

LA CIUDAD
IBEROAMERICANA

SIMPOSIO Y EXPOSICION
Valencia, mayo - junio 1988

6 La ciudad de Salvador de Bahía

PAULO ORMINDO DE AZEVEDO

Nacido en Salvador, Bahía, Brasil, en 1937, es diplomado en Arquitectura por la Universidad Federal de Bahía. Posee, además, el «Diploma di Perfezionamento per lo Studio dei Monumenti» por la Università degli Studi di Roma. Es «profesor Adjunto» de la Universidad Federal de Bahía, en la Maestría de Arquitectura y Urbanismo y Coordinador del Inventario de Protección del Acervo Cultural de Bahía. Como consultor de la UNESCO, en el campo de la restauración de monumentos y sitios, realizó misiones en Perú, Bolivia, Argentina, Ecuador y Cabo Verde (África). Es autor de libros y artículos sobre inventarios de bienes culturales, restauración de monumentos y sitios e historia urbana.

SALVADOR, FORMACION Y TRANSFORMACION

PAULO ORMINDO DE AZEVEDO

Salvador, o Bahía, como es más conocida en el exterior, primera ciudad portuguesa en América y capital del Brasil por dos siglos, es todavía una de las ciudades de mayor carácter del continente, a pesar de las transformaciones que sufrió en los últimos 40 años. Fundada en dos niveles, la base y la cresta de una escarpa de falla, su desarrollo fue fuertemente condicionado por su sitio extremadamente accidentado, uno de los componentes más fuertes de su identidad.

Formada por blancos y negros esclavos, ya que los indígenas fueron expulsados de la región para implantación de la agroindustria azucarera, Salvador empezó muy tempranamente un proceso de mixigenación y sincretismo cultural y religioso que constituye uno de sus trazos más marcantes.

Durante cuatro siglos, Salvador acumuló un notable acervo arquitectónico y urbanístico que le valió ser clasificada como monumento mundial por la UNESCO. Su patrimonio, a un mismo tiempo natural y cultural, está, empero, amenazado por una verdadera explosión urbana. En 1940 la ciudad poseía solamente 290.000 habitantes. Hoy, menos de medio siglo después, Salvador tiene una población siete veces mayor, es decir, 2.000.000 habitantes. Para comprender su compleja problemática actual debemos recapitular el proceso de evolución social y urbana por el que pasó la ciudad.

FUNDACION

En 1497 se realiza la primera expedición portuguesa a la India y tres años después ocurre el descubrimiento del Brasil por Pedro Alvares Cabral. La ruta para la India pasaba casi obligatoriamente por el Brasil, debido al Anticiclón del Atlántico Sur y, durante treinta años, el Brasil sirvió, principalmente, como apoyo a esta ruta. Sólo a partir de 1534 Portugal decide colonizar el país por medio de la iniciativa privada, con el sistema de «Capitanías Hereditarias».

Frente al pequeño desarrollo de las Capitanías, confiadas a una nobleza decadente, y de la creciente codicia del Brasil por las nuevas potencias europeas, decide Portugal crear en Brasil un Gobierno General para apoyo a las Capitanías y centralización administrativa y militar.

El lugar elegido para la sede de este Gobierno fue el mayor puerto natural de toda la costa brasileña; equidistante de las Capitanías del Norte y del Sur, y punto estratégico en las rutas para la India y África.

El 29 de marzo de 1549 llega a Bahía de Todos os Santos Tomé de Souza,

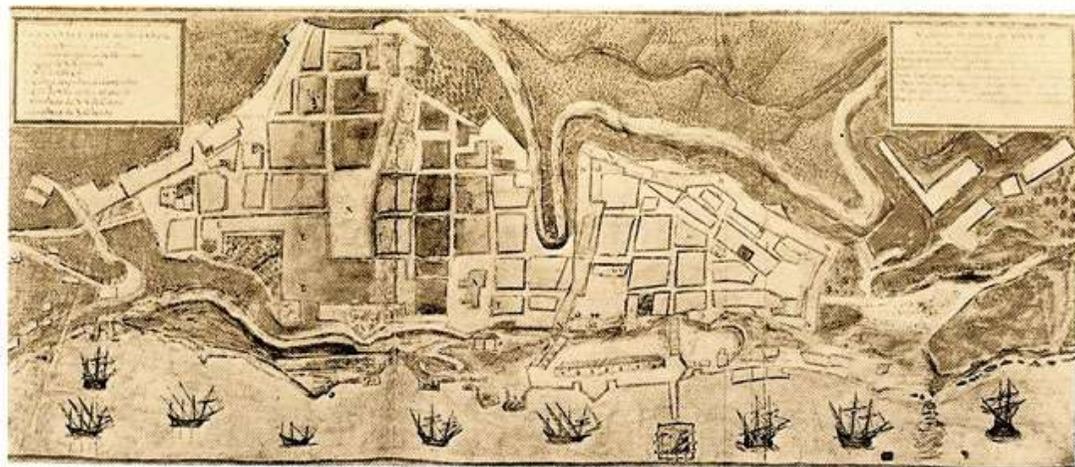
primer Gobernador General del Brasil, trayendo consigo más de mil personas, y una «Ordenança» conteniendo todas las normas que deberían orientar el proceso de población del Brasil y la construcción de la ciudad de Salvador, concebida como «fortaleza y población».

