determinado na corporalidade, e tanto para cientistas como para filósofos ela tem os mais diversos significados. Como pode uma rede intrincada de neurônios, que são

entidades físicas, produzir tanto as objetividades quanto as subjetividades que conduzem as nossas ações e desejos e nos coloca frente a frente com o simbólico? Decidir a nossa humanidade foi o grande salto qualitativo durante o processo evolutivo da nossa espécie. Quando isso aconteceu e como, ainda fazem parte de exaustivas especulações nas quais neurocientistas, filósofos e psicólogos se atrimam.

Para tornar o assunto ainda mais intrigante, existem determinadas experiências que pertencem ao nosso mundo interno, como por exemplo, a identificação do sabor das comidas, das cores de um quadro, do cheiro das flores, que são experiências únicas e intransferíveis pela simples razão de não termos acesso à consciência do outro e não sabermos como esses sabores, cores e cheiros são percebidos por uma mente que não a nossa. Por outro lado, existe a crença de um outro mundo, o “lado de fora”, que produz a matéria-prima física para que essas experiências tomem forma no “lado de dentro”. Esse dualismo acompanha o Homem durante toda a sua história, as religiões, especialmente, adotam até hoje essa simplificação entre o divino e o humano. Destas, a única que rejeita esse dualismo é o Budismo que questiona a existência do *self* como essência de uma individualidade.

Para que objetos ou eventos possam ser reconhecidos, é preciso que o aparato de percepção dos sentidos os registre e envie a informação para que o tálamo possa direcioná-las para os bancos de dados específicos no córtex cerebral. Por processos comparativos e de sucessivas tentativas, o córtex faz a identificação de uma determinada imagem, som, odor, sabor, sensação tátil ou mesmo experiências no campo das emoções. Essa informação, uma vez identificada por esse banco de dados, é então enviada para um sistema de cognição para a consciência poder reconhecê-la como tal. Antes dessa cognição final, o que nos foi enviado pelo sistema de percepção dos sentidos são apenas coisas, sem o seu sentido ontológico e sem reconhecimento no mundo consciente. É um sistema extremamente complexo e eficiente. Se imaginarmos, por exemplo, a simples observação de uma paisagem com todos os elementos complexos que a compõem, árvores, prédios, carros passando, crianças brincando, pássaros cantando, e tudo isto sendo processado em uma velocidade absurda para nos dar a cognição imediata e completa dessa paisagem, nos deixa no mínimo assustados ao reconhecer que tudo isso se processa dentro de nós e ainda não temos acesso definitivo a esse “nós” para compreender como tudo isso funciona.

A cultura é o produto do acúmulo, transformação e transmissão da memória da humanidade. Memórias se perdem no tempo do mesmo jeito que nós nos esquecemos das coisas que experimentamos durante as nossas vidas. Outras se mostraram fortes o suficiente para perdurar pelos séculos ou milênios.

A cultura evolui e não poderia ser diferente se ela é parte de um corpo que também evolui. Não há como desvincular a evolução da cultura da nossa evolução biológica, o que é preciso é ter cuidado com as escalas dessas duas evoluções. Os nossos cérebros, embora poderosos no processamento, também têm suas limitações e, caso ainda continuemos aqui por mais tempo, eles terão que ir se ajustando para um número maior de informações que continuamente estarão chegando. Isto significa que ele terá também de evoluir e, com isto, a capacidade de processamento certamente terá que aumentar. Quantas novas ideias ainda surgirão? Quantos novos circuitos surgirão? Esta é a questão. Mas temos de ter também muito cuidado, isso não implica em um cérebro cada vez maior para acomodar todas as informações do mundo, e aquelas que ainda estão por vir. O “*Homo ciberneticus*” já chegou, conseguiu amplificar o seu poder de armazenamento de informações, que antes estavam confinadas aos livros impressos - que ainda continuam vivos - mas inventou máquinas de armazenamento e processamento dessas informações, são os computadores, seus periféricos, mídias de armazenamento e uma infinidade de outras soluções utilitárias. Isso vem comprovar a importância de se considerar a questão da escala na evolução entre cultura e corpo. Os processos de desenvolvimento da cultura, com todos os seus rebatimentos na tecnologia, têm uma velocidade assustadoramente maior do que aquela que a genética teria para ajustar um super cérebro, capaz de acumular as informações já disponíveis e aquelas ainda por vir.

Seção III - As migrações no final do Pleistoceno: a dispersão do *H. sapiens* e o povoamento das Américas

Na seção anterior, foi discutido o desenvolvimento da humanidade e o acúmulo de experiências em direção à construção da cultura. No entanto, será preciso acompanhar

os caminhos pelos quais esse sofisticado equipamento biológico, já dominador de tecnologias e conhecedor dos símbolos, deixou seu centro de distribuição na África e dispersou-se por todo o globo, finalmente chegando às Américas.

Entre todos os nossos ancestrais, o único gênero que migrou da África para os outros continentes foi o *Homo*, não existindo, até agora, nenhum registro fóssil para os outros membros da família *hominidae* fora do território africano.

A paleoantropologia, até pouco tempo, dividia-se entre duas grandes correntes de hipóteses sobre a origem do homem anatomicamente moderno. Os defensores da evolução multiregional postulavam que a dispersão global no início do Pleistoceno do *Homo erectus* (origem de cerca de 1.9 milhões de anos) sofreu evoluções regionais independentes dando origem às variedades do atual ser humano. A outra hipótese, mais conhecida como “Out-of-Africa” e fortemente apoiada pela paleoantropologia contemporânea, ao contrário, defende uma origem comum na África a partir do *Homo hidelbergensis*, de 900 mil anos, descendente do *H. erectus*, e a partir dele, o *H. sapiens*, que surge no leste da África entre 150 e 200 mil anos se expandindo há cerca de 100 mil anos por todo o globo substituindo gradativamente as outras populações do gênero *Homo*. O *H. erectus* continuou a sua trajetória independente e extinguiu-se há cerca de 30 mil anos, tendo ocupado grande parte da África, Europa e Ásia. (Fig. 4).

Outro descendente da linhagem *H. erectus/H.hidelbergensis* foi o *Homo Neanderthalensis*, que se distribuiu pela Europa e Ásia Ocidental configurando-se como espécie há 300 mil anos, tendo iniciado seu distanciamento evolutivo do *H. sapiens* há cerca de 465 mil anos de um ancestral comum do *H. hilderbergensis* e tornando-se extinto há cerca de 40 mil anos (FINLAYSON, 2005). Brown et al. (2004) trazem à tona a possibilidade, embora ainda controversa, de a partir de uma evolução independente do *H. erectus*, confinado por longo tempo na Ilha de Flores, Indonésia, ter-se originado uma espécie de estatura pequena denominada de *Homo florensienses*, mas não deixou descendentes e foi extinta há 18 mil anos.

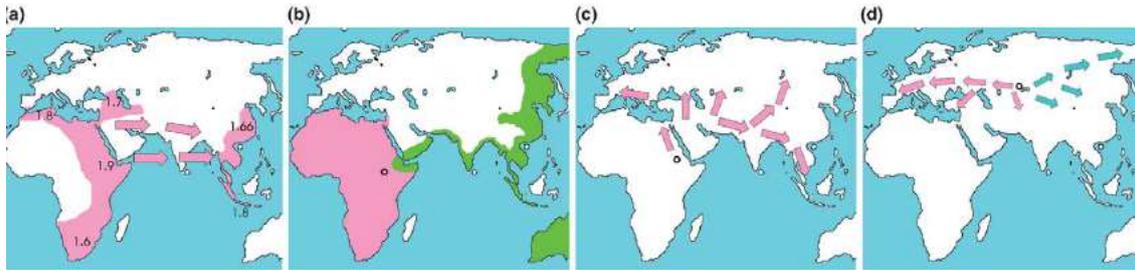


Figura 4 - Dispersão do gênero *Homo*. a) Regiões onde registros de *H. erectus* são mais antigos que 1 milhão de anos aparecem em rosa e as setas indicam as possíveis rotas de migração em direção à Ásia. b) Registros encontrados para o homem anatomicamente moderno em toda a África entre 130 e 70 mil anos em rosa e sua dispersão pelo litoral para a Ásia anterior há 50 mil anos e alcançando a Austrália, em verde. c) Rota de migração do homem moderno via Levante alcançando a Europa, Índia, Ásia Central e nordeste há 45 mil anos, setas rosas e d) Outra dispersão do homem moderno a partir da Ásia Central para a Europa há 30 mil anos, setas rosas, e setas azuis a migração para a Sibéria e, posteriormente, iniciando a caminhada para a América do Norte há 20 mil anos. (FINLAYSON, 2005).

Essas descobertas no âmbito da trajetória do gênero *Homo* revelam um panorama de convivência nos mesmos nichos ecológicos por várias populações durante grande parte do médio e final do Pleistoceno, o que leva a outra tese que está perdendo força, que a superioridade biológica e intelectual do homem moderno seria a responsável pela sua dominância sobre as outras populações de *Homo* em todo o mundo. Agora, acredita-se que as forças climáticas que interferiram na mudança nas paisagens dos paleoambientes foram as grandes indutoras, não só pela melhor adaptação do *H. sapiens*, como também de outros taxa na evolução da biota.

Os fósseis mais antigos de *H. sapiens* foram encontrados na Etiópia, nos sítios arqueológicos de Omo Kibish e Herto, Etiópia e foram datados entre 195 e 160-154 mil anos respectivamente, indicando a possível origem da espécie no leste africano. Os primeiros registros fora da África, no Oriente Médio datam de 119 Skull e 85 mil anos em Qafzen. Na China, o mais antigo foi datado em 67 mil anos na Caverna de Liujiang. Na Austrália, fósseis foram encontrados e datados entre 50 e 42 mil anos, na Europa, há cerca de 35 mil anos, e nas Américas, 13,4 mil anos (CARTO et al., 2009). Esses dados sugerem uma origem no leste Africano há cerca de 200 mil anos, e daí, uma dispersão pelo mundo em várias ondas migratórias, sendo que a primeira deve ter se iniciado por volta 110 a 90 mil anos. Essa sequência de achados levou a paleoantropologia a assumir a hipótese que delineava a migração do *H. sapiens* a partir da Etiópia, seguindo rotas continentais para o norte pelo corredor do Levante em direção ao Oriente Médio

espalhando-se pela Europa, Ásia Central, Índia e extremo leste da Ásia (Fig.3b). Nesse último intervalo geográfico, já adaptado ao habitat litorâneo e com o progressivo recuo do nível do mar no final do Pleistoceno, ele deve ter alcançado a Austrália pelas terras expostas entre o Arquipélago Malaio e Indonésia e, finalmente, por via marítima utilizando embarcações primitivas.

Outra hipótese mais recente e que vem ganhando força, postula que a migração ocorreu em direção ao sudeste da África através da linha costeira do Mar Vermelho para o Levante, quando o rebaixamento do nível do mar permitiu a transposição do Estreito de Aden seguindo um caminho pelo litoral até a Indonésia. Essa possibilidade é fundamentada pelas descobertas de Walter et al. (2000) quando escavaram ao longo da região costeira da Eritréia e, embora não tivessem achado fósseis humanos, uma série de artefatos de quartzo, obsidiana, machados bifaciais, conchas e restos de crustáceo foram encontrados em terraços de matrizes de coral fossilizadas. Concluem eles que esse tipo de ocupação e adaptação deve ter sido decorrente de pressões climáticas em períodos do final do Pleistoceno, quando o clima ficou extremamente árido na África Central, levando a essa migração para o leste. Posteriormente, as disputas pelos escassos recursos de água doce e marinhos costeiros podem ter induzido uma posterior e continuada migração em direção ao Levante, sempre pelo litoral.

Essas pressões climáticas que alteram a distribuição geográfica das espécies (DYNESIUS; ROLLAND, 2000), e que foram também experimentadas no Pleistoceno, estão diretamente relacionadas com a geometria orbital da Terra, que a aproxima ou a afasta por inteiro do Sol, ou apenas as extremidades dos seus hemisférios. Essa arquitetura orbital é conhecida como as forças de Milankovitch. São três as principais, a Precessão dos Equinócios, que oscila o eixo da terra em um movimento circular que se repete a intervalos de cerca de 20 mil anos, a Obliquidade, que também atua no eixo alterando a sua inclinação em relação ao plano da eclíptica a intervalos próximos de 40 mil anos, e a Excentricidade, que a intervalos acima de 100 mil anos modificam a geometria da órbita terrestre em torno do Sol por influência da interação das forças gravitacionais dos outros planetas, desde a forma que se aproxima a um círculo quase perfeito (situação atual), até a órbita se tornar acentuadamente elíptica, modificando significativamente as distâncias do perigeu e apogeu. Todas elas, individualmente ou

em combinação, aumentam ou diminuem a incidência de radiação solar e são essas as principais causas das grandes glaciações e degelos que o planeta vem sendo submetido na sua história geológica.

Dessas três forças, a que mais interessa para explicar como o clima foi o principal tensor que motivou as grandes migrações humanas no final do Pleistoceno é a Precessão dos Equinócios que, embora não atue isoladamente, a curta duração em relação às outras influenciou sobremaneira a alteração do clima no período correspondente ao início da migração dos primeiros homens modernos a partir da África (CARTO et al., 2009). Essas variações climáticas no final do Pleistoceno foram estudadas no trabalho referencial de Heirich (1988), quando realizou perfilagens nos sedimentos do fundo submarino do lado nordeste do Atlântico Norte, relacionando detritos aprisionados e posteriormente submergidos em placas de gelo, quando em períodos de deglaciação, com os ciclos de Precessão. Heirich comparou os ciclos precessionais estimados nas equações de Milankovitch com as espécies de foraminíferos planctônicos fossilizados nessas precipitações. As espécies estudadas têm habitats distintos em relação à temperatura e revelaram os padrões climáticos da época em que viveram, na medida em que amostragens indicaram extratos verticais com a predominância de uma ou outra dessas espécies marcadoras, sugerindo alterações sucessivas no clima da Terra no período. As conclusões do trabalho de Heirich apontam para uma deposição alternada de foraminíferos marcadores de temperatura correspondente aos meio-ciclos precessionais (cerca de 11 mil anos), indicando os efeitos dessas forças no aporte de energia e as consequências nas glaciações e degelos no período estudado. Esses pulsos alternados, quando coincidiram com insolações mínimas nos invernos e máximas nos verões, provocaram nos verões descargas de águas doces do degelo continental nos mares polares e, subsequentemente, aumentaram a formação de placas de gelo no inverno seguinte. Quando o próximo meio ciclo provocava invernos com máxima e verões com mínimas insolações, os verões induziram o crescimento de gelo continental efêmero que se desprendia como *icebergs*, tendo como consequência a descarga de águas doces e a dessalinização das águas superficiais, sendo que, nas duas situações, as águas polares menos salinas e mais frias que se acumulavam no entorno do Polo Norte tendiam a se deslocar para o sul do Atlântico Norte.

Os eventos estudados por Heinrich substanciaram Carto et al. (2009), a levantar a hipótese através de modelagens climáticas reconhecendo a possibilidade desses aportes sucessivos de águas superficiais mais doces e frias terem perturbado alternadamente a dinâmica da Circulação Termohalina, principal evento que distribui calor das baixas latitudes para o Hemisfério Norte através de correntes marinhas. Essas correntes levam águas superficiais quente das baixas latitudes para o Atlântico Norte e se esfriam na medida em que se aproximam da Groenlândia e Islândia, retornando posteriormente para o sul em correntes de águas mais densas e profundas, resfriadas pelas altas latitudes. Embora os eventos alternados e identificados por Heinrich se refiram a grande parte do final do Pleistoceno, apenas interessa o que ocorreu aos 105 mil anos provocando o resfriamento do Atlântico subtropical, e em consequência, o ingresso do oeste e parte central da África em uma severa dessecação a qual coincide com as primeiras migrações do *H. sapiens* para o leste alcançando a Eurásia. Com a perturbação ou mesmo a interrupção da Circulação Termohalina durante esse último evento de Heinrich, as águas das baixas latitudes tornaram-se mais frias e, com isso, a evaporação continental tropical subjacente diminui, reduzindo a umidade atmosférica e a precipitação no continente africano. Esse padrão de resfriamento do Atlântico alterou, significativamente, a posição da Zona de Convergência Intertropical (ZCIT), que é a região de maior incidência de radiação do planeta, logo, de baixa pressão ao longo do equador terrestre, e que flutua para o norte ou sul de acordo com as estações do ano em períodos de temperaturas moderadas do planeta. Por ser uma zona de baixa pressão, a umidade resultante da evaporação dos oceanos e continentes eleva-se rapidamente, condensa-se e converte-se em precipitação. Um esfriamento prolongado nas águas do Hemisfério Norte, como aconteceu no evento Heinrich em questão, fez com que a ZCIT e seu cinturão associado de precipitação, se deslocassem muito ao sul do equador com reflexos nas regiões continentais adjacentes, criando condições extremas de aridez na África subtropical, tornando essa região inabitável para os primeiros homens modernos, que foram recuando para o litoral leste, ainda, relativamente, úmido pelas monções do Oceano Índico.

O clima é hoje considerado como o principal indutor do êxodo africano do *H. sapiens*, mas, também, a principal causa da sua predominância sobre as outras espécies do mesmo gênero. No entanto, o debate na paleoantropologia ainda divide opiniões entre

duas hipóteses que defendem causas biológicas ou ecológicas para a dispersão dos humanos modernos a partir da África e a sua dominância sobre as outras espécies do mesmo gênero. Os que defendem os ganhos biológicos postulam que, embora a espécie tenha se originado acerca de 200 mil anos, apenas nos últimos 50 mil anos os humanos adquiriram as características comportamentais de homens modernos, aparentemente, uma mudança radical em curto espaço de tempo que o habilitou a explorar novos territórios além da África. Essa hipótese torna-se cada dia mais inconsistente, só o fato da chegada dos humanos na Austrália ter se dado há 50 mil anos implica em uma partida muito anterior a essa data. A outra hipótese ganha terreno quando justifica a saída devido às pressões climáticas do final do Pleistoceno, já discutidas acima, e que forçaram a migração, ou pelo Oriente Médio acompanhando as hordas de grandes mamíferos também em migração ou pelo litoral do Mar Vermelho em direção ao sul da Ásia, adaptando-se, nesse caso, aos recursos costeiros. Essa hipótese opõe-se à anterior, o ganho comportamental que levou ao desenvolvimento de tecnologias generalistas para se ajustar aos mais variados ambientes na sua trajetória, foi estimulado pelas pressões ambientais e não por uma alteração genética espontânea em tão curto espaço de tempo (FINLAYSON, 2005).

As rotas migratórias pelo Oriente Médio ou pelo litoral do Mar Vermelho podem ter sido seguidas em paralelo ou em levadas sucessivas e em épocas distintas. Durante o Último Glacial Máximo há cerca de 20 mil anos, a Ásia Central exibia um ambiente extremamente árido que dificilmente permitiu o assentamento de populações humanas e os recursos necessários para a sua sobrevivência. Contudo, as populações que migraram para o sudeste da Ásia pelo litoral, encontraram condições de habitabilidade mais favoráveis, com regiões cobertas por florestas tropicais e campos de gramíneas que se estendiam do sul da Índia prolongando-se por todo o sudeste asiático (KATKAR, 2011). Esse deve ter sido o corredor principal por onde as populações humanas conseguiram chegar ao extremo nordeste da Ásia e iniciar o seu périplo para as Américas.

O progressivo rebaixamento do nível dos oceanos chegou no final do Último Glacial Máximo, a 120 metros abaixo do atual. Conexões intercontinentais e planícies costeiras, que hoje estão submersas, estavam naquela época descobertas e permitiram o deslocamento de animais de caça e no rastro deles, os humanos. Grande parte do espaço

entre a Indonésia e o Arquipélago Malaio ficou progressivamente sob essa condição, dos meados ao afinal do Pleistoceno, facilitando parte da trajetória entre o sul da Ásia e a Austrália. O mesmo aconteceu mais tarde entre a Ásia e a América do Norte no atual estreito de Bering (Beringia na terminologia geológica que caracteriza essa época), permitindo a passagem de levas de caça de grande porte e de humanos que iniciaram a ocupação das Américas através do Alasca.

Existem ainda disputas acirradas entre os arqueólogos quanto a essas rotas migratórias e suas datas estabelecidas que conduziram os humanos desde as regiões polares americanas até os extremos da Patagônia. Tudo andava bem, até os meados do século XX, quando os arqueólogos concordavam com a hipótese de migração através do Estreito de Bering entre os 14.000 e 11.000 anos e, em seguida, via um corredor central livre de gelo que cortava o noroeste do Canadá e as planícies da América do Norte a leste das Montanhas Rochosas no Pleistoceno tardio, entre os glaciais Cordilleran e Laurentidae. Essa hipótese substanciou os achados das Culturas Clovis e Folston, no Novo México e Wyoming, respectivamente. Esses achados arqueológicos são emblemáticos pela sofisticação tecnológica dessas populações de caçadores coletores que viveram na região central da América do Norte entre 10.900 e 11.200 anos. Embora ricos em artefatos, nesses sítios não foram encontrados fósseis humanos, apenas esqueletos de animais com intrusões de pontas de flechas de pedra com delicadas caneluras, indicativas de uma cultura, tanto habilidosa na confecção dos seus equipamentos quanto na sua destreza na caça. Essas populações seriam as ancestrais de todas as outras que continuaram suas trajetórias para a América do Sul. A eles foi atribuída a extensiva matança de animais de grande porte, chegando à extinção nesse período de algumas espécies na América do Norte. Essa hipótese, contudo, vem sendo contestada como a única possibilidade de migração para a América do Sul e há discordâncias sobre a herança biológica e tecnológica daqueles povos na formação das populações sul americanas (ADOVASIO; PEDLER, 1997; DILLEHAY, 1999; MANDRYK et al., 2001; ROTHAMMER; DILLEHAY, 2009).

A polêmica se iniciou quando o sítio arqueológico de Monte Verde foi descoberto em 1977 no Distrito de Puerto Montt no Chile por Tom Dillehay. Dillehay é um arqueólogo americano que defendeu a antiguidade de Monte Verde assegurando,

inicialmente, pelas suas datações de radiocarbono, que uma ocupação humana se estabeleceu às margens do córrego Chinchihuapi, tributário do Rio Maullin, a 58 Km a leste do Oceano Pacífico, na parte sul do Chile. Os artefatos encontrados nesse sítio foram datados de 12.500 anos, período anterior aos 10.900-11.200 anos atribuídos ao estabelecimento das culturas Clovis e Folston. Dillehay foi alvo de duras críticas feitas pelos arqueólogos da época, e só recentemente os estudos paleoclimáticos nas duas Américas acrescidos de datações mais precisas em Monte Verde reforçaram os achados de Dillehay, levando a arqueologia a considerar a possibilidade de outras rotas e períodos migratórios alternativos para o povoamento das Américas (ADOVASIO; PEDLER, 1997; MELTZER, 1997; MANDRYK et al., 2001).

Mandryk et al. (2001) apresentam argumentos relevantes quando reavaliam os períodos do Último Máximo Glacial e comparam as duas grandes rotas possíveis de migração, o corredor central e uma passagem ao longo do litoral oeste de toda a América do Norte, que no período em questão estava emerso e possibilitaria o deslocamento de populações migratórias, uma vez que as condições climáticas e ecológicas suportassem a sobrevivência durante a passagem. Esses argumentos sugerem que o corredor central, concebido desde a década de 1930 e formado pela retração dos glaciais de Cordilleran e Laurentidae ao longo do vale do Rio Yukon na bacia hidrográfica do Rio Mackenzie situada nos limites a leste das Montanhas Rochosas, estava bloqueado pelo gelo há 30.000 anos e ficou assim até os 11.500 anos quando iniciou-se o degelo. Isso aponta para a inviabilidade desse corredor, se as datações do sítio de Monte Verde forem verdadeiras. Os achados arqueológicos ao sul das fronteiras do corredor e datados de 11.500 anos ou pouco anterior, poderiam ter sido originários de migrações anteriores à formação da barreira ou outras possíveis penetrações a partir do litoral.

A outra rota que hoje é defendida pela maioria dos arqueólogos contemporâneos, embora lógica, é ainda mais complicada para determinar sua veracidade porque todo segmento ao longo do litoral do Pacífico que poderia permitir o trânsito de humanos está hoje submerso, o que dificulta a prospecção de evidências arqueológicas, restando as informações baseadas na paleoclimatologia. A hipótese do litoral sustenta a possibilidade de uma rota pela costa do Pacífico em função de um ambiente favorável e habitats biologicamente disponíveis, enfatizando que essa região sofreu menos os

efeitos da última glaciação do que as partes mais internas do continente, e as glaciações no sudeste do Alasca e Columbia Britânica foram também menos severas com glaciais mais localizados e de curta duração. No intervalo entre os 13 e 10 mil anos, a maior parte do litoral das Ilhas Rainha Charlotte, estava livre de gelo e coberta de uma vegetação de tundra aberta, campos de gramíneas, lagos e rios, e eventualmente florestas. O mesmo tipo de paisagem era encontrado entre a plataforma continental da Columbia Britânica e essas ilhas, e prospecções do fundo submarino nessa região revelaram, através de imagens 3D, rios, hoje afogados, lagos submersos, paleo-deltas e praias arcaicas, e essas paisagens estariam disponíveis para os humanos de 1000 a 2000 anos anterior a qualquer outra rota possível através do corredor central. Essas hipóteses situam o início da grande migração entre Ásia e Américas no intervalo de 14 a 12 mil anos (MANDRYCK et al., 2001).

Possibilidades de migrações mais recentes foram foco de especulações pelo zoólogo, geógrafo, arqueólogo e explorador norueguês, Thor Heyerdahl, para explicar a sofisticada cultura dos Incas na América do Sul, e Maias e Astecas na Mesoamérica. Argumentava ele que essas culturas só podiam ter florescido pontual e regionalmente, caso tivessem sido influenciadas diretamente por outras tecnologias mais antigas e desenvolvidas. Questionava o fato dessas culturas terem sido tão sofisticadas enquanto que, no mesmo período, as dos povos do norte e do sul permaneceram sem grandes mudanças até o período colonial e posterior. Levanta então a hipótese de povos do Egito terem chegado às Américas atravessando o Atlântico em barcos primitivos de papiro. Os fundamentos dessa hipótese estavam nas similaridades e no simbolismo entre as pirâmides das duas regiões, no alto nível de desenvolvimento da medicina, astronomia, arquitetura e urbanismo dos dois lados do Atlântico, e na tipologia das embarcações do Lago Titicaca, semelhantes às do Egito. Indicativos de semelhanças entre os biótipos das duas populações também foram levantados na construção da hipótese. Heyerdahl provou que era possível atravessar o Atlântico em uma embarcação primitiva construída com papiro, e larga de Marrocos chegando até o Caribe, tentativa concretizada após duas viagens, 1969 e 1970, a primeira fracassada por um naufrágio no meio da travessia e a segunda conseguindo aportar em Bridgetown, Barbados, após 57 dias de viagem através de 3270 milhas seguindo a Corrente Norte Equatorial, foram as expedições Sun-Ra I e II (HEYERDAHL, 1971). Anteriormente, Heyerdahl havia sugerido que o

povoamento da Polinésia teria sido feito via migrações também oceânicas a partir do Peru para o oeste, e para isso organizou a expedição Kon-Tik em 1947, deixando a costa peruana no dia 28 de abril em uma grande jangada feita de pau-de-balsa e conseguindo, depois de uma travessia quase desastrosa através de 4.500 milhas, alcançar o atol de Raroia no Arquipélago das Tuamotus, Polinésia Francesa no dia 7 de agosto do mesmo ano (HEYERDAHL, 1987). Vale notar que as hipóteses de Heyerdahl, trabalhavam com um tempo bem mais recente do que as migrações do Pleistoceno, tempo aquele no qual as tecnologias e ciências já estavam bem estabelecidas no Egito, e que poderiam possibilitar bases de conhecimento para fundamentar navegações mais ousadas. Embora fascinantes como exemplos de tenacidade e determinação, essas experiências apenas provaram que esse tipo de comunicação era factível naquela época, sem, contudo, deixar um legado conclusivo que viesse a entusiasmar outras gerações de arqueólogos.

As migrações humanas ancestrais sempre foram o resultado ou de fuga ou de procura. Geralmente a fuga era motivada por situações insustentáveis de sobrevivência, particularmente pelas pressões climáticas. A procura ficava a reboque da primeira, levando à descoberta de novos nichos com habitats biologicamente favoráveis. Em arqueologia, como vimos até agora, as hipóteses vão sendo modificadas e substituídas, ou então, inteiramente descartadas. A possibilidade de um grupo de humanos ter se aventurado pelas incontáveis milhas náuticas que separam os continentes para aportar na América do Sul e vice-versa, com a tecnologia disponível na época, precisaria ainda ser confirmada com evidências mais sólidas, para convencer e se estabelecer como uma teoria sustentável.

Para a aceitação ou mesmo apreciação de outras possíveis rotas de migração em direção à América do Sul, será necessária também uma compressão dos padrões climáticos que incidiram na região, na fronteira Paleoceno/Holoceno, período assumido pela maioria dos arqueólogos contemporâneos correspondente a essas primeiras colonizações. Heine (2000) faz uma análise do Último Glacial Máximo na América do Sul e sugere que as temperaturas médias nas terras mais baixas, há cerca de 21.000 anos eram pouco menores que as atuais, para os Andes, no entanto, as temperaturas estavam no entorno de 6 a 8° C, mais baixas que agora, e os glaciais ali se mantiveram até os 13.000 anos quando começaram a derreter.

O padrão climático das terras da Amazônia é influenciado diretamente das massas de ar e de vapor d'água, que chegam do Atlântico para o oeste. Apesar dessa influência dos ventos úmidos do Atlântico, a precipitação na região é controlada em mais de 50% pela própria reciclagem do vapor d'água na bacia. Dessa forma, qualquer alteração na temperatura incidente na região altera o padrão de pluviosidade não só na bacia, como também influência diretamente as terras altas dos Andes. Com o esfriamento gradativo até os 13.000 anos, a região Amazônica foi sendo progressivamente submetida a um clima mais frio e seco, resultando na redução significativa da floresta e no avanço de uma ecologia típica do cerrado e da caatinga. Maiores detalhes sobre esse período serão discutidos na Seção IV.

Apesar de as hipóteses sobre a existência de uma civilização pré-Clovis ainda serem, de alguma forma, questionadas não parece improvável que uma população alcançou a América do Sul anterior aos 10.900-11.200 mil anos. As rotas dessas migrações também sugerem um percurso ao longo do litoral do Pacífico, os argumentos são fortes nesse sentido e novas tecnologias arqueológicas ainda precisam ser desenvolvidas para a investigação e posterior confirmação do deslocamento por essas paisagens hoje submersas. O que ainda não está claro é a suposição de correntes migratórias de genéticas distintas terem alcançado a América do Sul. Os estudos morfométricos precisam ir mais longe à procura dos pontos de inflexão dessas matrizes ainda no Pleistoceno tardio na Ásia e ao longo do percurso, e devem ser complementados, e não necessariamente confrontados, com estudos no campo da biologia molecular para uma compreensão mais precisa dessas passagens ancestrais.

Seção IV - O Holoceno brasileiro: os ambientes, os primeiros habitantes e o Recôncavo pré-colonial

Os humanos chegaram ao litoral brasileiro após uma longa jornada, na qual foram se adaptando aos ambientes do Holoceno e ganhando intimidade com o Atlântico e seus recursos. Esse é o interesse desta Seção, conhecer o ambiente da chegada e como ele

evoluiu para entender melhor as adaptações e os modos de vida dessas primeiras matrizes dos povos do Recôncavo Baiano.

Mais uma vez o clima parece ter sido o indutor das migrações, desta vez, já no interior do território da América do Sul. Martin et al. (1997) demonstram, através de estudos sedimentológicos e palinológicos (estudos do pólen fossilizado) que o clima do início do Holoceno na América do Sul foi diretamente influenciado por forças gravitacionais. Diferentemente das forças precessionais, mencionadas na Seção III, que produziram maior aridez no período da grande migração do *H. sapiens* a partir da África, desta vez teria sido a excentricidade que alterou as distâncias orbitais entre a Terra e o Sol, mudando os valores do periélio e o afélio com consequências diretas na insolação do planeta.

Hoje, a Terra está mais próxima do periélio e a insolação máxima no verão para a latitude de 20° S, está em torno dos 485 Wm², e de 275 Wm² para o inverno na mesma latitude. No período compreendido entre 12.400 e 8.800 anos, a insolação máxima estava no verão, próxima aos 455 Wm² e no inverno, 290 Wm². Esse gradiente reduzido de insolação entre o verão e inverno, demonstra que nesse período a Terra estava mais próxima do afélio, logo, com verões mais frios e invernos mais quentes que os atuais. Como foi referenciado na Seção III, a Zona de Convergência Intertropical-ZCIT oscila em torno do equador terrestre de acordo com a maior ou menor insolação em um dos hemisférios, e corresponde a uma região de baixa pressão e maior pluviosidade. Hoje, ela atinge um máximo de inflexão até os 20° S, e no período em questão, devido a forças de excentricidade atuantes (já descritas na Seção III desse Capítulo), os verões ficaram mais frios no Hemisfério Sul, e a ZCIT deslocou-se para o norte nos limites dos 10° S. Essa condição deixou boa parte da América do Sul e, particularmente do Brasil Central, em um stress de pluviosidade com o deslocamento da floresta equatorial para o norte.

As altas latitudes brasileiras não são influenciadas significativamente por essa zona, elas estão sob o efeito da advecção polar, que nesse período de ZCIT mais fraca aproximou-se das latitudes mais baixas, reduzindo ainda mais a evapotranspiração da floresta tropical reduzindo a pluviosidade e deslocando-a para o norte. Como consequência direta desse período de aridez, Araújo et al. (2005) argumentam, através de estudos

comparativos de achados arqueológicos de vários autores em várias regiões do Brasil, que no mesmo período acima descrito são poucos os sítios identificados pela ocupação humana no Brasil Central, sugerindo o que chamam de “Intervalo Arcaico”, quando as populações migraram para regiões mais úmidas do entorno ou para o litoral. (Fig. 5).

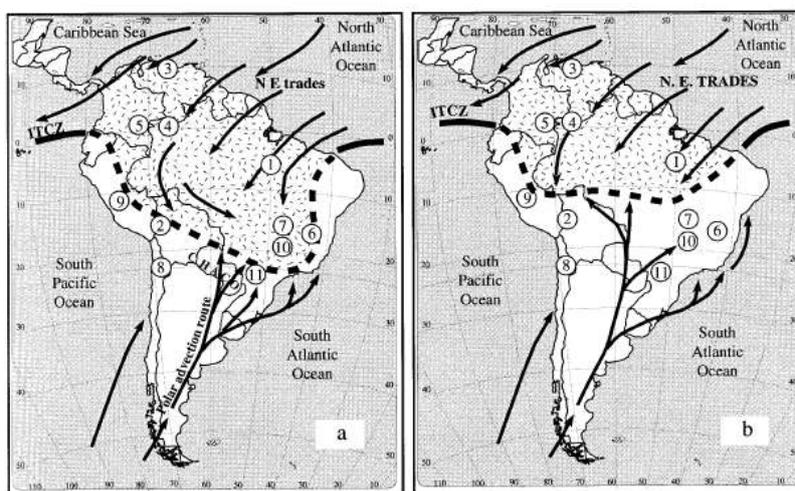


Figura 5 - Posição mais ao sul alcançada durante o verão pela ZCIT em linhas interrompidas: (a) atual e (b) no intervalo de 12.400 e 8.800 anos. Regiões com texturas representam aquelas que têm maior aporte de umidade pelas influências dos Alísios de NE. A influência da advecção polar em setas pretas, no sentido sul-norte. Em numerais os pontos de amostragens de pólen e sedimentos (MARTIN et al., 1997).

Essa condição climática perdurou até os 6 ou 7 mil anos, e a partir dos 4.600 anos o clima aproximou-se do atual e a vegetação estabelecida começou a assemelhar-se ao que é hoje (SALGADO- LABORIAU et al., 1998). Os reflexos do clima na ecologia do Holoceno Brasileiro são documentados por vários autores em estudos sedimentológicos, palinológicos em zonas continentais e costeiras, essas, em relação às alterações do nível do mar e seus efeitos na ecologia litorânea (BEHLING, 1998; DE OLIVEIRA et al., 1999; BHELING et al., 2000; YBERT et al., 2003; PESSENDA et al., 2010;). Esses trabalhos se dividem em análises, tanto do panorama geral do território brasileiro durante o Holoceno quanto em regiões do sul, centro e norte, com as suas características geoambientais específicas. Há, no entanto, uma concordância na direção de um período progressivo de aridez do início aos meados do Holoceno, seguido de um progressivo aumento da umidade média, organizando as fisionomias dos ecossistemas regionais como se mostram atualmente.

Na transição do final da glaciação para o Holoceno, no sudoeste brasileiro, tanto as terras baixas como as altas foram colonizadas por uma vegetação de campos de gramíneas subtropicais e matas de galeria características de regimes anuais com períodos secos mais prolongados, sendo, no início, substituídas pelo cerrado que avançava em direção ao litoral. Os campos de gramíneas das terras mais altas do sul do país, que predominavam no início do Holoceno, foram gradualmente sendo substituídos nos últimos 3.000 anos pelas florestas de *Araucaria sp.*, que se desenvolvem em climas mais úmidos. Algumas áreas do sudeste só tiveram o cerrado substituído pelas matas semidecíduais no último milênio, e a Mata Atlântica do sudeste brasileiro já estava bem desenvolvida nas regiões de encosta do litoral durante o Holoceno, expandindo-se para as terras desde o início do período (BHELING, 1998).

Nas zonas de litoral do sudeste, nos últimos 5.000 anos, o clima ficou relativamente estabilizado até o presente, e nas áreas de mistura entre águas doces e salinas, os manguezais já haviam se estabelecido nesse mesmo período. O nível do mar no sudeste permaneceu cerca de 2m acima do atual até os 3.470 anos, quando se iniciou a última regressão, e para o litoral brasileiro como um todo, o nível do mar, nesse mesmo período, alcançou um máximo de 4m acima do atual (YBERT et al., 2003).