El sitio de la fundación de la ciudad fue el borde de una escarpa de línea de falla con 65 m. de altura que se desarrolla en la dirección de SSW para NNE formando la orilla de la bahía. El reverso de la escarpa, constituido por cerros y valles bien marcados, cae suavemente en dirección de la orilla atlántica. En la estrecha y rasa planicie junto a la escarpa, que se prolonga para el interior de la bahía, quedaba el puerto.

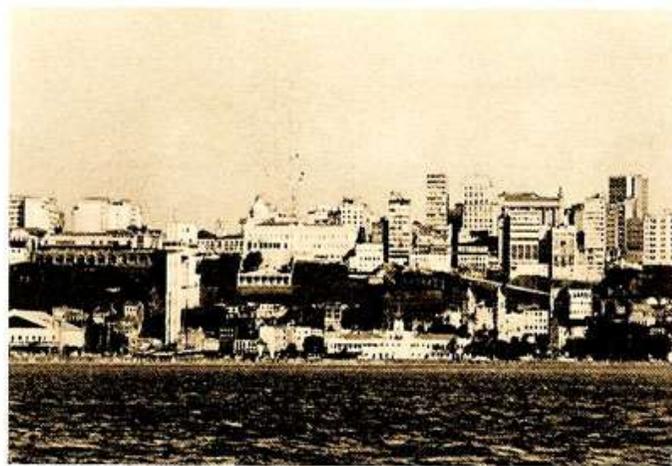
Para encargarse de la construcción de la ciudad según las «traças e amstras» traídas de Portugal, viene con Tomé de Souza el maestro de obras Luis Dias. El paso inicial en la construcción de Salvador fue la construcción de los muros de la fortificación, con gruesas paredes de tapia. En seguida fueron trazadas tres calles longitudinales mayores, dos transversales menores, en damero, y una plaza donde son construidos los edificios de los tres poderes. En su correspondiente proyección en la parte baja, a lo largo de la playa, se desarrollan las actividades de comercio, construcción naval y el puerto. Nace así una ciudad dividida en dos pisos. Las ligaciones entre los dos niveles de la ciudad eran hechas por «ladeiras», cuestas, y el transporte de las cargas, en muchos casos, por funiculares primitivos conocidos como «guindastes».

En 1553 comienza, «extra-muros», la construcción de la Sé (sede) Catedral, que marca la primera expansión de la ciudad en dirección al norte. En la misma área los jesuitas construyeron su colegio y alrededor de una gran plaza, el «Terreiro», se estructura el barrio de la Sé. En el final del siglo son reforzadas las defensas de la ciudad con la construcción de una serie de fuertes, al largo de la orilla de la bahía: S. Felipe; S. Tiago; N. S. de Monte Serrat (1587) y poco después los de Santo Antonio da Barra e Itapagipe. Son reconstruidos y extendidos los muros de tapia contornando ahora toda la ciudad, con dos puertas: Santa Catarina, al norte, y Santa Luiza, al sur. Fuera de las murallas de la ciudad son donadas grandes concesiones de tierra a las órdenes religiosas: Beneditinos (al sur) y Carmelitas (al norte), induciendo a un crecimiento lineal de la ciudad.

Hecha la fundación de la ciudad es introducida la agroindustria del azúcar en el Recôncavo de la Bahía de Todos os Santos, con la construcción de varios ingenios, que se cuentan en 36, al final del siglo. Los indios, obstáculos al desarrollo de las actividades agrícolas en la región, son expulsados a mediados de 1560. En las tierras vecinas a las de los cañaverales, sin embargo, impropias a éstos, se desarrolla la cultura del tabaco, la mejor moneda para la compra de esclavos africanos necesarios a la misma agroindustria.



PLANTA DE LA CIUDAD EN INICIOS DEL SIGLO XVII.



LA CIUDAD DE DOS PISOS.



TERREIRO DE JESUS.

OCUPACION HOLANDESA

Hasta fines del xvii portugueses y holandeses habían establecido una asociación doblemente provechosa: los primeros produciendo azúcar y los últimos distribuyéndolo en Europa. Con la política de monopolio de Felipe III y Felipe IV de España, prohibiendo Portugal, cuya corona había anexionado a la de España, de comerciar con los holandeses, estos deciden ocupar las Provincias de Bahía y Pernambuco, en Brasil, para garantizar la provisión de azúcar a sus compradores.

El 18 de mayo de 1624, una escuadra de 26 naves con 3.300 hombres al comando de Jacob Willekens y Pieter Pieterzoon Heya tomaron y ocuparon la ciudad de Salvador. La población, con refuerzos llegados de Pernambuco, se organiza alrededor de la ciudad y ataca, en varias oportunidades, a los invasores. Para defenderse, los holandeses represan las aguas de un riacho que nace en São Bento, creando una profunda fosa en torno de la ciudad por el lado de tierra.

La liberación de Salvador se hace con la llegada de una escuadra luso-española con 52 barcos y 12.000 hombres, bajo el doble comando de don Fradique de Toledo Osório y Manuel de Meneses, que sitia los holandeses por tierra y mar. Después de un mes de resistencia, los holandeses se rinden el 1.º de mayo de 1625.

Paradójicamente, la creación, por los holandeses, del foso acuático favoreció la expansión de la ciudad para la segunda línea de colinas, ya que, impidiendo su transposición, obligó a los atacantes locales a concentrarse en puntos elevados como Palma, Santana, Poeira, Saúde, dando así origen a núcleos de población. Después de la expulsión de los batavos, se sigue un período de fortificación de la ciudad.

CONSOLIDACION URBANA

En la segunda mitad del siglo xvii, restaurada Portugal como nación independiente, y ya en declinio el otrora próspero comercio con la India, Portugal comienza a dedicar más atención a su colonia. Es en este período, que se extiende hasta la segunda década del siglo xviii, que se construyen los mayores edificios comunitarios de la ciudad de Salvador, así públicos como religiosos. Este período corresponde, también, a una expansión de la economía azucarera.

En 1660, el Vicerrey Francisco Barreto de Meneses reedifica de forma con-digna el «Paço Municipal» y el Palacio de Gobierno. La mayoría de los grandes

conventos, colegios y hospitales ligados a la iglesia son también construidos o reconstruidos en este período, generalmente con recursos públicos, debido al régimen del «padroado».

La descubierta e inicio de explotación del oro de Minas Gerais, en los últimos años del xvii, provocó la transferencia en masa de esclavos de las regiones agrícolas para las auríferas. En consecuencia de este hecho, la agroindustria azucarera, principal pilar de la economía hasta entonces, se enfrenta, a partir de la segunda década del siglo xviii, a una de sus mayores crisis.

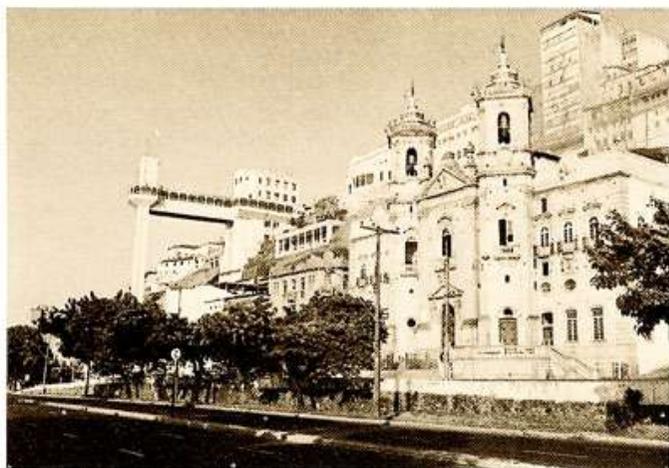
Pero Salvador diversifica sus actividades económicas, ampliando las exportaciones de productos como el algodón y el tabaco, desarrollando el comercio y la especulación financiera. La necesidad de abastecer las regiones auríferas lleva a la multiplicación de las estancias de ganado, a lo largo del río São Francisco, vía natural de acceso a las minas.