Pessenda et al. (2010) dataram sedimentos orgânicos e fragmentos de carvão vegetal em Unidades de Conservação dos estados do Ceará, Piauí e Paraíba, concluindo que o nordeste brasileiro atravessou três fases paleoecológicas distintas durante os últimos 18.000 anos: (a) no período entre 18.000 e 10.000, predominava no nordeste uma formação vegetal de características florestais, (b) dos 10.000 aos 4.500 anos, predominou a caatinga e (c) ocorre novamente a expansão da floresta entre os 3.200 e 2.2000 anos, indicando um período de maior umidade em algumas áreas da região. Esse padrão foi similar para outras áreas, tais como o leste do Amazonas e Rondônia.

Os estudos palinológicos realizados por De Oliveira et al. (1999) no vale do Rio Icatu, afluente do médio São Francisco entre as cidades de Barra e Pilão Arcado na Bahia, demonstraram que na transição Pleistoceno/Holoceno, a região semi-árida do São Francisco estava sob um regime climático de maior umidade que o atual, e uma vegetação caracterizada por florestas de galeria cobria o que são hoje as formações de dunas nas margens de sua porção central. Alguns taxa encontrados por eles são hoje

restritos a Amazônia e à Mata Atlântica, sugerindo uma continuidade desse bioma no período estudado. Esses resultados estão também de acordo com outros achados de fósseis de primatas na caatinga baiana em outras regiões de mesma latitude, e também por registros fósseis de vegetação típica da Mata Atlântica na Chapada Diamantina, indicando uma continuidade remota da floresta equatorial. A vegetação de caatinga só se estabeleceu com a fisionomia plena e extensão atuais, a partir dos 4.240 anos.

A despeito das correntes divergentes sobre o trânsito inicial dos humanos pela América do Norte, poucas dúvidas restam quanto à passagem para a América do Sul através do Istmo do Panamá. Contrariamente, uma hipótese levantada nos meados do século XX por Paul Rivet, arqueólogo Francês, postulava uma conexão marítima através do Oceano Pacífico em função das descobertas feitas pelo explorador holandês Peter Lund nas cavernas da região de Lagoa Santa em Minas Gerais entre 1835 e 1844. A importância seminal desses achados já empolgava Pieter Wilhelm Lund na época:

Achei restos humanos em uma caverna, que continha, misturados com eles, ossos de diversos animais de espécies decididamente extintas [...] Fica, portanto, provado por estes documentos, em primeiro lugar, que a povoação do Brasil deriva de tempos mui remotos, e indubitavelmente anteriores aos tempos históricos. (COSTA, 1959, p. 87-90).

Na década de 70, a equipe da Missão Arqueológica Franco-Brasileira de Lagoa Santa, chefiada pela arqueóloga francesa Annette Laming-Emperaire, descobriu, na gruta da Lapa Vermelha em Lagoa Santa, um crânio de uma fêmea posteriormente datado de cerca de 11.000 anos, que ficou popularmente conhecida como Luzia (PROUS; FOGAÇA, 1999; NEVES et al., 2003). Estudos morfométricos realizados nos crânios encontrados em Lagoa Santa e comparando-os com outros achados no mundo através de análises estatísticas multivariadas, revelaram padrões de similaridade entre aqueles e as populações da Melanésia, Austrália e África, afastando-os dos demais achados arqueológicos que defendiam unicamente a origem mongol das populações das Américas (NEVES; PUCCIARELLI, 1991; NEVES et al., 2003; NEVES; HUBBE, 2005; HUBBE et al., 2010).

O aporte marítimo de Rivet foi descartado e substituído por duas correntes migratórias com períodos distintos que, a partir de uma população da África, chegou ao Sudeste

Asiático há cerca de 70.000 anos. Essa matriz teria se bifurcado, migrando uma descendência para a Austrália e regiões costeiras do sudeste Asiático há 50.000 anos, posteriormente seguindo para o nordeste e cruzando Beríngia constituindo a população de origem Australo-Melanésica. Outra onda migratória posterior teria seguido também para o nordeste, mas por territórios mais interiores constituindo a população de origem mongoloide. (Fig. 6).

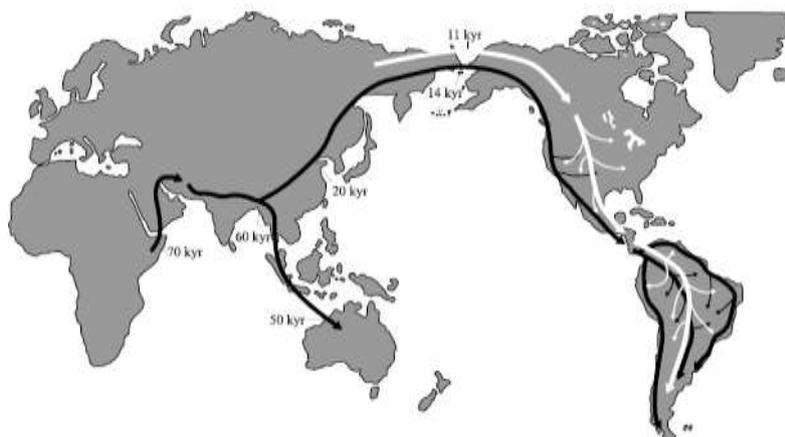


Figura 6 – Rotas propostas para as duas populações que chegaram às Américas. Setas pretas indicam a migração da população Australo-Melanésica e as brancas, de origem mongólica. Numerais, em milhares de anos (NEVES et. al., 2003).

Argumentam esses pesquisadores que o clima do Pleistoceno Tardio (65-11 mil anos) não permitia o deslocamento pelo interior da América do Norte, como já foi visto anteriormente, sendo a população inicial de Australo-Melanésios a que primeiro adentrou o Novo Mundo, há cerca de 14.000 anos pelo litoral.

Quando o rigor climático arrefeceu-se e as glaciações retraíram-se no entorno dos 11.000 anos, a segunda onda migratória de origem mongol, também cruzando Beríngia, percorreu o caminho do corredor central livre de gelo, entre os glaciais Cordilleran e Laurentidae da América do Norte. Após a passagem via Beríngia, a primeira migração de uma população Australo-Melanésica teria se deslocado por todo o litoral do Pacífico até o extremo sul da Patagônia. A partir do Istmo do Panamá ela teria se bifurcado em duas direções, uma pelas regiões a leste dos Andes e por toda a Bacia Amazônica, e a

outra, por todo o litoral do Atlântico, seriam os Paleoamericanos. A segunda migração posterior de origem norte asiática, seguiu pelas regiões ao leste das Montanhas Rochosa da América do Norte, seguindo pelo mesmo caminho através do Istmo do Panamá e acompanhou o mesmo caminho que a anterior trilhou através da Bacia Amazônica, constituindo o grupo dos Ameríndios.

Dessa forma, as hipóteses na arqueologia vão tentando se ajustar de alguma forma aos achados que se sucedem no tempo. Entretanto, por mais atraente e entusiástica que pareça ser essa última hipótese, ela enfrenta três problemas. Primeiro, porque esses crânios só foram encontrados até hoje em regiões pontuais sem uma conexão interterritorial? Segundo, estudos recentes (ROTHAMMER; DILLEHAY, 2009) sugerem que as formas desses crânios humanos avaliados podem indicar, mais do que um caráter de seleção evolutiva, o resultado da interação de fluxos e derivas de genes, e em menor escala, de mutações, contradizendo a hipótese de migrações paralelas de ancestrais geneticamente diferenciados. Através de análises de mtDNA e de cromossomos-Y de populações atuais de nativos da América do Sul e Norte, esses estudos indicaram a descendência comum de um mesmo grupo originado no nordeste da Ásia. As variedades morfológicas encontradas pelos defensores do modelo da migração dual ficariam por conta das barreiras climáticas e geográficas na América do Sul, impostas durante os últimos 11.000 anos que não permitiram o fluxo gênico entre populações que ficaram isoladas entre si por muito tempo. Essas ilhas genéticas poderiam ter acontecido regionalmente entre áreas de maior ou menor aridez, ou mesmo em escala continental, separando populações do litoral do Pacífico e do Atlântico. Terceiro, quais os registros que suportam em onde e quando se deu na Ásia o ponto de inflexão dessas duas correntes migratórias? Essas perguntas ainda não foram satisfatoriamente respondidas.

Outra hipótese que levanta polêmicas sobre a antiguidade dos humanos na América do Sul e, especificamente no Brasil, vem das escavações que tiveram início em 1978, na região do Parque Nacional da Capivara - Piauí, no sítio arqueológico de Pedra Furada, onde foram atribuídos registros de carvão cultural e artefatos líticos a uma população que teria habitado a região há 50 mil anos (PESSIS-A, 1999). Esses achados continuam sendo criticados pelos arqueólogos contemporâneos, principalmente pelos

questionamentos sobre a origem do carvão das supostas fogueiras e da interferência tecnológica nos também supostos artefatos líticos. Argumentam eles que, tanto as fogueiras quanto os artefatos não são suficientemente característicos de uma produção humana. O carvão poderia ter sido originado de incêndios naturais, e os artefatos líticos, do decapeamento da matriz rochosa do teto das cavernas, visto que esses fragmentos encontrados são de forma irregular distanciando-os de outras tecnologias líticas mais elaboradas em outros sítios arqueológicos da América do Sul.

O que dificulta ainda mais a aceitação dessa hipótese é que faltam explicações sobre como e por onde essas populações teriam chegado a Pedra Furada no período em questão, uma vez que, há 50 mil anos a passagem por Beringia ainda não era viável pelas glaciações que bloqueavam os dois extremos da rota e uma travessia oceânica dessa magnitude nessa época seria altamente improvável. A possibilidade da ocorrência dessa cultura pré-Clovis tão antiga motivou críticas severas (ADOVASIO; DILLEHAY; MELTZER, 1994), e o curioso é que um desses autores, Dillehay, também já havia sido questionado duramente pelas suas hipóteses sobre os achados em Monte Verde, já citadas anteriormente.

Ainda não é possível uma descrição geral da ocupação do território brasileiro pelos primeiros habitantes. Isso não se deve de forma alguma à qualidade da atual pesquisa brasileira, nem tampouco das tecnologias arqueológicas disponíveis. As razões que contribuem para esse conhecimento fragmentado ficam algumas por conta da escala espacial do país e da diversidade de biomas que dificulta ainda uma prospecção mais ampla e integrada. Fato importante também foi que só a partir de 1960 iniciou-se a fase da moderna arqueologia brasileira, vindo-se a se consolidar mais tarde, quando em 1980 foi criada a Sociedade de Arqueologia Brasileira- SAB, aproximando os arqueólogos no entorno da “*New Archaeology*”, ou “arqueologia processual”, já dominante na Europa e nos Estados Unidos, na década de 1970. Essa tendência tentava elevar a arqueologia a uma ciência de rigor e preditiva, inclusive estabelecendo leis para o comportamento humano. Atualmente, a arqueologia tende para uma nova linha conceitual, o “pós-processualismo”, mais eclética e menos sectária e disposta a considerar os avanços positivos das anteriores, levando em conta os processos históricos e particulares, antes desprezados pela “*New Archaeology*” (PROUS, 2012). Por fim, grande parte do litoral brasileiro sofreu afogamentos e erosões durante o Holoceno impedindo um

conhecimento maior dessas áreas que, pelos recursos naturais disponíveis, certamente teriam sido ocupadas pelos que lá se estabeleceram durante os episódios de níveis mais baixos do mar.

Prous e Fogaça (1999) fazem uma revisão dos trabalhos publicados até então e conseguem construir uma visão bastante compreensiva da história da ocupação do território pelos primeiros brasileiros e resgatam algumas considerações sobre os regimes climáticos que, de alguma forma, influenciaram nesses assentamentos. Os primeiros brasileiros devem ter chegado ao Brasil Central entre os 11.000 e 12.000 anos, especialmente em Minas Gerais (Como já foi discutido anteriormente). No intervalo de 10.000-8.000 anos, vários sítios mais remotos foram encontrados em diversos estados brasileiros. Diferentemente dos caçadores de grandes presas das culturas Clovis/Folston que poderiam tê-las levadas à extinção na América do Norte, não há registro seguro de que os primeiros habitantes do Brasil tivessem tido o mesmo tipo de comportamento para a sobrevivência. Diversos taxa de grandes mamíferos foram extintos durante o início do Holoceno brasileiro, mas as evidências apontam para reações às transformações dos biomas em função das pressões climáticas. Grandes animais, que tinham seus nichos nos campos de gramíneas, ficaram isolados geneticamente e sem adaptações factíveis quando essas formações foram sendo substituídas por outras florestais fora dos seus hábitos de sobrevivência. Em outros casos, como nas partes centrais da Bahia e do Piauí, durante o período de desertificação no início do Holoceno, a extinção foi maciça e restos da preguiça gigante *Scelidotherium sp.* foram encontrados somente nos últimos refúgios de umidade do interior das cavernas. Todos os grandes animais desapareceram nos sítios paleontológicos brasileiros entre os 10.000 e 9.000 anos.

A cultura do Holoceno brasileiro pode ser dividida entre dois grandes períodos; o Arcaico e o Formativo. O Arcaico corresponde aos achados arqueológicos datados anteriores aos 2.000 anos, eram sociedades de caçadores coletores, algumas nômades, outras sedentárias temporárias, que habitavam os chamados sítios líticos em função dos artefatos de pedra utilizados para a caça. O Período Formativo já exibiu uma organização social mais sofisticada, plantas já eram cultivadas e aparece a cerâmica (DE BLASIS, 1999). Embora considerados esses dois períodos distintos, não existe um delineamento abrupto que exclua precisamente as duas práticas no tempo, o que há sim,

é a predominância de uma ou de outra geograficamente distribuída, concentrando-se o Formativo em períodos mais recentes. Por outro lado, a presença da cerâmica não necessariamente implica na domesticação de plantas. Isso tem uma lógica, dificilmente apareceria simultaneamente o cultivo e os utensílios para o seu processamento. Do mesmo jeito que as plantas cultivadas poderiam ter outros usos sem a necessidade da cocção, os utensílios de cerâmica poderiam também ser utilizados para outros fins, que não o de processar os alimentos.

Outro aspecto curioso é o fato da cerâmica ter sido também utilizada para os sepultamentos em urnas funerárias. Isso cria um novo problema a ser solucionado. Estariam essas urnas de antemão preparadas para eventuais sepultamentos ou seriam produzidas após a morte da pessoa? Se a segunda for verdadeira, deveria ter havido alguma forma de preservar o corpo até a finalização do longo processo de modelagem e cozedura dessas urnas, e isso ainda não foi explicado pela antropologia.

O primeiro registro de uma indústria uniforme de artefatos do início do Holoceno para o Nordeste foi encontrado em 1967 nas margens do São Francisco no Estado de Pernambuco, achado esse feito na Gruta do Padre, próxima à localidade de Itaparica (CALDERON, 1972). O sítio escavado exibia quatro extratos temporais de ocupação, sendo que o mais antigo foi datado de 7.600 anos e o mais recente de 2.300 anos, esse, já demonstrando o domínio da cerâmica. As características desses extratos mais antigos revelaram uma tecnologia lítica uniforme, composta de objetos plano-convexos que Calderon os chamou de “lesmas”, sendo que outros foram posteriormente encontrados em várias regiões do Nordeste. A essa tipologia replicável e de tamanho alcance geográfico Calderon denominou de Tradição Itaparica. Não foram encontrados até agora, no Nordeste, outra indústria que revelasse essa uniformidade.

O Recôncavo Baiano experimentou tanto as ocupações do período Arcaico, que foram os caçadores coletores do litoral nos sítios de sambaquis, aqui se evidenciando principalmente os pescadores coletores, e as mais recentes de construtores de grandes assentamentos, horticultores e ceramistas, embora, para o Recôncavo, essa linha divisória seja ainda difusa.

Os sambaquis do Recôncavo fazem parte de uma tecnologia, se assim podemos chamá-la, que foi generalizada em toda a América do Sul em regiões costeiras ou lacustres que

remota aos 9.000 anos no litoral de São Paulo. Em linhas gerais, eram acumulados de conchas de moluscos, que refletiam em parte a dieta dessas populações, e com o progressivo aumento de volume, passavam a ser utilizados como embasamento para os assentamentos. As investigações nesses depósitos revelam alguma coisa do modo de vida dessas pessoas e é possível inferir sobre seus hábitos alimentares, tecnologias de caça, pesca e defesa. O pioneiro nos estudos da história pré-colonial no Recôncavo Baiano, foi o arqueólogo Valentin Calderon que, em 1961 descobriu, em Peri-Peri, Salvador, no sítio de Pedra Oca, um sambaqui com datação radiocarbônica de aproximadamente 3.000 anos (CALDERON, 1964). Outros sambaquis foram encontrados por Calderon em Santo Amaro, Ilha de Itaparica e Ilha de Cajaíba, na foz do Subaé, todos na Baía de Todos os Santos e entorno imediato. Nesses sambaquis foram encontrados artefatos líticos, sepultamentos em covas rasas sem acompanhamentos funerários, restos de fogueiras, trepes de pedra e alguns fragmentos de uma cerâmica, ainda da técnica do rolete, que são filamentos superpostos de argila, posteriormente reunidos por pressão e alisamento. Essa tecnologia só veio a ser substituída pelo torno após a chegada dos europeus. As conchas empilhadas de moluscos são principalmente de espécies estuarinas, como *Cassostrea rizophorae* (ostra-do-mangue), *Anomalocardia brasiliana* (chumbinho), *Lucina pectinata* (lambreta), e *Strombus pugilis* (peguari), comuns até hoje em toda a franja da Baía de Todos os Santos. (ETCHEVARNE, 2000; ECTHEVARNE; FERNANDES, 2011).

Embora genericamente chamados de sambaquis, alguns sítios arqueológicas situados no litoral com os característicos acumulados de conchas, atribuídos a populações de pescadores coletores, no Recôncavo Baiano, já demonstram uma transição na direção de uma cultura ceramista, mesmo que ainda não sofisticada como as posteriores, a exemplo das que foram encontrados na Ilha de Cajaiba, em 1968, posteriormente estudados por Calderon, comparando-os com outros também no Recôncavo (CALDERON, 1974). São sítios localizados em regiões de mangues, hoje dessecados pelo rebaixamento do nível do mar, neles foram encontrados cacos de cerâmicas, machados líticos e pedras de moer. A tipologia das cerâmicas se assemelha àquelas encontradas anteriormente no sítio de Pedra Oca. As características proto urbanas desses sítos são semelhantes, deixaram manchas no terreno de áreas entre 30 e 300m, estão agrupadas no entorno de grandes clareiras sem as impressões de cor escura, características das habitações,

sugerindo uma aglomeração circundando uma grande praça central. Os cemitérios também obedecem às tipologias semelhantes, em agrupamento de urnas piriformes depositadas sempre em terrenos silicosos e de maior elevação em relação ao resto do assentamento.

Cronologicamente, posteriores aos coletores caçadores dos assentamentos sambaquis, começa a surgir uma transição para as populações ceramistas e construtoras de grandes povoamentos.

Mais uma vez, essas descobertas são atribuídas a Calderon, que no final da década de 1969, escavando no entorno da Baía de Aratu, encontrou registros arqueológicos que, pela homogeneidade formal e distinção com outras de períodos anteriores, foi denominado por ele de Tradição Aratu. Esses registros foram datados por radiocarbono como pertencentes a um período mais recente, do século IX AP. Os achados estão representados por urnas funerárias, sepultamentos padronizados com a disposição de corpos completos com acompanhamentos funerários. Essa descoberta foi emblemática na história da arqueologia do Recôncavo e comprovou a grande distribuição dessa cultura, não só pelo Recôncavo, como também para a faixa costeira dos estados de Sergipe, e Pernambuco, entendendo-se para o cerrado da Bahia e alcançando Goiás (CALDERON, 1969).

As populações da Tradição Aratu foram mais tarde substituídas por outras de origem Tupi, isso já no século XIII, portadoras do conhecimento de domesticação de plantas, principalmente da mandioca, dominadores de uma técnica ceramista sofisticada e assentados em grandes aldeias. Nos períodos imediatos à ocupação portuguesa, os Tupinambás, etnia descendente dos Tupis, já havia ocupado todo o litoral da Bahia e do Recôncavo e penetrado ao longo dos rios que desembocam nesse litoral.

A arqueologia pré-colonial no Recôncavo Baiano, já consegue hoje reunir um mosaico de achados que permite uma aproximação dos períodos locais e das tradições em que as ocupações humanas aconteceram. Esses achados apontam para diferentes tecnologias de diferentes grupos posicionados espacial e temporalmente, possíveis adaptações ambientais e algumas indicações sobre seus hábitos de sobrevivência. O que a arqueologia ainda não conseguiu configurar com segurança foram as relações entre esses grupos e as razões das suas movimentações pelo território. Devem-se levar em

conta as dificuldades de pesquisas arqueológicas em paleolitorais submetidos a afogamentos e regressões continuadas especialmente para o caso dos sambaquis. Provavelmente, essas informações ainda possam ser ampliadas com a continuidade de novas pesquisas. Outra fonte de informações, mesmo com o perigo de distorções, são as observações e relatos dos primeiros visitantes europeus e dos que aqui foram cronistas nos primeiros anos. Esses pioneiros encontraram aqui um cenário antropológico, asséptico de contaminações exógenas e rico em tradições ancestrais, o que fica particular para o Recôncavo Baiano, que ainda não teve sua arqueologia pré-colonial devidamente aprofundada, mas foi alí que as primeiras narrativas aconteceram. Esse panorama será discutido na Seção II do Capítulo II.

CAPÍTULO II

Construção geopolítica, ambiental e cultural do Recôncavo Baiano: uma análise no tempo.

Seção I - Como estava o mundo na época dos descobrimentos: contextos para a diáspora portuguesa e a chegada ao Brasil.

O Recôncavo da Bahia, mais do que uma entidade geográfica, foi uma experiência humana fundamental para a construção da identidade brasileira. O conjunto de suas excepcionalidades ambientais assegurou a fixação e a fermentação de culturas diaspóricas e polimorfos a partir da colonização e que se entrelaçaram nos cinco séculos seguintes consolidando uma identidade peculiar e única, o Recôncavo ainda tem um rosto. Essas culturas que formaram a etnia do Recôncavo e, posteriormente, a brasileira resultaram da fusão dos sangues indígenas, europeus e africanos. Não deve ser esquecida a contribuição também do sangue cigano, que veio com os degredados, antes expulsos da Espanha, acolhidos temporariamente em Portugal e depois enviados para as colônias ultramarinas (COSTA, 2005).

As diásporas sempre fizeram parte da humanidade. O êxodo conhecido na paleoantropologia como o evento “Out of África” nos últimos cem mil anos e nos posteriores deslocamentos pela Eurásia até a chegada às Américas foi a maior diáspora da história, e nessa trajetória, o clima, a caça, as lutas tribais e a disputa por alimentos por populações crescentes, foram os indutores que impulsionaram essa dispersão pelo mundo (Ver Capítulo I).

Na modernidade, os motivos foram outros. Com o avanço das conquistas territoriais e o impulso do capital mercantil, as novas terras se abasteceram de mão de obra escrava de outras nacionalidades, inicialmente, para trabalhos na lavoura, formando contingentes multiculturais das várias etnias que se imbricaram reconstruindo novas identidades nas terras de destino. Na pós-colonialidade o movimento foi inverso, o estabelecimento de modelos similares ao *Commonwealth* permitiram a migração de ex-colonizados para os países europeus. A língua do colonizador estava dominada, os hábitos coloniais, até

certa extensão, já haviam sido absorvidos, a princípio a convivência seria pacífica, mas essa equação não foi tão simples assim. Hall (2009) exemplifica bem o caso da Grã-Bretanha, que tem, hoje, um expressivo contingente de emigrantes, na sua maioria caribenha, asiática e africana, que se acotovelam nas moradias precárias, disputam empregos mal remunerados e não especializados, e sofrem de um racismo informal. A diáspora que Hall comenta é aquela por desejo, mesmo com todos os problemas que deslocamentos de identidades acarretam, como os dos imigrantes europeus mais recentes. Uma ruptura bem maior nesses deslocamentos identitários se deu nos séculos de colonização do Brasil, quando levas de portugueses foram trazidos para ocupar e produzir nesse novo território.

Para compreender melhor esses movimentos migratórios, é necessário recuar no tempo para identificar as possíveis causas que levaram os europeus, e em específico, os portugueses a se lançarem no mar desconhecido para descobrir novas rotas para o Oriente Comercial e, nesse périplo, novas terras também foram sendo descobertas e colonizadas.

O período que abrangeu os séculos XV e XVI foi emblemático na história da modernidade. Na Europa, reorganizava-se o pensamento clássico decodificando-o em novas propostas estéticas, políticas, filosóficas e científicas. A arquitetura retoma a colunata e as cornijas da Antiguidade; aparece o contraponto na música; Bacon decreta o fim da intuição substituindo-a pelo esclarecimento e a experimentação; Maquiavel seculariza o Estado; Leão X excomunga Lutero e a Reforma se espalha; a pintura de Da Vinci aperfeiçoa a perspectiva de Brunelleschi; Galileu inaugura uma nova ordem para o sistema solar, Portugal e Espanha disputam a soberania dos oceanos e descobrem novas terras, e o português Fernão de Magalhães, pilotando sob a bandeira espanhola, prova a esfericidade da Terra, navegando pelo leste da América do Sul, descobre uma passagem para o Pacífico ao sul da Patagônia, e hoje batizada como o Estreito de Magalhães, sem, contudo, ter ele próprio finalizado a circunavegação, ficando isso apenas na glória dos sobreviventes dessa viagem amotinada, fantástica e, ao mesmo tempo, desastrosa.

Saiu ele com cinco caravelas e voltou com apenas uma e só dezoito de seus homens conseguem retornar a Sevilha, sendo Magalhães trucidado pelos nativos da Ilha Mactan,

nas Filipinas. Mesmo com toda essa turbulência, a caravela que consegue voltar à Espanha trouxe os porões, abarrotados de cravo, o que compensou, financeiramente, toda a viagem e ainda fez a fortuna dos sobreviventes. Essa odisséia de Magalhães é contada em um manuscrito, datado de 1525 e atribuído a Antonio Pigafetta, veneziano que acompanhou Magalhães em toda a viagem, (existem quatro cópias do original, três em francês e uma em italiano, que foi a consultada neste presente trabalho, com tradução e comentários de James Alexander Robertson). (PIGAFETTA, 1906; SEDGWICK, 1950; ADORNO; HORKHEIMER, 1985; JANSON, 2001; COLLINSON, 2009).

Apesar dessa fantástica ebulição do Renascimento, o mundo fora da Europa não estava parado, embora o pensamento eurocêntrico tenha roubado a cena na história. No século XVI o Islã já dominava todo o norte e leste da África, Oriente Próximo e Ásia Central, e cidades como Istambul e Cairo, eram pelo menos 4 vezes maiores em número de habitantes do que Paris, sendo que 80% de todo o comércio marítimo do Mediterrâneo era controlado pelo Egito (FRANK, 1998; HAY, 2002; COOK, 2005; CAREY, 2004; HOBSON, 2004). Na virada do século XV para o XVI, a China já havia estabelecido um poderoso aparato mercantil por todo o Índico, ampliado até a África Oriental, e a Ásia como um todo, apresentaria nos próximos dois séculos um PIB equivalente a 77% de toda a produção mundial. Essa historiografia eurocêntrica enviesada é discutida em profundidade por Said (2007) quando denuncia os estereótipos construídos principalmente sobre os povos muçulmanos a partir de uma cultura de guerra e dominação, apontando os perigos desses deslocamentos e generalizações que redesenham uma mesma história.

A despeito da efervescência das sociedades muçulmanas e asiáticas na transição da Idade Média para o Renascimento, fica fora de dúvidas, que o Renascimento europeu criou inúmeras possibilidades para o desenvolvimento cultural, científico, econômico e político do mundo ocidental. Um fato pouco discutido, que deve ter influenciado sobremaneira a expansão europeia através, inicialmente, das rotas de caravanas terrestres pelos corredores centrais de Europa e norte da África, e posteriormente, pela fantástica experiência das grandes navegações, foi o fato de, na fronteira entre a Idade Média e o Renascimento, ter havido um fenômeno climático que atingiu, principalmente, a Europa, a chamada Pequena Idade do Gelo. Os registros desse evento

são vastos na literatura, principalmente as evidências físicas e suas possíveis causas. No entanto, o que ainda deve ser investigado com mais profundidade é o fato desse evento ter provocado uma quebra brutal da economia europeia nesse período, baseada na agricultura. Isso pode ter sido um indutor poderoso associado a uma tecnologia náutica florescente forçando a necessidade de procurar novos mundos para sustentar uma população europeia continuamente crescente.

As causas dessa pequena glaciação, mas que teve profundas consequências nas alterações de temperaturas e outros fenômenos climáticos, principalmente na Europa e terras marginais ao Atlântico Norte, são controversas. Alguns pesquisadores atribuem três grandes momentos climáticos no intervalo entre a Idade Média, o Renascimento e posterior até o século XXI. O primeiro seria de aquecimento durante a Idade Média, seguido de uma pequena glaciação no Renascimento e, posteriormente, de um aquecimento gradual até os tempos atuais. Essas datas também são controversas, mas o aquecimento da Idade Média poderia estar situado entre os séculos XI e XIII, a Pequena Idade do Gelo, entre pouco antes de 1450 e após 1850, consequente ao período de gradual aquecimento global a partir da Revolução Industrial (NESJE; DAHL, 2003).

Não seria possível atribuir uma única causa a esses fenômenos climáticos, contudo, algumas teorias são relevantes de serem explicitadas. Mörner, (2010), defende a ocorrência da Pequena Idade do Gelo, como os efeitos das atividades solares sobre a magnetosfera do planeta, resultando em alterações da velocidade de rotação da Terra.

As alterações na duração dos dias na Terra (alterações no momento angular) são bem conhecidas e são atribuídas a diversas causas, como por exemplo, alterações no momento angular devido à fricção entre as diversas camadas de diferentes densidades da Terra durante a rotação (atmosfera-continentes; hidrosfera-continentes; núcleo magmático da Terra - manto; núcleo interior + núcleo exterior + manto). Outras causas das alterações dos dias ficariam por conta da fricção dos efeitos das marés sobre os continentes e do equilíbrio no sistema Terra-Lua. O que Mörner chama atenção é para uma nova possibilidade de alteração na duração dos dias na Terra, que consiste nas forças das atividades solares, que se repetem em bases regulares a cada 11 anos. Isso se refere a explosões no manto do Sol, que provocam, além de um aumento da radiação incidente na Terra, uma projeção de ventos solares que incidem na magnetosfera do

planeta. Esses pulsos, apesar de regulares no tempo, variam de intensidade, o que tem a denominação de Solar Máximo ou Mínimo. O que Mörner fez foi relacionar essas atividades máximas e mínimas com dados paleopalinológicos (análise de pólen fóssil) e outros indicadores, como testemunhos de núcleo de gelo, e identificou uma alta correlação entre as atividades do Solar Mínimo para diversas épocas, inclusive o período 1428-1464, no qual uma baixa significativa de temperaturas, ocorrência de geadas e chuvas de granizo e neve, se abateu sobre a Europa, causando uma enorme desorganização nos sistemas econômicos e sociais, baseados na agricultura.

Os efeitos dos ventos solares no Solar Mínimo, pela relativa pequena pressão exercida sobre a magnetosfera da Terra, provocam um aumento da velocidade de rotação e os dias ficam menores. Essa aceleração interfere também em todos os fluidos do planeta, tanto a atmosfera quanto a hidrosfera adquirem velocidades e deslocamentos distintos. No caso específico da Pequena Idade do Gelo, esses deslocamentos apontam para um recuo da Corrente do Golfo (corrente que leva águas mais quentes tropicais para as altas latitudes do norte) para o sul naquela época, permitindo a penetração de águas do Ártico até as baixas latitudes próximas ao Canal de Gibraltar. A consequência disso foi a redução drástica das temperaturas na Europa, no período mencionado anteriormente e nos próximos intervalos entre 1627-1708, e entre 1800 e 1833.

A Pequena Idade do Gelo também foi discutida por Miller et al. (2012) que, desta vez, argumenta que as forças naturais de precessão dos equinócios já conhecidas e que resultaram em verões gradualmente mais frios nos últimos 8000 anos, não seriam fortes o suficiente para provocar abruptamente períodos tão longos e intensos de baixas temperaturas na Europa no período em questão. Parte ele e os colaboradores, então, para examinar e datar os residuais fósseis da tundra ártica, capturados nos glaciais do norte do Canadá, Groelândia e Islândia. Junto às datações, os pesquisadores analisaram o teor de sulfato nos testemunhos de gelo extraídos dos mesmos pontos amostrais da tundra fossilizada, a estimativa foi de uma quantidade de sulfato lançado na atmosfera global > que 60 Tg (1teragrama = um milhão de toneladas) nos períodos atribuídos à Pequena Idade do Gelo. Os resultados da tundra fossilizada indicaram dois avanços abruptos nos glaciais entre 1275 e 1300 e entre 1430 e 1455, sendo esse último de maior intensidade. Os efeitos residuais de aerossóis de fosfato na atmosfera têm Força Radiativa negativa (Quando a energia que adentra a atmosfera da Terra vinda do Sol é menor do que a

volta para o espaço na altura da Tropopausa, camada tênue entre a Troposfera e a Estratosfera), portanto, diferentemente do efeito estufa, essas emissões produzem na atmosfera da Terra um resfriamento, e Miller concluiu, então, que não uma, mas algumas mega erupções vulcânicas aconteceram em datas distintas. Concluiu também que, embora a presença de sulfatos na atmosfera tenha um tempo residual relativamente curto, os rebatimentos de feedback entre glaciais e oceanos podem se manter ativos por muito tempo após a remoção completa dos aerossóis de sulfato, explicando assim o prolongamento da Pequena Idade do Gelo na Europa Pós-Medieval. Embora no caminho, aparentemente certo, Miller não foi além para identificar quais foram esses vulcões que causaram tamanha anomalia no clima da Terra.

Um ano depois desse trabalho do Miller ser publicado, Lavigne et al. (2013) finalmente acreditam ter encontrado o misterioso vulcão responsável pela primeira grande erupção, dessa vez datada entre 1257 e 1258 AD, bem próxima às datações de Miller para a primeira anomalia climática. Lavigne e colaboradores dataram também os depósitos de sulfatos nos glaciais antárticos, anéis de crescimento em árvores e, principalmente, se basearam em crônicas medievais da Indonésia escritas em folhas de palmeiras em javanês antigo. Nesse documento, o *Babad Lombok*, está registrada a explosão, em detalhes, do vulcão do Monte Samalas, adjacente ao Monte Rinjani, nas ilhas Lombok, reportada como uma catástrofe para a região. Datações das pedra-pomes e outros residuais da cratera, bem como a comparação da similaridade entre a composição química dos fragmentos siliciosos da atual cratera com aqueles encontrados nos glaciais do Ártico são evidências importantes que fazem do Samalas um forte candidato a ser um dos coadjuvantes responsáveis pelo início da Pequena Idade do Gelo.

Os efeitos da Pequena Idade do Gelo na Europa foram discutidos em seus aspectos econômicos e sociais, (LANDSTEINER, 1999; PFISTER; BRÁZDIL, 1999) no entanto, não entraram na lista dos argumentos dos historiadores que discutem a diáspora portuguesa em suas viagens maravilhosas. Landsteiner discute a queda da produção de vinho na Europa Central devido a causas climáticas no período entre 1550-1630, sendo as piores colheitas restritas aos anos imediatamente anteriores e posteriores a 1580, e a queda dramática na produção dos vinhedos da Europa Central, que ocorreu no ano de 1580. Em contrapartida, sobe significativamente o preço do vinho e aumenta consideravelmente a venda da cerveja, como seu substituto alcoólico. Pfister e Brázdil,

por outro lado, fazem uma síntese das várias possibilidades relativas às causas da Pequena Idade do Gelo, inclusive as opiniões céticas quanto à sua ocorrência. Nesse sentido, (GRÁDA; KELLY, 2014) demonstram uma descrença absoluta nesse evento climático, baseando suas conclusões em dados não muito claros de séries de temperaturas na Europa Medieval, pinturas da época, índices de produção agrícola, congelamento do Tâmsa, e ampliação dos glaciais. Convém notar que os autores são um historiador e um economista.

Outras causas, no mínimo bizarras, para explicar o resfriamento da Europa na transição entre Idade Média e Renascimento, foram também discutidas (BEHRINGER, 1999). Embora fora do escopo da ciência, movimentaram a sociedade europeia da época e potencializaram os horrores da Inquisição, da ignorância e da intolerância humana.

No dia 3 de agosto de 1562, uma terrível tempestade abateu-se sobre toda a Europa Central, o meio dia virou noite, destruindo telhados e janelas, transformando-se em seguida em uma intensa e vigorosa chuva de granizo que durou até a meia noite. Essa tormenta destruiu plantações, vinhedos, matou pássaros, outros animais e cavalos e vacas. No dia seguinte, o rastro de destruição mostrou árvores arrancadas e outras sem folhas, e nos campos, a devastação (BEHRINGER, 1999, p. 335).

Esse evento criou uma nova espécie de crime, em uma Europa atormentada pela Inquisição, a bruxaria. Dezenas de milhares de mulheres foram queimadas nas fogueiras como culpadas pelos desvios climáticos desse período. A Caça às Bruxas, devido aos problemas climáticos, só veio se arrefecer durante o Iluminismo no século XVIII, quando as condições climáticas aproximaram-se de uma estabilidade nas temperaturas mais altas e os estudos meteorológicos começaram. É importante dizer que essa intolerância, além de ser autorizada e comandada pelo clero, foi intensamente apoiada pelas sociedades, incluindo os intelectuais, médicos e doutores, principalmente aqueles da Europa Central.

Qualquer que tenha sido a causa dessa Pequena Idade do Gelo, e embora os pesquisadores não sejam unânimes em relação às datas iniciais e finais, ou seus intervalos precisos, já existe um acúmulo de evidências significativas para que o evento

seja considerado com uma forte possibilidade de ter ocorrido. No entanto, se esse colapso ambiental, social e econômico teve influência na decisão dos europeus, principalmente dos portugueses e dos espanhóis, em sair para descobrir novos mundos, ainda não sabemos, mas, com certeza, deveria ser mais investigado pelos transtornos que causaram à Europa na transição da Idade Média para o Renascimento, justamente quando se concentraram os esforços para a descoberta de novos mundos. Os historiadores não falam nisso.

Para uma análise geral desses contextos que levaram aos descobrimentos, será preciso compreender também a situação política de Portugal, nesse mesmo período em que as instabilidades climáticas castigavam toda a Europa. Trabalhos esclarecedores foram escritos por Moreno (1996, 2001), nos quais descreve a cronologia conturbada da sequência dos monarcas portugueses e suas negociações para a manutenção do poder na Península Ibérica, principalmente com as sucessivas provocações, guerras e sucessivos acordos de paz com o reino de Castela.