PERIODO AUREO Y DECADENCIA

La riqueza resultante de la exportación del oro, que en una primera fase se hacía por el puerto de Salvador, y de la dilatación de su «hinterland» es responsable por uno de los períodos más prósperos de la ciudad. Uno de los aspectos más palpables de este enriquecimiento es la construcción de lujosas sedes de hermandades de carácter religioso y asistencial que surgen en la primera mitad del siglo, muchas de las cuales con carácter de sociedades de clase o de gremios profesionales. En este período, por lo menos 16 hermandades construyen suntuosas capillas revestidas de «talla dourada», como forma de afirmación de su prestigio y poder.

Como sucedió en las etapas anteriores, la expansión de la ciudad para la segunda línea de colinas fue acompañada por la creación de una nueva cinta defensiva. En 1714 llega de Portugal el Ingeniero-Brigadeiro João Massé, incumbido de realizar una nueva planta de la ciudad y proyecto general de su fortificación. Constrúyese entonces una extensa línea de trincheras por el lado de tierra defendiendo los nuevos barrios surgidos después de la ocupación holandesa. Cubriendo estas trincheras, por el Este, se construyó el nuevo Dique de Tororó, represando el curso superior del río Lucaia. Este foso acuático todavía se conserva parcialmente.

La descubierta de un camino más corto para la costa y la necesidad de centralizar y mejor controlar las exportaciones de oro, hicieron que la corona decidiera transferir la capital de la colonia para Río de Janeiro, en 1763, reduciendo la importancia política y económica de Salvador.



IGLESIA DEL CONCEIÇÃO DE PRAIA.



PALACIO ARQUIEPISCOPAL.



PELOURINHO.



CASA DE CAMARA E CADEI.

SALVADOR EN EL SIGLO XIX

En consecuencia de la invasión napoleónica de Portugal y visando preservar su imperio, decide la corona portuguesa transferirse para el Brasil. Catorce años más tarde Brasil sería una nación independiente.

D. João VI desembarcó en Salvador el 22 de enero de 1808. En su corta permanencia en la ciudad el príncipe adoptaría medidas que irían a influenciar decisivamente en el desarrollo de la misma. La primera de ellas fue la apertura de los puertos brasileños a todas las naciones, bajo la doble presión de los ingleses, que como líderes de la Revolución Industrial buscaban nuevos mercados, y de los negociantes locales. Esta medida, el tratado de comercio con Inglaterra (1810), y la franquicia comercial de 1814, que había traído muchos comerciantes franceses, fortaleció Salvador como emporio comercial.

De otra parte, el retorno de la mano de obra esclava de las minas en declive, a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, había propiciado un refloreamiento de la agricultura y de la pecuaria, que tenía su punto de estrangulamiento en el monopolio portugués.

La liberación de las autorizaciones para creación de nuevos trapiches de azúcar y su progresiva mecanización por el vapor hace que la exportación del producto crezca otra vez. La descubierta, en 1843, de diamantes en el interior de la provincia de Bahía y la instalación de manufacturas de tejidos, amplían el rol de productos de exportación.

La queda de los precios de los productos tropicales en el mercado internacional provocaría, empero, una grave crisis en la economía bahiana, a partir de 1873. La crisis del final del siglo, que no era solamente local, facilitaría la liberación de los esclavos (1888), en la medida que eximía a los productores agrícolas de un gran compromiso. Este contingente de labradores sin tierras se desplaza a los millares del Reconcavo para Salvador, formando las primeras «favelas» y barrios pobres de la ciudad.

Al iniciarse el siglo XIX, Salvador poseía una población de 45.000 habitantes, tres veces mayor que cien años antes y poco menos que la nueva capital del Brasil, Río de Janeiro.

MEJORIAS Y TRASLADO DE LA CIUDAD

El gobierno provincial del 8.º Conde dos Arcos, con la mayor renta de los tributos proporcionada por el comercio, comienza en 1810 un ciclo de modernización urbana. Uno de los problemas más graves que enfrentaba la «urbis» en

su expansión y adensamiento eran los derrumbes de tierra en la montaña, soterrando casas y matando personas en la ciudad baja. Bajo el impacto del accidente de 1813, que provocó 34 muertes decide el gobernador mudar la ciudad para la península de Itapagipe. Hace venir de Río de Janeiro a los arquitectos de las Obras Públicas y del Paço: José da Costa e Silva y João Silva Muniz, respectivamente, y comienza la construcción de un gran canal de drenaje y navegación en su istmo, pero desiste de llevar adelante el plan, dirigiendo su acción para modernizar la vieja ciudad, ensanchando las «laderas» que ligan los niveles de la ciudad, construyendo Teatro, Biblioteca, la Praça do Comercio y el Passeio Público.

A partir de 1829, con la instalación de un servicio de iluminación de faroles de aceite de ballena, se inicia una etapa de implantación de redes de servicios públicos: en 1852, la «Companhia do Queimado», empieza a distribuir agua potable a domicilio por medio de 21 pilas públicas; iluminación pública a gas es inaugurada en 1862, obras de drenaje y rectificación de diversos riachos se realizan durante el gobierno del Visconde de S. Lorenço (1868/1871).

Licitación para la instalación de servicio de tranvías de tracción animal se abre en 1845 y es contratada seis años más tarde. Nuevas concesiones son hechas en 1864 y 1868. Estos transportes empezarían a ser electrificados a partir de 1897. Elevador hidráulico, ligando los dos niveles de la ciudad es inaugurado en 1873 por iniciativa de un particular, el comerciante Antonio Francisco de Lacerda.

La implantación de los sistemas de transporte público sirvió para integrar a la ciudad algunos núcleos nacidos alrededor de fortificaciones lejanas, constituidos por pescadores a los cuales se sumaron, después, veraneantes, como Itapagipe y Río Vermelho. Pero tuvo un efecto negativo, en la medida que facilitó la fuga del centro tradicional de las clases de mayor renta en dirección al sur, para barrios ubicados cerca de las playas, como Vitoria, Graça, Barra y el mismo Río Vermelho.

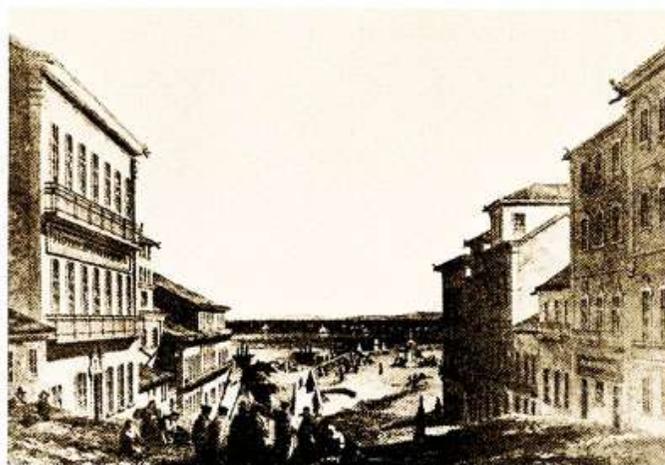
Las primeras líneas de transportes, por otra parte, consolidaron y expandieron un modelo de ocupación de cumbres de colinas por las clases media y alta, dejando los valles insalubres para la población de renta menor.

REFORMA URBANA

La Primera República (1889-1930), que en el Estado de Bahía tuvo como soporte económico la cultura del cacao, dejó su marca en Salvador por medio de una gran reforma urbana. A pesar del gran incremento del comercio durante el siglo pasado, Salvador continuaba operando con un puerto del período colo-



ELEVADOR HIDRAULICO.



LADEIRA DE SÃO PEDRO VHELO DEMOLIDO POR SEABRA.



AMPLIACION DEL PUERTO.



PRAÇA DA SE: UN TERMINAL DE TRANVIA POR UNA CATEDRAL.

nial. Entre 1854 y 1891, fueron sometidos a la apreciación del gobierno 14 proyectos de mejoramiento del puerto, sin ningún éxito.

En 1905, el bahiano José Joaquim Seabra, entonces Ministro de la Justicia de Brasil, intercedió frente al Presidente Rodrigues Alves tornando viable la realización de las obras que contó con capitales franceses y subsidios del gobierno. La Companhia Docas e Melhoramentos de Bahia además de construir el puerto era obligada a terraplenar y urbanizar una área de 80 Ha. en la angosta faja de tierra que era el barrio de la Praia y crear una gran avenida ligando el puerto al ferrocarril, en la Calçada, transformando totalmente la ciudad baja.