De D. Fernando (1367-1383), cujo reinado foi repleto de incertezas e pela Revolução de 1383, e a conseqüente pauperização do território, até D. Manoel I (1495-1521), o monarca regente na chegada dos portugueses ao Brasil, foram mais de 120 anos de conflitos entre os reinos de Portugal e Castela, conspirações entre nobres e seus monarcas, expulsão de judeus e ciganos pela Espanha da Inquisição, acolhidos por Portugal, que, inicialmente, os cristianiza e depois os expulsa para as suas colônias de ultramar. Apesar dessa desordem política, Portugal larga o estuário do Tejo, invade e domina Ceuta em 1415, com esquadra de mais de duzentas naus e um contingente de cerca de 20.000 combatentes, sendo que, só souberam o destino dessa empreitada de tamanha envergadura quando, depois de dobrarem o Cabo de São Vicente e ancorarem em Lago, D. João I ordena ao Capelão da armada, Frei João Xira, a explicar as razões da expedição, o que o fez, ao tempo em que definia a invasão de Ceuta como uma operação de cruzada contra os mouros. Ceuta era para a África do mesmo modo que Gibraltar era para o território espanhol, um importante portal da entrada e saída do Mediterrâneo para o Atlântico, e mais que isso, Portugal pôs os pés na África moura e começa a tentativa do domínio do oeste africano. Situadas em regiões próximas a Ceuta, estão Alcácer-Cegues e Tanger, ambas invadidas por Portugal para garantir o domínio do estreito de Gibraltar. Tanger foi invadida em 1437 e Alcácer Cegues em 1458, essa

última com uma esquadra armada em 93 navios na qual embarcavam D. Henrique e D. Afonso V. A invasão de Tanger foi desastrosa, tendo os portugueses que deixar como refém nas mãos dos mouros o infante D. Fernando, filho de D. João I, contra a devolução de Ceuta, o que não ocorreu, vindo a falecer em Fez, no Marrocos, o que lhe rendeu a alcunha do Infante Santo, por ter sido considerado um mártir

Apesar desses contextos político, social, econômico e ambiental conturbados, não há como deixar de comentar o surgimento na virada do século XIV para o XV, de um personagem emblemático que certamente foi o grande impulsionador de Portugal para o mar desconhecido, que foi o príncipe Infante D. Henrique de Portugal, mais conhecido como Henrique, o Navegador. Nascido em 1394 e falecido em Sagres aos 66 anos, D. Henrique era filho de João I de Portugal, fundador da Dinastia de Avis, e de Dona Filipa de Lancaster. (DOMINGUES, 1957; CORTESÃO, 1960; ELBL, 2001; KOELSCH, 2001; MORENO, 2001). Ivana Elbl, escreveu um artigo de fôlego, mas, limitou-se a discutir o livro de Sir Peter E. Russel, Prince Henry “the Navigator”: A life, e outras fontes. Nessas revisões, tanto Elbl quanto Koelsh corroboram as ideias de Sir Peter, nas quais o emblemático D. Henrique não foi o que os historiadores festejaram por tantos séculos e também não atribui a ele os méritos de ser o ídolo da navegação portuguesa. Elbl elabora um constructo sobre a vida de D. Henrique, que separa o nobre da lenda, revelando um cruzado obcecado pela luta contra os mouros dividido em suas ideias entre a Idade Média e o Renascimento, e um personagem lendário e cavaleiresco, herói da navegação portuguesa. Koelsh, por outro lado, adiciona na sua resenha do mesmo livro de Sir Peter, comentários mais sarcásticos sobre a vida de D. Henrique, inclusive considerando o seu conhecido retrato pintado, como o de uma Mona Lisa masculina, e o coloca, se vivo fosse, como o protótipo do homem com a mentalidade da Renascença, que daria um excelente Chefe de um departamento de geografia contemporâneo. Uma avaliação, sem dúvida, medíocre e preconceituosa, tanto do trabalho o qual se propôs a resenhar quanto do personagem em questão.

Seriam pequenas essas avaliações para um homem de tantas grandezas comentadas pelos cronistas de sua época e posteriores. Moreno, já citado acima, não comunga dessa imagem que tentou macular a vida do Infante. D. Henrique estabeleceu-se ainda jovem em Algarves, no Cabo de Sagres, e, ao contrário de ter criado fisicamente a tão falada e lendária Escola de Sagres, criou sim, uma escola de ideias náuticas, de onde foram

engendrados, ciências e planejamentos de explorações e ocupações marítimas que fizeram dos portugueses os senhores dos mares, mesmo depois da descoberta de Colombo em 1492. Em 1419, D. Henrique envia seus navios com o intuito de explorar o Atlântico e, nesse mesmo ano, a Ilha da Madeira é descoberta e povoada, o mesmo aconteceu com as Canárias em 1424, mas as perdem para a Espanha, e descobrem o Arquipélago dos Açores em 1427, que logo é povoado como um posto avançado de Portugal no meio do Atlântico Norte. Em 1434, cumprindo ordens de D. Henrique, Gil Eanes contorna o temido Cabo Bojador e ficam abertas as portas para o domínio português da costa ocidental africana, sendo que, em 1436, o mesmo D. Henrique programa outra expedição além do Bojador, que culmina com a descoberta da Foz do Rio do Ouro nas proximidades de Dakhla, hoje, Saara Ocidental. Em 1450, descobrem o Arquipélago de Cabo Verde. Em 1488, Bartolomeu Dias chega ao Cabo das Tormentas, no extremo sul da África, que foi posteriormente batizado de Cabo da Boa Esperança por D. João II, por ser daí que seria possível alcançar o Oceano Índico e o sul da tão cobiçada Ásia.

Parece que não restam dúvidas que D. Henrique exerceu um papel importantíssimo nas políticas ultramarinas de Portugal em todos esses empreendimentos. No entanto, já no final da sua vida, surgem críticas de ter se beneficiado por ter estado a serviço da nobreza, e de ter sido um dos responsáveis pela política ocupacionista da África e dos prejuízos econômicos em Portugal com as despesas públicas em função dessas ocupações. Algumas dessas acusações parecem ser verdadeiras, pois foi agraciado com comendas importantes como a de Mestre da Ordem do Cristo, Mestre de Aviz e a bula do papa Nicolau V, que o outorga a posse de todas as terras situadas entre o Cabo Bojador e a Guiné. Sem dúvida, o acúmulo de títulos dessa importância suscita suspeitas, mas o que na verdade não se sabe é se esse prestígio veio de negociações espúrias com a nobreza ou se realmente são marcas do seu mérito. O que ficou, no entanto, foi a imagem de um homem arrojado e tenaz que abriu as portas do Mar Tenebroso para Portugal e para a Europa Renascentista. Quanto à lendária origem das caravelas de velas latinas triangulares que garantiram a Portugal navegar à bolina, nada há que assegure que foram inventadas por D. Henrique. O que se sabe, é que elas foram aperfeiçoadas por Bartolomeu Dias na volta do Cabo da Boa Esperança para Portugal,

quando ganharam uma vela redonda na proa para facilitar na navegação com ventos de través.

O período em que viveu D. Henrique e as suas contribuições para a navegação portuguesa, foi também cenário de outros eventos decisivos para que Portugal se lançasse a todo pano para as conquistas marítimas. Na avaliação criteriosa de Azevedo (2009) uma série de outros fatores contribuiu para saída dos portugueses para o mar em busca de novas rotas e outras terras. Para Portugal, a navegação era um imperativo geográfico e econômico, além de colocá-lo no cenário mundial como o propagador da fé cristã fora da Europa. O compromisso espiritual de Portugal pode ser visto nos interesses religiosos nas lutas contra o Islã, desde as cruzadas até nas conquistas marítimas de D. Henrique, mais talvez pela sua intensa religiosidade do que pelas conquistas do comércio do Oriente. Portugal adentrou a Ásia com a bandeira do Evangelho como ficou testemunhado pelas missões apostolares de São Francisco Xavier na China e Japão, do jesuíta Antônio de Andrade, no Tibet, e Antônio Galvão, que ganhou o nome de Apóstolo das Molucas, ilhas do Arquipélago Malaio.

O pendor religioso de Portugal manifestou-se ainda por muito tempo, mesmo após a chegada ao Brasil. Durante o reinado de D. João III, que teve início em 1521, o mesmo manda um recado severo a Mem de Sá, então o terceiro Governador Geral do Brasil, conhecido pela sua truculência com os indígenas, ordenando-o a coibir com os abusos praticados, sendo que o seu mandato referia-se principalmente à conversão dos indígenas à Santa Fé Católica.

Enquanto os colonizadores portugueses, espanhóis e franceses, se preocupavam com uma aproximação entre colonizados e colonizadores, mesmo tolerando e até incentivando a liberdade de uniões formais ou livres entre europeus e indígenas, os holandeses e ingleses nunca se misturavam com as populações indígenas, tratando-as com seres inferiores e mantendo uma postura sempre separatista.

O gosto e a habilidade para a navegação dos portugueses foram, em parte, devidos à sua posição geográfica aberta para o Atlântico e por, outro lado, pela herança dos povos cujas matrizes foram parte de sua formação, como fenícios e semitas. Nos tempos da ocupação muçulmana, os portugueses se habituaram a navegar pelo mediterrâneo e foram se familiarizando com especiarias orientais comercializadas pelo norte da África.

Ainda na avaliação de Azevedo, Portugal foi sempre uma nação pescadora, as características dos seus solos e as condições climáticas, principalmente aquelas já discutidas anteriormente para toda a Europa renascentista, não lhe permitia uma agricultura vigorosa. Quando, anteriormente, o clima ainda lhe era favorável, Portugal conseguia exportar azeite de oliva, mel, vinho, frutas secas, couro, madeira e até o trigo. Com o agravamento do clima, Portugal ficou quase que limitado à produção do sal marinho e do pescado. Mesmo durante as grandes navegações, Portugal importava tudo, menos o sal, o vinho e o azeite.

Os venezianos e turcos dominavam as rotas comerciais pelos caminhos centrais da Europa, do leste europeu até a Ásia, e os mouros, pelo norte da África e Oriente Médio. Por tudo isso, Portugal tinha de procurar seu caminho pelo o mar, único portal ainda livre de concorrentes comerciais. O sucesso português nas grandes navegações deveu-se, em parte, tanto pela sua experiência ancestral de navegação de pequena cabotagem e inovadores na construção de naus mais robustas quanto pelo avanço da navegação astronômica, proporcionada pelo aperfeiçoamento que fizeram do astrolábio para o cálculo das latitudes, da bússola, e mesmo sem ainda conhecerem o cálculo das longitudes, que só veio a ser decifrado no século XVIII, arriscaram-se em cálculos estimados e conseguiram chegar à Ásia.

Esse era o cenário mundial quando os europeus, possivelmente impulsionados por esses condicionantes ambientais, econômicos, políticos e sociais, dominadores de uma tecnologia náutica exemplar, e já sabedores da pujança econômica do Oriente pelas idas e vindas dos caravaneiros, decidiram embarcar em uma das maiores aventuras da humanidade procurando um caminho pelo mar até o Índico. Os espanhóis navegaram para o oeste, apostaram errado, mas chegaram ao Caribe em 1492. Os portugueses acertaram, e Vasco da Gama aportou em Calicute na Índia em 1498. (HERCULANO, 1861; DOMINGUES, 1998; GOODMAN, 2000).

O que se sabe da viagem de Vasco da Gama às Índias, está em um manuscrito encontrado na Biblioteca do Mosteiro de Santa Cruz de Coimbra em 1834 por Alexandre Herculano. Esse manuscrito anônimo havia sido utilizado por Fernão Lopes de Castanheda na sua História do Descobrimento da Índia pelos Portugueses, na primeira edição de 1551. Alexandre Herculano recupera esse manuscrito e o leva para a

Biblioteca Pública Municipal do Porto. Em 1838, Diogo Kopke publica a sua primeira versão do manuscrito, já com uma adaptação para o vernáculo português da época. Em 1861, Alexander Herculano, publica outra edição, desta vez, além de mais ajustes na linguagem, enriquece o trabalho com inúmeras notas interpretativas. O título da obra é Roteiro da Viagem de Vasco da Gama em 1497. Os diversos estudiosos que se debruçaram sobre essas obras, inclusive os autores citados, não são conclusivos sobre quem a escreveu, atribui-se, contudo, a autoria a Álvaro Velho, tripulante da esquadra, sem se saber se era soldado, marinheiro ou escrivão. Um fato que reforça a sua autoria da obra é que o relato termina abruptamente quando a esquadra de Vasco da Gama, na volta, aporta em 1499 nos Baixios do Rio Grande na Guiné, tempo que corresponde exatamente com os relatos da época que registram a permanência de um Álvaro Velho do Barreiro que ficou por lá durante oito anos, iniciando a estadia no mesmo ano que Gama chega à Guiné. Se esse Álvaro Velho do Barreiro era o mesmo Álvaro Velho que embarcou na nau São Rafael, comandada Por Paulo da Gama, irmão de Vasco da Gama, não se sabe.

Dos fragmentos da viagem encontrados nesse manuscrito, várias interpretações foram feitas, inclusive questionando a habilidade de Vasco da Gama como navegador. Domingues consegue elaborar um discurso no qual ele separa o comandante do navegador. O comandante Vasco da Gama seria o homem de confiança do Rei, o negociador, o impávido condutor da marujada, que com mãos de ferro evitava os motins e os conduzia pelo mar tormentoso e incerto. Os navegadores eram outros, eram os pilotos que sabiam conduzir as naus, conheciam os astros e instrumentos de navegação. Citados por Domingues estão, Pêro de Alenquer, João de Coimbra, Pêro Escolar e Afonso Gonçalves, todos exímios pilotos escolhidos pelo próprio D. Manoel I para essa viagem. Essa discussão não se finda por aí, opiniões diversas reputam Gama como um estudioso da matemática e da navegação.

O trabalho de Goodman, 2000, é uma síntese do Diário de Vasco da Gama, como foi supostamente apresentado por Álvaro Velho, contudo, é uma abordagem sintética e fiel ao manuscrito original. Vasco da Gama foi um mau negociante na sua primeira viagem, truculento com as sociedades do leste africano durante o seu percurso, não conseguiu convencer o Samorim de Calicute a fazer negócios com Portugal. As ofertas de Gama foram poucas e desproporcionais frente à riqueza em sedas, especiarias e joias do sultão,

que instigado pelos comerciantes muçulmanos locais o desencorajaram a ir adiante ao diálogo com os portugueses.

Vasco da Gama sai de Portugal com quatro embarcações, São Rafael, São Gabriel, São Miguel e Bérrio (nome do seu dono, D. Manoel de Bérrio que a doou para essa viagem). Na ida, afunda a de provisões nas costas do leste africano e retorna para Portugal de mãos vazias, com apenas duas naus (São Rafael foi queimada por não ter mais uma tripulação suficiente para conduzi-la) por estar, a tripulação, desfalcada pelo escorbuto. Mesmo assim é reconhecida a sua façanha por D. Manoel I que lhe outorga o título de Almirante dos Mares da Arábia, Pérsia, Índia e de todo o Oriente.

Dois anos depois, D. Manoel I envia uma esquadra de treze naus, financiada pela coroa e pela iniciativa privada, capitaneada por Pedro Álvares Cabral, para remediar as malfadadas negociações de Gama com o Samorim de Calicute. Cabral, depois de aportar no Brasil, chega à Índia com uma frota de nove naus, sendo que quatro se perderam em uma tempestade no sul da África, inclusive, por uma ironia da aleatoriedade, a de Bartolomeu Dias, excelente piloto que abriu os caminhos para Gama e todos os outros que o sucederam ao cruzar pela primeira vez o Cabo da Boa Esperança. A chegada de uma armada tão poderosa em Calicute fez o Samorim reconsiderar novos diálogos com os portugueses.

A estadia de Cabral, embora proveitosa comercialmente, não deixou de ser também truculenta. Um incidente em uma das feitorias em que os portugueses foram assassinados motivou Cabral a bombardear Calicute, afundar embarcações mouras e definir no cenário comercial do Índico quem era quem mandava. Em 1502, Vasco da Gama dá continuidade ao processo de conquista da Índia e aporta novamente em Calicute, desta vez, com uma frota de 20 naus, e decidido a exterminar de vez a influência muçulmana no comércio do Índico. Com a recusa do Samorim em banir essa presença, Gama aprisiona um barco tripulado por hindus, enforca os prisioneiros nos mastros, os esquarteja e envia as partes para o Samorim. Logo após, bombardeia a cidade e milhares de hindus e muçulmanos inocentes são mortos. Desta vez, Gama retorna a Portugal com os porões cheios de especiarias. Por muito tempo o comércio entre a Índia e os povos muçulmanos foi feita através de tratos e negociações. Os portugueses o fizeram pela força. Por estar longe de casa, a manutenção das conquistas

era difícil, acabando por perder o que conquistaram para os mesmos muçulmanos e africanos, até perder tudo para os seus próprios vizinhos continentais, os Holandeses e os Franceses, que começaram a construir naus cada vez mais robustas e terminaram por banir os portugueses do Índico e Pacífico.

Na volta para Portugal da primeira viagem de Gama, ele encontra com a esquadra de Cabral no Arquipélago de Cabo Verde, recém saída de Portugal, que seguia para as índias. As recomendações de Gama a Cabral sobre a prudência de se afastar da costa da África aproveitando o giro anti-horário do Atlântico Sul, que veio a ser conhecido como a “Volta do Mar”, possibilitou que ele se aproximasse da costa de Vera Cruz vindo a avistar terras em 21 de abril de 1500. Embora, ainda motivo de controvérsias, foi essa versão que a história consagrou como a primeira visita dos europeus ao Brasil. Outras versões existem, e embora sejam difíceis de serem provadas, ainda não estão esgotadas as possibilidades de termos sido visitados anterior a 1500. Warnhagen (1843) descobre e publica uma carta do Mestre João Faras, bacharel em medicina, cirurgião de D. Manoel I e médico de bordo da armada de Cabral. Nessa carta, Mestre João descreve pela primeira vez as constelações do Hemisfério Sul, notadamente a do Cruzeiro do Sul, e faz saber ao Rei de um planisfério que estava em mãos de Pero Vaz Bizagudo (Pero Vaz da Cunha), navegador do século XV, e que já fazia referências às terras visitadas. Mas não existem registros, até agora, desse planisfério e a história fica assim, ao lado da arqueologia, à espera que novas descobertas possam mudar o rumo do entendimento.

Seção II - Relatos e impressões: novos visitantes chegam ao Recôncavo Baiano.

Antes de 1500 só havia os Tupinambás povoando toda a franja da Baía de Todos os Santos. Isso já foi discutido no final da Seção IV do Capítulo I. Os primeiros relatos sobre a nova terra aportada por Pedro Álvares Cabral em 1500, vêm com a carta de Pero Vaz de Caminha, que, junto com a do próprio Cabral e as dos comandantes da sua frota, dão conta das características dessa terra visitada. Depois da chegada de Cabral, até a visita de Américo Vespúcio, talvez a primeira vez que a Baía de Todos os Santos foi avistada, foi quando da passagem da nau de mantimentos - uma vez transladados os

viveres para as outras embarcações - que Cabral mandou de volta a Portugal para dar notícias a D. Manoel I sobre as novas terras descobertas. Nessa embarcação estavam essas cartas, e, é quase que improvável, que no mês de maio, quando os ventos de sudoeste (SW) começam a soprar e as correntes anti-horárias do Atlântico Sul se movimentam para o norte, paralelas ao litoral brasileiro, outra rota tivesse sido escolhida pelo piloto que não a que passasse perto da costa da nova terra avistada. Não fosse só essa condição ambiental propícia para essa navegação, seria também difícil de acreditar que esses marinheiros não tivessem a curiosidade de avaliar a extensão dessas terras. Sendo assim, teria sido bem provável que uma rota de Porto Seguro para o Norte, passa-se ao largo da Baía de Todos os Santos, e sua boca imensa aberta para o leste, contrastando dramaticamente com os morros no entorno das suas falhas geológicas (Maragogipe e Salvador), fosse avistada pelos olhos experientes dos marujos da nau. Quem pilotava essa nau, ainda não se sabe ao certo, poderia ter sido o Gaspar de Lemos, segundo o cronista João de Barros em “Ásia - Primeira Década”, ou André Gonçalves, segundo outro cronista, o Gaspar Correia em “Lendas da Índia” (PEREIRA, 1984).

Em 1501 As primeiras referências documentadas sobre o Recôncavo Baiano, especificamente a Baía de Todos os Santos, estão nos escritos de Américo Vespúcio, personagem controverso e paradoxal que visitou a Baía de Todos os Santos no início do século XVI. Os únicos registros dessas viagens estão nas cartas atribuídas a ele, dando conta de quatro viagens, sendo que as duas últimas ao Brasil. Escrevia tanto a Lorenzo di Pier Francesco de Médici, primo irmão de Lorenzo de Médici, seu mecenas, quanto a Piero Soderini, seu amigo e Gonfaloneiro de Florença (espécie de magistrado que com oito outros comandavam o governo local). As cartas que escreveu a Soderini são conhecidas como a *Lettera* e as endereçadas a Médicci, de *Novus Mundus*, dando conta também das viagens com Alonso de Ojeda no norte da América do Sul (OBER, 1907; CANALI, 1940; ZWEIG, 1953; MARTINS, 1984; PEREIRA, 1984; FONTANA, 1995). Essas cartas estão cheias de contradições, inclusive relativas às coordenadas e às distâncias entre os portos encontrados, e as duas primeiras principalmente, reivindicam a descoberta real do continente americano, argumentando que Colombo só chegou às Bahamas, Cuba e Hispaniola (república Dominicana/Haiti), enquanto que ele, na viagem até o norte da América do Sul, visitando o continente e não apenas as ilhas do Caribe chegando até a Venezuela, indo até a foz do Orenoco e Guianas, na expedição de

Ojedas. Das viagens ao Brasil, a primeira foi uma exploração da costa brasileira a mando de D. Manoel I, em 1501, comandada por Gaspar de Lemos, e a outra em 1503, por Gonçalo Coelho (os nomes desses comandantes também são contraditórios na literatura). Na segunda viagem ele aporta no Brasil não intencionalmente, após um afastamento desnecessário da costa Africana e chega à atual ilha de Fernando de Noronha, nome dado à ilha naquela época em homenagem a um dos embarcados, Fernão de Noronha, rico empreendedor e um dos membros do consórcio entre cristãos novos e portugueses, que financiou essa expedição. Essa última viagem foi programada para explorar as supostas riquezas de Málaca, um sultanato no arquipélago malaio, mas a missão foi perturbada com o naufrágio da nau capitânia de Gonçalo Coelho, que foi ao fundo nos escolhos de Fernando de Noronha. Na carta da primeira viagem de 1501, a Baía de Todos os Santos não é citada, o que vem a ser na próxima, quando a esquadra, após o incidente e os descontentamentos com o capitão da frota, desgarra-se em Noronha e Vespúcio aporta com duas naves em Salvador, e aqui fica por dois meses e quatro dias à espera das outras embarcações. Nessa segunda carta fica uma dúvida, se esse já era um ponto de encontro conhecido (recomendações do rei D. Manoel I) ou se eles rumaram para as “terras que foram visitadas na viagem anterior” e deram por descobrir a Baía.

“[...] teneuamo um regimento del Re, che ci mandaua, che qualunche delli nauí che siperdesse dela flocta, o del suo capitano, fussi e a tenere nella terra, che el viaggio passato. Discoprimo in um porto che li pone´mo nome badia di tucte e santi [...] (PEREIRA, 1984, p. 229).

Pereira (1984) tem uma interpretação interessante, ao traduzir a quarta carta sobre essa viagem, baseado no Mapa de Cantino de 1502, que já trazia à Baía de Todos os Santos. Acredita ele ter havido um engano na pontuação durante a impressão de Lettera, eliminando o ponto entre “passato” e “discobrimo”, colocando “Discobrimo” iniciando em maiúscula, alterando assim, completamente, o significado da frase que seria ao traduzir para o português “[...] fosse ter à terra que na viagem passada descobrimos em um porto a que pusemos o nome de Baía de Todos os Santos”. Parece pertinente a hipótese de Pereira, embora não tenha como provar tamanho equívoco de revisão na

imprensa da época. Resta o Mapa de Cantino, que também é obscuro pela personalidade dúbia de seu suposto autor, sendo que a data da sua elaboração é também controversa.

Seja qual for a data correta da primeira chegada à Baía de Todos os Santos, na de 1503, sem notícias do resto das naus, Vespúcio resolve rumar para o sul acompanhando a costa e chega até, provavelmente, ao Rio da Prata (VARNHAGEN, 1839, 1854; ABREU, 1880; MARKHAM, 1894). O curioso desses relatos que se sucedem sobre as passagens de Vespúcio é a profusão de detalhes atribuídos, posteriormente, por esses historiadores, uma vez que, sobre essas, só existem essas cartas. Detalham por exemplo, descobertas de portos, baías, e o que é mais interessante, descrevem minuciosamente os diversos lugares que Vespúcio ia descobrindo ao longo da navegação costeira, aos quais lhes atribuía nomes segundo os santos das datas no calendário católico. Essas passagens não são referidas em suas cartas. Mas assim é a história, uma arqueologia das narrativas, que além de juntar memórias fragmentadas, conta também com a subjetivação do contador que as interpreta e as colore.

Uma série de viagens aconteceu nas duas décadas seguintes, seja para dar início à exploração do Pau Brasil ou como parada estratégica para o Caminho das Índias. A mais importante delas foi a de Martim Afonso de Souza, que fundou a primeira feitoria portuguesa no Brasil, em São Vicente. Segundo escreveu Pero Lopes de Souza, seu irmão, quando chegaram à Baía de Todos os Santos, em 1531, já encontraram aqui um português, e embora não seja citado o seu nome, infere-se que foi Diogo Álvares Correia, o Caramuru, que havia aportado aqui em torno de 1507 e iniciado um clã com os índios Tupinambás (VARNHAGEN, 1839). Em 1534, chega Francisco Pereira Coutinho para assumir a Capitania da Bahia, funda o Arraial do Pereira no Porto da Barra, e sua truculência com os índios o obriga a fugir para a Capitania de Porto Seguro, ajudado e conduzido por uma embarcação de Caramuru. Quando na volta, também conduzido por Caramuru, acreditando que os índios de Salvador já haviam sido apaziguados, naufraga no litoral de Itaparica e é trucidado pelos índios da ilha, Caramuru escapa ileso pelas relações de família que tinha com os Tupinambás de Salvador. Diogo Álvares Correia, Francisco Pereira Coutinho e Tomé de Souza dão, assim, início à diáspora portuguesa no Atlântico Sul ocidental, motivada por desejo para alguns e por obrigação para outros. A fusão dessa diáspora com a dos africanos e a

imersão no sangue índio foram os responsáveis pela construção inicial das etnias do povo brasileiro.

Ao tempo da morte de Francisco Pereira Coutinho, em 1547, D. João III decidiu criar o modelo de Governo Geral, com as mesmas atribuições, mas com gestão centralizada (CARNEIRO, 1978). Apenas as Capitanias de São Vicente e Pernambuco vigoraram, o modelo gerencial fracassou para o resto do país, e só em 1759 foram definitivamente extintas pelo Marquês de Pombal no reinado de D. José I.

Para implantar o novo sistema, foi enviado ao Brasil Tomé de Souza, fidalgo com larga experiência nas lutas da África e Índia, chegando em 1549 ao Arraial do Pereira. Esse arraial era guarnecido com algumas peças de artilharia e, posteriormente, com apoio logístico de Diogo Álvares Correia, o Caramuru, português de alma Tupinambá, Tomé de Souza teve a garantia de uma paz controlada com os índios senhores de Quirimurê. Todos os cuidados que teve Caramuru no estabelecimento das relações entre índios e portugueses, na chegada de Tomé de Souza, não foram suficientes para, posteriormente, evitar os conflitos gerados com a chegada de Duarte Coelho e depois Mem de Sá, que o sucedeu. Esse último dizimou os gentios no litoral e os expulsou para o interior, provocando uma ruptura entre suas culturas e o ambiente do litoral que lhes dava sustento.

Tomé de Souza aporta na Baía de Todos os Santos com uma comitiva de administradores, padres da Companhia de Jesus e uma equipe de construtores liderada pelo notável Luiz Dias, mestre de obras que compreendeu as características ambientais da região e construiu o embrião da nova cidade. A essa nova cidade fortaleza, ou cidadela, chamou-a Tomé de Souza de São Salvador, nome de uma das suas naus.

Um importante registro nominal sobre o Recôncavo está nas cartas de Padre Manoel da Nóbrega (LEITE, 1955), jesuíta que veio na esquadra de Tomé de Souza. Entre outros aspectos, ele descreve os costumes locais e indígenas, relatando e enaltecendo a importância do grande genocídio inclemente imposto aos Tupinambás do Paraguaçu, comandado por Mem de Sá, que seguindo a Tomé de Souza e D. Duarte da Costa, tornou-se o terceiro Governador Geral do Brasil.

Trecho da referida carta do Pe. Manoel da Nóbrega (1 de junho de 1560) ao Infante Cardeal D. Henrique, reportando o massacre dos índios no Paraguaçu impingido pelo Governador Geral, Mem de Sá. Nela, Nóbrega enaltece a bravura do Governador e continua adiante, em outro trecho não citado aqui, justificando o massacre como proveitoso e necessário para a submissão dos índios e fazê-los aceitar a palavra do Cristo:

Neste tempo, que o Governador era ido ao socorro dos ilhéus, sucedeo que uns pescadores da Bahia se demandarão e forão pescar à terra dos Indios do Parauçu os quais sempre foram inimigos dos Christãos posto que a este tempo alguns tinham feito pazes com o Governador e lá foram tomados e mortos quatro pessoas. Depois tornando o Governador lhes mandou pedir os matadores e por lhos não quererem dar lhes apregoou guerra e foy a elles com toda a gente da Bahia que era para pelejar e com muytos Indios e entrou polo Parauçu matando muytos, queimando muitas Aldeas, entrando muytas cercas e destruindo-lhes seus mantimentos, cousa nunca imaginada que podia ser, porque geralmente quando niso se falava dizião que nem todo Portugal abastaria por ser terra muy fragosa e chea de muita gente [...]. (LEITE, 1955, p. 364-365).

O primeiro documento detalhado sobre o Recôncavo foi escrito por Gabriel Soares de Souza em 1587. Nele está descrita pormenorizadamente a geografia e a ecologia de toda a franja da Baía de Todos os Santos e se estendendo até o Arquipélago de Tinharé, num relato surpreendente sobre a sociedade dos europeus e índios e as suas relações, os recursos naturais, e a economia da Bahia seiscentista (SOUZA, 1851).

Outro relato de grande importância para a compreensão das relações de Salvador com o seu Recôncavo são as Cartas de Luiz dos Santos Vilhena, escritas nos finais do século XVIII, nas quais mostra um Recôncavo efervescente com a economia do açúcar e do fumo. Todas as terras do massapé estavam cultivadas e os estuários que desembocam na Baía de Todos os Santos e os seus rios tributários tinham suas margens densamente ocupadas por lavouras e engenhos de cana-de-açúcar. Mostra ainda a cidade do Salvador rica, de vigor comercial e fortemente exportadora, e já expandida para o mar com a primeira linha de aterros fortificados no Comércio, precaução tardia, mas eficiente, quando as memórias ainda estavam frescas das invasões holandesas do século anterior.

Na literatura, o célebre romance de Daniel Defoe (1866), *Robinson Crusoe*, conta a história de um jovem aventureiro migrando da Europa para o Brasil, vindo a ser dono de plantações de cana-de-açúcar e tabaco no Recôncavo Baiano. Começa aqui a sua saga, quando parte com outros plantadores vizinhos em uma embarcação fretada para comprar escravos diretamente na África, a preços mais competitivos do que os dos mercados de Salvador no século XVIII. Naufraga no mar do Caribe, onde todo o enredo de solidão se desenrola.

Uma coleção significativa de relatos foi sucedendo, na qual o Recôncavo é descrito de alguma forma, e em alguns deles a história foi tomando rumos distintos e, às vezes, controversos, sendo contados e recontados por jesuítas, visitantes, e historiadores locais e estrangeiros (HENDERSON, 1821; CONSTANCIO, 1839; JABOATÃO, 1859; VASCONCELLOS, 1865; ABREU, 1907; SALVADOR, 1918; CARDIM, 1925), destacando-se também a narrativa de Lindley (1805), considerada a primeira feita por um estrangeiro na Bahia do século XIX. Os naturalistas que nos visitaram, pelos próprios critérios objetivos do Iluminismo, conseguiram fazer narrativas mais precisas e, muitas delas, graficamente documentadas. Thomson (1877), por exemplo, em sua viagem no *Challenger* pelo Atlântico, constrói um registro ilustrado com gravuras magníficas da história natural e dos ambientes visitados, com descrições minuciosas das visitas que fez à Salvador e ao Recôncavo, particularmente à Cachoeira e à Santo Amaro. Não obstante a importância seminal das descobertas da viagem do *Beagle* ao redor do mundo, as duas estadias de Darwin na Baía de Todos os Santos foram curtas, mas mesmo assim suficientes para revelar o deslumbramento deste naturalista com as paisagens dos arredores de Salvador (DARWIN, 2008).

Acompanhando os naturalistas ou não, os artistas também tiveram papel fundamental na documentação iconográfica do Recôncavo. Vários aquarelistas, desenhistas, pintores, gravadores e cartógrafos, documentaram as paisagens, costumes, arquitetura, embarcações, urbanismos e os tipos humanos de Salvador e do Recôncavo. Dentre eles no século XIX, Rugendas com as magníficas gravuras sobre as paisagens e os costumes do Recôncavo e as aquarelas de Robert Pierce (GUEDES, 1991), que antecedeu a chegada de Darwin em apenas 12 anos, e talvez seja a representação mais fiel da visão que o naturalista deve ter tido de Salvador, quando fundeado com o *Beagle* no Porto da Barra. Uma coleção considerável de desenhos, aquarelas, pinturas, gravuras e

fotografias, todas produzidas por artistas estrangeiros no século XIX na Baía de Todos os Santos, com referência especial a Salvador, estão no site <http://www.cidade-salvador.com/seculo-19.htm>.

A sociedade e a economia do século XIX estão bem documentadas com o trabalho referencial de Mattoso (1992) e, mesmo que ainda superficialmente, já revela alguns atributos geoambientais de Salvador e do Recôncavo. Ainda relativo à sociedade do século XIX, outros trabalhos que lhe sucederam, principalmente o de Reis (2003), discute Salvador e o Recôncavo sob a ótica das rebeliões escravas e as lutas abolicionistas.

Seção III - O Recôncavo Colonial

O português, entre os demais europeus, foi o que mais se adaptou aos trópicos. A latitude de Portugal muito se aproximava da África, portanto com um clima diferenciado da maior parte da Europa, possibilitou uma acomodação sem grandes problemas. Além disto, a sua etnia com fortes traços do sangue árabe/africano já o havia preparado para o clima quente tropical. Freyre (1990) no seu magnífico “Casa Grande e Senzala” defende essa tese e vai adiante quando reconhece no português uma capacidade imensa de mobilidade e miscigenação, suprindo nas terras conquistadas o déficit do contingente humano que no século XVI não contava com mais de um milhão de almas na Ibéria ocidental. Logo de início o português mistura seu sangue com o do índio, amalgamando assim uma etnia nova, a base física da família brasileira.

Ainda no primeiro século de colonização, ficou clara a aptidão das terras da porção inferior da Bacia Sedimentar do Recôncavo para a produção agrícola centrada na cana-de-açúcar, no fumo e, posteriormente, no algodão. Uma Baía com enorme potencial de navegação, rios que vascularizavam toda a costa e avançavam para a *hinterland*, contribuíram para Salvador se tornar o maior centro mercantil das Américas, absorvendo e exportando essa produção para o mundo, não se expandindo significativamente como cidade até o século XVIII, pois sua ampliação foi o próprio Recôncavo. A implantação de Salvador e dos demais povoados do Recôncavo obedeceu

a um rigoroso critério ambiental e estratégico. A cidadela foi colocada a cavaleiro e na face ocidental da encosta voltada para os ventos amenos da Baía e protegida dos Tupinambás por todos os flancos por muros e duas grandes portas de acesso, ao norte e ao sul do promontório. Com as ameaças constantes de invasões pelo mar e, principalmente, após a invasão pelos holandeses em 1624, deu-se início a construção de um poderoso sistema de defesa, que no século XVIII já se configurava como uma cidade intensamente fortificada com as primeiras conquistas do mar por meio dos primeiros aterros ao longo do que é hoje a parte central a Cidade Baixa (VILHENA, 1969). Os diversos assentamentos agrícolas do Recôncavo situavam-se às margens dos maiores rios ou na franja da própria Baía, facilitando enormemente o escoamento da produção pela grande hidrovia. “Criou-se então no Recôncavo um sistema de produção agrícola altamente eficiente, apoiado na iniciativa privada, com grande independência do Estado, um sistema familiar de aristocracia rural” (FREYRE, 1990, p. 17-18).

A convivência das três etnias que formaram o arcabouço desta nova sociedade não foi fácil, a princípio. O choque cultural entre índios e portugueses deixou baixas nos dois lados, principalmente no do índio, que sofreu do início ao final do século XVI massacres inclementes que os expulsaram para fora do perímetro de produção agrícola e da capital. O domínio institucional do português sobre o africano, protegido pela legitimação da escravidão, registrou para a história um capítulo de intolerância e brutalidade que imprimiu tatuagens indelévels até hoje na sociedade contemporânea. Apesar de tudo isso, essa relação direta entre africanos e portugueses ampliou-se do trabalho escravo para o sexo, compondo assim a outra perna da receita étnica que veio definir a fisionomia da sociedade do Recôncavo da Bahia.

A despeito de toda a controvérsia sobre a chegada dos portugueses no Brasil no início do século XVI, fica claro que a decisão da Coroa de implantar o seu primeiro posto avançado da nova colônia na Baía de Todos os Santos foi de um acerto singular. O assentamento da nova capital no paralelo 13° S representou uma sofisticada estratégia de ocupação pelo domínio que isso levou aos deslocamentos marítimos para todo o Atlântico Sul. Fato só suplantado nos meados do século XVIII com a transferência da capital para o Rio de Janeiro, época em que o Brasil começa a abrir os olhos para toda a América do Sul muito em função dos conflitos das fronteiras luso-espanholas (BICALHO, 2006).

Além da preocupação com a garantia do domínio do litoral, a posição escolhida para a capital do Governo Geral, era também estratégica para o apoio logístico de todos os deslocamentos das frotas europeias que faziam o giro anti-horário do Atlântico Sul nas idas e vindas para o oriente via sul da África. A Baía de Todos os Santos era um entreposto obrigatório para o reabastecimento das embarcações após a longa travessia desde Cabo Verde. O mesmo acontecia na volta do oriente quando as condições de ventos e correntes permitiam uma navegação segura e rápida quando os vetores de ventos e correntes empurravam as naus para atravessarem o Atlântico em direção ao litoral NE do Brasil. Daí em diante, as embarcações seguiam a costa norte brasileira, Antilhas, Açores e então completavam o giro, dessa vez horário, do Atlântico Norte em direção à Europa. Podiam também, dependendo das estações do ano, na altura do equador, seguir a em direção ao Arquipélago de Cabo Verde, daí para o Açores e finalmente Portugal.

Essas rotas são descritas por diversos navegadores da época, destacando-se dentre eles, Pero Lopes de Souza, irmão de Martim Afonso de Souza, no seu “Diário da Navegação da Armada que foi a Terra do Brasil em 1530”, tendo ele aportado na Baía de Todos os Santos no início do ano seguinte (VARNHAGEN, 1839).

Os acertos que levaram à localização da capital nas margens da Baía de Todos os Santos, sob o ponto de vista ambiental, foram notáveis. A geomorfologia do litoral baiano, quando se considera a extensão desde o Farol da Barra até os limites com Sergipe, revela as planícies costeiras de um litoral, sem barras de rios ou enseadas favoráveis para atracação de frotas ou mesmo de grandes embarcações. É um litoral praticamente inacessível aos antigos visitantes, tão desejosos de pôr as mãos nas riquezas desse novo território. Tanto isso é verdadeiro que, em todo o litoral norte, havia apenas em Praia do Forte um baluarte para defender a entrada da enseada, que é a única com possibilidades de um acesso à terra firme, mesmo que precariamente. O colar de fortificações tem início com o Forte de Santana no Rio Vermelho, tendo hoje uma igreja sobre as suas fundações, e se estende até o Monte Serrat. Eram os vigilantes de toda a frente marítima de Salvador voltada para a baía. Pelo lado oeste, na Ilha de Itaparica, o Forte de São Lourenço, que juntamente com o Forte de Santa Cruz (Forte Salaminas) protegiam esse flanco da Baía e a entrada do rio Paraguaçu, respectivamente.

Essa condição ambiental, além de garantir certa despreocupação quanto à segurança da nova cidade por esses flancos, inspirou a Tomé de Souza e sua equipe na decisão de escolher um sítio a cavaleiro do contraforte da face oeste do Cabo de Santo Antônio. Esse sítio era protegido dos embates das ventanias de sul durante os invernos e deixava a nova cidade voltada para o poente, garantindo salubridade nas edificações nessas terras tão úmidas e quentes. A nova cidadela, era assim que se caracterizava, ficou de frente para os ventos amenos do terral das madrugadas e olhava o imenso golfo que se espraiava desde a entrada da barra até os morros azulados da foz do Paraguaçu e São Francisco do Conde.

Águas frescas brotando por todas as fendas da Falha de Salvador. Um grande brejo protegia a jovem cidade pelo lado leste, onde hoje se espalha a Baixa dos Sapateiros (antiga Rua da Vala). O Porto da Barra e o Arsenal da Marinha, atual Porto de Salvador, eram ancoradouros excepcionais, que abrigavam as frotas de visitantes e residentes. Ventos do terral e do leste movimentavam para cá e para lá cargas e açúcar pelo meio da baía. Terras extremamente férteis da Bacia Sedimentar do Recôncavo garantiam uma espetacular produção de açúcar.

A penetração franca pelos estuários do Jaguaripe, Paraguaçu e Subaé, para o interior imediato e o sertão, compunham a receita ambiental de sucesso que moveu a economia do Brasil por mais de quatro séculos. Relatos sobre essa época da Baía de Todos os Santos estão minuciosamente transcritos na obra de Gabriel Soares de Souza, senhor de engenho que escreveu, em 1578, o Tratado Descritivo do Brasil. Souza (1851) enaltece em seu tratado as excepcionais qualidades da Baía e do Recôncavo, nessa que é a primeira obra a descrever os atributos ambientais e os aspectos culturais dessa sociedade mestiça em formação e como eles influenciaram na formação desta nova nação.

Com o estabelecimento do Governo Geral, a Baía de Todos os Santos começa a ter importância internacional como porta de entrada e saída para o mundo atlântico. Portugal abriu os olhos para o imenso potencial agrícola do Recôncavo. As terras férteis do massapé e os terrenos de relevo favorável ao manejo agrícola provocaram um investimento pesado na produção do açúcar de cana para dar conta à demanda de alimentos energéticos pela fria Europa. A navegabilidade da baía e os acessos francos

pelos estuários dos rios ao norte e oeste, fizeram os engenhos proliferarem por todo o Recôncavo.

No início do século XIX, a importância da Baía de Todos os Santos no cenário internacional era tão grande que, não raro, aportavam em suas águas de 300 a 400 embarcações por ano. Mais tarde, na década de 1870, a Baía recebia por ano mais de mil embarcações no seu porto (MATTOSO, 1992). O Recôncavo se vasculariza com estradas e uma vigorosa rede hidroviária adentra os estuários do Jaguaripe, Paraguaçu e Serigi do Conde, mais tarde chamado de Subaé. Outros autores referenciais (BARICKMAN, 2003; SCHWARTZ, 2011), discutem as relações entre escravos e senhores de engenhos e as implicações dessa mão de obra escrava na produção agrícola do Recôncavo colonial, o primeiro com narrativas do século XVI ao XVIII e o segundo com foco na produção agrícola entre os séculos XVIII e final do XIX.

Não há como falar do Recôncavo na virada do século XIX para o XX sem comentar a importância da contribuição literária/histórica e ficcional de Xavier Marques, nascido em Itaparica em 1861 e autor de uma obra monumental sobre os cenários sociais e políticos, paisagens e costumes das gentes do Recôncavo e das suas relações com a capital.

A obra de Xavier Marques é pouco reconhecida, mas revela, através do romance histórico, um Recôncavo intimamente aderido a Salvador, suas narrativas dão conta de uma época que também foi, de uma certa forma, negligenciada pelos historiadores.

Nos finais do século XIX, escreve e publica o seu primeiro romance, Boto e Cia, em sua primeira edição, em 1897, depois renomeado como O Feiticeiro (MARQUES, 1922). O Feiticeiro retrata a sociedade de Salvador no final do século XIX. Talvez seja a única representação do cenário social e político da capital, poderia até ser chamada de uma obra de antropologia política ficcional, sem cometer pecado algum para os olhos da academia, nem tampouco para os da literatura pura. O Feiticeiro se desenrola na época dos movimentos republicanos, seus atores conspiradores, amores, segredos de um candomblé do Cabula e de seu Pai de Santo, as paisagens urbanas do centro e arredores, e as relações de uma família da classe média liderada por Boto, um personagem simples e conciliador. Talvez o título original fosse mais adequado, Boto e Cia, pois tudo se passa no entorno desse baiano puro, com o seu comércio frequentado, além dos

habituais fregueses, por leigos e intelectuais. Boto residia no Terreiro de Jesus e centralizava discussões sobre a política republicana. No desenrolar da narrativa, vem-se, a saber, que Boto era Ogan do Terreiro do Cabula.

Jana e Joel (MARQUES, 2009) publicado em primeira edição de 1899, talvez seja, de todos os seus romances, o de maior relevância, pela descrição romântica e bucólica de uma Baía de Todos os Santos ainda impoluta e virginal, contando o amor de dois jovens da Ilha dos Frades com descrições dos costumes e ambientes dessa baía. Essa foi, sem dúvida, a fonte de na qual beberam Jorge Amado, João Ubaldo Ribeiro, e todos os que vieram depois.

Sargento Pedro (MARQUES, 1976), publicada a primeira edição em 1910, descreve a paisagem e a sociedade da Ilha de Itaparica, na época da Independência da Bahia, com a expulsão definitiva dos Portugueses do Brasil. Pedro, pescador, é um herói local que luta com seus conterrâneos ajudados pelas tropas de Cachoeira e pelo reforço final do General Labatut, rebatendo as investidas das naus portuguesas sob o comando do tenente coronel Madeira de Melo. O romance histórico é povoado por personagens emblemáticas, tanto representando aquelas mais ingênuas e desprotegidas frente à ameaça portuguesa quanto aos impávidos pescadores, que com seus saveiros vão ao combate de frente com a esquadra de Madeira.

As Voltas da Estrada (MARQUES, 1998), publicado em primeira edição em 1930, revela uma região hipotética e ficcional, Nossa Senhora do Amparo, cujas inspirações incidem sobre as terras e gentes do Recôncavo Baiano. O livro reporta-se a duas fases distintas do século XIX, a primeira, pré-abolicionista, com as revoltas e confrontos com o sistema dominante, é a fase dos senhores de engenho, com os enredos passados nos domínios de uma aristocracia açucareira abastada em dinheiro e em títulos nobiliárquicos, e a segunda, a pós-abolicionista e republicana, onde os escravos emancipados e mestiços criaram um novo tipo de aristocracia rural sobre as ruínas do que foi a glória dos senhores de engenho, tem como personagem central o mestiço Nazário, forro e meio irmão de Juanito, moço garboso e filho de família rica, donos do engenho Jacutinga.

Praieiros (MARQUES, 1969) foi publicado em primeira edição em 1936, composto por A Noiva do Golfinho, Maria Rosa e O Arpoador. Praieiros reúnem esses três contos e

revela o profundo entendimento de Marques sobre as coisas do mar litorâneo. Em a Noiva do Golfinho, ele conta a história de uma mulher da Ilha de Tinharé, tanto bela quanto misteriosa, com a pele da cor de “leite coalhado”, que contrastava com a morenidade das outras tinhaerenses. Ela vivia apaixonada por um noivo sonhado que nunca aparecia e um dia ela anuncia as bodas, mas quem nunca apareceu foi ela, tragada no dia da sua união pelo mar tempestuoso. O noivo, subentende-se, era um golfinho.

Em Maria Rosa é que Marques revela a sua profunda intimidade com os ambientes dos mangues, com sua vegetação lustrosa, peixes e apicuns¹. Maria Rosa era uma garota sedutora, de Vera Cruz, Ilha de Itaparica, filha de um pescador de xingó² e de uma peixeira. Despertou os amores de Zeferino e do gazo Laureano, mas ela preferiu se aventurar e foi tirada de casa por um mulato lenhador de Matarandiba. Abandonada e maltratada depois pelo lenhador, volta arrependida para a casa dos pais, se refaz, e novamente provoca a rixa entre Zeferino e Laureano, que em um combate mortal no meio do apicun, e tendo como armas os remos de canoas, fica Zeferino morto e estendido na lama no meio de uma poça de sangue.

Fora a dramaticidade da narrativa, é impressionante o conhecimento de Marques sobre os detalhes das pescarias e das vidas daquelas gentes ficcionais, que nada diferem dos moradores do Canal de Itaparica e da franja da Baía de Todos os Santos. Outro aspecto fascinante da obra de Marques é o trato que ele tem do erotismo. Elegante, sutil e, ao mesmo tempo, terno como em Maria Rosa: “[...] Durante a corrida saltaram-lhe colchetes do corpinho e a raiz do seio apareceu, moreno mate pelo decote da camisa [...]” (MARQUES, 1969, p. 128)

Em O Arpoador, Marques foge do ambiente litorâneo de Itaparica e volta-se para a pesca da baleia nas costas de Itapoan. Embora vivendo em Mar Grande, Militão, exímio Arpoador de baleias, desgostoso com a perda do genro e o enlouquecimento da filha por causa de um aconselhamento desobedecido de uma feiticeira de Açú da Torre, Militão resolve dedicar-se à produção de cal, levando uma vida miserável com a família. É

¹Região dentro dos manguezais sem vegetação.

²Peixe miúdo que as peixeiras evisceram, salgam, colocam em espetos e são secos ao sol, em coaradores, geralmente feito de talas de piaçava.

então visitado por Manuel Ventura, abastado armador³ que vem seduzir Militão a voltar para a labuta com as baleias e ele vai, mas no final, depois de arpoar um peixe gigantesco é arrastado para o mar e não mais volta.

No âmbito das artes plásticas os pintores chamados de “Os Napolitanos” retrataram Salvador e o Recôncavo no início do século XX, sendo Alberto Valença e Mendonça Filho os mais conhecidos, todos eles seguidores de Presciliano Silva, pintaram em óleo diversas paisagens do litoral de Salvador e da Baía de Todos os Santos. Diógenes Rebouças foi outro membro menos conhecido desse grupo como pintor e foi ganhar notoriedade como precursor da arquitetura e urbanismo modernos na Bahia entre as décadas de 1940 e 1994, ano da sua morte.

Rebouças (1979) publicou, tardiamente, um livro de pinturas sobre a reconstituição de Salvador do século XIX e, assim, ficaram conhecidas as suas notáveis habilidades como pintor impressionista. Além dessas, ele tem algumas obras que ficaram desconhecidas dos marchands e colecionadores, retratando Salvador e o Recôncavo da década de 40 do século XX em magníficas aquarelas, com o uso magistral de uma paleta econômica reduzida a azuis e terras, revelando a vida de cabotagem dos saveiristas do Recôncavo e retratos da Ilha de Itaparica. Outros trabalhos sobre o Recôncavo foram escritos entre os meados do século XX e século XXI (FREYRE, 1990; BRITO, 1994, 2001, 2006; OLIVEIRA, 1999; AZEVEDO, 2009; TAVARES, 2001; PEDRÃO, 2002; BRANDÃO, 2007).

Os trabalhos de Azevedo e Carneiro interpretam a fundação da Cidade do Salvador e as suas relações com o Recôncavo no século XVI; Brito comenta o fenômeno aquático do Recôncavo, descreve ambientes na atualidade e delinea uma proposta de desenvolvimento baseada nos diálogos com as periferias de Salvador; Oliveira levanta hipóteses sobre a crise do açúcar e o declínio econômico nos séculos XIX e XX; Tavares faz um condensado desde a ocupação pré-portuguesa na Bahia até os finais da colonização; Pedrão e Brandão discutem as sociedades e a economia em uma época de transição industrial e Freyre aborda o surgimento de um sistema familiar de aristocracia rural nas terras da cana-de-açúcar. A bibliografia contemporânea não se esgota aqui,

³Aquele que possui baleeiras para a pesca e estrutura para o descarnamento e produção de óleo.

diversos documentos acadêmicos, programas de governo, planos diretores municipais e industriais, documentos de licenciamento ambiental, trazem em seus capítulos, revisões históricas sobre o Recôncavo da Bahia.

Seção IV - O Recôncavo em recessão: rupturas políticas, sociais e econômicas.

A importância do Recôncavo no cenário econômico nacional e internacional confirmava-o como o maior assentamento humano da América do Sul até o início do século XIX. Essa realidade veio a se modificar por uma série de fatores que contribuíram para a sua decadência nos anos posteriores. A crise comercial de 1864, iniciada no Rio de Janeiro, provocou uma corrida aos bancos para o resgate de capitais, as linhas de crédito foram comprometidas e a produção da cana-de-açúcar ficou abalada.

A concorrência interna com a produção de café (nessa altura o principal produto de exportação) no sul do país reduziu os preços do açúcar do Recôncavo no mercado internacional. O Caribe modernizou sua produção de açúcar e fumo, e a distância dos centros de produção do Recôncavo para a Europa, aumentando a competitividade com viagens mais curtas. A guerra do Paraguai mobilizou cerca de quarenta mil homens da Bahia para o *front* fragilizando com isto a força de trabalho nas lavouras (OLIVEIRA, 1999) e a pá de cal veio com a abolição do trabalho escravo que encareceu a mão de obra nas plantações. Com a decadência da força de produção naquele final de século, o Recôncavo começou a perder mão de obra para outros centros, como o da lavoura de cacau no sul da Bahia e para as plantações de café no sul do país. Houve um esvaziamento econômico e humano notório, que levou o Recôncavo à uma dormência por quase cinquenta anos. As cidades e suas arquiteturas coloniais se degradaram (Figs. 7 e 8), poucas ou nenhuma expectativa de trabalho, a não ser pela ainda produção decrescente de fumo e charutos, agricultura incipiente, e terras degradadas pela intensa produção anterior da cana-de-açúcar .



Figura 7 - Ruínas do Convento de Santo Antônio do Paraguaçu no Vale do Iguape, Cachoeira-Bahia. Apenas a Igreja foi restaurada. Aquarela do autor, 2007.



Figura 8 - Ruínas da Igreja de Santo Antônio de Velásquez, Vera Cruz, Baía de Todos os Santos - Bahia. Aquarela do autor, 1996. A Igreja está hoje bem mais deteriorada.

Na metade do século XX o petróleo aparece no Recôncavo, cria expectativas, novas vias são abertas para a lavra do óleo, antigas rotas de saveiros desaparecem e novas identidades se formam na estrada do petróleo, principalmente no norte da Baía de Todos os Santos com novas reconfigurações urbano-sociais em Madre de Deus, São Francisco

do Conde e Candeias. Na década de 60 foi criado o Centro Industrial de Aratu e em 1970 a Região Metropolitana de Salvador-RMS, que ao contrário do Recôncavo, definiu limites geopolíticos, mas não conseguiu construir identidades regionais (BRANDÃO, 2007). Ainda na década de 70 cria-se o Complexo Petroquímico de Camaçari, que a exemplo da Petrobrás nos anos 50, não conseguiu se tornar uma entidade de valorização regional, ficando como que um enclave de tecnologia de ponta em um tecido ambiental e social que pouco lucrou com a sua implantação. Recentemente, novas políticas de desenvolvimento são anunciadas, programas arrojados de turismo, centros de produção naval em estaleiros no Paraguaçu, pontes ou vias cênicas atravessando ou circulando a Baía, especulações sobre a expansão de Salvador pelas terras de Itaparica e um referencial acadêmico com a nova Universidade Federal do Recôncavo Baiano - UFRB.

A virada para o século XX encontra um Recôncavo esvaziado de mão de obra que migra para o sul em busca do Eldorado do cacau. O petróleo descoberto na década de 50 atraiu emigrantes de todos os cantos do país, criou estradas em detrimento dos caminhos tradicionais, perturbou as matas das terras baixas para a lavra do óleo e, sem dúvida, criou riquezas, mas não imprimiu na região a revitalização esperada. Ao contrário, as antigas rotas marítimas foram sendo substituídas pelos acessos rodoviários esfriando o tráfego de embarcações entre as terras do Recôncavo e a capital. O arrefecimento desse caminho pelo mar perturbou profundamente a arte de construção de saveiros, os estaleiros foram sendo desativados e a madeira cada vez mais escassa para os cascos e mastreamentos dessas embarcações. Hoje, na Baía de Todos os Santos, existem algumas poucas testemunhas heroicas dessa tecnologia profundamente inspirada nas condições ambientais específicas das águas e ventos da baía (AGOSTINHO, 1973; BRITO, 1994).

Seção V - O Recôncavo de Luiz Aguiar Costa Pinto: ensaios para uma taxionomia territorial nos meados do século XX.

56 anos distanciam a análise sobre o Recôncavo Baiano, feita por Luiz de Aguiar Costa Pinto das recentes políticas para o seu desenvolvimento regional (PINTO, 1958).

Conhecer a leitura de Costa Pinto é fundamental para todos os que se aventuram a compreender esse recorte social, econômico e ambiental nos meados do século XX, o qual chamou de “o grande anfiteatro”, espaço de singularidades microrregionais e históricas e de grande hegemonia capitaneada por Salvador, que tanto lhe foi centro um dia, como também por muito tempo, lhe foi geopoliticamente indiferenciado.

O sociólogo baiano Luiz de Aguiar Costa Pinto, nascido em 1920, filho de família aristocrática e abastada de Salvador, desde cedo se filia a juventude comunista, essa sua obra, que agora se discute, revela o perfil marxista do seu pensamento ao tratar das realidades do povo do Recôncavo. Revela as intrincadas relações de poder entre pescadores, saveiristas, pequenos agricultores e a sociedade do capital da década de 50 em Salvador. A figura do intermediário e do atravessador, a exploração do trabalho assalariado das mulheres charuteiras, a industrialização chegando e compondo um binômio desproporcional com o sistema produtivo familiar. O petróleo ocupa as terras da lavoura da cana e as redes ferroviárias e rodoviárias se expandem inibindo as velhas rotas das embarcações. São esses os personagens e os cenários do grande anfiteatro de Costa Pinto.

A análise de Costa Pinto, por mais distante que seja no tempo, ainda é de uma atualidade impressionante. Obviamente, alguns atores se transformaram e seus papéis mudaram, outros quase que se extinguíram como os saveiristas e cabotagem, outros ainda robusteceram-se, como foram as indústrias do petróleo, as químicas e as da construção naval com tecnologias de ponta que se estabeleceram no norte da Baía de Todos os Santos. O turismo, que engatinhava com os veraneios bucólicos na década de 50, mostra hoje indícios de forte vigor expansivo com os *eco-luxury resorts*, que começam a cotejar as ilhas e recantos da Baía. O que não mudou foram as formas de apropriação do trabalho assalariado, os micros circuitos das economias locais que vivem da terra e do mar, a matriz étnica que ainda é forte, o pano de fundo ambiental e a forte identidade do beiradeiro⁴ com o mar, seja na contemplação estética preguiçosa, sejam na mariscagem nas coroas ou na labuta das canoas que ocuparam, quase que totalmente, o espaço dos saveiros.

⁴Morador do litoral do Recôncavo e Baixo Sul da Bahia.

Costa Pinto reconheceu o Recôncavo como uma síntese regional que, historicamente, teve em Salvador a sua capital geopolítica. Identificou também de imediato as singularidades de suas sub-regiões e teve a ousadia de não delimitá-las por linhas geográficas, e sim por faixas que as margens se superpõem e nas quais significados diversos vão se diluindo, referendando as concepções de uma cultura polimorfa que reflete a integração entre natureza e sociedade. Nesse sentido, ao invés de formular um zoneamento territorial, tão comum em análises sociológicas, arriscou outra taxonomia social classificando o Recôncavo por zonas de atividades demarcadas por aptidões ambientais, como será discutido no próximo Capítulo quando será discutida a ideia da cultura atrelada à outra forma de produção e à ecologia dos diversos territórios da qual emerge e também modifica.

Costa Pinto identifica seis subáreas no Recôncavo. A primeira no domínio da pesca e do saveiro, a orla da Baía e suas ilhas; a segunda, a zona do açúcar nas terras do massapé; a terceira é a zona do fumo, adentrando o interland; uma quarta zona de agricultura de subsistência descontínua e em forma de manchas, com roças de mandioca, milho, feijão, frutas e pequenos criatórios; a quinta zona, naquela época ainda crescente, mas já prevendo a expansão da indústria do petróleo, e a última, a própria cidade do Salvador, que naqueles tempos ainda era o centro de absorção dos negócios do Recôncavo e também lhe retribuía vida.

Dedica boa parte da sua análise à zona da pesca, as relações entre pescadores, donos de barco e atravessadores atacadistas, talvez pela sua intimidade com os recantos da Baía, que fica explicitada nas suas narrativas em conversas com essas gentes e nos ambientes de feiras e escambos do pescado. Essas relações são impressionantemente atuais, muito pouco mudou, a não ser pela cultura dos saveiros que têm hoje pouca expressão no tráfego do Recôncavo. Em substituição, o desorganizado vai e vem dos ferries e o transporte rodoviário ainda mantém Salvador de certa forma abastecida com os mariscos vindos das diversas vilas da franja da Baía. Porém, essa via de mão única se esgota por aí, com os frutos do mar, algumas frutas e temperos, comercializados nos ainda resistentes bastiões como o Mercado do Peixe na Jequitaiá, Feira de São Joaquim e algumas barracas de produtos de Maragogipe no Largo Dois de Julho e no Largo da Ribeira. Esse fluxo é insignificante em escala econômica para o abastecimento atual de Salvador com seus três milhões de habitantes. Mesmo a feira de São Joaquim, é hoje

mais abastecida com produtos que vêm de outras regiões produtoras do estado via rodovias do que com aqueles originais do Recôncavo. O ferry boat ainda leva de volta alguns produtos menores que alimentam as vendas de Itaparica e lugarejos da contracosta com os biscoitos corados com anilina, CD's e DVD's piratas, doces, e algumas poucas peças de utilidades domésticas populares.

Quando Costa Pinto analisou a zona do fumo, a atividade ainda era vigorosa, envolvendo grande parte da população do Recôncavo nas plantações, no beneficiamento dos fardos para a exportação e na confecção de charutos. O papel das mulheres nas fábricas de charutos é discutido, revelando um sistema matriarcal de organização familiar, no qual os homens dependiam dos salários delas, instalando-se então um processo de ociosidade no contingente masculino urbano que se distanciou da pesca e das lavouras.

Nas zonas rurais, uma prática insidiosa de exploração do trabalho tornou-se padrão, o proprietário das terras franqueava a lavoura para trabalhadores plantarem o fumo em regime de partilha, ficando a produção vinculada a um mercado ditado pelos trapicheiros que estabeleciam os preços na ponta. Os trabalhadores vendiam seu trabalho por preços fixos aos donos das terras, que por sua vez negociavam com esses trapicheiros em função dos preços de mercado. Essas relações ainda se tornavam mais perversas quando acordos hipotecários eram firmados entre trapicheiros e proprietários, que não raramente, perdiam suas terras por não poder honrar a produção que, via de regra, era financiada de antemão pelos trapicheiros.

O fumo não tem mais essa importância no Recôncavo. A não ser pelas três fábricas de charutos, a Dannemann em São Felix, a Menendez Amerino em São Gonçalo dos Campos, e a Chaba em Alagoinhas. A produção fumageira ficou restrita a pequenos produtores que confeccionam o fumo de corda para ser vendido nas feiras do Recôncavo. Os negócios da cana-de-açúcar são comentados por Costa Pinto, principalmente, aqueles voltados para a evolução da tecnologia que passou dos antigos engenhos individuais, depois o avanço industrial criou os engenhos centrais e, posteriormente, as usinas. Essa sequência tecnológica demonstra a derrocada social na produção do açúcar no Recôncavo

Aconteceu com a produção do açúcar o mesmo que com a do fumo, a figura do trapicheiro foi sendo substituída pelo comerciante que financiava a safra, sendo dono dela mesmo antes da produção. Esse método deixava o atacadista livre para ditar os preços e, no final, a produção era toda desviada para pagar os empréstimos feitos aos comerciantes pelos proprietários da terra, que acabavam falindo ou entregando as terras para saldar as hipotecas. Com esse processo, as terras dos proprietários dos antigos engenhos foram sendo concentradas em grandes conglomerados de usineiros, que no final ficaram donos de grandes latifúndios.

O Recôncavo de hoje não está mais vinculado às paisagens dos canaviais, que se concentram, agora, em pequenas plantações em Santo Amaro, São Francisco do Conde e Cachoeira, no Vale do Iguape, com a produção voltada para pequenos engenhos de rapadura e alambiques localizados. A única produção que restou de açúcar no Recôncavo fica por conta da Usina Aliança, com suas plantações e instalações no município de Amélia Rodrigues. Dos antigos engenhos restaram apenas algumas casas restauradas pela classe alta, que mesmo assim, para mantê-las, começam a explorar ainda timidamente o turismo rural.

O que Costa Pinto chamou de “contraponto” e que veio definir mudanças fundamentais na estrutura econômica e social da década de 50, foi a disputa territorial entre as terras da cana e o petróleo, que fez as suas prospecções e lavras nas melhores terras do massapé. Quando o negócio do petróleo chegou ao norte da Baía de Todos os Santos, as vilas e cidades já não tinham mais a pujança dos tempos áureos do açúcar. Não eram mais centros de abastecimento e serviços que garantissem a enorme demanda que o negócio do petróleo exigia. A proximidade com Salvador fez com que os trabalhadores dessa nova economia preferissem a moradia e o abastecimento na capital, ficando as cidades do Recôncavo imediato, desarticuladas e fora dessa economia. O eldorado do petróleo não se configurou na região, não era um negócio local como foram os do fumo e do açúcar, agora havia um dreno potente direcionado para uma economia nacional cujos córregos tributários não passavam por lá.

No rastro do petróleo veio uma intensa vascularização de rodovias que antes eram precárias por se deslocarem nas terras moles do massapé. O Recôncavo passou a experimentar estradas pavimentadas com asfalto, o caminhão substituiu o carro de boi e

os usineiros viram suas propriedades atravessadas pelos dutos do petróleo e as melhores de suas terras desapropriadas para a lavra. A grande hidrovía foi esquecida, os contatos culturais ponto a ponto foram interrompidos pela falência dos saveiros e dos seus mestres.

A análise de Costa Pinto não se propõe a continuar por uma proposta de desenvolvimento explícita, é uma visão sociológica que aponta o caminho para a compreensão do fenômeno sem, contudo, arriscar modelos pré-concebidos. A sua importância maior reside na enorme capacidade de apreensão da realidade de um espaço em profundas transformações que não cessaram de acontecer desde então. Embora o núcleo dos processos apontados por Costa Pinto ainda seja o mesmo, o Recôncavo tem hoje outra configuração. Permanecem ainda os contextos culturais microrregionais, o afastamento entre a produção tradicional e a industrialização distanciou-se mais ainda, mas as pressões agora são outras. A lavra do petróleo não é mais tão significativa, foi substituída pelas indústrias petrolífera e petroquímica e pelos negócios do óleo no norte da baía, que continuam sem reverter benefícios para as sociedades locais, ao contrário, os problemas sociais se avolumam em cidades como São Francisco do Conde, Candeias e Madre de Deus.

As ideias pontuais de cultura como apenas valores de criação, estão comumente relacionadas às políticas culturais que são pensadas ou aplicadas no Recôncavo e não fazem parte da análise de Costa Pinto, talvez por ter sido ele sabedor que, dificilmente, essas políticas isoladas iriam dar o impulso necessário para a realização de um grande contrato social permitindo uma plena revitalização da região, principalmente reatando os laços com Salvador que, sem dúvida, poderá ser como foi no passado, o grande interlocutor de negócios de todas as ordens.

Algumas dessas aproximações que geralmente são feitas, ainda consideram a cultura com o foco apenas em valores criativos e estéticos, embora sugerindo significados de pertencimento social. Mas quando aparecem as propostas, o que prevalece são esses mesmos argumentos voltados para a produção, exibição e comercialização desses mesmos valores. Essas concepções de políticas culturais, que apenas consideram os valores da criação, não vão ter sozinhas as forças suficientes para alavancar um processo vigoroso de desenvolvimento, porque são formuladas desvinculadas de outros

setores produtivos da economia e das oportunidades ambientais de cada sub-região. Para dar conta dessa diversidade de valores de criação, geografias e arquiteturas políticas locais, vale mais compreender a cultura no sentido polissêmico de Sachs (1986). Ele sugere que cultura é tanto a força desses valores criativos quanto aquelas do âmbito antropológico que revelam e reúnem todas as práticas e símbolos acumulados e transmitidos por uma sociedade, sua memória, juntamente com o conhecimento e exercício da convivência com os recursos naturais dos territórios nos quais se desenvolvem. Foi essa noção de cultura que Costa Pinto teve ao escrever sobre o Recôncavo ainda na metade do século XX.

CAPÍTULO III

Identidades, uma nova taxionomia territorial ambiental e caminhos para o desenvolvimento

Seção I - Um panorama geral da Baía de Todos os Santos e do seu Recôncavo contemporâneo: aspectos da cultura e do desenvolvimento.

A desarrumação econômica do Recôncavo tem raízes no final do século XIX com a desarticulação dos circuitos produtivos da cana, do algodão e posteriormente do fumo. A competição com as colônias europeias no Caribe e o fim da mão de obra escrava contribuíram fortemente para essa estagnação. Cidades da importância de Santo Amaro, Cachoeira, São Félix, e Nazaré, ficaram perdidas no tempo, seus patrimônios arquitetônicos deteriorados e com poucos horizontes de desenvolvimento social e econômico. Santo Antônio de Jesus teve sorte diferente, apesar de estar nos limites sul do Território de Identidade do Recôncavo segundo a Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI, 2014), se constitui, atualmente, em um inegável centro de serviços e negócios regionais. Dentre os aspectos da sua história recente, é relevante o amortecimento ao qual o Recôncavo ficou submetido, mais acentuadamente após a vascularização das terras pelas redes rodoviárias da Petrobrás na década de 1950, levando a uma progressiva desativação dos circuitos marítimos tradicionais que construíram ao longo da história diálogos culturais ponto a ponto em toda a sua extensão.

Mais recentemente, na década de 1980, o descobrimento dos espaços do Litoral Norte, inicialmente pela Estrada do Coco e posteriormente pela abertura da Linha Verde, drenou enormes negócios imobiliários, principalmente aqueles das residências de finais de semana e os equipamentos de hotelaria para essa nova costa balneária. Regiões como a Ilha de Itaparica e todos os vilarejos do noroeste da Baía de Todos os Santos sentiram de perto essa mudança.

Das relações culturais diretas entre Salvador e o seu Recôncavo, restaram ainda as que respondem pela mobilização de visitantes aos festejos tradicionais, pela música que é

forte, e por aquelas restritas ao vai-e-vem dos ferries e lanchas que fazem a travessia da Baía de Todos os Santos, e que nunca deixaram de exibir pessoas para lá e de lá para cá, carregadores com balaios ou empurrando pelos ferries, carrinhos abarrotados com toda a sorte de mercadorias miúdas para vender nos mercadinhos de Salinas, Encarnação, Itaparica e nos diversos outros recantos da Baía. De volta, as cordas de caranguejo, siris catados, mariscos, camarões secos, beijus, e o coentro miúdo, com o seu cheiro inconfundível perfumando as viagens todas as manhãs, para serem vendidos na Feira de São Joaquim. A feira, ainda é o grande bastião nas relações culturais entre Salvador e a franja da baía, mas isso ainda é pouco, na melhor das hipóteses reaviva algumas memórias saudosistas dos tempos dos veraneios na velha Itaparica, Mar Grande e Jeribatuba, quando o navio de Maragogipe ainda atracava em sua antiga ponte de madeira entabuada. Madre de Deus, que até as décadas de 1940/50 era a preferida dos veranistas da classe média de Salvador, ficou isolada, os *pipelines* da Petrobrás, ao longo da sua orla, a condenaram a não mais ver suas ilhas companheiras.

Problemas graves de saneamento e de impactos industriais em uma escala perigosa ameaçam a qualidade ambiental de toda a região. A desinformação e a falta de políticas enérgicas de urbanização comprometem o patrimônio histórico e contribuem para a instalação de cidades e vilarejos insustentáveis em todos os aspectos.

Hoje, o Recôncavo da Baía e Todos os Santos é um mosaico de identidades dispersas, sem uma integração de políticas que assegurem o diálogo entre elas e muito menos com Salvador. No entanto, não se pode afirmar que o Recôncavo já não tenha mais uma fisionomia particular. Fragmentos de memórias e ritmos sociais ainda estão vivos, e lutam com as armas ingênuas que dispõem para enfrentar a artilharia pesada dos tempos da globalização. Pretende-se, nesta e nas próximas Seções, discutir o Recôncavo da contemporaneidade situando a cultura como uma ferramenta para pensar o desenvolvimento atual e futuro desse território. É oportuno dizer que o termo cultura está aqui sendo referenciado não apenas aos seus significados de objetos de criação, tais como: tradição, artes, folclore, artesanato, patrimônio, ou mesmo os especificamente etnológicos. Mais do que isso, a cultura será discutida em uma perspectiva mais ampla, como uma memória, o acúmulo de conhecimentos que poderiam permitir a reinvenção das estratégias de sucesso do passado, outras que foram apenas pensadas, e ainda aquelas que poderiam se constituir em cenários de possibilidades futuras para um

desenvolvimento regional integrado. Nesse mesmo contexto, longe dos significados que caracterizam o “desenvolvimentismo”, por desenvolvimento pressupõe-se uma nova ordem de se pensar e realizar políticas que contemplem as articulações entre os diversos setores de produção de bens, tanto materiais quanto simbólicos, e que assegurem o avanço de uma economia ajustada à felicidade das sociedades com aderências e respeito específico aos seus diversos substratos ambientais.

É nesse sentido que políticas culturais de desenvolvimento devem ser pensadas e implementadas para o Recôncavo Baiano. Imaginou-se, nesse trabalho, uma análise paralela dos aspectos físicos e históricos das sociedades e dos seus valores de criação, da sua economia informal e do substrato ambiental no qual estão assentadas. Essa não foi uma tarefa fácil, porque estamos sempre tentados a compreender o todo segmentado em suas partes e, em outras tentativas, ainda fragmentamos o tempo em classificações para compreender a feição das sociedades em determinados períodos, o que cria generalizações e hiatos que nunca serão preenchidos pelo entendimento (BRITO, 2013).

Essas constatações apontam para a proposição de intenções de planejamento e de novas ideias de desenvolvimento que venha dar nova dimensão às relações entre Salvador e o seu Recôncavo, relações essas que, no passado, construíram a economia, a sociedade e a cultura do Brasil, e revelaram as paisagens que tanto inspiraram viajantes, artistas, cientistas e contadores de estórias.

A ruptura dessas relações começa a se configurar na metade do século XX, quando o petróleo aparece no Recôncavo, como já foi discutido na Seção IV do Capítulo II. Na década de 70 surgem novas tentativas de reconsiderar a validade do Recôncavo como uma unidade cultural e produtiva. Aparece então a CONDER, cuja sigla era originalmente “Conselho para o Desenvolvimento do Recôncavo” e que, posteriormente, transformou-se na grande prefeitura metropolitana no governo centralizador carlista e até hoje não atingiu uma personalidade definida, atacando em todos os flancos sem um foco que lhe dê fisionomia (BRITO, 2001)

Outros planos foram aparecendo, mas todos sem sangue forte. A Secretaria da Indústria e Comércio deflagra o Plano de Turismo na década de 80, posteriormente em 90, o PRODETUR amplia esse plano e libera recursos para a infraestrutura do turismo em todo o Estado da Bahia. Ainda em 90, surge o programa Baía Azul para organizar o

sistema de esgotamento sanitário em Salvador e na Baía de Todos os Santos. Em 2000, com recursos do BID, começa a febre dos Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano – PDDU’s, que injetaram recursos em várias prefeituras do Recôncavo. Planos caros e setorizados que não conseguiram, por exemplo, enxergar que Vera Cruz e Itaparica estavam em um mesmo contexto geoambiental e cultural, resultando em retrabalhos sobre um mesmo território sem a capacidade de compreender as suas semelhanças e inter-relações. Isso aconteceu com diversos municípios de geografias contíguas.