Seabra se erige, en 1912, gobernador de Bahía. Extiende, entonces, las obras de renovación urbana a la ciudad alta con la apertura de una gran avenida desde el centro (Sé) hasta el extremo sur de la ciudad (Barra) y la demolición de numerosos monumentos, reproduciendo en Salvador la reforma realizada, poco antes, en Río de Janeiro (1903/1906) según el modelo de Haussmann, y de la cual participó, como Ministro de Justicia del Presidente Rodrigues Alves, garantizando la acción autoritaria del intendente Pereira Passos.

Este ciclo de reforma urbana termina en 1933 con la venta y demolición de la vieja catedral, la Sé, para la formación de un terminal de tranvías.

LA CIUDAD CONTEMPORANEA

El ciclo de las reformas de Seabra fue acompañado de una abundante discusión sobre los destinos urbanos de Salvador, que contribuyó para la realización, en 1935, de una «Semana do Urbanismo», donde la flamante técnica urbanística era ampliamente propagandeadas: zoneamiento, tráfico urbano, plano director, ciudades jardines, «Model City Charter», etc. En contraste con los esfuerzos nacientes, a nivel nacional, por la preservación del patrimonio arquitectónico a partir de la Constitución de 1934, las ideas de la «Semana» están impregnadas del espíritu de los «ensanches».

A partir de la difusión de estas ideas, se da la contratación, en 1942, del Ingeniero Mario Leal Ferreira y bajo su liderazgo se constituye el Escritorio do Plano Urbanístico da Cidade de Salvador-EPUCS.

El crecimiento urbano de Salvador había encontrado freno a su desarrollo de las características poco comunes de su sitio. Los valles profundos y abundantes impedían la formación de una trama articulada de infraestructura. La ciudad fue durante mucho tiempo expandiéndose de forma lineal por las cumbres de la topografía, a partir de la colina de la Sé.

El EPUCS desarrolla los modelos que permitirían el establecimiento de la trama infraestructural necesaria, el aprovechamiento de los vacíos, generalmente los valles, ocupados parcialmente por los más pobres. Estos modelos

consistían en una trama en niveles distintos formada por vías de valle y vías de cumbre dispuestas en radiales y concéntricas. El plan, por su parte, definió la responsabilidad del poder público frente a la urbanización y a la valoración del espacio urbano.

La habitación proletaria, y su segregación, también ocupa un importante lugar en el planeamiento del EPUCS, que llega a proponer concentraciones transitorias para los pobres, que irían siendo segregados paulatinamente a medida que los terrenos se fueran valorizando.

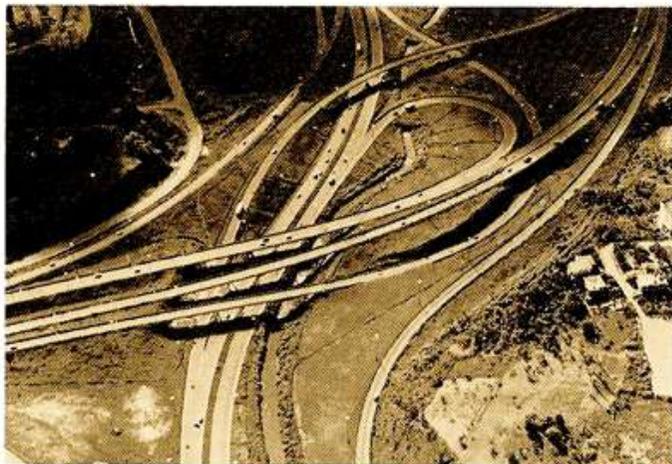
Así como las obras de Seabra, en el inicio del siglo, retratan la adecuación de la ciudad al capital mercantil en la economía agroexportadora, el EPUCS se constituye en el armazón teórico de la adecuación de Salvador al capital inmobiliario, que juega un papel muy importante en economías dependientes. De hecho, la década del 50 va a mostrar un crecimiento significativo de loteos al verse definido el papel infraestructurador del Estado.

Pero es en la década del 60, y particularmente después del golpe militar de 1964, que la ciudad va a encontrar su pleno desarrollo especulativo, superando obstáculos históricos como: la complicada estructura fundacional con gran cantidad de tierras públicas aforadas a particulares; las dificultades ya mencionadas de construcción de una trama infraestructural y, por último, la falta de recursos para una política de financiamiento habitacional que materializase los lucros especulativos.