Fica então a pergunta: como a sociedade participou de tudo isso? Não participou. O único fórum representativo da Baía de Todos os Santos, que era o Conselho Gestor da APA do mesmo nome, foi esfacelado pelo atual governo e ficou sem fôlego e sem representatividade política forte o suficiente para barrar algumas imprudências do Governo do Estado. Outras simulações de participação ficam por conta das audiências públicas pontuais e compulsórias, exigidas pelo Sistema Nacional do Meio Ambiente–SISNAMA, para o licenciamento de empreendimentos, contudo, os empreendimentos já veem carimbados e as comunidades têm poucas chances e capacidades para barrar ou até mesmo atenuar seus impactos. Outras reuniões patrocinadas pelo Governo para revelar os encantos da Baía para o turismo tiveram, nas plateias, agentes imobiliários de todo o mundo, mas não se enxergou um só prefeito do Recôncavo e nenhum representante das inúmeras organizações da sociedade civil das cidades e vilas da Baía de Todos os Santos. Participei como debatedor de uma dessas reuniões.

No final da minha fala um representante de um grupo estrangeiro elogiou o meu discurso, mas disse que o meu programa para a Baía de Todos os Santos (parte do que discuto nesta Tese) iria demandar muito tempo e planejamento para ser implantado, o que eles queriam na verdade era “redescobrir o Brasil” e para isso tinham pressa. Achei de um terrível mau gosto a observação do empresário e respondi que a minha bisavó era índia do Recôncavo, e que Mem de Sá, o terceiro Governador Geral do Brasil, ainda no século do descobrimento, impingiu o maior genocídio aos índios, destruindo e expulsando a etnia Tupinambá do entorno da Baía de Todos os Santos. A tribo da Pedra Branca, da qual a minha bisavó pertencia, sobreviveu por milagre. No fundo da plateia, apenas uma palma monótona, repetitiva e solitária saudou a minha fala.

Outras expectativas preocupam. O projeto de uma ponte ligando Salvador a Itaparica, tão cotejada pelos planos de governo, poderá ser um tiro no pé. Obra de grande impacto financeiro, ambiental e paisagístico, tendo o Recôncavo uma hidrovía perene e gigantesca sem ser devidamente explorada, uma ferrovia que contorna toda Baía e uma rede rodoviária que, com pequenos ajustes, poderia possibilitar acessos a todas as localidades da Baía e conectar-se com as que dão acesso ao oeste e sul do país. A ponte é uma solução de ponto a ponto que pouco irá beneficiar o Recôncavo, deixando as suas cidades desarticuladas. Os meus argumentos contra essa ideia estão explicitados em uma Carta Aberta ao Governador, que um jornal de grande circulação não quis publicar, mas as redes sociais fizeram o seu papel e ela acabou chegando até a Ouvidoria da Governadoria que a encaminhou à Secretaria de Planejamento. Resultou em um convite do Secretário de Planejamento para visitá-lo a fim de discutirmos o assunto. Os meus argumentos já eram conhecidos e creio que também não consegui convencê-lo de nada, mas, no final, convidei o Secretário e o Governador para irmos juntos e à paisana (eu já estava) até o Farol da Barra no final de uma tarde qualquer e ficarmos olhando para a imensidão do golfo, a ideia era não falarmos nada sobre a ponte, apenas olhar o sol se pondo. O Secretário sorriu, e eu fui embora, também sorrindo. A íntegra da carta:

“CARTA ABERTA AO GOVERNADOR JAQUES WAGNER

Caro Jaques,

Permita-me chamá-lo assim, pois nossas idades são equivalentes e também não tolero a formalidade institucional das excelências e senhorias. Escrevo-lhe porque acho que ainda há tempo para você não embarcar na aventura de construir uma ponte ligando Salvador a Itaparica. Existem outras formas de gastarmos dinheiro público com maiores benefícios. Vou sequenciar o meu raciocínio para torná-lo mais didático:

- 1- Seria uma ponte cara, e será muito mais quando os empreiteiros forem solicitando os reajustes ao contrato, estamos carecas de saber desses procedimentos.
- 2- A ponte é uma solução ponto a ponto e não contempla a enorme possibilidade de desenvolver o Recôncavo por outros modais de transporte que alcancem seus contornos e adentramentos.
- 3- Estamos descartando uma hidrovía espetacular, iniciada há 152 milhões de anos e consolidada nos últimos 400 mil anos, e sabiamente utilizada pelos

nossos ancestrais Tupinambás, portugueses e africanos. O petróleo tem vida curta e estamos pensando, nessa altura dos acontecimentos, em modais de transportes individuais, tendo de graça uma pista móvel sem asfalto, nem há necessidade de pneus e que pode transportar muito mais gente ao mesmo tempo.

4- Não estamos enxergando a viabilidade de um mega serviço de *feries* e catamarãs conectado à Via Portuária para veículos leves e de passageiros. Não esse arremedo de *ferie* que temos hoje e a cada dia o deixamos deteriorar mais um pouco.

5- Não estamos vendo a possibilidade de outro mega serviço de *feries* e catamarãs localizado na Ponta da Sapoca, em Paripe, para veículos mais pesados, com conexões trimodais com o mar, a ferrovia e a rodovia BR-324, o sonho de qualquer sistema de transporte de massas. Mesmo os veículos mais pesados, com limitação de número de eixos, não é um sistema para grandes cargas, isso fica nas rodovias.

6- Não estamos enxergando os inúmeros portos que podem ser construídos em toda a franja da Baía para receber desses e embarcar nesses catamarãs pessoas e carros leves.

7- Esquecemos que existe uma rodovia federal, a BR-101, que hoje drena o fluxo de veículo perto de Feira de Santana para quem vai para o norte ou sul, e agora vamos cometer a imprudência de levar esse tráfego para dentro de Salvador, sobrecarregando a BR-324 e a BA-001, passando pela Ilha de Itaparica, uma solução, se não pouco inteligente, desastrosa sob o ângulo do planejamento estratégico.

8- Não estamos considerando a via circular apenas para veículos mais leves, proposta pelo arquiteto Paulo Ormino, que tanto tem alertado contra a ideia desastrosa da ponte, essa via circular, sim, daria maior visibilidade ao Recôncavo Baiano.

9- Alguém conhece a fundo o **DECRETO Nº 13.387 DE 27 DE OUTUBRO DE 2011**, que considera áreas de interesse público para efeito de desapropriação as terras ao longo (e não tão ao longo) da rodovia que ligaria a ponte Salvador-Itaparica à ponte do Funil, e com direito à revenda pelo poder público? Já viram que grande parte das áreas destinadas ao “interesse público” está nas cotas acima dos 20m, logo um filé mignon para a construção de módulos habitacionais com vista para os dois lados da Baía?

10- E, por fim, alguém já visualizou a cicatriz de uma obra que irá por definitivo macular a visão da grandeza do golfo e dos morros azulados de São Francisco do Conde e a unidade formal desse imenso estuário.

Por fim, Jaques, ainda é tempo, pare com isso, jogue areia no ventilador desses empresários e em seu entourage de arquitetos oportunistas (Dubai foi feita com esse tipo de gente), e pense num grande programa para o desenvolvimento do Recôncavo e que permita um simples pescador de Mutá, Pirajuaia, ou Maragogipe navegar com a criançada para passar o final de semana em Salvador, visitando os shoppings, tomando sorvetes e maltados na Cubana.

Melhore a vida dessa gente.

Um abraço fraterno,

Ronan Rebouças Caires de Brito

Professor do Instituto de Biologia da UFBA

ronan@ufba.br”

Algum tempo depois, veio, por e-mail, uma resposta para cada um desses itens, produzidas pelo grupo da Secretaria de Planejamento responsável pelo empreendimento, que transcrevo a seguir:

“Prezado Professor Ronan,

A Ponte Salvador-Itaparica faz parte do **Plano de Desenvolvimento da Macroárea** formada pela Ilha, Baixo Sul e Recôncavo Sul (parte do Recôncavo ao sul do Rio Paraguaçu). Esse plano é formado por três eixos. O primeiro, de **infraestrutura viária**, engloba a ponte, a requalificação/deslocamento da rodovia BA001 na Ilha e a requalificação de trechos rodoviários que ligam a Ponte do Funil à cidade de Castro Alves. O segundo eixo, chamado de **infraestrutura urbana**, engloba o planejamento da expansão urbana na Ilha de Itaparica e as necessidades de infraestrutura urbana e social (água, saneamento, saúde básica, educação e segurança). Por fim, o eixo de **desenvolvimento socioeconômico** na macrorregião inclui regulação e incentivos ao investimento privado em setores tais como indústria naval, logística e distribuição, comércio e agricultura. Além disso, esse eixo contempla investimentos públicos e privados na Educação técnica e superior e na área de Saúde.

Os principais benefícios esperados com a Implantação do Plano de Desenvolvimento da dessa Macroárea são:

a) **Aumento da eficiência logística na macrorregião**, facilitando o fluxo de mercadorias e serviços e aumentando a competitividade de Salvador e da Macrorregião no mercado nacional e internacional. A Ponte aumentará a competitividade do Porto de Salvador reduzindo a distância rodoviária de Salvador ao Sul e Sudeste do país. Também potencializará a agricultura e o comércio entre Salvador e o Baixo Sul dada a redução de fretes. A título de exemplo a distância entre Salvador e Santo Antonio de Jesus será reduzida em aproximadamente 70 kms (40%). Os fretes serão reduzidos em proporção parecida. Finalmente cabe ressaltar que a Ponte beneficiará a mobilidade em Salvador criando uma alternativa rodoviária que aliviará o tráfego de

caminhões pela BR-324 vindos do Sul e Sudeste do país com destino ao Porto de Salvador. Com a Ponte, esses caminhões não trafegarão por dentro de Salvador, chegando e saindo do Porto sem passar pela região do Comércio;

b) **Melhoria das condições de vida da população**, que ganhará na Ilha um novo eixo de expansão urbana planejada para absorver parte do crescimento de longo prazo da população da RMS. Essa ocupação planejada e com preservação ambiental possibilitará uma expansão ordenada da Ilha que somente será possível com uma infraestrutura urbana e social adequada ao crescimento projetado. Para garantir essas condições, um estudo urbanístico está sendo realizado para: criar um Plano Urbano Intermunicipal da Ilha; elaborar as diretrizes para a revisão dos PDDUs de Itaparica e Vera Cruz; e criar um plano mestre para a expansão urbana.

c) **Aumento de emprego e renda na macrorregião** que será possível por meio de um plano de desenvolvimento socioeconômico. Já foram selecionados 8 setores para os quais ações específicas serão avaliadas e recomendadas de forma a incentivar o investimento público e privado. Os setores são: **agropecuária, indústria**, com foco no suporte ao polo naval; **comércio** em toda a macrorregião; **turismo e veraneio** na Ilha e Costa do Baixo Sul; **construção civil, logística, educação técnica e superior, e saúde**.

O impacto socioeconômico de todas essas ações na macroárea está sendo quantificado e a avaliação inicial e conservadora indica que os benefícios para a sociedade serão de 3 a 5 vezes maiores que os investimentos públicos necessários. Quando as análises estiverem concluídas serão amplamente disponibilizadas e debatidas com a sociedade.

Atualmente, diversos estudos estão em andamento tais como: sondagem do solo e subsolo da Baía de Todos os Santos, Estudo de Impacto Ambiental, Hidráulica Marítima, Projeto Básico de engenharia, Estudos Urbanísticos para a Ilha. Estes estudos são absolutamente necessários para um projeto dessa magnitude que resultará na segunda maior ponte da América Latina. O investimento nesses estudos a primeira vista parece alto, mas em relação ao valor do projeto representa apenas 1% quando internacionalmente o padrão é de 1,5 a 2,5% do valor da obra.

Esses estudos permitem ao Estado da Bahia otimizar os valores investidos, Por exemplo com o estudo de sondagem as fundações da ponte, que representam aproximadamente 30% do valor da ponte, podem ser melhor dimensionadas. Assim, um estudo que vai custar R\$ 8 milhões pode resultar em economias de centenas de milhões de reais. Além disso, os estudos técnicos serão reembolsados pelo consórcio vencedor da licitação da concessão.

1- A Ponte é cara, e será muito mais quando os empreiteiros forem solicitando os reajustes ao contrato.

O Plano de Desenvolvimento Socioeconômico da Macroárea de influência da Ponte é um investimento de vulto que irá gerar benefícios socioeconômicos da ordem de 3 a 5 vezes o investimento realizado segundo estimativas iniciais e conservadoras.

O Investimento será custeado por 3 partes: o Governo Federal, o Governo Estadual e o ente Privado que vencer a licitação da concessão. Essa modalidade de contratação permite estabelecer uma divisão clara de riscos entre os participantes de forma a limitar o risco do Governo com atrasos e “estouros” de orçamento. Na prática, as cláusulas contratuais da concessão vão estabelecer claramente multas ao ente privado em caso de atraso na entrega das obras. Além disso, os estudos técnicos de engenharia, sondagem e hidráulica marítima que já estão em andamento, permitem a elaboração de projetos de alta qualidade que limitarão o risco do governo no caso dos custos extrapolem o orçamento inicial da obra.

2- A ponte é uma solução ponto a ponto e não contempla a enorme possibilidade de desenvolver o Recôncavo por outros modais.

Pelo contrário, como explicado anteriormente a ponte é parte de um Plano de Desenvolvimento Socioeconômico regional que beneficiará a RMS, o Recôncavo e o Baixo Sul. As áreas mais beneficiadas por esse plano são justamente as mais carentes: Ilha, Baixo Sul e Recôncavo Sul. Historicamente, os grandes investimentos na BTS foram direcionados para a RMS, Norte do Recôncavo e litoral norte. Com esse projeto o Governo da Bahia integra a Ilha de Itaparica, o Baixo Sul e o Recôncavo Sul à RMS.

Essas áreas possuem índices de desenvolvimento social e econômicos muito menores que os índices médios da Bahia e do Recôncavo Norte como pode ser visto na tabela abaixo.

O Plano de Desenvolvimento da Marórea é uma estratégia de longo prazo que irá fechar o inegável abismo socioeconômico que existe entre o norte e o sul da BTS

3- Estamos descartando uma hidrovia espetacular que nos foi dada de graça, iniciada há 152 milhões de anos e consolidada nos últimos 400 mil anos, e sabiamente utilizada pelos nossos ancestrais Tupinambás, portugueses e africanos.

Pelo contrário, a ponte, permitindo o crescimento populacional e a expansão dos investimentos, inclusive em Turismo, no Recôncavo e no Baixo Sul, levará ao incremento da demanda por transporte hidroviário na região. A ponte vai promover a integração de diversas regiões, que atualmente, estão distantes por 12 quilômetros sobre o mar e vai permitir a ampla navegação na Baía de Todos-os-Santos (BTS) e o acesso ao Porto de Salvador. Além disto, está sendo estudada a possibilidade de construção de um trecho móvel de 200 metros de largura para a passagem de plataformas e portêineres.

A BTS será o ponto de encontro entre a Região Metropolitana de Salvador, Portal do Sertão, Recôncavo e Litoral Sul e o centro de um novo ciclo de desenvolvimento econômico, social e cultural. O projeto da construção da ponte preserva padrões estéticos compatíveis com a paisagem da BTS e deve se tornar mais um cartão postal do estado. Vale lembrar que no mundo inteiro muitas baías são cortadas por pontes, como por exemplo, na China, Sidney e São Francisco.

Fora Salvador, apenas 3 cidades litorâneas com mais de 3 milhões de habitantes não possuem ponte beneficiando sua população, conforme pode ser visto na tabela abaixo:

No entanto, essas 3 cidades ou já estão construindo suas pontes ou possuem uma razão forte para não construí-las.

4- Não estamos enxergando a viabilidade de um mega serviço de ferries e catamarãs conectados à Via Portuária para veículos leves e de passageiros.

O objetivo do Governo do Estado ao construir a Ponte Salvador - Ilha de Itaparica é criar um novo meio de ligação entre Salvador, a Ilha, o Recôncavo e o Litoral Sul, e não substituir os transportes marítimos já existentes. Os dois tipos de transporte podem funcionar de forma complementar, como acontece em outras localidades. Na Ponte Rio-Niterói, por exemplo, as balsas são utilizadas diariamente por milhares de passageiros.

Recentemente o Governo do Estado realizou a licitação do sistema Ferry Boat, com o objetivo de melhorar o sistema hidroviário de navegação na travessia Salvador/Itaparica. Durante os 25 anos do contrato estão previstos investimentos a serem realizados pelo Setor Público e pela Concessionária. Cabe a Internacional Marítima LTDA, principalmente, a responsabilidade pela manutenção das embarcações vinculadas aos serviços concedidos e a operação, administração, exploração comercial e manutenção dos terminais marítimos de São Joaquim e Bom Despacho.

Cabe ressaltar que as barcas são para o usuário final uma solução mais cara, mas lenta e menos confiável que a Ponte. O custo do pedágio na Ponte será 2 a 3 vezes menor que o custo do ferrie. Os usuários de transporte público irão pagar menos pela travessia por ônibus ou VLT sobre a Ponte do que pagam hoje nas barcas. Quanto ao tempo de travessia, o trajeto de 12km da ponte será percorrido em aproximadamente 15 minutos enquanto pelo ferrie o tempo médio é de 60 minutos. Finalmente, a Ponte será muito mais confiável que o ferry dado que está menos sujeita as condições de navegabilidade.

Um dos principais ganhos com a construção da ponte será a mobilidade entre a capital, Recôncavo Sul, Baixo Sul e Região Metropolitana. Serão 24 municípios com redução do tempo de viagem em mais de 40%, além de outros 52 com distância reduzida entre 20% e 40% da atual, o que gera ainda uma economia de combustível. E, além disso, a ponte reduzirá a poluição, pois no que concerne o meio ambiente, como revela a literatura científica internacional, as pontes superam os ferries.

5- Não estamos vendo a possibilidade de outro mega serviço de ferries e catamarãs localizado na Ponta da Sapoca, em Paripe, para veículos pesados, com conexões trimodais com o mar, a ferrovia e a rodovia BR324.

Mesmo com a implantação desse serviço na Ponta da Sapoca e com as conexões trimodais, os caminhões continuariam utilizando a BR-324 e sobrecarregando a rodovia, que atualmente já concentra um grande fluxo de veículos. Além disto, quando comparado à solução da Ponte, o serviço de ferries e catamarãs teria um custo e tempo de trajeto mais alto.

6- Não estamos enxergando os inúmeros portos que podem ser construídos em toda a franja da Bahia para receber desses e embarcar nesses catamarãs pessoas e carros leves.

Como já dito anteriormente, a ponte vai permitir a ampla navegação na Baía de Todos os Santos (BTS), portanto, não impede a construção de novos portos. A ponte não vai aproximar apenas a capital à ilha de Itaparica, suprimindo a demanda da travessia, mas abrir novas possibilidades para diversas regiões do estado, como o sul do Recôncavo, Baixo Sul, Oeste da Bahia, além de todo o litoral sul e Região Metropolitana.

7- Esquecemos que existe uma rodovia federal, a BR101, que já drena o fluxo de veículo perto de Feira de Santana para quem vai para o norte ou sul, e agora vamos causar a imprudência de levar esse tráfego para dentro de Salvador, sobrecarregando ambas as BR324 e BA001, passando por Itaparica, uma solução, se não pouco inteligente, desastrosa sob o ângulo do planejamento estratégico.

Muito pelo contrário. A Ponte vai criar um novo eixo viário e aliviará o tráfego pela BR324 que é hoje a única opção rodoviária que vai para oeste e sul. Os caminhões que chegam a Salvador pelo Sul / Sudeste do país com direção ao Porto poderão passar pela Ilha que terá a construção de um novo trecho duplicando a capacidade de tráfego da BA001. Esses caminhões vão chegar ao Porto pela Ponte que contempla um acesso direto e evita o tráfego de caminhões pela região do comércio. Os caminhões sairão do porto, novamente via acesso direto à Ponte. Com essa nova opção teremos menos caminhões na BR324.

Com esse novo trajeto, esses veículos de carga economizarão cerca de 70km. Isso tornará o frete mais barato beneficiando toda a sociedade, especialmente os produtores e agricultores do Baixo Sul que terão o frete para Salvador reduzido em cerca de 40%. Os moradores da Ilha e do baixo sul serão amplamente beneficiados, podendo chegar em Salvador rapidamente. O acesso dessas populações à educação superior, lazer, e serviços médicos de alta complexidade será significativamente ampliado.

8- Não estamos considerando a via circular para carros leves proposta pelo arquiteto Paulo Ormino, que tanto tem alertado contra a ideia desastrosa da Ponte, e a via circular, sim, daria maior visibilidade ao Recôncavo Baiano.

Para a realização de um projeto com esta magnitude são necessários diversos estudos técnicos que foram ou estão sendo contratados pelo Estado da Bahia. Dentre eles, destacam-se os estudos de impacto ambiental, impacto cultural e imaterial, sondagens, estudo de hidráulica marítima, plano de desenvolvimento urbanístico e o desenvolvimento do projeto básico propriamente dito. Estes estudos têm a função de analisar a viabilidade técnica do projeto e fornecer subsídios essenciais à elaboração do edital de licitação para construção do empreendimento.

Os estudos ambientais e de engenharia do projeto já estão em andamento e um dos objetivos é comprovar que as várias alternativas disponíveis à ponte são soluções inferiores. Uma das alternativas que está sendo avaliada pelo estudo ambiental é a da Via Circular/Envoltória. Esse estudo, junto com o

de engenharia nos dará a base para definir os prós e contras de cada alternativa e tomar a decisão de qual a melhor localização. Nos próximos meses, conforme os estudos técnicos forem avançando e as análises forem sendo concluídas, mais informações serão divulgadas à sociedade e disponibilizadas no website do projeto quanto as alternativas de macrolocalização.

9- Alguém conhece a fundo o DECRETO Nº 13.387 DE 27 DE OUTUBRO DE 2011, que considera áreas de interesse público para efeito de desapropriação as terras ao longo (e não tão ao longo) da rodovia que ligaria a ponte Salvador-Itaparica à ponte do Funil, e com direito à revenda pelo poder público? Já viram que grande parte das áreas destinadas ao “interesse público” está nas cotas acima dos 20m, logo um filé mignon para a construção de módulos habitacionais com vista para os dois lados da Baía?

O Decreto Nº 13.387 DE 27 DE OUTUBRO DE 2011 foi publicado com o objetivo de garantir a área para a construção da praça de pedágio em Itaparica. Essa área se destina a conexão entre a ponte e a Ilha de Itaparica. Trata-se de uma área restrita de 300 mil m², o que corresponde à somente 0,2% da área total da ilha. Vale ressaltar que a área em questão atualmente é uma área pouco povoada, o que implica em pouca ou nenhuma necessidade de desapropriação.

O Decreto Nº 13.388 DE 27 DE OUTUBRO DE 2011 foi publicado com o objetivo de desestimular a especulação imobiliária e discrimina áreas que, eventualmente, serão em parte utilizadas para fins de expansão urbana nos marcos dos novos PDDUs.

O Decreto Nº 13.389 DE 27 DE OUTUBRO DE 2011 foi publicado com objetivo de garantir a área correspondente às faixas de domínio das novas estradas na Ilha de Itaparica.

10- Alguém já visualizou a cicatriz de uma obra que irá por definitivo macular a visão da grandeza do Golfo e dos morros azulados de São Francisco do Conde e a unidade formal desse imenso estuário?

Muito pelo contrário. A realização de um projeto dessa magnitude só vem a acrescentar na grandeza da região da Baía de Todos os Santos. Vale lembrar que no mundo inteiro muitas pontes são referências e famosos pontos turísticos, como a Golden Gate na cidade de São Francisco. O objetivo do Governo do Estado é fazer com que a Ponte Salvador-Ilha de Itaparica seja o novo patrimônio cultural e paisagístico da região.

Central de Relacionamento

Projeto da Ponte Salvador - Ilha de Itaparica

E-mail: contato@pontesalvadorilhadeitaparica.ba.gov”. Em 24 de abril de 2014.

A pena ainda é uma arma importante nesses tempos de poucos entendimentos. Coloco a réplica aqui, para que se torne pública e democrática a discussão e que fique clara a intenção e argumentos do Governo do Estado. Ainda houve uma tréplica minha, mas não quero cansar ainda mais o leitor, uma vez que eles não a publicaram.

Aparece também um novo argumento de desenvolvimento social e econômico com a implantação do Estaleiro Enseada do Paraguaçu em São Roque na foz do rio Paraguaçu, para dar conta dos petroleiros do Pré-Sal (SUDIC, 2009). Talvez seja ali o único lugar que ainda guarda as paisagens originais dos séculos passados na Baía de Todos os Santos. Transformações sociais e ambientais, ainda não bem compreendidas, poderão acontecer e que foram pouco exploradas nos estudos de impacto. O Brasil já possui capacitação avançada em construção naval em diversos estaleiros no sul do país, os impactos já estão por lá configurados e equacionados. O Recôncavo teria melhores e mais duradouras oportunidades de desenvolvimento, o petróleo é efêmero e os contrafortes do Paraguaçu talvez não tenham a resiliência necessária para recuperarem-se no final dos próximos 30-50 anos com a exaustão do petróleo. Já está também implantado no noroeste da Baía de Todos os Santos, próximo à Ilha de Itaparica e à Ilha do Medo, o Terminal de Regaseificação da Bahia com um impacto visual significativo e os ambientais ainda não totalmente previstos.

O turismo de alta rentabilidade se aproxima do fundo da baía, e vislumbram equipamentos que precisam ser mais bem avaliados quanto ao rebatimento junto às populações dos territórios vizinhos. Em conversas com um ex-Secretário de Turismo do Estado da Bahia, ele me perguntou qual o futuro das marisqueiras, elas e suas filhas continuariam mariscando para o resto da vida ou estariam melhor trabalhando nos *eco-luxury resorts*? Respondi-lhe, então, em duas etapas: primeiro, no máximo, elas estariam arrumando os quartos e lavando os sanitários desses resorts e, segundo, quem iria catar os chumbinhos, ostras, sururus, tariobas, siris, caranguejos, peguaris, sambás, para continuar com a nossa deliciosa culinária do Recôncavo?

O que faltou ele perceber foi a obviedade de tornar a vida das marisqueiras mais digna, como na costa da Galícia na Espanha, por exemplo, com acesso à saúde, à escolaridade, dela e dos filhos, ao engajamento na Previdência, e em todos os benefícios trabalhistas que qualquer pessoa tem direito, e apoio incondicional à profissão da mariscagem, com

a criação de instrumentos de beneficiamento e comercialização do pescado. Essas e outras investidas míopes em nome do desenvolvimento serão comentadas no decorrer deste Capítulo.

Cidades como Cachoeira e Santo Amaro, a despeito dos esforços de se implantar políticas culturais, não conseguiram ainda sair das sombras, são territórios de passagem e não de fixação. Bienais, festejos e manifestações religiosas são eventos importantes, mas são localizados e restritos no tempo. A própria ideia de cidades históricas e culturais não vingou, mesmo com o aporte de recursos do Ministério da Cultura para o restauro de alguns monumentos e a capacitação instalada da Universidade Federal do Recôncavo Baiano - UFRB. Cachoeira ainda consegue, diferentemente das outras cidades e vilas do Recôncavo, exibir uma certa sofisticação no ritmo de sua sociedade, talvez pela frequente visitação a que ela é submetida, e pelo início de uma sociedade acadêmica embrionária, que começa a ocupar os bares e restaurantes das praças.

Em linhas gerais, esse é o Recôncavo sobrevivente da glória dos séculos de fartura. Mas existe outro, aquele que não se qualifica nem transparece nos interstícios das grandes políticas de governo ou nas dimensões da macroeconomia. Este corre independente, é o Recôncavo das paisagens que ainda resistem e das culturas que se renovam e se misturam. O Recôncavo de hoje é uma entidade multicultural com todos os ingredientes de uma sociedade globalizada, mas ainda fortemente fincado na tradição. *Lan houses* em todas as cidades e vilas, samba-de-roda convivendo com o arrocha de Candeias, velhos sobrados ao lado de casas com platibandas, que foram moda popular nas décadas de 1960 e 1980, sendo agora substituídas pelas construções, quase que padronizadas, de lajes cobertas por telhas de fibrocimento e gradeadas em ferro, com padrões quase mouriscos, para uma segurança simbólica dos moradores.

É mais um signo local de poder do que de proteção. As feiras ainda são fortes, os pescadores e marisqueiras resistem, artistas contemporâneos e artesãos do barro continuam seus trabalhos pacientes, e garotos e garotas exibem orgulhosamente suas roupas de marca nos festejos e nas baladas. O imaginário que temos do Recôncavo sempre nos remete aos canaviais e aos engenhos. Só poucos canaviais e alguns alambiques restaram, o que sobrou foi o cheiro forte do coentro miúdo nas feiras, as moquecas de ostra, tainha, e camarão, a paisagem exuberante do lagamar do Paraguaçu

(Fig. 9), e uma herança forte de pretos e mulatos depurada por séculos de trabalho nas plantações coloniais e no bordo das canoas e saveiros.



Figura 9 - Canaviais do Vale do Iguape, Município de Cachoeira-Bahia. Óleo sobre musseline, sobre compensado, 2009.

O Recôncavo tem um rosto indelével apesar de tudo o que passou e enfrenta, mas tem também uma fisionomia subjetiva que não pode ser decifrada pela sociologia com facilidade. Poetas e cantores talvez tenham chegado mais perto:

*“[...] quem não rezou a novena de D. Canô
quem não seguiu o mendigo Joãozinho Beija-flor
quem não amou a elegância sutil de Bobô
quem não é recôncavo e nem pode ser reconvexo”.*⁵

A compreensão de um corpo identitário como o Recôncavo não é tarefa simples. A tentação é grande de referenciá-lo segundo uma métrica cronológica de eventos que vão explicando a sua evolução e vão lhe dando sentido. O problema começa a ficar complexo quando se discute a sua identidade na contemporaneidade. Embora existam referências do passado que se projetam no presente, a convergência de culturas que hoje

⁵Música Reconvexo, de Caetano Veloso.

delineiam a sociedade do Recôncavo representa valores de várias realidades territoriais que se superpõem em uma mesma moldura de fortes tradições, mas sem limites definidos no tempo e no espaço. Fica então um problema a resolver, como conciliar a herança forte desse passado com as pressões para a desconstrução de qualquer forma de cultura tradicional nesses tempos de globalização? Neste sentido Warnier (2003) discute a importância dessa cultura localizada como referencial de tradições, no entanto, não se reserva apenas à questão geográfica, vai mais além quando enfoca uma territorialidade da diáspora, dos longe de casa, que carregam para onde vão as suas tradições, linguagens e hábitos.

Mesmo assim, essas tradições quase sempre se ajustam a contextos históricos, sejam os temporais, da permanência, ou mesmo os das histórias de cada lugar aonde essas tradições venham a se aderir. Bhabha (1998) aborda essa questão sob outro ângulo quando chama a atenção para a noção dos “entre-lugares”, que são esses espaços intersticiais de subjetividades, independentes de formações anteriores, e aponta o desafio de se procurar, não nas convergências, mas nas articulações das diferenças culturais, o sentido das sociedades. Isso fica claro em algumas comunidades do Recôncavo, em específico nas que convivem nos limites entre a tradição e a tecnologia de ponta, como é o caso daquelas insulares que circundam o complexo petrolífero do norte da Baía de Todos os Santos.

As comunidades daquelas ilhas conseguem manter as suas tradições - separadas apenas por um estreito canal, que é facilmente vencido pelos remos das canoas - da indústria do petróleo em Madre de Deus, São Francisco do Conde e Mataripe. Um universo aparentemente antagônico e distante dos seus modos de vida, das pescarias e mariscagens. No entanto, essas sociedades, longe de estarem encapsuladas, muitos dos filhos, maridos e amigos trabalham no Terminal Marítimo de Madre de Deus- Temadre ou no refino em Mataripe, e em todos os finais de tarde, quando voltam para casa, trazem o pão junto com as notícias do outro lado do mundo.

O Recôncavo é um grande fermentador de todo tipo de cultura artística, novas músicas e danças vão aparecendo, ritmos se transformam continuamente, misturando as raízes com as influências da mídia, a arquitetura sem arquitetos vai redesenhando a paisagem que a princípio incomoda o olhar purista, mas tem uma uniformidade impressionante e

acabamos por nos acostumar tal é a densidade da proposta formal. Cidades como essas do Recôncavo contemporâneo, plurais e polimorfas, com signos e estéticas variadas que vão se repetindo em cenários sem uma ordem automatizada, Harvey (2010) as chamou de “empório de estilos”, um mosaico de significados de intenso metabolismo e indeterminação da racionalidade.

O Recôncavo sempre foi musical e, nesse sentido, é também um mosaico de estilos. Bandas como Barlavento, de Mutá, preservam a autenticidade do samba-de-roda, dos mais puros, e com raízes fincadas nos modos de vida das gentes de lá. Não é necessário procurar muito para se encontrar nesses sambas as raízes e as inspirações para toda uma legião de músicos brasileiros deste, e do século passado. Por outro lado a música popular contemporânea local tem uma distribuição assombrosa por todas as vilas e recantos. Aonde quer que se vá, lá estão as músicas de Tyrone Cigano, Silvano Salles, Asas Livres, Pablo, sendo tocadas intensamente nos equipamentos de som, desde os bares mais simples com suas mesas de sinuca e de telhados empenados, na parafernália de som dos carros com o tampo traseiro da mala aberto, até nos palcos nos festejos mais importantes. São as chamadas serestas, performances de um único teclado. Todas as meninas e meninos sabem suas letras de cor e deliram com seus ídolos nos shows que acontecem nos centros maiores.

As letras são lamentos que saem em acordes menores repetitivos, como as histórias das dores de cotovelo não curadas, que também se repetem incansavelmente nas performances desses cantores, com vozes de tenor aproximando-se daquelas com o frescor juvenil que têm os sopraninos. Essas músicas são boas? São ruins? Nesse contexto de identidades regionais, isso é o que menos importa. Se essa música é executada e apreciada na escala em que é, isso tem um significado que vai além do gosto, questionando dessa forma o senso de distinção de Bourdieu (2008), quando define o gosto como marcadores privilegiados de uma classe, o resultado do conjunto de componentes culturais na formação do sujeito. Esse não parece ser um conceito universal, existem compartimentos subjetivos que não podem ser detectados por uma teoria. A liberdade de gostar ou não de uma determinada música, obra de arte, performance, etc., não está, necessariamente, atrelada a um preceito de aquisição ou de acúmulo cultural, o desejo, a memética e a estética popular aqui se sobrepõem ao gosto.

Mas esse é o Recôncavo contemporâneo, se plural, singular, antigo, novo, pobre, rico, feio ou bonito, são apenas ângulos de percepção que cada um escolhe para compreendê-lo e vivenciá-lo. Essa Baía de Todos os Santos e o seu Recôncavo envoltado, porém desnudo para olhares mais atentos, é o que será discutido na próxima Seção.

Seção II- Percepções sobre o Recôncavo da Baía de Todos os Santos e suas identidades microrregionais.

Esta Seção discorre por narrativas informais, nas quais a primeira pessoa é evocada quando necessária. Essas narrativas fazem parte de anos de experiência em estudos ambientais e visitas ao Recôncavo Baiano, e mais recentemente, a um périplo que fiz, visitando todas as localidades da borda da Baía de Todos os Santos, ouvindo histórias, provocando conversas, provando as delícias da culinária regional, observando as gentes, as paisagens e as representando em aquarelas e pinturas. Será fácil para o leitor acompanhar os meus deslocamentos, relacionando-os com as Zonas de Identidade Ambiental da Seção seguinte.

Nesta seção, o que está em jogo é a minha percepção direta, uma abordagem fenomenológica, na qual não importam os números nem as estatísticas, nem tampouco os planos e projetos que incidem ou fazem parte dos planejamentos futuros para a área. As conjunturas políticas regionais ficaram fora do escopo desse estudo.

Começo a narrativa pela própria costa oeste de Salvador, aquela voltada para o poente, que os arquitetos, urbanistas e sociólogos, de tanto chamarem de Subúrbio Ferroviário, cristalizou-se essa dominação perversa que significa uma sub-urbis, uma cidade menor, inferior. A Avenida Afrânio Peixoto é mais conhecida por Avenida Suburbana. Mas felizmente, a subjetividade dos moradores dessa área está blindada e quando perguntados onde moram, dizem, Coutos, Escada, Plataforma, Peri-Peri, etc. e nunca nos subúrbios. Prefiro chamar essas zonas de periferias, levando em conta mais uma conotação geográfica do que sócio urbana. A orla interna de Salvador fica aqui chamada de Cidade Baixa, desde o Comércio até São Tomé de Paripe. Começo com essa zona

por ser a mais contígua às águas da Baía de Todos os Santos. Salvador se dilui em qualidade urbana na medida em que se desloca para o norte pela sua orla interna.

Não falo aqui em qualidade arquitetônica. A arquitetura sem arquitetos que domina todo o Recôncavo e se espalha pelas periferias de Salvador revela um meme estético e construtivo de notável reprodutibilidade (Fig. 10).



Figura 10- Arquitetura popular contemporânea das periferias, que se reproduz na forma por todo o Recôncavo. Aquarela, 2014.

Falo no padrão maltratado de urbanização, que os prefeitos preterem há anos em função de obras mais atrativas nas zonas de classe média, ou como agora, na orla oceânica. As edificações variam de um a normalmente três pavimentos, com lajes de concreto intermediárias e cobertas com telhas de fibrocimento. Invariavelmente, têm as fachadas mimetizando a arquitetura dita pós-moderna que invadiu os edifícios dos bairros nobres de Salvador na década de 1990. As fachadas são, via de regra, ornadas de placas de cerâmica, originalmente produzidas para serem pisos e que compõem um mosaico interessante, colorido às vezes, refletindo o gosto abstrato dos donos. Invariavelmente são residências gradeadas em ferro com padrões muito criativos. Esse padrão construtivo e estético se repete vezes sem conta em todo o Recôncavo. Os arquitetos da academia chamam pejorativamente essa arquitetura de “arquitetura suburbana”.