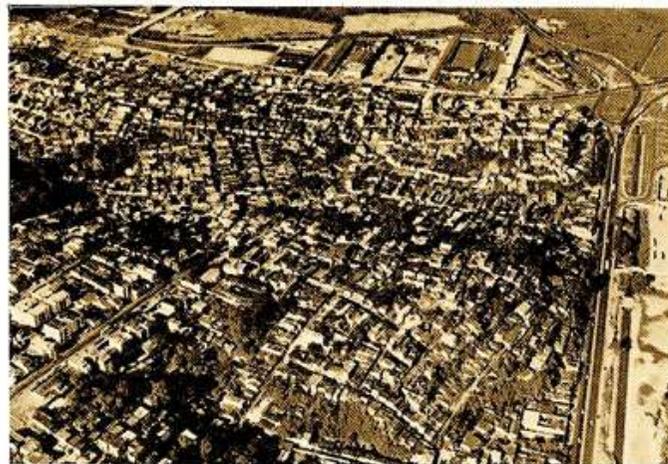
En los últimos años de la década del 60, el municipio vende prácticamente todos los terrenos de su propiedad a quienes la aforaban, mecanismo a través del que: 1.º, conseguía recursos para enfrentar las demandas infraestructuradas necesarias a la expansión urbana: avenidas de valle, viaductos, túneles, etc.; 2.º, tornaba viable el mercado de tierras, principalmente para las hipotecas necesarias a los financiamientos de largo plazo del Banco Nacional de Habitação (BNH), recién creado.

El propio BNH, movilizando recursos públicos del Fondo de Garantía de Tiempo de Servicios (FGTS), incorpora una enorme cantidad de recursos para la materialización de las ganancias especulativas, financiando no solamente la habitación como infraestructura urbana. El banco se transforma, también, en agente de un proceso de periferización, cuando, a la busca de terrenos de bajo coste que permitan precios finales de la unidad compatibles con la clientela de baja renta, migrante del campo, implanta sus conjuntos en periferias cada vez más distantes infraestructurando áreas que no controla y que quedan a la merced de la especulación inmobiliaria.

Surge de este proceso una conformación aparentemente contradictoria o paradójica, de una ciudad excesivamente verticalizada y excesivamente periferizada, con enormes espacios intersticiales vacíos a espera de valorización.



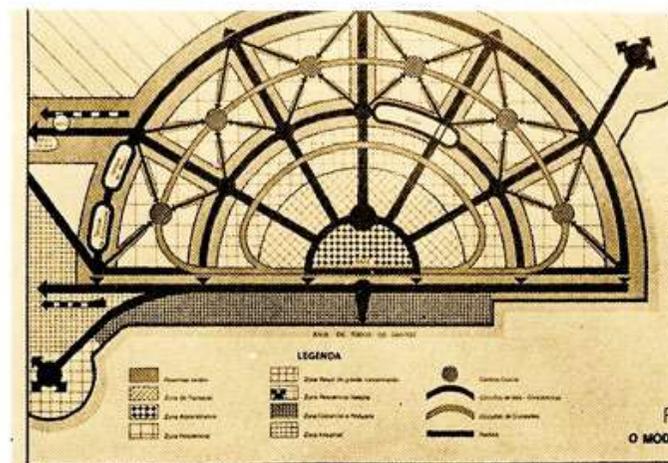
EL NUEVO ACCESO A LA CIUDAD.



BARRIO POPULAR.



POLO PETROQUIMICO.



MODELO VIARIO DEL EPUCS.

INFRAESTRUCTURACION METROPOLITANA

El tipo de industrialización de la región de Salvador, empezada en la década del 50 y fundamentada en incentivos fiscales, como es el caso del Centro Industrial de Aratu, CIA (1967), o en actividades de monopolio estatal, como la explotación y refinado del petróleo, o aún la combinación de estos dos tipos, como es el caso del Complejo Petroquímico de Camaçari, COPEC (1974) crearon una periferia industrial moderna en la Región Metropolitana de Salvador con muy poca absorción de mano de obra y ligación con el territorio o con la ciudad, sino dependiente de mercados y decisiones de carácter nacional o internacional.

Paralelamente a esta circunstancia, la transformación de Salvador de ciudad-puerto en ciudad-terminal viario, debido al gran énfasis dada en Brasil al transporte viario, a partir de 1956, modifica la estructuración interna de la ciudad al modificarle su entrada. Salvador pierde su contacto con el mar, tanto en relación con el Reconcavo, tradicionalmente ligado a la ciudad por barcos a vela (saveiros), cuanto a la navegación de larga distancia, no sólo en función del crecimiento del transporte terrestre, como de la creación de puertos especializados: Madre de Deus para el petróleo, Aratu para graneles, y Malhado para el cacao.