Suspeito que os arqueólogos do ano 3000, se ainda estivermos por aqui, ao escavarem em busca das civilizações do início do segundo milênio no Recôncavo, irão considerar essa arquitetura como a verdadeira arquitetura contemporânea da época, dada a sua ampla distribuição e reprodutibilidade, e não as casas e os edifícios chamados de contemporâneos, com adornos completamente supérfluos nas fachadas, os frontões e colunatas dos templos gregos e as cornijas da Antiguidade, ou ainda, outros superluxuosos com uma estética retrô, varandas arredondadas e janelas de vidros verdes blindex, que tanto poluem a fisionomia da Salvador pós-moderna e encantam os moradores, quando se mudam para a lenda que viram e se apaixonaram nas perspectivas coloridas dos jornais e nas maquetes dos show rooms, nelas os edifícios aparecem plenos, cercados de verde e sem nenhuma favela por perto.

Quando retornam cansados para casa, vindos do trabalho, é para aquela perspectiva colorida que voltam e que ficou impressa no imaginário, não importando quantas favelas circundam sua nova moradia, ou se da janela da varanda gourmet, até onde a vista alcança, apenas uma cidade marrom, sem reboco em primeiro plano é visualizada, com uma nesga de mar ao fundo, que é o orgulho da família.

Embora ainda sejam fortes as atividades da pesca e da mariscagem na Cidade Baixa, o produto está longe de ser confiável, pelas descargas de esgotos ilegais no litoral. Ao longo da Av. Afrânio Peixoto existe um comércio forte, de materiais de construção, desmontes, e depósitos infindáveis de peças usadas de automóveis. Na parte superior da falha de Salvador, uma sociedade se equilibra em pequenas residências à beira do precipício, sem fundações mais vigorosas, mas, felizmente, superdimensionadas nas suas ferragens, o que garante uma certa segurança na edificação, exceção em tempos de chuvas fortes quando o solo se encharca, expandindo-se, e na próxima estiagem se contraem provocado zonas de deslizamento. Mas nem assim, carregando bujões de gás nas costas ladeira acima ou carrinhos de mão com areia e outros materiais para novos mutirões, a sociedade perde o sentimento de pertencimento ao seu bairro, nos domingos tem a feijoada, a cerveja e o pagode na laje para animar o final de semana (Fig. 11).



Figura 11 - Representação em aquarela de 2009, da “cidade invisível” das encostas de Salvador, aquela que fazemos de conta que não existe, estamos acostumados tanto a vê-la, mas não conseguimos ainda enxergá-la.

A via férrea passa ao longo dessa zona, cruzando a Enseada dos Cabritos sobre a ponte São João, seguindo toda a estreita encosta litorânea, margeia a Baía de Aratu, cruzando-a pela ponte de Mapele e depois inflexiona na altura da Passagem dos Teixeiras, seguindo para Candeias, Santo Amaro, Cachoeira e depois para o sul. Essa, sem dúvida, é a zona mais populosa da Baía de Todos os Santos e a que talvez acumule uma nano-economia informal importante de ser considerada em qualquer programa de desenvolvimento (Ver Seção IV deste Capítulo). Os bairros mais ao norte como Coutos e Peri-Peri, são superpopulosos, talvez os de maiores densidades do litoral, equiparando-se aos do Miolo. O limite norte de Salvador, pela franja da baía, é a Baía de Aratu que divide as suas águas entre o município de Salvador, Simões Filho e Candeias.

A Baía de Aratu, logo ao norte de Salvador, está ocupada por verdadeiros enclaves de territórios de excelência, que limitam o acesso de visitantes na maior parte de seu contorno. A Base Naval domina a parte sudeste da saída do Canal de Cotegipe, zona militar onde residem os oficiais de patentes mais altas da Marinha, cercada por uma proteção de acampamento de guerra e inserida em uma paisagem exuberante de florestas e banhada pela praia de Inema, resort militar preferido pelos nossos presidentes em férias. Outros enclaves ficam por conta, principalmente, pelo loteamento de portos, que nunca deveria ter sido permitido pelos sucessivos governos estaduais. O que

deveriam ter feito era um Sistema Portuário, com características específicas sim, mas aberto a qualquer tipo de cliente que se dispusesse a pagar pelos serviços, e não a privatização em massa que hoje é o perímetro da Baía de Aratu.

As águas da Baía de Aratu são renovadas pelo Canal de Cotegipe, que tanto recebe o aporte de águas novas e limpas que entram pela grande boca da barra da Baía de Todos os Santos quanto as devolvem, projetando-as, primeiramente, na face leste da Ilha de Maré, e depois se espalhando pelo Canal do Caboto, indo se misturar, na vazante, posteriormente, com aquelas vindas do nordeste da baía (LESSA et al., 2009). A ilha de Maré, bem como as ilhas dos Frades e de Bom Jesus dos Passos, fato desconhecido de muitos, pertencem ao município de Salvador. As localidades mais populosas da ilha de Maré, pela face leste, são os povoados de Bananeiras, Botelho e Oratório.

Na face oeste ficam Santana, Praia Grande e Caquende. Ao norte, Martelo, Ponta do Cavalo, Ponta Grossa e Maracanã. Ao sul, Itamoabo e Nossa Senhora das Neves. A Ilha de Maré vive da pesca, de uma pequena agricultura de subsistência, da visitação e do veraneio. São grandes as pressões ambientais sofridas pelos moradores da Ilha em função do Complexo Naval de Aratu. A queixa se traduz, em linhas gerais, na impossibilidade de manter a cultura pesqueira viva em função das imposições pela própria dinâmica do Complexo em relação às rotinas tradicionais de locais e períodos de pesca. Queixam-se também dos impactos da indústria na saúde e as eventuais mortandades de peixes. Apesar dessas pressões, a sociedade da Ilha de Maré possui um conhecimento tradicional significativo sobre a cultura da pesca, e sobre a sua condição de uma sociedade sujeitada e sem muitas armas para lutar contra a desestabilização de sua cultura (HATAYA, 2012).

Candeias, o que aconteceu com Candeias? De uma vila singela encravada na encosta, até as décadas de 1960/70, transformou-se em um confuso aglomerado urbano, meio cidade dormitório e de prestação de serviços para os negócios da Petrobrás, meio centro de negócios diversos. Não é possível se distinguir uma identidade urbana, a arquitetura é a mesma padronizada para todo o Recôncavo, a cidade escorrega agora pela encosta e se esparrama ao longo da BA-522, ocupando os dois lados da estrada, com pousadas misturadas com oficinas e sedes de transportadoras que servem à Petrobrás. O que restou da bucólica Candeias ficou, de alguma forma, resguardado no seu litoral, na

franja do distrito de Passe, que se desloca acompanhando a linda da costa e fecha pelo norte o Canal do Caboto.

Existe, ao norte da Baía de Todos os Santos, um complexo insular que é atípico em todo o resto da baía, é um aglomerado de ilhas, capitaneadas em tamanho pela Ilha dos Frades, tendo como locais de maior visitação as localidades de Ponta de Nossa Senhora e Paramana. A Ponta de Nossa Senhora com a igreja de Nossa Senhora de Guadalupe, foi o local onde se desenrolou o romance entre Jana e Joel, romance de Xavier Marques, já referenciado na Seção III do Capítulo II. Ao sul da ilha, existe a localidade de Loreto, enfeitada pela Casa Grande e a espetacular Igreja de Nossa Senhora do Loreto. A ilha é hoje uma propriedade privada que se estende por quase toda a superfície do território insular e que está sempre em disputa com os órgãos ambientais que discutem a legalidade de algumas ações de intervenção na ilha.

Esse complexo insular envolve também, além da Ilha dos Frades, as Ilhas de Bom Jesus dos Passos, Maria Guarda, Paty, Bimbarras e Madre de Deus, além de coroas transformadas em ilhas por aterros e aforadas à União por milionários, transformando-as em paraísos privados. As ilhas menores ainda guardam as tradições da pesca e da mariscagem, e suas sociedades organizadas que, vez ou outra, estão em lide com a Petrobrás devido aos vazamentos constantes das atividades em Madre de Deus e Mataripe, que prejudicam suas atividades de pesca. Nessa região, pela face continental, está o complexo petrolífero, com a Refinaria Landulpho Alves em Mataripe, o Terminal Marítimo de Madre de Deus - TEMADRE, as demais instalações da Petrobrás e de terceirizados em Madre de Deus e São Francisco do Conde. Praticamente toda a região continental dessa área é percorrida por pipelines conduzindo os mais diversos derivados do petróleo, seguindo boa parte deles para se constituírem em matéria-prima no Polo Petroquímico de Camaçari.

Mais a oeste fica São Francisco do Conde, com suas quatro feições culturais distintas e que modelam a sociedade. Uma fisionomia voltada para o contingente de funcionários da prefeitura, que movimentam recursos substanciais na capital do município, a pesca e a mariscagem, outra voltada para os negócios do petróleo, e uma rural, definida pelos campos de pecuária bem cuidados e pelas plantações comerciais de dendê e bambu, esta última para abastecer uma fábrica de papel *craft* e papelão em Santo Amaro da

Purificação. São Francisco do Conde ainda guarda um enorme potencial de arquitetura colonial. Alguns monumentos recém-restaurados com recursos próprios da Prefeitura, outros mantidos com recursos da paróquia e outros ainda por serem restaurados. Destacam-se entre eles o magnífico Convento de Santo Antônio da Ordem Franciscana e a Igreja Matriz de São Gonçalo de Amarante, todos na sede municipal.

A Capela de Nossa Senhora do Vencimento, do antigo Engenho Paramirim, em ruínas agora, e às margens da BA-522, do lado esquerdo, no sentido Candeias-São Francisco do Conde, com suas duas torres encimadas por cúpulas azulejadas e magníficas. No alto do Monte Recôncavo, logo após a capela descrita, em direção a São Francisco do Conde, está a Igreja de Nossa Senhora do Monte Recôncavo, guardiã a quase quatrocentos anos da Baía de Todos os Santos, assentada no monte e visualizando a quase totalidade da baía. Outro monumento que necessita de urgente restauração pela sua importância histórica como um exemplar da arquitetura do século XIX, e por ter sido um importante centro de pesquisas sobre agricultura é a Imperial Escola Agrícola da Bahia, no distrito de São Bento das Lajes, e que hoje, só restam as ruínas das fachadas.

Na saída do Rio Subaé, encravada em sua foz, está a Ilha de Cajaíba, que também pertence a São Francisco do Conde, que abrigou o engenho do mesmo nome no passado e foi cotejada para se transformar em um grande *eco luxury resort*. Projeto pronto, estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ambiental EIA/RIMA, aprovados, com praias artificiais projetadas em função da pouca balneabilidade da costa com manguezais, mas, parece que faltou fôlego aos empresários proprietários em levar o empreendimento adiante ou talvez algum impedimento de ordem institucional. A ilha continua lá, a casa grande e a senzala estão em pé e é para lá onde as mulheres de São Francisco do Conde vão de canoas para mariscar na maré baixa e colher mangabas na sua restinga. Aproxima-se Santo Amaro da Purificação, uma mistura desproporcional de um patrimônio arquitetônico riquíssimo (Fig. 12), com uma urbanização desorganizada e o comprometimento severo do Rio Subaé, que lhe corta as entranhas.



Figura 12- Igreja de Nossa Senhora da Purificação, Santo Amaro da Purificação-Bahia. Aquarela, 2014.

Uma pena, um rio que foi o grande condutor da riqueza para, e, de Santo Amaro, até o início do século XX, transformado em um esgoto de águas fétidas e mortas, até muito a jusante da cidade. Saveiros adentravam o rio e atracavam no cais durante as marés cheias, produtos eram trocados com Salvador, a cidade, nas sextas e sábados, ficava enfeitada com a floresta de mastros. O centro histórico está razoavelmente preservado e o seu litoral, que se alcança a partir da BA-878, ainda guarda recantos encantadores, tais como: São Brás, Acupe e Itapema. São Brás das moquecas de ostra e caldo de camarão. Acupe, da mariscagem e da maricultura do camarão, e Itapema, da beleza pura e plena, com uma praça linear que se constitui no esqueleto central do vilarejo, desembocando em uma praia de areias alvas que cresce ou diminui em função dos grandes pulsos de marés. Itapema é, sem dúvida, um dos lugares mais encantadores dessa parte do Recôncavo. Por lá, certa vez, ouvi estórias de um velho mestre, que transportava em seu saveiro de vela de içar, sal ensacado, produzido nas salinas, onde hoje são os viveiros de camarão da Fazenda Oruabo, pertencente à Bahiapescas, empresa do Governo do Estado da Bahia.

O sal era levado para Salvador e para Nazaré das Farinhas. Outras cargas transportadas eram os feixes de lenha que abasteciam as caldeiras dos navios a vapor da Companhia de Navegação Baiana e os alambiques de Santo Amaro da Purificação. Conversas sem

fim, estórias e histórias também sem fim. Durante essa conversa na varanda de um estabelecimento esse velho 90 anos, de bengala e lúcido, apesar de sequelado por um derrame controlado, um grupo de homens jovens adentra o bar/restaurante/casa de família fazendo a maior algazarra e começam a jogar pela janela as tralhas acumuladas por outro velho que morava em um quarto de janela para rua. Fiquei a princípio sem saber o que estava acontecendo. Era na verdade uma faxina completa no quarto do velho, cama, roupas, sapatos e tudo o mais que ele havia acumulado nos últimos anos era jogado fora pela janela. Vale dizer que um ninho de ratos seria mais interessante do que aquilo, sapatos que não eram usados há décadas, recobertos de mofo e poeira, colchão sujo e afinado por dezenas de anos de peso de corpo sobre ele. Não ouvi nenhum choro, só alegria e brincadeiras com o velho que só fazia sorrir. Logo depois, trouxeram cama nova, colchão descente, sapatos e roupas para o velho. Não sei se os jovens eram parentes de alguém da casa, o nível da conversa não sugeria isso, fizeram tudo aquilo por bondade pura, e de lá da varanda, junto ao velho saveirista, só se via uma minúscula linha dourada no horizonte, que era Salvador iluminado pelos últimos raios do Sol.

Na mesma costa, fica Saubara um pouco mais ao sul, com a sede municipal afastada da costa, que não é balneária, porque é repleta de florestas de mangues, circundados por banhados e apicuns. Saubara, além das atividades da pesca e da mariscagem, também revela uma pecuária organizada com extensas e bem cuidadas pastagens. A sede municipal fervilha de gente, o comércio é ativo e as noites movimentadas pelas baladas dos bares e restaurantes de frutos do mar, principalmente.

O próximo lugarejo ao sul é Cabuçu, esse sim, todo voltado para o mar com praias lindas, mas obliteradas por uma infinidade de barracas alinhadas umas ao lado das outras, prejudicando a vista belíssima de boa parte da Baía de Todos os Santos. O vilarejo pertence ao município de Saubara e se desenvolve praticamente ao longo de um litoral permeado de praias, manguezais e banhados (Fig.13), portanto, local preferencial das farras de finais de semana dos que moram em Santo Amaro da Purificação, Cachoeira e dos veranistas que vêm desses mesmos lugares ou de Feira de Santana. Toda essa costa que se estende até a Vila de Bom Jesus dos Pobres, quase que sem limites definidos com Cabuçu, chega até Monte Cristo, final da linha, e já na entrada da foz do Rio Paraguaçu. Cabuçu tem uma forte relação com a pesca e a mariscagem. De

todos os mariscos, o chumbinho ou papa-fumo ou bebe-fumo, todos sinônimos, é o de maior ocorrência, já citado como matéria-prima dos sambaquis do Recôncavo, na Seção IV do Capítulo I.



Figura 13 - Banhados no litoral de Cabuçu, Município de Saubara- Bahia. Aquarela, 2014.

Voltando do conjunto de localidades iniciado por São Brás e finalizado por Monte Cristo, continuando agora pela BR-420 que se conecta com a BA-878 entre Santo Amaro da Purificação e Cachoeira, abrem-se na paisagem os canaviais do Iguape, do lado leste do contraforte do Baixo Paraguaçu (Fig. 8, Seção I, Capítulo II). Nesse ambiente ainda de paisagem muito bem preservada, descortina-se o Iguape (ou Lagamar do Paraguaçu), que é um alargamento do rio, banhando as cidades de Santiago do Iguape, São Francisco do Paraguaçu e Maragogipe.

Santiago do Iguape, lugarejo singelo que se destaca como uma região de pescadores, marisqueiras, e pequenos agricultores, com uma história forte de vários assentamentos quilombolas ao longo da BA-880, ainda no município de Cachoeira. A vila tem poucas ruas paralelas, que desembocam nas margens do Rio Paraguaçu, onde ficam o porto das canoas e a notável Igreja de Santiago do Iguape, no estilo barroco tardio, com suas duas torres, foi reconstruída no século XIX, mas com uma história de construções e demolições anteriores desde o século XVII. São também notáveis as talhas em madeira das suas portas e janelas (Fig. 14), ainda no Lagamar do Paraguaçu, cujas margens são

todas recobertas por densos manguezais, em uma primeira linha de costa, e seguida depois por uma paisagem espetacular de dendezeiros permeados por mangueiras e alguns pastos.



Figura 14 - Igreja de Santiago do Iguape e detalhe de uma talha em madeiras de uma das suas janelas, Aquarela, 2014.

Olhando de frente para Maragogipe, fica a vila de São Francisco do Iguape das ostras grandes e das moquecas colossais. Lugarejo eminentemente de pescadores de origem quilombola, que não praticam mais uma agricultura significativa. As terras circunvizinhas foram tornadas em Reservas Particulares do Patrimônio Nacional- RPPN por um proprietário privado que adquiriu as terras e conseguiu, da Arquidiocese de Salvador, o aforamento do Convento de Santo Antônio do Iguape, pensando talvez, um dia, em transformá-lo em um equipamento hoteleiro, mas até agora não foi adiante com o projeto. O Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural do Ministério da Cultura só recuperou a Igreja da Ordem terceira, visto que é um convento franciscano.

É lamentável o estado de deterioração do segundo convento barroco do Brasil (Fig. 6, Seção IV, Capítulo II), só antecedido em antiguidade pelo de Cairu. A pedra fundamental do convento foi lançada em 1658 (FONSECA, 1973), já tendo sido no local erigida no entorno de 1649, uma casa de recolhimento e sua capela. Durante o intervalo entre 1654 e 1658, os frades e leigos começaram, lentamente, a acumular

material para o que seria depois a Igreja e o Convento. As pedras de arenito vieram de pedreiras próximas, a madeira das matas contíguas e as telhas e tijolos das olarias de Maragogipe.

Não se sabe ao certo a data de finalização do conjunto, mas supõe-se que a igreja ficou pronta em 1660 e o Convento em 1686. Esse conjunto notável funcionou como um pequeno hospital, acolhendo os infectados pela febre amarela que começou em 1686, matando muita gente em Salvador e no Recôncavo, e mais tarde, em 1855, tratou dos enfermos da epidemia de cólera-morbo. Nessa última epidemia, 35.980 pessoas morreram, moradoras de Salvador e do Recôncavo, sendo que, Salvador, Cachoeira e Santo Amaro foram as mais afetadas [...*Aos doentes, remédios; aos moribundos, os sacramentos, e aos mortos, sepultura...*] (FONSECA, 1973, p. 14).

Voltando para a BA-420, chega-se em Cachoeira, que olha de frente para São Félix, através das primeiras águas do Rio Paraguaçu depois da Represa de Pedra do Cavalo. Cachoeira já foi comentada na Seção I deste Capítulo, mas vale ainda ressaltar a qualidade impressionante da sua monumentalidade, tanto civil quanto religiosa. Praticamente, toda a cidade guarda as feições originais de suas edificações, todas de uma elegância delicada e de estéticas complementares (Fig. 16).



Figura 15 - Convento do Carmo em Cachoeira, Bahia. Aquarela, 2009.

O rio Paraguaçu, logo a jusante da Barragem Pedra do Cavalo, ainda exibe uma beleza exuberante com seus afloramentos rochosos e as primeiras águas doces que banham Cachoeira e São Félix (Fig.16).



Figura 16 - As primeiras águas à jusante da Barragem de Pedra do Cavalo com Cachoeira-Bahia, ao fundo. Aquarela, 2014.

Do outro lado do rio, São Félix, que praticamente vive nas sombras da fama de Cachoeira, mas possui o Centro Cultural Dannemann onde se realiza a Bienal do Recôncavo, e uma fábrica de charutos do mesmo grupo.

A sociedade é vigorosa nas tradições da pesca, e talvez mais, na pequena agricultura. Quem visita São Felix pode contemplar uma cidade quase que linear, acompanhando a via férrea e se espalhando pela encosta com casinhas singelas e despreziosas nos seus desenhos. São Félix tem importância fundamental como território de passagem para a BR-101, via Muritiba, situada logo acima do contraforte, ou para a BA-001 Via Maragogipe e São Roque do Paraguaçu. A BR-420 segue ao longo do rio Paraguaçu, indo encontrar as vilas de Coqueiro (Fig. 17) e logo em seguida Nagé, pertencentes ao município de Maragogipe.



Figura 17 - Porto do vilarejo de Coqueiros, Município de Maragogipe-Bahia. Aquarela, 2014.

Tanto Coqueiros quanto Nagé, têm as suas economias voltadas para pesca, mariscagem e para a cerâmica, que já foi emblemática no artesanato do Recôncavo, mas hoje, precisaria de uma injeção de tradição para que voltasse a representar as panelas e vasos cozidos em fogueiras (como são até hoje), mas, sem as tinturas e formas que mais as aproximam das cerâmicas capixabas. Perderam bastante a singeleza dos ornamentos riscados no barro mole, como faziam seus antepassados Tupinambás. Situação semelhante encontra-se nas olarias de Maragogipinho, às margens do Rio Jaguaripe.

A cidade de Maragogipe já teve uma importância na produção de charutos de qualidade para a exportação, os charutos Suerdieck, que fechou em 1992, deixou um contingente enorme de trabalhadores desempregados tanto no plantio do fumo quanto na confecção dos charutos, essa, predominantemente de responsabilidade das mulheres. As mulheres que faziam os charutos ainda existem e passaram a tecnologia adiante. Não é raro, em Maragogipe ou mesmo em Cachoeira, encontrar pequenos fabricos domésticos, de velhas charuteiras da Suerdieck, onde podem ser comprados os mesmos modelos exportados, mas obviamente sem um controle de qualidade pela dispersão da produção.

Ainda hoje em Maragogipe, São Félix, Muritiba ou mesmo na Feira de São Joaquim em Salvador, é possível se comprar os famosos charutos de torcida, irregulares, de fumo maduro e forte, que nos tempos dos saveiristas eram equipamentos indispensáveis para enfrentar a maresia das travessias da Baía de Todos os Santos, mordido, babado e pendurado firmemente nos lábios dos marujos. Maragogipe também tem uma tradição

forte de mariscagem e pescarias. Suas terras são maltratadas por uma agricultura equivocada, na qual a mandioca, o feijão e o milho são plantados ortogonalmente às curvas de nível, aumentando a lixiviação dos solos superficiais com as regas e com as chuvas.

A pecuária é incipiente, mas é forte em tradições e folguedos. Tem a festa de São Bartolomeu em setembro, que mobiliza uma grande regata, desde a Baía de Aratu, as rezas na matriz, e a cidade se apronta para receber os velejadores com muita música e cerveja. O carnaval de lá é forte, colorido com seus mascarados. No município existem outros lugarejos encantadores, como Capanema e Guaí, incrustados em uma, ainda exuberante Mata Atlântica e, ao mesmo tempo, nas margens dos mangues do Paraguaçu. Em Guaí se come um fantástico ensopado de Robalo.

São Roque já foi comentado na Seção I e voltará a sê-lo na Seção IV, mas é triste de se ver uma cidade que foi, no passado, uma interface importante entre a hidrovia e a ferrovia ser hoje invadida, sem baterem na porta da frente, pelo capital avassalador que não respeita os símbolos estéticos nem sociais. São Roque está situado em uma das regiões mais lindas da Baía de Todos os Santos, soberano, que foi olhando para a saída do rio, e hoje aleijado com as plataformas da Petrobrás/Odebrecht, e com a incosequência da construção de um estaleiro que irá produzir petroleiros de grande porte, perturbando a paz do rio, com riscos imensos de acidentes ambientais e empurrando a Reserva Extrativista - RESEX do Iguape para o estrangulamento existente antes da Ilha dos Franceses. Um exemplo típico da truculência que resulta quando o empresariado se associa ao poder público para criar benefícios financeiros de um lado e políticos do outro. Isso é lamentável, ainda mais quando sociedades tradicionais e ingênuas se encantam à primeira vista e não conseguem antever o futuro que lhe arrebatará as tradições e sossego.

Deixando a BR-420, a SW fica Nazaré das Farinhas, cidade que limita o último trecho navegável do Rio Jaguaripe e que é muito desatenciosa com o seu maior patrimônio paisagístico, o próprio rio. Seguindo pela BA-001, em direção à Ilha de Itaparica, pelo lado direito, aparece um pequeno vilarejo, Barreia do Jacuruna, debruçada sobre o rio do mesmo nome. Vila singela com uma praça, uma igreja e um rio piscoso, que na década de 70 abrigou um projeto de criação de ostras do mangue. Rendeu dissertações,

teses, mas não produziu ostra nenhuma nem conseguiu transferir a tecnologia desenvolvida. Mais uma experiência que a UFBA se meteu quando não deveria. Pesquisa, ensino e extensão sim, execução, não, isso é com o Estado. Era um projeto conveniado entre a UFBA, a antiga SUDEPE e o Conselho Britânico. Barreira do Jacuruna é a última localidade a ter qualquer tributário que desemboca na Baía de Todos os Santos, antes da Entrada da BA-534, que vai até Barra do Paraguaçu passando por Salinas da Margarida. A primeira visão para quem adentra a BR-534 é a vista espetacular do Canal de Itaparica, visto por cima dos morros de Cações e Mutá, localidades pertencentes ao município de Jaguaripe. É uma panorâmica por cima de matas, manguezais, coroas de areia, visualizando-se o Canal de Itaparica com a Ilha ao fundo.

A primeira localidade é a vila de Cações, praticamente uma única rua principal margeando a costa e no final uma pequena praça com poucas ruas ao redor. É um lugar de pescas, mariscagens, pouca agricultura, veraneios e de uma paz notável percebida no ritmo das suas gentes. Casas antigas de veraneio (Fig, 18) se misturam com a nova arquitetura contemporâneo do Recôncavo, com as eternas grades de proteção de estilos os mais variados. A rua da praia é encantadora e se as praias são de pouca balneabilidade, a paisagem das coroas afloradas na maré vazia é exuberante.



Figura 18- Casinha no litoral de Cações, Município e Jaguaripe, Bahia. Aquarela, 2014.

Seguindo para o Norte, as próximas localidades são Mutá e Pirajuaia, onde termina Jaguaripe e começa Salinas da Margarida, a partir de Encarnação.

Mutá tem uma dinâmica urbana e social bem mais desenvolvida do que Cações, embora as duas desfrutem de uma *promenade*. A orla de Mutá tem habitações mais sofisticadas, tem a Igrejinha de Santo Antônio, padroeiro do lugar, e uma culinária fina, depurada no bambú ( leo de dendê não filtrado e que tem uma borra amarela no fundo da garrafa que a separa da flor, mais transparente) que elabora delícias com ostras, chumbinhos, siris catados, tainhas e um doce de groselha de se comer de joelhos.

Pirajuaia já é mais singela, tem uma praça alongada e gramada em declive, a Igreja de Madre Deus (Fig. 19), e pouca balneabilidade, o manguezal bloqueia a sua frente para o Canal de Itaparica, embora a pescaria e mariscagem sejam fortes.



Figura 19 - Igreja de Madre Deus, Pirajuaia, Município de Jaguaripe-Bahia. Aquarela, 2014.

Conheci por lá muita gente interessante reunida em um bar, onde a primeira sequência de conversa foi sobre os encantados do lugar e parecia unanimidade a crença nessas criaturas que se envultavam e ninguém via, outros faziam revoar pratos e garrafas do bar só com a mente, outro, ainda desafiava quem quer que fosse a lhe cravar uma faca no braço, no açougue local. Ninguém tinha coragem. Depois a conversa mudou para os tempos em que os saveiros levavam cargas para Salvador. Havia nessa reunião um velho mestre que levava o saveiro de vela de içar em qualquer tempo para Salvador, podia ser o maior temporal. O porão e a cobertura do tijup  (a cabine de madeira em

duas águas dos saveiros de vela de içar e das lanchas de rabo-de-peixe de antigamente) iam abarrotados de sacas de farinha produzidas na região, em especial nas casas de farinha de Cações.

Não tinha leste-sueste, por mais forte que fosse, que o impedisse de sair para entregar a carga na Feira de São Joaquim. Na volta então, o saveiro vazio e leve, com a escota (cabo que segura o punho da vela ao torno da popa) toda folgada, vento pelo través largo (quase de popa) e na velocidade do empuxo do vento, o saveiro “vinha que vinha sorrindo”, em alusão aos “bigodes” d’água que a proa desenhava no mar. Falava ele também do saveiro Vendaval, o mais veloz da baía, que saía de Maragogipe de noite, como todos, só que saía por último. Quando já pelas bandas de Itaparica, ainda escuro, ele ouvia o barulho atrás dele de um saveiro luvando (panejando, ou batendo o pano, porque a valuma, que é a parte mais externa da vela, só ficava com a corda que está embutida na sua bainha, e que é regulável, toda folgada), essa era a marca registrada do Vendaval. Fiquei depois pensando, uma noite tenebrosa de temporal, esse ente encantado batendo pano num barulho monótono e repetitivo até chegar a Salvador pelo amanhecer. Homens fortes, que Euclides da Cunha me perdoe.

As estórias de Pirajuaia podem ser ouvidas em diferentes tons, em todos os vilarejos, todos têm algo a dizer sobre o mar e seus encantos e encantados. Encarnação é a próxima vila ao norte e não pertence mais a Jaguaripe, e sim a Salinas da Margarida. Lá também ouvi histórias, saveiros que foram feitos pelo mestre Antenor e eram verdadeiros azes nas regatas locais. Falaram de outros saveiros, feitos em Manguinhos, Iguape ou Cacha Pregos, tais como o Bambolê, o Tal, Ciclone, Mestre Tampão, Tigamar todos de vela de pena (vela latina triangular com mastro e verga, feitos para a pesca, diferente dos de vela de içar, que são para carga). Encarnação é famosa pela quantidade enorme de chumbinho que exporta para Salvador.

Os sambaquis são vistos em todos os lugares, as conchas vazias servem como a brita nas construções de concreto ou adornam os muros, os passeios e as fachadas das casas. As marisqueiras saem com a maré vazante, e na maré baixa, catam os chumbinhos que enchem baldes. Algumas levam panelas e os escaldam na sombra dos manguezais depois da mariscagem, utilizando como lenha os galhos do mangue, ou madeiras trazidas pela maré para ferver o marisco. Não botam água, as conchas se abrem com o

calor e as partes moles são retiradas e depois ensacadas e congeladas para a exportação ou venda local. O ato de aferventar no local gera uma relação importante de amizade, porque nunca é uma somente que cozinha o marisco, ficam todas conversando em volta das pequenas fogueiras, enquanto as vasilhas estão no fogo, e depois, na catagem.

Assisti a um baile no grupo escolar local. Um evento descente. Os casais mais idosos, impecavelmente vestidos com roupas leves, levando suas filhas e filhos, também muito bem vestidos, a dançarem a noite toda ao som de uma banda formada por um tecladista da melhor qualidade, um cantor e um naipe de metais, sax, trompete e trombone, tocando os clássicos da música popular brasileira e boleros fenomenais. Muitas cervejas e nenhuma briga. O baile acabou de madrugada.

Salinas é, sem dúvida, o centro de negócios regional, vez que é a sede municipal. É uma cidade bem arrumada e ainda traz as lembranças nas casas antigas dos tempos e veraneios dos anos 1970. O comércio é ativo, exporta produtos para todas as outras vilas da região, embora a feira ainda seja feita em Nazaré, coisa difícil de entender, pela fartura de pescado e de terras agricultáveis. Agora, com a construção do Estaleiro, começaram a aparecer as placas por todos os lados da estrada anunciando terrenos e lotes para a construção de casas e condomínios.

Em seguida a Salinas, se desenvolve, paralela ao litoral, a localidade de Conceição de Salinas, outra vez, com uma *promenade* fantástica, embora com a assinatura das prefeituras que preferiram substituir os gramados à beira mar por espaços pavimentados e com bancos de cimento. Mas nem tudo pode ser como queremos. O que importa é que daí se descortina um mar infinito com vistas para o norte da Baía de Todos os Santos com uma alternância de morros e baixios, que ficam por trás das terras de São Francisco do Conde e da Ilha dos Frades. As praias crescem e se retraem com os pulsos das marés, e as coroas das marisqueiras estão sempre presentes, salteadas entre poças de águas mornas. Os veranistas ocuparam praticamente toda a faixa do litoral e as casas ficam vazias nas baixas temporadas. Nas ruas por detrás da Rua do Gravatá (que é a *promenade*) mora a maioria dos nativos.

De Conceição de Salinas até Barra do Paraguaçu, tem a localidade de Cairu, com boas praias, todas pulsando com as marés, e a mariscagem sempre forte. Notável nessa região é a Barra do Paraguaçu, com o litoral ornado de casuarinas e casas de veraneio. Esse é o

último portal pra quem vai adentrar o Rio Paraguaçu. Só existe um bar/restaurante e a paisagem da faixa litorânea é deslumbrante, conseguiram não pavimentar, a grama cresce no meio de barcos e canoas que ficam no seco para descanso ou manutenção. E por falar em canoas, as de madeira são raras em toda a região até agora descrita, afinal não existem mais vinháticos de 2 metros de diâmetro nas matas da região. As canoas são todas feitas de fibra de vidro e movidas a motor.

Adentrando o rio Paraguaçu a partir de Cairu, fica a última localidade antes de São Roque, Enseada, lugar humilde que confronta o aparato tecnológico se instalando no Estaleiro Enseada do Paraguaçu, já comentado na Seção I deste Capítulo. Saindo agora do continente, pelas laterais da Ponte do Funil, revela-se uma das mais belas paisagens do Canal de Itaparica. Pelo lado esquerdo de quem percorre a ponte, entrando na Ilha de Itaparica, fica a Ilha de Matarandiba, aquela que Maria Rosa foi morar depois de se apaixonar pelo mulato que a maltratou no romance de Xavier Marques (Seção III, Capítulo II). Pelo lado direito, a vila de Jeribatuba, ancorada no tempo desde os tempos que o navio de Maragogipe parava na ponte. Não cresceu muito nos últimos 40 anos, tempo em que a UFBA fez uma base por lá para estudar a reprodução da ostra do mangue, depois da iniciativa fracassada em Barreia do Jacuruna.

Eu tive o prazer de morar por um tempo nessa vila pacata de pescadores na década de 70, enquanto estagiava no Projeto Ostreicultura, que foi um braço do Projeto Ambientes Estuarinos, o primeiro projeto multidisciplinar da UFBA em recursos aquáticos. Havia uma ponte de madeira e umas casas na linha de frente para o mar, as casas ainda estão por lá. Em frente à Jeribatuba, do outro lado do Canal de Itaparica, fica a foz dos rios Jacuruna e Jacaré. Jeribatuba sobrevive da pesca e da mariscagem nas águas do Canal e nas lamas dos mangues do litoral.

A ilha de Itaparica tem em Jeribatuba e Matarandiba os portais de entrada para quem vem do sul. A Ilha tem duas faces distintas (Ver Seção III deste Capítulo). A face do Canal é tipicamente estuarina, seja pela dinâmica de suas águas misturadas pelos rios Paraguaçu ao norte e as descargas de águas doces dos rios Jaguaripe, Jacuruna e Jacaré a sudoeste. A biota também é típica dos estuários, manguezais e sua fauna associada. A outra face recebe de frente as águas litorâneas vindas do oceano, movidas pela Corrente do Brasil, de circulação norte-sul. Mas, mesmo tendo essa costa aberta para o centro da

Baía de Todos os Santos, nas regiões mais ao norte da ilha, a biota não é apenas aquela das águas oceânicas costeiras, os efeitos do vórtex, provocados pelas descargas do Paraguaçu, mesmo atenuadas pela barragem de Pedra do Cavalo, conseguem sugar parte das águas do Canal nas vazantes e as projeta nas costas de lages rochosas de Itaparica, tanto é verdade que, no porto de atracação dos ferries em Bom Despacho, os pilares de concreto estão incrustados de ostras, que são típicas de águas estuarinas. Essa tendência, no entanto, vai se diluindo à medida que vai se aproximando de Mar Grande e das outras vilas ao sul da Ilha.

Pelo sul, o primeiro vilarejo do município de Vera Cruz é Cacha Pregos, antiga armação baleeira, hoje voltada, exclusivamente, para o turismo de finais de semana ou veraneios de famílias tradicionais que aportam ali nos verões. Cacha Pregos talvez tenha sido uma das vilas que mais cresceu na ilha, ainda tem uma *promenade*, que era praticamente onde os veranistas tinham casas há trinta anos. Hoje, a cidade se expandiu muito para fora do litoral. Todas as vilas e aglomerações da costa oceânica têm seus litorais de lindas praias protegidas quase que em sua totalidade por uma franja de afloramentos rochosos que protegem suas enseadas e formam piscinas espetaculares. As praias do sul são mais abertas e sem essa proteção, que se concentram mais nas do norte.

Logo no sul da Ilha, pela parte do Canal, está a localidade de Catu, seguida por Baiacu, uma vila que surgiu e ainda está assentada, boa parte, em cima do apicum, com as habitações do primeiro plano litorâneo em palafitas, paredes de palhas cobertas de telhas de cerâmica ou de fibrocimento. Na medida em que as casas se afastam do litoral e ganham terreno firme, apresentam uma construção tradicional com tijolos e telhas. Nas segundas-feiras existe o “dominguinho” que nada mais é do que um prolongamento do domingo para tomar cerveja, e vem gente até de Itaparica. O jogo de futebol é forte e acontece no apicum durante a maré vazia. A vila é encantadora, e mais ainda a paisagem, que se abre para quem percorre a estrada entre a BA-001 e o vilarejo. Uma região, extremamente bem conservada do ponto de vista ambiental, com uma densidade impressionante de florestas maduras.

Ainda nas águas do Canal de Itaparica fica a vila de Misericórdia, já no município de Itaparica. Misericórdia vive, quase que exclusivamente, de pesca e mariscagem, é de lá que saem os mariscos para abastecer grande parte dos veranistas de Itaparica e das vilas

de Vera Cruz. Misericórdia não tem praias balneáveis, pois, seu litoral fica incrustado no manguezal, mas tem um porto de canoas e uma ponte de madeira que aponta para a Ilha das Canas, hoje pertencente a um particular e ocupada com instalações sofisticadas, como muitas outras ilhotas de mangue, antes desabitadas, ou coroas aterradas nessa região mais ao norte do Canal de Itaparica, e que foram aforadas à União por milionários. Pontes, ancoradouros e heliportos são equipamentos obrigatórios nessas ilhas.

Pela face da Baía de Todos os Santos, do Terminal de Bom de Despacho para o norte, fica, inicialmente, a vila de Porto Santos, sossegada, prolongando-se pela costa e comprimida entre o mar e a encosta, com casas simples, e totalmente voltada para a pesca e para o veraneio. Em seguida vem Manguinhos, com um pouco mais de densidade urbana e uma orla ornada por coqueiros jovens. A pesca é forte, talvez mais que a mariscagem, tem um porto de canoas e saveiros, e os pescadores exploram os diversos bancos pesqueiros dentro da baía e alguns se arriscam com a pescaria na boca da barra, na abertura da Baía de Todos os Santos para o oceano. Em Manguinhos, pode-se pedir uma excelente moqueca de rabo-aberto (uma das variedades de vermelho) ou de cação, no bar de Toca, também proprietário e apaixonado por saveiros de corrida, cuja filha é mágica na labuta com o dendê e o coentro miúdo.

Na esteira para a chegada à cidade de Itaparica estão as vilas de Amoreiras e de Praia Grande, que hoje se fundiram em um mesmo estirão de praias lindas, tendo pela parte sul o afloramento de rochas, paraíso dos polvos e lagostas. Essa região está totalmente voltada para o lazer de finais de semana, para o veraneio e para as atividades que lhe dão suporte. Existe uma profusão de pousadas e restaurantes de frutos do mar e as ligações dessa região com a cidade Itaparica são difusas, sem distinção clara entre os urbanismos de uma e de outra nessa passagem.

A cidade de Itaparica parece também que parou no tempo, apesar de ser a sede municipal. Felizmente, o ambiente bucólico ainda permanece no Bulevar (Av. Dom Jerônimo). As ruas voltadas para o interior ainda mantêm a tipologia das casas da década de 1950, que os veranistas das famílias ricas de Salvador construíram inspiradas nos projetos prontos que vinham na revista “Mi Casita, Proyectos - Construcciones Sudamericanas”. A revista era vendida regularmente nas bancas de revistas, e os

projetos fizeram muito sucesso por lá. São casas bem bonitas e amplas, no centro de belos terrenos, ornados por mangueiras e que trazem no arco das varandas, um adorno de pedras pintadas de preto. Essas casas têm as paredes, invariavelmente, pintadas de branco. Construções mais antigas estão na Praça Campo Formoso. As casas da população de renda mais baixa, que são a maioria, ficam na entrada da cidade em um enorme aglomerado. Construções emblemáticas como o Forte de São Lourenço e a Igreja Matriz do Santíssimo Sacramento fazem parte da monumentália militar e religiosa de Itaparica.

A vida boêmia é forte, os bares da Praça Virgílio Damásio andam cheios dia e noite e o Mercado Municipal é ponto de encontro dos moradores e dos veranistas tradicionais, que de manhã cedo vão beber o mingau ou comer o feijão e o mocotó com cerveja. Nos bares do mercado, se sabe de tudo, desde as conversas do finado escritor João Ubaldo Ribeiro, até as molequeiras que os que estão bebendo fazem com os que vão passando. Ouvei, por exemplo, um dos que bebiam gritar para outro que estava chegando de canoa na beira do cais: “fulano, essa canoa tem lugar para mais um corno?” o outro respondeu: “tem sim, pode embarcar”. Depois, o mesmo brincalhão chega para o açougueiro que pacientemente limpava uma peça de filé especial e diz: “rapaz, antigamente todo mundo tinha medo de açougueiro, um personagem temerário, com histórias de maldade e sua faca enorme e afiada. Hoje em dia, não tem mais isso, veja esse aqui, é corno, na última festa do padroeiro fizeram misérias com a mulher dele. Tá lembrado fulano?” O açougueiro respondeu: “me lembro assim por cima...”.

Pois é, essa é a Baía de Todos os Santos e seu Recôncavo que eu gosto e que queria mostrar um pouco, tem muito mais, escondido em cada enseada, em cada fundo de canoa, embaixo dos panos dos saveiros e nas mãos grossas das marisqueiras, mas isso fica como parte dos segredos que não podem ser revelados, da labuta constante dos encantados que nos espiam por trás dos dendezeiros e das quizangas (raízes) do mangue.

Seção III- Uma nova taxionomia territorial ambiental se delineia: as Zonas de Identidade Ambiental e suas características.

Pensar o desenvolvimento do Recôncavo significa retomar as negociações com Salvador. Isso é fundamental, tanto pela lógica tão bem explorada pelos que nos antecederam por aqui como pela oportunidade de criar novos mercados para negócios de todas as ordens. Salvador tem uma fração gigantesca de sua sociedade que se acotovela nas periferias e gera uma economia desconhecida, ainda que baseada na informalidade. Uma nanoeconomia, que paradoxalmente deve movimentar uma quantidade enorme de recursos e, certamente, poderá ser potencializada na medida em que se identifiquem outros mercados da mesma escala que possam absorvê-la e retroalimentá-la do outro lado da baía. O eixo geográfico dessa argumentação aponta para as três grandes penetrações há muito identificadas e utilizadas por aqueles que nos antecederam. Os estuários do Jaguaripe, a sudoeste, o do Paraguaçu, a oeste e o do Subaé, ao norte, perfazendo uma trilogia de rotas e acessos às terras do Recôncavo, as quais foram esquecidas, a não ser por pequenos circuitos turísticos ou por perseverantes mestres de saveiro, que ainda acreditam no vento.

Uma nova taxionomia territorial precisa ser pensada, que contemple os atributos ambientais, sociais e culturais, porque na verdade, o Recôncavo não tem mais uma identidade única, nem tampouco pode ser classificado segundo a taxionomia de Costa Pinto, que embora emblemática para sua época, as realidades agora são outras, apenas mantendo-se viva de sua proposta original, a zona das pescas e uma zona agrícola, mas com outros cultivares e outras tipologias de negócios.

Embora o Recôncavo tenha uma fisionomia indiscutível, cada recanto apresenta suas particularidades, motivadas, ou pela sociedade globalizada e pela chegada do grande capital ou por aquelas resistentes com suas tradições, com as pequenas lavouras e com suas manifestações simbólicas e folguedos. Essas constatações apontam para a discussão de alguns cenários de desenvolvimento que venham dar nova dimensão a essas relações entre Salvador e o seu Recôncavo, relações essas que construíram na economia, na sociedade, na cultura, e nas paisagens que tanto inspiraram no passado os viajantes, artistas, cientistas e contadores de estórias.

A Baía de Todos os Santos, nessa nova proposta de taxionomia territorial, exhibe uma variedade de províncias ambientais, configuradas tanto pelo conjunto de condicionantes físicos e biológicos que as caracterizam como também pelo uso e padrões de ocupação do solo e das identidades culturais microrregionais, já discutidas na Seção (II). Essas províncias definem um panorama claro de cenários ambientais sucessivos, cuja compreensão facilita a atribuição de usos futuros e a hierarquização de investimentos. Neste estudo, essas províncias ambientais serão doravante denominadas de Zonas de Identidade Ambiental. (Fig. 20).

O Recôncavo começou em Salvador, e, geograficamente, não é diferente nos dias atuais. Salvador é Recôncavo. O Recôncavo é a grande curva que circunscribe a Baía de Todos os Santos. Na orla da baía, existem vários aglomerados urbanos, a começar por Salvador, que domina a densidade habitacional de todo o conjunto. A ocupação do litoral interno de Salvador vai sendo gradualmente adensada em direção ao Norte, quando os limites da Base Naval de Aratu impõem uma barreira à ocupação urbana, na interface entre São Tomé de Paripe e a praia de Inema. Daí em diante, a Base Naval ocupa toda a península ao leste da Baía de Aratu, o que impede outras iniciativas de ocupação do solo. Essa seria a Zona 1.

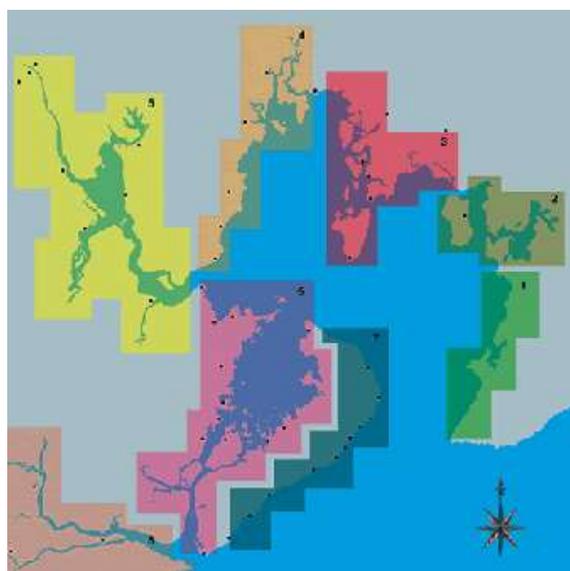


Figura 20- Zonas de Identidade Ambiental da Baía de Todos os Santos e do seu Recôncavo Imediato. Zona 1- Salvador; Zona 2- Complexo Baía de Aratu/Ilha de Maré; Zona 3- Complexo Insular do Norte da Baía de Todos os Santos; Zona 4- Zona de Influência Direta do Rio Subaé; Zona 5- Baixo Paraguaçu, Zona 6- Canal de Itaparica; Zona 7- Parte Leste da Ilha de Itaparica; Zona 8- Complexo Rio Jaguaripe/ Rio da Dona.

A Baía de Aratu pode ser considerada sob o regime de um estuário fechado, ali, o aporte de águas doces não é muito significativo, ficando a ecofisiologia fortemente definida pelas características do substrato marinho, com gênese na Bacia Sedimentar do Recôncavo. Também, as águas protegidas e de baixa dinâmica hídrica favoreceram a disseminação e fixação de plântulas das espécies vegetais do mangue e da sua fauna associada. A Baía de Aratu abriga clubes náuticos, estaleiros de pequeno porte, a Base Naval da Marinha do Brasil, as instalações da Dow Química, o Porto de Aratu e mais um verdadeiro loteamento de portos privados, pequenos aglomerados urbanos como Mapele, Cotegipe, e as ruínas da antiga fábrica de cimento Aratu.

Da Baía de Aratu em direção noroeste, alterna-se a Ilha de Maré e o Canal do Caboto, de grande beleza cênica, onde se encontra o complexo arquitetônico do antigo engenho, hoje, Museu do Recôncavo Wanderley Pinho, ruínas do Engenho do Caboto, a vila de Caboto e a orla pouco habitada do município de Candeias. Esses ambientes do nordeste da Baía de Todos os Santos refletem, ainda, com certa fidelidade, as feições originais do que era a paisagem nos tempos do Brasil colonial. Muita embora as pressões humanas se reflitam na vegetação secundária em substituição à original, e expansão dos aglomerados urbanos, a ambiência de topografia modulada e suave, as grandes massas de verde ponteadas de dendezeiros nas colinas e os recantos de praias escondidas nas curvas da linha de costa emprestam a essa região uma beleza singular. O sistema da Baía de Aratu, juntamente com a ilha de Maré, que estão entrelaçados pelos mesmos atributos geoambientais, forma a Zona 2. A Baía de Aratu projeta na ilha os impactos da industrialização do corpo interno e do Porto de Aratu mais ao norte da saída do Canal de Cotegipe.

O norte da Baía de Todos os Santos possui um conjunto insular capitaneado em tamanho pela ilha dos Frades. Outras de menor tamanho, mas de igual beleza são as de Maria Guarda, Bom Jesus, Paty, Fontes, Vacas e Bimbarras. A Ilha de Madre de Deus, outrora um recanto bucólico onde a classe média de Salvador ia veranejar, tornou-se, hoje, um confuso assentamento urbano, sem uma personalidade definida, em função da convivência com um terminal petroleiro, e de várias unidades do complexo petrolífero. Ali, encontra-se uma fábrica de asfalto, depósitos de combustível e toda a infraestrutura necessária para esse ramo de atividade. A ilha conecta-se ao continente por uma ponte de pequenas dimensões que conduz sob si toda uma parafernália de tubulações,

transportando os mais diversos tipos de derivados inflamáveis do petróleo. Qualquer acidente de grandes proporções na ilha e que comprometa essa ponte, poderá isolar toda a população insular que não terá como evadir a não ser pelo mar.

Essa parte da baía está sob constante pressão ambiental em função desse complexo petrolífero. Em uma região de área relativamente restrita, estão aglomeradas refinarias, depósitos, condutores superficiais de combustível e porto de importação/exportação de petróleo e derivados. Em oposição, nessa parte da baía, o complexo insular já mencionado, forma um conjunto de beleza natural extraordinária, rico em manguezais, onde populações de pescadores e ilhéus convivem a poucos metros de uma realidade tecnológica distante dos seus hábitos culturais. Os vazamentos de petróleo e derivados nessa região são frequentes, sendo que alguns de alto impacto, como o que ocorreu na fábrica de asfalto em 1992. Outros, de menores proporções, sempre ocorrem durante a própria rotina de operação dos diversos componentes do complexo petrolífero. Essa é uma área de singularidades notórias em relação às outras da Baía, é a Zona 3.

Próximo a essa região, pelo oeste, deságua o Rio Subaé, que banha Santo Amaro da Purificação, tem as águas bastante comprometidas com esgotos industriais e domésticos e deságua em frente à Ilha de Cajaíba. Entre a foz do Subaé e o conjunto insular já citado acima, fica a enseada de São Francisco do Conde, até pouco tempo povoado por campos de perfuração petrolífera, hoje desativados. São Francisco do Conde, um dos municípios de maior renda per capita da Bahia, abriga hoje a unidade de tratamento de gás produzido pelo Campo Manati na região litorânea do Baixo Sul da Bahia, e pela passagem do gaseoduto proveniente do Terminal de Regaseificação da Bahia, na Baía de Todos os Santos. Seus recursos são tão significativos que, no momento, restauram a Igreja de Nossa Senhora do Monte Recôncavo, construção magnífica do século XVII de frente para a Baía de Todos os Santos. Talvez seja a visão mais magnífica de toda a baía, essa a partir do seu adro.

Continuando o giro pela franja da baía, encontra-se uma série de localidades, sempre incrustadas em ambientes de densos manguezais e de praias extensas nas marés vazias. Localidades como São Brás, Acupe, Itapema, Saubara, Cabuçu, Bom Jesus dos Pobres e Monte Cristo compõem a sequência de vilarejos da parte oeste da Baía de Todos os Santos. Essa face oeste da Baía constitui-se na Zona 4.

Da foz do rio Paraguaçu até a cidade de Cachoeira encontra-se um imenso estuário, que na sua parte mediana amplia-se mais ainda para formar a Baía do Iguape, conhecida localmente como o Lagamar do Paraguaçu. Toda essa região está também recoberta por manguezais produtivos, e algumas cidades e reminiscências de antigos engenhos podem ser aí encontradas. Cidades como Maragogipe e São Félix têm um passado rico na indústria do tabaco. Nagé e Coqueiros ainda fazem uma cerâmica primitiva, mas que já está sendo estereotipada com modelos não autênticos da cerâmica indígena antes produzida. Outras localidades como São Francisco do Paraguaçu e Santiago do Iguape, ainda resistem com suas igrejas e conventos altaneiros, embora em ruínas, mas fortes e indestrutíveis vigilantes do grande Lagamar. Essa região compõe a Zona 5.

Toda a franja compreendida entre a foz do Paraguaçu em direção ao sul até a foz do Rio Jaguaribe, tem aptidões inigualáveis para o desenvolvimento pleno da maricultura. Essa é uma região que ainda está distante dos impactos ambientais que ocorrem em outras partes da Baía de Todos os Santos, possui águas calmas, existindo aí, várias localidades que podem dar apoio logístico para iniciativas de cultivo marinho. O turismo náutico encontra aí, também, amplos espaços para o desenvolvimento, com localidades encantadoras no continente como Salinas das Margaridas, Encarnação, Mutá, Cações, Pirajuaia, Conceição de Salinas, Cairu, Barra do Paraguaçu e Enseada. Na face oeste da Ilha de Itaparica de feição ambiental semelhante, encontram-se Misericórdia, Baiacu, Matarandiba, Jeribatuba, Catu e finalmente Cacha Pregos. Existem várias ilhotas no Canal de Itaparica, algumas privatizadas e outras tantas ainda desabitadas. Essa é a Zona 6. No entanto, o ambiente dessa zona é tipicamente estuarino, convidativo a um outro tipo de visitação, que não aquela que ocorre na face leste da Ilha de Itaparica com suas praias arenosas e águas cristalinas.

No extremo Sul da Baía de Todos os Santos, pela sua parte SW, desenvolve-se a Zona 7, compreendendo o delta dos rios Jaguaribe e Dona, adentrando para as cidade de Jaguaribe, Maragogipinho, Aratuipe e Nazaré da Farinhas, todos no Rio Jaguaribe, ficando São Bernardo às margens do rio da Dona. Na foz da conjunção dos dois rios está a Ponta dos Garcez.

A Zona 8 divide a Ilha e Itaparica ao meio, no sentido longitudinal, e corresponde a sua face leste, de praias rochosas e arenosas e sob influência direta do aporte de águas

oceânicas. Essa zona é preferencialmente utilizada para o lazer de fim de semana e veraneios da classe média de Salvador. Nos vilarejos do litoral, os aglomerados urbanos são desordenados e ficam em frente às praias paradisíacas, entre as quais, ficam sequencias infinitas de condomínios da classe média. Uma última zona sem categorização numérica constitui-se no próprio corpo hídrico da Baía de Todos os Santos, que interliga todas as outras.

A criação dessa taxionomia ambiental territorial é importante na medida em que foi construída com a observação dos atributos ambientais da Baía de Todos os Santos e, posteriormente, confrontada com os aspectos mais subjetivos das sociedades que a habitam, como foi visto na Seção II desse Capítulo. É também importante pelo fato de permitir classificar os grandes impactos recebidos pela baía e também para definir, comparativamente, alguns aspectos de sua qualidade ambiental atual e auxiliar no planejamento microrregional.

Seção IV - Haverá ainda tempo para que diálogos sustentáveis de desenvolvimento possam acontecer entre Salvador e o Recôncavo? Um exercício de utopia.

Até a década de 40, os problemas ambientais da Baía de Todos os Santos e o Recôncavo limitavam-se fundamentalmente àqueles resultantes da substituição de habitats naturais pelo desenvolvimento da agricultura, notadamente a da cana de açúcar, do fumo, do citrus e da pecuária extensiva. Os assentamentos urbanos dos seus municípios, incluindo Salvador, não exibiam dimensões significantes que justificassem uma preocupação maior com os despejos sanitários ou outras pressões geradas pela expansão urbana.

Os fenômenos de deterioração urbana ainda não haviam sido deflagrados e a qualidade de vida dessas populações obedecia a padrões, se não totalmente satisfatórios, mas pelo menos aceitáveis, mesmo levando-se em conta os eventos que dominaram o cenário socioeconômico a partir da metade do século. Dentre esses, a implantação do Complexo Petrolífero, a instalação do Centro Industrial de Aratu na década de 60 e do Complexo Petroquímico de Camaçari em 1970, e o conseqüente aporte do êxodo rural reverteram o

modelo tipicamente agropastoril para uma proposta de desenvolvimento sustentado em padrões urbano-industriais. Essas circunstâncias foram, talvez, as mais contundentes que motivaram o adensamento da malha urbana dos municípios, especificamente em Salvador e nas sedes municipais contíguas a essas zonas industriais.

Em decorrência disto, a região da baía mais impactada situa-se justamente na sua face leste, onde a maior parte da população de Salvador está adensada. Um pouco mais ao norte, existem, hoje, as indústrias do Centro Industrial de Aratu implantadas. A face oeste, por outro lado, ficou mais preservada, principalmente pela sua condição eminentemente estuarina onde as florestas de manguezais impuseram uma limitação à ocupação e ao uso dos solos.

Os estudos realizados com vistas ao conhecimento da qualidade ambiental da Baía de Todos os Santos iniciaram-se no final da década de 60, quando tanto a Universidade Federal da Bahia quanto o Centro de Pesquisas para o Desenvolvimento-CEPED dispararam, independentemente, uma série de programas de monitoramento ambiental. A Universidade iniciou o Projeto Ambientes Estuarinos, que dava apoio ao Projeto Ostreicultura, este último conveniado com a antiga SUDEPE e o Conselho Britânico. Nessa oportunidade, o Canal de Itaparica foi eleito para abrigar um cultivo experimental da ostra de mangue, sendo que o Projeto Ambientes Estuarinos investigou, extensivamente, durante três anos as variáveis ambientais condicionantes da produção primária e secundária nesse sistema.

Em paralelo, muito em função dos protocolos acordados em 1972 durante a Conferência de Estocolmo para o Meio Ambiente (ONU), o governo brasileiro deflagrou a elaboração das suas normatizações ambientais, ingressando nos programas de monitoramento, criando a Secretaria do Meio Ambiente e as suas coordenações regionais. Coube naquela altura, ao recém-criado CEPED, assumir a responsabilidade de iniciar as ações ambientais no Estado da Bahia através do seu departamento de proteção ambiental - PROTAM.

As suas ações deram início ao licenciamento ambiental, ao monitoramento da balneabilidade das praias e deu o primeiro passo para a compreensão da distribuição de metais pesados na Baía de Todos os Santos. Posteriormente, essas ações foram transferidas para o Centro de Recursos Ambientais - CRA, que assumiu o papel da

gestão ambiental estadual. Nesse intervalo de cerca de trinta anos, diversas iniciativas para a compreensão da qualidade ambiental da BTS foram tomadas. Por um lado, a Universidade, através dos seus Institutos e Departamentos lançou-se no campo dos estudos ambientais realizando projetos, cursos e pesquisas, muitas delas como temas de estudos de pós-graduação. O Estado por sua vez, através do CRA e de suas Secretarias, também deu continuidade a outros programas de estudo e ações na área ambiental, no que diz respeito à Baía de Todos os Santos. Em todos esses estudos acima eu estive envolvido, seja como aluno e estagiário da Universidade Federal da Bahia seja como servidor da Secretaria de Planejamento do Governo do Estado da Bahia.

Entretanto, essa quantidade enorme de material produzido ao longo desses anos, reporta-se, na maioria das vezes, a estudos pontuais, descontínuos no tempo e sem sequência metodológica. Todo esse acervo permanece ainda carecendo de uma interpretação integrada que possibilite uma análise evolutiva dos fenômenos ambientais, indispensável para o conhecimento da realidade desse grande sistema estuarino, bem como para o balizamento de estudos prognósticos. Dentre as tentativas na direção da reconstituição dessa base de dados, pode-se ressaltar aquela feita em 1987 pelo Centro de Estatística e Informações - CEI, que culminou com a edição do encarte, *Qualidade Ambiental na Bahia: Recôncavo e Regiões Limítrofes* (CEI, 1987) e a recente organizada por Hatje e Andrade (2009).

As águas da Baía de Todos os Santos apresentam diferentes características e níveis de qualidade em função das suas Zonas já descritas anteriormente, para o controle ambiental. As Zonas 1 e 2, englobam a maioria das praias da Cidade Baixa de Salvador, alcançando também a Baía de Aratu, Ilha de Maré e Enseada do Caboto. Nessa região, além do descarte de esgotos sanitários nas praias da orla interna de Salvador, existem efluentes industriais que drenam para a Baía de Aratu oriundos do Centro Industrial de Aratu e os comprometimentos de transporte de sólidos nos terminais de embarque e desembarque do Porto de Aratu, no entorno da saída dessa baía. Ainda nessa área, encontra-se a Enseada da Ribeira e a dos Cabritos, que além de concentrar esgotos devido as suas poucas profundidades e ao efeito de encapsulamento que o corte geográfico proporciona, apresentam ainda residuais de mercúrio nos sedimentos, herdados dos despejos de uma antiga fábrica de cloro-soda que utilizava células eletrolíticas de mercúrio para o fracionamento molecular do cloreto de sódio.

A Zona 3 contempla o complexo insular do norte da BTS e a região de exploração, processamento e transporte marítimo do petróleo. Essa pode ser considerada uma das áreas mais comprometidas da BTS, em face das constantes perdas para o ambiente do material processado ou transportado. Os derrames acidentais são passíveis de ocorrer, ressaltando o que houve em 1992, com o derrame de cerca 50,000 l de óleo asfáltico da unidade de processamento de Madre de Deus (UFBA, 1992). Este acidente contaminou manguezais e praias arenosas nos limites do complexo insular, criando também problemas sociais entre as comunidades pesqueiras que habitam essas ilhas.

O distanciamento cultural entre a realidade industrial e a rotina primitiva de vida dessas comunidades contrapõe-se à pequena distância geográfica que as separa, não alcançando mais do que poucas centenas de metros. Os trabalhos realizados pela Universidade Federal da Bahia pelo Programa de Monitoramento Ambiental das Áreas ao Norte da Baía de Todos os Santos, e que sucedeu ao derramamento de 92, revelaram a presença de hidrocarbonetos nos sedimentos das estações sob a influência do complexo petrolífero, alterações na anatomia das estruturas foliares das folhas de plantas do mangue, bem como respostas nos padrões de crescimento das suas plântulas. Ainda dentro desse programa, resultados discriminantes de poluição foram encontrados em testes do tipo bioensaios quando as estações sob a influência direta do complexo petrolífero foram comparadas com sítios controle em Jeribatuba, no Canal de Itaparica.

A Zona 4 reporta-se ao estuário do Rio Subaé, fortemente impactado pelos esgotos domésticos da Cidade de Santo Amaro e por efluentes industriais. Na Zona 6, correspondendo à parte oeste da Bahia, encontra-se a região de menor comprometimento ambiental quanto à qualidade de suas águas. As indústrias são ausentes nessa região e os assentamentos humanos não alcançam uma magnitude que possam comprometer a qualidade de águas da baía. As regiões norte e nordeste da baía são as mais comprometidas pela presença de metais pesados nos sedimentos devido à proximidade com as atividades industriais e os centros urbanos com maiores densidades (HATJE, 2009).

As inúmeras tentativas de solucionar os diversos e graves problemas socioeconômicos-ambientais das periferias de Salvador e de toda a franja da Baía de Todos os Santos, sempre esbarraram em investidas pontuais, sem que um processo maior que assegurasse

a sustentabilidade social e econômica fosse considerado. Foram, por exemplo, louváveis os diversos planos urbanísticos das Prefeituras de Salvador que enfocaram as áreas de habitações mais precárias, as inúmeras iniciativas de criação de pequenos negócios e mesmo as oportunidades criadas pelos Polo Industrial de Aratu, Polo Petroquímico e recentemente o Polo Automotivo. No entanto, todas elas partem do princípio da geração de renda suportada, ou pela injeção do capital exógeno ou então pela criação de oportunidades de negócios locais para que os produtos destes negócios sejam consumidos pela sociedade também local. Sabe-se, contudo, que dinheiro não faz dinheiro, à exceção das grandes movimentações de papéis e títulos, coisa astronomicamente distante das sociedades que vivem nas periferias das cidades.

O desaquecimento das economias do Recôncavo nos últimos 50 anos e o surgimento de uma grande Salvador periférica e segregada do desenvolvimento, compõem os dois termos da equação na qual esse exercício está direcionado. Seria preciso, então, que se identificasse uma grande oportunidade na geografia regional para que se estabelecesse um circuito de reaquecimento da economia, fundamentada na reativação das imensas áreas produtivas do Recôncavo imediato à Baía de Todos os Santos e ao seu direcionamento para os mercados consumidores da capital e, em específico, para a grande concentração de pequenos consumidores das periferias de Salvador. A economia, via de regra, está direcionada para um público consumidor de classe média alta, que sempre está sendo cotejado pelos *shopping centers*, pelos investimentos imobiliários que cativam a fantasia de morar em lugares privilegiados e por toda a parafernália da propaganda do consumo, sem, contudo, vislumbrar o imenso potencial de mercado instalado nas classes mais baixas, aquelas que se espremem e se acotovelam nas periferias ou estão penduradas nas encostas da cidade. Uma grande cidade real que circunda um núcleo virtual de fôlego limitado e impregnado de preconceitos e de medos naturais, frente ao imenso contingente da pobreza.

Por outro lado, circuitos de economia que construíram a civilização baiana e brasileira até o início do século XX, foram substituídos por outros que desprezaram as oportunidades sabiamente identificadas pelos nossos antepassados, onde os grandes centros produtores do Recôncavo eram intimamente relacionados com a capital. A quebra desses circuitos originou a decadência da maioria das cidades do Recôncavo,

com poucas exceções como Santo Antônio de Jesus, que já tem vida própria com centro de economia regional baseada nos serviços e na agropecuária.

A febre da extração do petróleo no Recôncavo teve vida curta, sendo substituída pelo desembarque de matéria-prima externa e o seu processamento. A maior parte da economia gerada com essa linha de empreendimento vai beneficiar regiões afastadas do centro dessa operação, como são os negócios do Copec e os serviços portuários de Madre de Deus, que drenam a economia para a concentração de capitais em outros lugares, levados na esteira dos grandes petroleiros e suas companhias armadoras. Exemplos desse distanciamento são fartamente ilustrados no esquecimento a que foram condenadas as cidades da Baía de Todos os Santos. Esse exercício pretende provocar uma forte relação tanto física como econômica e cultural entre o Recôncavo e Salvador, gerando oportunidades nas duas direções e retomando o desenvolvimento sustentável de toda a franja da Baía.

A ideia passa, inicialmente, pela identificação de três grandes polos geradores de economias, situados nas bacias terminais dos rios Jaguaripe/Dona, Paraguaçu e Subaé (Fig. 21).



Figura 21 - Possibilidades de diálogos via hidrovia entre os três grandes estuários da Baía de Todos os Santos e Salvador. De norte para o sul: estuário do Rio Subaé, Paraguaçu e Jaguaripe. Salvador a leste.

O Polo Jaguaripe/Dona seria o atrator das economias geradas nas terras que lhe são contíguas, abrangendo centros nucleadores como Jaguaripe, Nazaré, Valença, Aratuípe, Maragojipinho, e Santo Antônio de Jesus. Para o polo do Baixo Paraguaçu ficaria convergida à produção de todo o vale do Paraguaçu, Muritiba, Cruz das Almas, Sapeaçu, Conceição do Almeida, e os outros municípios do Recôncavo contíguos ao vale. O Polo do Subaé arregimentaria a economia de Santo Amaro, São Francisco do Conde e de toda a costa oeste da Baía e Todos os Santos.

As terras do Recôncavo, embora maltratadas por séculos de cultivos sucessivos e inadequados, estão longe de serem desqualificadas, tecnologias de recuperação estão disponíveis para a produção de uma agricultura diferenciada em bases sustentáveis para abastecer os mercados locais e nacionais com produtos de qualidade ambientalmente certificados. As terras estão subutilizadas e mal aproveitadas, mas possuem uma virtude rara, todas têm acesso para os grandes rios que desembocam na Baía de Todos os Santos, oportunidade ímpar para se estabelecer polos de embarque da produção agrícola e desembarque dos produtos vindos de Salvador. Pensa-se então em uma agricultura vigorosa substanciada por um processo de parcerias justas, cartoriais, entre donos de terras e trabalhadores, ou mesmo com pequenos proprietários, com polos cooperativados de armazenamento nos estuários desses grandes rios, trocando produtos e negócios com Salvador através das hidrovias. Indústrias leves e polos de serviço, por que não? A Universidade Federal do Recôncavo - UFRB teria um campo imenso para pensar essas oportunidades para as sociedades e desenhar programas de parcerias produtivas.

O outro lado precisaria ser também pensado, o receptivo de Salvador, com uma grande requalificação na área do Comércio que seria fundamental para dar visibilidade ao que está hoje escondido pelos armazéns obsoletos da Zona do Porto. Uma grande central de distribuição dos produtos do Recôncavo na Cidade Baixa para abastecer aquele imenso contingente populacional, com a hidrovia recuperada. Um arrojado sistema de ferries, sendo agora estatizados, localizados um em Água de Meninos para veículos leves, aproveitando a Via Portuária, e outro na Ponta da Sapoca em São Tomé de Paripe, para cargas pesadas e articulado diretamente com a BR-324 e com os ramais da Ferrovia Centro Atlântica. Nesse mesmo contexto, surgiria uma rede de pequenos portos e terminais nas cidades que margeiam a Baía de Todos os Santos, para serem todos

articulados através desses mesmos terminais, coisa que uma ponte ligando Salvador a Itaparica estaria longe de possibilitar.

Por fim, um vigoroso esforço para implementação de políticas culturais dos valores criativos, mais efetivas e de continuidade, que extrapolassem as intervenções pontuais já antes mencionadas. O que desde já, fica assegurado é que essas políticas culturais mencionadas, embora ainda sem um corpus definido, não deverão ser pensadas sem um caráter de complementaridade junto a todas as oportunidades disponíveis, do contrário, poderiam se perder no vácuo da descontinuidade e esvaírem-se como esforço mal aproveitado.

Para que isso se configurasse, seria necessário o reordenamento territorial de todas essas áreas, estudos de capacidade de suporte, estudos de viabilidade econômica, reordenamento fundiário, com assentamentos produzindo uma agricultura de alta tecnologia e de baixo impacto, e o desenvolvimento de um vigoroso sistema de transportes. Localidades como São Roque do Paraguaçu se presta, admiravelmente bem para a implantação dessas centrais de recepção e para estocagem e processamento de produtos agropecuários, devido a sua situação privilegiada na foz do Rio Paraguaçu e ser possuidora de porto conectado com linha férrea e rede rodoviária. O que vemos hoje em São Roque é uma cidade que não consegue mais ver o rio, ofuscada que ficou com o Canteiro de Obras da Petrobrás/Odebrecht - para reparo e construção de plataformas de exploração de óleo e gás no fundo do mar - ao longo de toda a sua frente para a foz do Paraguaçu. Não bastasse isso, para perturbar a paisagem, nasce agora, perto da localidade de Enseada, à direita e à jusante de São Roque o Estaleiro Enseada do Paraguaçu. O vilarejo de Enseada continua pobre, e as centenas de caçambas do consórcio que constrói o empreendimento não param de circular.

No outro extremo da baía, ao sul do Canal de Itaparica, fica a cidade de Jaguaripe, além de se prestar admiravelmente bem para o turismo cultural, localiza-se a cavaleiro da foz do rio do mesmo nome, e também oferece oportunidades magníficas para se converter em uma central de captação dos produtos desse polo. Na face norte da Baía, talvez a cidade de São Francisco do Conde pudesse ser o atrator do polo do Subaé, pela sua também privilegiada posição à beira do estuário e o patrimônio riquíssimo da sua monumentália.

O transporte dessas mercadorias seria feito, preferencialmente, pela grande hidrovia da baía e dos seus rios tributários, em embarcações projetadas para se adequarem às condições da Baía de Todos os Santos, como foram os saveiros. Algumas poderiam usar a força eólica, outras motorizadas, utilizando combustíveis vegetais, processados a partir das imensas plantações de dendê espalhadas por todo o Recôncavo e Baixo Sul.

Essas embarcações seriam protótipos de sustentabilidade ambiental, uma vez que se espelhariam na mesma fisionomia dos velhos saveiros, mas, construídos em estruturas de casco que não utilizassem madeira da Mata Atlântica nem da Hileia, e sim de tecnologias ecoeficientes de estruturação laminada, na qual outras madeiras reflorestadas e resinas pudessem ser combinadas para produzir uma nova geração de barcos para o Recôncavo. Os velhos saveiros, sua tecnologia construtiva, história e iconografia iriam para o Museu do Saveiro a ser instituído no Memorial do Recôncavo, na zona do Comércio de Salvador, para que a memória construtiva ficasse preservada, assim poderiam voltar a navegar quando o entorno da baía, por ventura, venha a ser reflorestado nos próximos 30 ou 50 anos.

Nessa fase, o exercício aproxima-se mais das intervenções na Zona 1, que corresponde à orla interna de Salvador. O que vai se discutir a partir daqui são exemplos de como o zoneamento já discutido anteriormente poderá ser o indicador de intervenções prioritárias e sistematizadas segundo as características culturais e geoambientais de cada uma das Zonas de Identidade Ambiental da Baía de Todos os Santos. Esse exercício de planejamento visualiza uma reaproximação entre Salvador e o seu Recôncavo. Para isto, seriam criados três grandes pontos de contato em Salvador, além dos que já existem historicamente.

O primeiro seria o que está sendo considerado como o Memorial do Recôncavo, que se localizaria onde hoje é a zona portuária de Salvador. Nesta concepção, o atual porto de cabotagem seria transferido para a Baía de Aratu, permanecendo apenas o porto de passageiros. Os armazéns seriam removidos à exceção do conjunto central, que daria apoio a uma grande marina popular. Esses dois barracões remanescentes, na bisetriz de toda a Av. da França, abrigaria todo um mercado voltado para os negócios náuticos, lojas de equipamentos, serviços, abastecimento de víveres para as embarcações de

passeio, escritórios especializados de importação de barcos e equipamentos náuticos, etc.

A nova Av. da França seria então um grande *boulevard*, sem obstruções pela parte do mar. Agora, já foi construído um novo Terminal de Passageiros, em detrimento ao antigo, que foi uma obra monumental e referencial da arquitetura moderna da Bahia, projetada por Diógenes Rebouças e hoje sede da CODEBA. A edificação atual continua sombreando o que seria a grande visão da baía, só que, com uma arquitetura pretenciosa e vulgar. Mas essa interferência inadequada não impediria a criação desse grande parque urbano que se estenderia desde o Mercado Modelo até o atual depósito de containers e englobaria também o terminal do ferie e a feira de São Joaquim. Com o deslocamento da cabotagem do Porto de Salvador para Aratu, acabando com a privatização perversa dos portos privados que lá estão instalados, não teria mais sentido esse depósito de containers, que ficaria bem melhor situado perto da BR-324 e da via férrea.