Estos cambios producen una infraestructuración viaria de las periferias de la ciudad, que extienden la especulación al espacio mayor de la región y tienen una notable influencia sobre la centralidad de la ciudad, ya que el viejo centro ha quedado excéntrico en relación a los nuevos accesos.

El Plan Director del CIA, Centro Industrial de Aratu, propone la construcción de un nuevo Centro Administrativo cerca del nuevo acceso, especie de Brasilia miniaturizada, festejada como la solución para la preservación del centro histórico, cuando, en verdad, es la apertura de un gran frente especulativo. A pesar de algunas acciones para transformar el Centro Histórico —Pelourinho y Maciel— en un polo turístico, su deterioración se acelera en la medida que pierde las funciones centrales.

LA CIUDAD DIVIDIDA

En consecuencia de la supervivencia de una estructura agraria muy arcaica, responsable por una fuerte migración rural, y del modelo de desarrollo dependiente introducido en Brasil, a partir de la década del 50, con utilización de alta tecnología y baja absorción de mano de obra, crece enormemente el sector informal o marginalizado en las grandes ciudades brasileñas. En el caso específico de Salvador, el 55% de sus habitantes tienen renta inferior a \$100.00. Por razones históricas y sociológicas obvias esta población es formada, fun-

damentalmente, por mestizos y negros.

Esta división a un solo tiempo social y racial se refleja, a nivel urbanístico, por una progresiva segregación espacial, no solamente en lo que se refiere a la morada de los dos grupos, sino también de las áreas en donde ejercen sus actividades, realizan sus compras y hacen su recreación.

Los pobres ocupaban, hasta la mitad del siglo actual, los valles insalubres que rodeaban las colinas ocupadas por la clase media. Un sociólogo de la época decía que el relieve social coincidía con la topografía local. Pero existían también barrios pobres ocupando colinas, especialmente en la parte norte de la ciudad. A partir de la década del 40, debido a la intensificación del proceso de urbanización que es responsable por el 71'4% del crecimiento urbano en el período, se iniciaba la ocupación con palafitos de la ensenada de los Tainheiros, entre la península de Itapagipe y el continente, formando el barrio que se llamó de Alagados. Ocurren también las primeras «invasões» de terrenos privados y públicos.

Con la construcción de las primeras avenidas de valle, aún en el final de la década del 40, y en mayor escala en la década del 60, la población de menor renta comienza a ser segregada en la zona norte de la ciudad, especialmente en áreas no reclamadas por otros grupos sociales, como las escarpas muy empinadas y las ensenadas poco profundas, a lo largo de la orilla de la Bahía de Todos os Santos.

En líneas generales, los dos grupos sociales se distribuyen a lo largo de las dos orillas que forman el Cabo de Santo Antonio, sitio de la ciudad de Salvador. La población de mayor renta se apropió de una faja comprendida entre las playas del Atlántico y la carretera que corriendo paralelamente a la costa conduce al aeropuerto y al Polo Petroquímico. La población de baja renta, siguiendo la línea del ferrocarril ocupó la faja comprendida entre el borde pantanoso de la Bahía de Todos os Santos y la nueva carretera que articula Salvador con el resto del país, a la orilla del cual se ubica el Centro Industrial de Aratu.

El espacio comprendido entre los dos ejes viarios mencionados, lejos del mar, pero contando con grandes facilidades de acceso, empieza a ser ocupado con grandes conjuntos habitacionales para la población de baja renta, mezclados con «favelas» e «invasões». En la convergencia de los ejes se estableció un gran complejo comercial y de servicios destinado a la población de renta más alta. No muy lejos de aquel punto, en la carretera que conduce al aeropuerto, se ubica el nuevo Centro Administrativo.

El viejo centro con su gran carga simbólica, aún decadente y empobrecido, es prácticamente el único espacio donde estas dos ciudades cada vez más distantes, una desarrollada y blanca y la otra marginalizada y mestiza, ritualmente se encuentran en las grandes fiestas religiosas, cívicas y populares, como el carnaval.



CENTRO ADMINISTRATIVO DE BAHIA.



DETERIORO DEL CENTRO HISTORICO.



TORRE DE DEPARTAMENTOS EN LA ZONA SUR.



COSTA ATLANTICA.