Projetos já existem para essa zona do Porto de Salvador, são balões de ensaio, todos baseados em uma visão construtivista, substituindo os antigos armazéns por outras edificações de hotelaria e lazer, mantendo uma cultura consumista que pouco agregaria ao esplendor da paisagem que poderia ser agora descortinada com a remoção completa das obstruções pelo lado do mar. Além do mais, na sua maioria, esses projetos se distanciam do passado histórico dessa zona, na qual até o início do século XX o cais do porto se prolongava sem obliterações da paisagem, detentor de um bucolismo que dificilmente seria recuperado com a pulverização de hotéis e outras construções na beira do cais. Ali seria o grande parque municipal, o Memorial do Recôncavo, a reativação da Rampa do Mercado com sua floresta de mastros, a feira aos sábados no entorno do Mercado Modelo, a feira de pescado, as feiras itinerantes de bugigangas e comida aos domingos nas ruelas do comércio, os bares nas calçadas e becos, o vai e vem de turistas atônitos com tanta confusão de gente e os estivadores retomando os seus trabalhos seculares interrompidos pela amnésia cultural que se instalou na cidade.

Na Av. da França, a grande *promenade*, os prédios atuais que para ela se abrem, transformando-se em hotéis; cinco estrelas para o Banco do Brasil e Bradesco, cafés nas calçadas dos hotéis, o Instituto do Cacau, arquitetura transitória entre o decó e o

Bauhaus, abrigando agora um *shopping* de instalações modernas, com cinemas, danceterias, lojas de grifes e restaurantes.

Na frente só o mar, no máximo convivendo translucidamente com uma balaustrada para o deleite de namorados e pescadores de finais de semana. Árvores muitas árvores, sombras, banquinhos leves e transparentes, gente fazendo cooper de manhã cedo antes do trabalho, nas noites clareadas por uma iluminação singela e adequada, ou embarcando para as ilhas e recantos da Baía nos finais de semana.

Nos quarteirões do comércio, atividades mistas de habitação, construindo lofts nos casarios de arquitetura eclética, apart-hotéis nos inúmeros prédios das décadas de 50/60, escritórios, hotelaria para todos os níveis aquisitivos, barracas de frutas e revistas, restaurantes, manutenção das lojas de quinquilharias no sopé da montanha, revitalização da alfaiataria, chapelaria, enfim, a volta do glamour.

O Elevador Lacerda, impávido vigilante do porto, ganharia agora uma segunda parada intermediária, com acesso para a Ladeira da Montanha. Na Ladeira da Montanha, as boates, tradição histórica, os cabarés, os restaurantes, as pousadas, a vida boêmia, agora que tem um porto que a justifique e a recupere. Os marinheiros estariam de volta.

Mais adiante, na Av. da França, o grande Centro Cultural do Recôncavo, situando-se onde hoje está o depósito dos containers. Hotéis de traslado, Museu do Saveiro e Biblioteca do Recôncavo depositários de toda a sua história desde o périplo português até a construção da cidade de Salvador da Baía de Todos os Santos, as lutas contra os invasores, os poetas, os pintores, os músicos, a ecologia, a iconografia do Recôncavo, suas festas, seu povo.

A viagem continuaria pela Frederico Pontes, agora com o seu canteiro central arborizado e abrigando alguns edifícios de negócios e exportação a ampliação do terminal do ferre, a revitalização da Feira de São Joaquim com o seu porto, a criação do shopping do Recôncavo para a venda de produtos mais sofisticados e artesanato, sempre com amplos espaços de integração do turismo com esses centros de cultura regional.

A Calçada, o Largo de Roma, Canta Galo, todas com aberturas para o mar, desobstruindo o bloqueio da Rua Barão de Cotegipe e possibilitando aos atuais

moradores reverterem as fachadas de suas moradias, agora para o lado do mar e criando oportunidades de negócios de turismo com pequenas pousadas, albergues, bares e restaurantes.

Da Boa Viagem em diante, passando pela Pedra Furada em balanço, a nova Av. de Contorno, prolongando-se pelo Porto da Lenha, Bogari, Penha, Ribeira, Massaranduba e invaginando pela enseada da Ribeira indo alcançar as proximidades da Enseada dos Cabritos para se conectar com a Av. Afrânio Peixoto, agora toda urbanizada no seu entorno.

Na parte leste da Enseada da Ribeira, o segundo núcleo de contato direto com o recorte da Baía, com a implantação do Mercado Atacadista do Recôncavo, abastecendo toda a periferia litorânea e emprestando novo visual à enseada, com o vai e vem dos barcos de cargas e passageiros. Esse Mercado iria gerar infinitas oportunidades de negócios tanto para os polos produtores dos três estuários como para os futuros negociantes da Cidade Baixa. Agora a cidadania começaria a se fazer notar, com um pouco de dinheiro no bolso, dignidade e pertencimento, nutrindo outros imaginários que não a violência e o desespero.

De Cabritos, nova inflexão descola a nova Av. de Contorno da Afrânio Peixoto e se desenvolve leve ao redor de Plataforma, Escada, indo se conectar novamente lá adiante à Afrânio Peixoto em Praia Grande. Esse era o caminho que as marinetes faziam na década de 50 para quem se dirigia a São Tomé de Paripe, sempre acompanhado a linha do trem. Teria que ser uma via leve, contemplativa, aderente ao ambiente, para que o tráfego pesado continue então pela Av. Afrânio Peixoto.

Com o segundo núcleo de contato assim configurado, que rebatimentos isso poderia trazer? Pequenos negócios se formando, a renda aumentando, casas melhorando, crianças nas escolas? Tudo isso seria factível. E se isso tudo acontecer, qual o próximo passo? Teremos já a possibilidade de começar a resolver definitivamente o problema das encostas? Já haveria então uma cidadania instalada para se organizar frentes de trabalho e edificar terraceamentos com alvenaria de pedra à exemplo do que os nossos antepassados fizeram com a Ladeira da Montanha, e vejam que naquela época não havia os recursos tecnológicos disponíveis! Poderíamos transportar o passivo ambiental das minas de cobre de Jaguarari via ferrovia e iniciar o grande mutirão, construindo os

terraços e transformando aquela região em um dos locais mais aprazíveis de moradia para os próximos 20 ou 30 anos. E o Instituto da Criança em pleno Parque de São Bartolomeu? Factoide corajoso, levando-se em conta que os marginais de agora também têm filhos e irmãos pequenos. Será que a violência iria continuar ali? Quem teria a coragem de assaltar os seus próprios filhos e irmãos?

Mais para o norte aparece o Polo de Indústrias Leves do Recôncavo, o terceiro núcleo, no coração de uma das áreas mais desassistidas da Cidade Baixa. O coração de Coutos, mais precisamente centrado nos remanescentes da antiga Cocisa, fábrica de cimento desativada e possuidora de instalações indústrias e portuárias adequadas para receber as matérias primas vindas dos polos produtivos dos três estuários. Polpas de frutas, doces, mil e uma formas de aproveitamento da mandioca para biscoitos finos, beijus com sabores diversos para exportação e competir com os mercados nacionais e internacionais, mantinhas defumadas embaladas a vácuo, confecções, outras possibilidades de pequenas indústrias de baixo impacto, espalhadas pela área do entorno, configurando-se assim o reaquecimento da nanoeconomia.

Do mesmo modo que essas oportunidades foram visualizadas para a Zona 1, outras também poderão ser detectadas nas diversas Zonas de Identidade Ambiental da Baía de Todos os Santos. O que foi aqui apresentado foi apenas um exercício de planejamento, traduzido em forma de uma utopia. Essa estratégia, poderia ser estendida para todo o Recôncavo.

Relembrando o que escrevi na Introdução desta Tese, a única expectativa que tenho sobre todas essas coisas descritas nesta Seção, é que ainda possam servir de inspiração para um leitor curioso e corajoso o suficiente para querer levar adiante algumas dessas ideias.

Considerações finais

Finaliza-se aqui esta Tese. Um arco de tempo longo e bastante detalhado que parte dos tremores de Gaia que separaram os continentes construindo pacientemente em milhões de anos a Baía de Todos os Santos. Enquanto esse cataclismo se processava, já em seus finais, surgia na África um ente que diferenciava-se cada vez mais dos outros animais, ele já se achava diferente, era o único que utilizava uma tecnologia que foi se aperfeiçoando junto com a sua biologia, até se tornar definitivamente humano. A humanidade e a animalidade se distinguiram mais e mais até chegar ao humano moderno, que inventou ou descobriu os símbolos.

Já possuidor de um aparato sofisticado de consciência, esse humano migra por todo o mundo, sempre motivado por grandes eventos ambientais, e se distribui, como nenhuma outra espécie, por todo o planeta. Sua trajetória foi dramática, enfrentou glaciações e degelos, avanços e recuos do mar, enquanto caminhava num misto de necessidades e desejos. Chegou à Europa, migrou para Ásia e Oceania, atravessou o Estreito de Bering em época de níveis mais baixos do mar, alcançou as Américas por rotas diferentes, foi até o extremo da América do Sul, penetrou pela bacia amazônica, povoou o litoral tanto do Pacífico quanto do Atlântico e chegou à Baía de Todos os Santos, já com o nome de povos Tupinambás.

Foram esses Tupinambás que os Portugueses encontraram quando chegaram por aqui e quase os dizimaram por completo. Os jesuítas dobraram a fé dos índios, substituindo-a por uma crença alienígena e perversa que só fez destruir o culto milenar dos seus entes das matas e das águas. Eles não conheciam a culpa e nem os pecados dos cristãos.

Esse arco de tempo visita a Europa na transição do Medievo para o Renascimento, discute a política de conquista dos portugueses, suas navegações, erros e acertos, finalizando com as conquistas desastrosas na Índia e a chegada ao Brasil. O Brasil e seus primeiros visitantes são documentados através de autores que, às vezes, contam histórias diferentes e muitas vezes antagônicas.

O Recôncavo Colonial foi visitado tanto na sua glória como no desfecho decadente. Visitantes mais recentes foram discutidos e os romances históricos respeitados como

referências documentais, embora sustentados por ficções das mais elegantes, como os títulos de Daniel Defoe e Xavier Marques, este último, a minha grande inspiração para partes dos textos desta Tese. Os anos de 1950 também foram vistos, nos quais a contribuição de Luiz de Aguiar Costa Pinto foi fundamental para quem queira compreender esse “Recôncavo: laboratório de uma experiência humana”, com a sua magnífica taxionomia territorial. Outra taxionomia foi proposta, atualizada e fundamentada nos diversos ambientes do entorno da Baía de Todos os Santos, fruto da observação atenta de suas enseadas e de suas gentes.

Todos esses condicionantes históricos, ambientais, culturais e fenomenológicos foram, cada um, em suas devidas proporções, os responsáveis por uma receita de desenvolvimento que proponho, a qual beira a utopia, mas que não tenho dúvidas que deveria ser observada com mais atenção. A minha formação política, herança das conversas com Milton Cayres de Britto, meu pai, me impedem de acreditar que o grande capital possa sozinho emancipar as sociedades, principalmente aquelas desprotegidas e fincadas em tradições fortes, como são as das maravilhosas pessoas da Baía de Todos os Santos e seu Recôncavo. As conheci durante viagens, velejadas, conversar nos bares, nas feiras e na beira do cais de todas as localidades que visitei na minha vida, desde os tempos do veraneio em Jaburu, Vera Cruz, quando menino, com os bolsos do short cheios de siris recém-aferventados, que minha mãe pescava com o jereré, daquele cais de pedra que olhava Salvador de frente. Eram os tempos quando o motor da luz desligava às 21h em ponto e o mundo todo ficava no escuro.

Referências

- ABREU, C. O. **Brasil no Século XVI**. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias. 1880.
- _____. **Capítulos de História Colonial**. Rio de Janeiro: M. OROSCO & C. 1907.
- ADORNO, T. W.; HORKHEIMER, M. **Dialética do Esclarecimento**: Fragmentos Filosóficos. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor Ltda, 1985.
- ADOVASIO, J.M.; DILLEHAY, T.D.; MELTZER, D. J. On a Pleistocene human occupation at Pedra Furada, Brazil. **Antiquity**. v. 68, n. 261, p. 695-710, 1994.
- ADOVASIO, J. M.; PEDLER, D. M. Monte Verde and the antiquity of humankind in the Americas. **Antiquity**. v. 71, n. 273, p. 573-582, 1997.
- AGOSTINHO, P. **Embarcações do Recôncavo. Um Estudo de Origens**. Série Sociedade e Cultura - A Bahia e o Recôncavo 3. Salvador: Publicações do Museu do Recôncavo Wanderley Pinho, 1973.
- ARAÚJO, A. G. M. et al. Holocen dryness and human occupation in Brazil during the “Arcaic Gap”. **Quaternary Research**, v. 64, p. 298-307, 2005.
- AZEVEDO, T. **Povoamento da Cidade do Salvador**. Evolução Histórica da Cidade do Salvador. v. 3. Edição fac-similar. Salvador: Secretaria da Cultura. Fundação Pedro Calmon, 2009.
- BANDEIRA, F. P. F. S.; BRITO, R. R. C. Comunidades pesqueiras na Baía de Todos os Santos: aspectos históricos e etnoecológicos. In: CAROSO et al. (org.). **Baía de Todos os Santos: aspectos humanos**. Salvador: EDUFBA, 2011.
- BARICKMAN, B. J. **Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- BEHLING, H. **Late Quaternary vegetational and climatic changes in Brazil**. Review of Palaeobotany and Palynology, n. 99, p. 143-156, 1998.
- BEHLING, H. et al. **Late Quaternary vegetational and climate dynamics in northeastern Brazil, inferences from marine core GeoB 3104-1**. Quaternary Science Review, n. 19, p. 981-994, 2000.
- BEHRENSMEYER, A. K. et al. **Terrestrial Ecosystems through Time: Evolutionary Paleoecology of Terrestrial Plants and Animals**. Chicago: The University of Chicago Press, 1992.
- BEHRINGER, W. Climatic Change and Witch-Hunting: The Impact of the Little Ice Age on Mentalities. **Climatic Change**, n. 43, p. 335-351, 1999.

- BHABHA, H. K. **O local da cultura**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1998.
- BLACKMORE, S. **Consciousness**. New York: Sterling Publishing Co., Inc. 2010.
Oxford University Press, 1999.
- BOURDIEU, P. **A Distinção: Crítica Social do Julgamento**. São Paulo: Edusp, Porto Alegre: Zouk, 2008.
- BICALHO, M. F. B. O Rio de Janeiro no Século XVIII: A transferência da capital e a construção do território centro-sul da América portuguesa. **URBANA. Revista Eletrônica do CIEC/IFCH/UNICAMP**, v. 1, p. 1-20, 2006.
- BRANDÃO, M. A. Os Vários Recôncavos e seus Riscos. **Revista do Centro de Artes, Humanidades e Letras**. v. 1, 2007.
- BRITO, R. C. A Água e a Baía de Todos os Santos. In: **Anais dos Seminários Águas: Mananciais e Usos, Saneamento e Saúde, Política e Legislação**. Salvador: Goethe Institut/ Prefeitura Municipal de Salvador, 1994.
- _____. A gestão da Baía de Todos os Santos. **Bahia Análise & Dados**. Salvador, v.11 n. 2 p. 98-100, Setembro 2001.
- _____. **Programa de Desenvolvimento Sustentável da Baía de Todos os Santos e do seu Recôncavo**: bases para a sua implementação. Fundação Ondazul/ Universidade Federal da Bahia, Salvador: Mímeo, 2006.
- _____. Seria o Ambientalismo a Grande Narrativa da Contemporaneidade? **Revista Meio Ambiente e Sustentabilidade**. v. 3, n. 2, jan./jun. 2013.
- BROWN, P. et al. A new small-bodied hominin from the Late Pleistocene of Flores, Indonesia. **Nature**. v. 431, p. 1055-1061, 2004.
- BRUNET, M. et al. A new hominid from the Upper Miocene of Chad, Central Africa. **Nature**. v. 418 (6894), p. 145-151, 2002.
- CALDERON, V. **O Sambaqui da Pedra Oca**. Salvador: Universidade Federal da Bahia, Instituto de Ciências Sociais, 1964.
- _____. Nota Prévia sobre arqueologia das regiões central e sudeste do Estado da Bahia. In: **Programa Nacional de Pesquisas Arqueológicas**. Resultados Preliminares do segundo ano 1966-1967. Publicações Avulsas Museu Emílio Goeldi, Belém, n.10, p. 135-147, 1969.
- _____. As Tradições Líticas de uma Região do Baixo São Francisco (Bahia). **Universitas**. 12/13: Universidade Federal da Bahia, Salvador, p. 49-65, 1972.
- _____. **Contribuição para o Reconhecimento da Arqueologia do Recôncavo e do Sul do Estado da Bahia**. Publicações Avulsas, Museu Emílio Goeldi, Belém, n. 26, p. 141-156, 1974.

- CANALI, J. **Américo Vespúcio: Espião ou Navegador?** Rio de Janeiro: Livraria H. Antunes, 1940.
- CARDIM, F. **Tratados da Terra e Gente do Brasil.** Rio de Janeiro: L. Leite & Cia, 1925.
- CAREY, D. **Asia Travel in the Renaissance.** Malden: Blackwell Publishing, 2004.
- CARNEIRO, E. **A Cidade do Salvador (1549): Uma Reconstituição Histórica.** Salvador: Gráfica Econômico e Administração, 1978.
- CARTO, S.L. et al. Out of Africa and into an ice age: On the role of climate change in the late Pleistocene migration of early modern humans out of Africa. **Journal of Human Evolution.** v. 56, p. 139-151, 2009.
- CEI. **Qualidade Ambiental na Bahia: recôncavo e regiões limítrofes.** Salvador: Centro de Estatística e Informação, 1987.
- COLLINSON, D. **50 Grandes Filósofos: Da Grécia Antiga ao século XX.** São Paulo: Editora Contexto, 2009.
- CONSTÂNCIO, F. S. **História do Brasil desde o seu Descobrimento por Pedro Álvares Cabral até a Abdicação de D. Pedro I.** Tomo I. Paris: Na Livraria Portuguesa de J. P. Aillaud. 1839.
- COOK, M. **Uma Breve História do Homem.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.
- CORTESÃO, J. **A Política de Sigilo Nos Descobrimientos.** Comissão Executiva das Comemorações do Quinto Centenário da Morte do Infante D. Henrique. Lisboa: 1960.
- COSTA, A. **Introdução à Arqueologia Brasileira: Etnografia e História.** São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1959.
- COSTA, E. M. L. Contributos Ciganos para o Povoamento do Brasil (Séculos XVI-XIX). **Arquipélago História**, 2ª série, IX, p. 153-182, 2005.
- COSTA P, L. A. **Recôncavo: Laboratório de Uma Experiência Humana.** Rio de Janeiro: Centro Latino-Americano de Pesquisas em Ciências Sociais, 1958.
- DARWIN, C. **A Naturalist's Voyage around the World: The Voyage of the Beagle.** E-Book do Project Gutenberg, 2008, edição por John Murray of London de 1913.
- DE BLASIS, P. A. D. Indicadores da Transição Arcaico para o Formativo na Região Montanhosa do Médio Vale do Ribeira, SP. In: TENÓRIO, M. C. (Org.) **Pré-História da Terra Brasilis.** Rio de Janeiro: Editora UFRJ, p. 61-72, 1999.

DE OLIVEIRA, P. et al. Late Pleistocene/Holocene climatic and vegetational history of the Brazilian caatinga: the fossil dunes of the middle São Francisco River. **Palaeogeography, Palaeoclimatology, Palaeoecology**, v. 152, p. 319-337, 1999.

DILLEHAY, T. D. **The Late Pleistocene cultures of South America**. Evolutionary Anthropology, p. 206-216, 1999.

DOMINGUES, F. C. **Vasco da Gama's Voyage: Myths and Realities in Marine History**. Paper presented at the International Conference "Vasco da Gama's Arrival in India: 500 Years", at the Institute of Romance Studies, School of Advanced Studies, University of London, 1998.

DOMINGUEZ, J. M. L.; BITTENCOURT, A.C. S. P. Geologia. In: HATJE, V.; ANDRADE, J. B.(Org.). **Baía de Todos os Santos: Aspectos Oceanográficos**. Salvador: Editora da Universidade Federal da Bahia, p. 27- 66, 2009.

DOMINGUES, M. **O Infante D. Henrique: O Homem e sua Época, Evocação Histórica**. Lisboa: Livraria Romano Torres, 1957.

DYNESIUS, M.; ROLAND, J. **Evolutionary consequences of changes in species' geographical distributions driven by Milankovitch climate oscillations**. Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America, v. 97(16), p. 9115-9120, 2000.

ELBL, I. The state of research: Henry "The Navigator". **Journal of Medieval History**. p. 79-99, 27, 2001.

ETCHEVARNE, C. A Ocupação Humana no Nordeste Brasileiro Antes da Colonização Portuguesa. **Revista USP**. n. 44, p. 112-141, 2000.

ETCHEVARNE, C.; FERNANDES, L. Apontamentos para uma Arqueologia do Recôncavo Baiano. In: CAROSO, C. et al. (Org.). **Baía de Todos os Santos: Aspectos Humanos**. Salvador: EDUFBA, p. 29-47. 2011.

FINLAYSON, C. Biogeography and evolution of the genus *Homo*. **Trends in Ecology and Evolution**. v. 20, n. 8, p. 457-463, 2005.

FONSECA, F. I. **Santo Antônio do Paraguaçu**. Salvador: Publicação do Museu do Recôncavo, Wanderley Pinho, 1973.

FONTANA, R. **O Brasil de Américo Vespúcio**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1995.

FRANK, A. G. **ReOrient: Global Economy in the Asian Age**. California: University of California Press, 1998.

FREYRE, G. **Casa-Grande & Senzala: Formação da Família Brasileira sob o Regime da Economia Patriarcal**. Rio de Janeiro: Distribuidora Record de Serviços de Imprensa S.A, 1990.

GOODMAN, J. E. **A Long and Uncertain Journey: The 27,000–Mile Voyage of Vasco da Gama**. New York: Mikaya Press, 2000.

GRÁDA, C. Ó; KELLY, M. The Waning of the Little Ice Age: Climate Change in Early Modern Europe. **Journal of Interdisciplinary History**, 44, 3, p. 301-325, 2014.

GUEDES, M. J. **Tenente Robert Pearce: aquarelas feitas durante a viagem ao Brasil da H.M.S. Favorite em 1819 e 1820**. Rio de Janeiro: Livraria Kosmos, 1991.

GUIA GEOGRÁFICO CIDADE DO SALVADOR. **Salvador no século 19**. Disponível em: <<http://www.cidade-salvador.com/seculo-19.htm>>. Acesso em: 29 jul. 2014.

HALL, S. **Da Diáspora: Identidades e Mediações Culturais**. Belo Horizonte: UFMG, 2009.

HATAYA, R. A. M. **Conhecimento Tradicional dos Pescadores e Marisqueiras da Comunidade de Bananeiras (Ilha de Maré, Salvador-BA) e os Impactos do Complexo Industrial da Baía de Aratu**. TCC (Graduação) - Instituto de Biologia, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.

HAY, P. **Main Currents in Western Environmental Thought**. Blooming: Indiana University Press, 2002.

HATJE, V. et al. Contaminação Química. In: HATJE, V.; ANDRADE, J. B. (org). **Baía de Todos os Santos: aspectos oceanográficos**. Salvador: EDUFBA, 2009.

HARVEY, D. **Condição Pós-Moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 2010.

HEINE, K. Tropical South America during the Last Glacial Maximum: evidence from glacial, periglacial and fluvial records. **Quaternary International**. v. 72, p. 7-21, 2000.

HEINRICH, H. Origin and Consequences of Cycling Ice Rafting in the Northeast Atlantic Ocean during the Past 130.000 Years. **Quaternary Research**, v. 29, p. 142-152, 1998.

HENDERSON, J. **A History of The Brazil** - Comprising: Geography, Commerce, Colonization, Aboriginal Inhabitants, &c. &c. &c. London: Published by Longman, Hurst, Rees, Orme and Brown, 1821.

HERCULANO, A. **Roteiro e Viagem de Vasco da Gama em MCCCXCVIII**. Segunda edição. Lisboa: Imprensa Nacional, 1861.

HEYERDAHL, T. **The Ra Expeditions**. London: Billing & Soons LTD, 1971.

HEYERDAHL, T. **A Expedição Kon-Tik**. Rio de Janeiro: José Olímpio Ed, 1987.

HOBSON, J. M. **The Eastern Origins of Western Civilization**. Cambridge: Cambridge University Press, 2004.

HUBBE, M. et al. Testing Evolutionary and Dispersion Scenarios for the Settlement of the New World. **PLoS ONE**. v. 5, n. 6, p. 1-9, 2010.

HUBBE, M. et al. Paleoamerican Morphology in the Context of European and East Asian Late Pleistocene Variation: Implications for Human Dispersion Into the New World. **American Journal of Physical Anthropology**. v. 11, 144 (3). p. 442-453, 2011.

JABOATÃO, Fr. A. S. M. **Novo Orbe Seráfico, Parte II, Livro III**. Rio de Janeiro: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1859.

JANSON, H. W. **História Geral da Arte: Renascimento e Barroco**. São Paulo: Livraria Martins Fontes, 2001.

JOHANSON, D. C; BLAKE, E. **From Lucy to Language**. New York: Simon & Schuster Edition, 1996.

JOHANSON, D. C.; EDEY, M. A. **Lucy: The Beginnings of Human Kind: How our oldest ancestor was discovered and who she was**. New York: Touchstone, 1990.

KATKAR, N. After Last Maximun Glacial: The third migration. **Comptes Rendus Pelevol**. v. 10, p. 665-678, 2011.

KIMBEL, W. H. et al. Late Pliocene *Homo* and Oldovan Tools from the Hadar Formation (Kada Hadar Member) Etiopia. **Journal of Human Evolution**, v. 31, p. 549-561, 1996.

KOELSCH, W. A. Prince Henry ‘the Navigator’: A Life. A Review. **Association of Pacific Coast Geographers Year Book Journal**. 63, p. 145-151, 2001.

LANDSTEINER, E. The Crisis of Wine Production in Late Sixteenth-Century Central Europe: Climatic Causes and Economic Consequences. **Climate Change**. 43: p. 323-334, 1999.

LAVIGNE, F. et al. **Source of the great A.D. 1257 mystery eruption unveiled, Samalas volcano, Rinjani Volcanic Complex, Indonesia**. Proceedings National Academy of Science, 110, 42, p. 16742-16747, 2013.

LEAKEY, R. E. **Origins Reconsidered. In Search of What Makes us Human**. New York: Anchors Books, 1993.

LEITE, S. I (Org). **Cartas do Brasil e mais Escritos por P. Manuel da Nóbrega (Opera Omnia)**. Coimbra: Tipografia da Atlântida (*Acta UniversitatisConimbragensis*), 1955.

LESSA, G. C. et al. A revaluation of the late quaternary sedimentation in Todos os Santos Bay (BA) Brazil. **Anais da Academia Brasileira de Ciências**, v. 72, p. 573-590, 2000.

LESSA, G. C. et al. Oceanografia física. In. HATJE, V; ANDRADE, J, B. (org.). **Baía de Todos os Santos: aspectos oceanográficos**. EDUFBA, 2009.

LEWIN, R. **Bones of Contention: Controversies in the Search for Human Origins**. Chicago: Chicago University Press, 1997.

LIMA, C. C. U. O Neotectonismo na Costa do Sudeste e do Nordeste Brasileiro. **Revista de Ciência & Tecnologia**, 15, p. 91-102, 2000.

LINDLEY, T. **Narrative of a Voyage to Brasil**. London: T. Davison, White-friars, 1805.

MANDRYCK, C.A.S. et al. Late Quaternary paleoenvironments of Northwestern North America: Implications for inland versus coastal migration routes. **Quaternary Science Reviews**. v. 20, p. 301-314, 2001.

MARQUES, X. **O Feiticeiro**. Rio de Janeiro: Livraria Editora Leite Ribeiro, 1922.

_____. **Praieiros**. Salvador: Edições GRD, 1969.

_____. **O Sargento Pedro: Tradições da Independência**. São Paulo: Edições GRD em convênio com o Instituto Nacional do Livro, 1976.

_____. **As Voltas da Estrada**. Salvador: Conselho Estadual de Cultura, 1998.

_____. **Jana e Joel**. Salvador: Fundação Pedro Calmon, edição fac-similar. UEFS Editora, 2009.

MARKHAM, C. R. **The Letters of Amerigo Vespucci and Others Documents Illustrative of his Career**. London: London Inn Fields, W.C., 1894.

MARTINS, L. R. (trad. introd.). **Américo Vespúcio. Novo Mundo. Cartas de Viagens e Descobertas**. Porto Alegre, L&PM, (Col. Visão do Paraíso, n. 2), 1984.

MARTIN, L. et al. Astronomical Forcing of Contrasting Rainfall Changes in Tropical South America between 12,400 and 8,800 calyr B.P. **Quaternary Research**. v. 47, p. 117-222, 1997.

MATTOSO, K. Q. **Bahia Século XIX: uma província no Império**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

MELLART, J. Excavations at ÇatalHüyük, first preliminary report, 1961. **Anatolian Studies**. 12, p. 41-65, 1962.

MELTZER, D. J. Monte Verde and the Pleistocene Peopling of South America. **Science**. v. 276, p. 754-755, 1997.

- MILLER, G.H. et al. Abrupt onset of the Little Ice Age triggered by volcanism and sustained by sea-ice/ocean feedbacks. **Geophysical Research Letters**, 39, 2. p. 1-5, 2012.
- MOHRIAK, W. U. Bacias Sedimentares da margem continental brasileira. In: BIZZI, L. A, et al. (Eds.). **Geologia, tectônica e recursos minerais do Brasil**. CPRM, Brasília, p. 87-165, 2003.
- MORENO, H. B. Portugal: do Mediterrâneo ao Atlântico, no século XV. **História. Revista da Faculdade de Letras**. v. 13, p. 188-203, 1996.
- MORENO, H. B. Balanço de um Século no Portugal Anterior ao Encontro do Brasil. **Arquipélago História**. 2ª série, 5, p. 545-560, 2001.
- MÖRNER, N. A. **Solar Minima, Earth's rotation and Little Ice Ages in the past and in the future**: The North Atlantic-European case. *Global and Planetary Change* 72, p. 282-293, 2010.
- NESJE, A.; DAHL, S.O. The Little Ice Age: only temperature? **The Holocene**, 13, 1, p. 139-145, 2003.
- NEVES, W. A.; PUCCIARELLI, H., M. Morphological affinities of the first Americans: an exploratory analysis based on early American human remains. **Journal of Human Evolution**, v. 21, p. 261-273, 1991.
- NEVES, W.A. et al. Early Holocene human skeletal remains from Santana do Riacho, Brazil: Implications for the settlement of the New World. **Journal of Human Evolution**, v. 45, p. 19-42, 2003.
- NEVES, W. A.; HUBBE, M. Cranial morphology of early Americans from Lagoa Santa, Brazil: Implications for the settlement of the New World. **Proceedings National Academy of Science**. v. 102, n. 51, p. 18309-18314, 2005.
- NIETZSCHE, F. **Human, All Too Human**. Cambridge: Cambridge University Press, 2005.
- OBER, F. A. **Amerigo Vespucci**. New York: Harpers & Brothers Publishers. Project Gutenberg EBook, 1907.
- OLIVEIRA, W. F. **A crise da economia açucareira do Recôncavo na segunda metade do século XIX**. Coleção Casa de Palavras. Estudos 1. Salvador: FCJA; UFBA-Centro de Estudos Baianos, 1999.
- PEDRÃO, F. O. Recôncavo baiano na origem da indústria de transformação no Brasil. In: SZMRECSÁNYI, T. et al. (Org.). **História econômica da independência e do Império**. São Paulo: Hucitec, 2002.
- PEREIRA, M. S. **A Navegação de 1501 ao Brasil e Américo Vespúcio**. Rio de Janeiro: ASA Artes Gráficas LTDA, 1984.

PEREIRA, E. et al. O que é ser Humano? **Ciências & Cognição**, 2007, v. 12, p.178-191.

PESSENDA, L. C. R. et al. Late Pleistocene and Holocene vegetation changes in northeastern Brazil determined from carbon isotope and charcoal record soils. **Palaeogeography, Palaeoclimatology, Palaeoecology**. v. 297, p. 597-608, 2010.

PESSIS, A. N. Pré-História da Região do Parque Nacional Serra da Capivara. In: TENÒRIO, M. C. (Org.) **Pré-História da Terra Brasilis**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, p. 61-72, 1999.

PIGAFETTA, A. **Magellans' s Voyage Around the World**. The original text of the Ambrosian MS., with English traslation, notes, bibliography and index by James Alexander Robertson. Cleveland: The Arthur H. Clark Company, 1906.

PINTO, L. A. C. **Recôncavo, Laboratório de Uma Experiência Humana**. Rio de Janeiro: Centro Latino Americano de Pesquisas em Ciências Sociais. Publicação n. 1, 1958.

PITTA, S. R. **História da América Portuguesa desde o ano de 1500 do seu descobrimento até o de 1724**. Lisboa Ocidental: Na Oficina de Joseph Antônio da Silva, Impressor da Academia Real, 1730.

PFISTER, C.; BRÁZDIL, R. Climatic Variability in Sixteenth-Century Europe and its Social Dimension: A Synthesis. **Climatic Change**, p. 43: 5-53, 1999.

PROUS, A.; FOGAÇA, E. Archaeology of the Pleistocen-Holocen boundary in Brazil. **Quaternary International**, v. 53/54, p. 21-41, 1999.

POWELL, C. Mca. et al. Paleomagnetic constrains on timing of the Neoproterozoic breakup Rodinia and the Cambrian formation of Gondwana. **GEOLOGY**, v. 21, p. 889-892, October, 1993.

PROUS, A. **O Brasil Antes dos Brasileiros**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor Ltda, 2012.

REBOUÇAS, D. A. **Salvador da Bahia de Todos os Santos no Século XIX**. Salvador: Fundação Odebrecht, 1979.

REIS, J. J. **Rebelião Escrava no Brasil. A História do Levante dos Malês em 1835**. Edição Revista e Ampliada. São Paulo: Editora Schwarcz LTDA, 2003.

ROTHHAMMER, F.; DILLEHAY, T. D. The Late Pleistocene Colonization of South America: An Interdisciplinary Perspective. **Annals of Human Genetics**, v. 73, p. 540-549, 2009.

SACHS, I. **Espaços, tempos e estratégias do desenvolvimento**. Edições Vértice, São Paulo, 1986.

SAID, E. **Orientalismo**: O Oriente como invenção do Ocidente. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

SALGADO-LABORIAU, M. L. et al. dry climate event during the late Quaternary of tropical Brazil. **Review of Palaeobotany and Palynology**. v. 99, p. 115-129, 1998.

SALVADOR, V. F. **História do Brasil**: 1500-1627. Nova Edição Revista por Capistrano de Abreu. São Paulo: Weisflog Irmãos, 1918.

SCIENCE. Special Section: *Ardipithecus ramidus*. **Science**. v. 326, October 2009.

SCHWARTZ, S. B. **Segredos Internos**: Engenhos e escravos na sociedade colonial. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

SEI. **Limites Municipais**: Projeto de Atualização das Divisas Municipais da Bahia. 2014. Disponível em: <<http://limites.sei.ba.gov.br/>>. Acesso em: 18 ago. 2014.

SEDGWICK, W. T.; TYLER, H. W. **História da Ciência**: Desde a Remota Antiguidade até o Alvorecer do Século XX. Porto Alegre: Editora Globo, 1950.

SOUZA, G. S. **Tratado Descritivo do Brasil em 1587**. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1851.

SOUZA, J. B. A. Virgem Imperial: Nossa Senhora e império marítimo português. **Luso-Brazilian Review**, 45. 1, p. 30-52, 2008.

SILVA, O. B. et al. Bacia do Recôncavo. **Boletim de Geociências da Petrobrás**. v. 15, p. 423-431, 2007.

SUDIC. **Relatório de Impacto ao Meio Ambiente- RIMA Estaleiro Paraguaçu**. Salvador, 2009.

TATTERSALL, I. **Becoming Human**: Evolution and Human Uniqueness. San Diego: Hartcourt Brace & Company, 1999.

_____. **The Fossil Trail**: How we Know what we Think we Know about Human Evolution. Oxford: Oxford University Press, 1995.

TAVARES, L. H. **A história da Bahia**. Salvador: Unesp/Edufba, 2001.

THOMSON, C. W. **The Voyage of the Challenger**: The Atlantic. London: McMillan & Sons, 1877.

TOHVER, E.; COLLINS, A. S. Assembling two easy pieces: the geology of western Gondwana and plate tectonic theory - An introduction to the special volume. **Gondwana Research**. v. 21, n. 9, p. 311-315, 2012.

UFBA. Universidade Federal da Bahia. **Avaliação do Impacto do Derramamento de óleo na Baía de Todos os Santos em 16.04.92**: Relatório Técnico. Salvador, 1992.

VASCONCELLOS, P. S. **Chronica da Companhia de Jesus do Estado do Brasil e do que Obraram seus Filhos n'esta Parte do Novo Mundo**. v. I. Lisboa: Editor A. J. Fernandes Lopes, 1865.

VILHENA, L. S. **A Bahia no Século XVIII**. v. I. Bahia: Editora Itapuã. 1969.

WALTER, R. C. et al. Early human occupation of the Red Sea coast of Eritrea during the last interglacial. **Nature**. v. 405, p. 65-69, 2000.

WARNIER, Jean-Pierre. **A mundialização da cultura**. Bauru: Editora da Universidade do Sagrado Coração, 2003.

WARNHAGEN, F. A. **Diário da Navegação de Pero Lopes de Souza**. Lisboa: Tipografia da Sociedade Propagadora dos Conhecimentos Úteis, 1839.

_____. Carta de Mestre João Physyco d'el Rei, para o mesmo Senhor. De Vera Cruz ao 1º de maio de 1500. **Revista Trimestral de História e Geografia ou Jornal do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Tomo Quinto. v. 17. p. 364-366, 1843.

_____. **História Geral do Brasil**. Madrid: Imprensa de V. de Dominguez, 1854.

YBERT, J. P.; et al. Environmental and sea-level variations on the southeastern Brazilian coast during the Holocen with comments on prehistoric human occupation. **Palaeogeography, Palaeoclimatology, Palaeoecology**. v. 189, p. 11-24, 2003.

ZWEIG, S. **Os Caminhos da Verdade**: Américo Vespúcio – Erasmo de Rotterdam. Obras Completas Tomo XVII. Rio de Janeiro: Editora Delta S. A., 1953.