

## Intervenções no espaço urbano: um desafio à paisagem. O estudo de Valença [Bahia], Brasil

**Erika Jorge Rodrigues Cunha**



Arquiteta Urbanista. Especialista em Revitalização Urbana e Arquitetônica [UFMG, 2005]. Mestre em Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo [UFMG, 2008]. Belo Horizonte [MG], Brasil. <erikarquiteta@yahoo.com.br>.

CONPADRE'2010. Apresentado no 1º Seminário de Planejamento Regional [Conpadre n.03/2010], Conferência Internacional sobre Patrimônio e Desenvolvimento Regional. Campinas e Jaguariúna [Brasil], 2010.

---

### Resumo

O presente artigo tem o propósito de apresentar os resultados de pesquisa sobre a Paisagem Cultural de Valença, Bahia, Brasil, desenvolvida entre os meses de maio a outubro de 2010 com subsídios do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Por meio da experiência valenciana, pretende destacar a relevância dos aspectos materiais e imateriais no processo de produção de cidades, e apontar como a desconsideração destes elementos pelos órgãos gestores implica em soluções urbanísticas capazes de comprometer seriamente contextos de vida e paisagens socioculturais construídas e consolidadas pelo tempo e trabalho humano. O foco do estudo volta-se, essencialmente, ao contexto de vida de significativo número de famílias que vivem da pesca artesanal e da carpintaria naval, atividades que constituem o principal diferencial cultural de Valença, e que, no momento, enfrentam sua maior crise estrutural sendo iminente o risco de seu desaparecimento.

### Palavras Chave

Paisagem cultural, urbanização, planejamento urbano.

## Interventions in the urban space: a challenge for the landscape. The case of Valença [Bahia] Brazil.

### Abstract

The present article aims to showing the results of a research on the Cultural Landscape of Valença, Bahia, Brasil, developed between the months of april and october of 2010 with contribution of the National Institute of Historical and Artistic Patrimony. The experience of Valença points out the relevance of material and immaterial aspects in the process of producing the cities, and indicates that the disrespect of thos aspects can cause urbanistic solutions that are capable of seriously compromising entire contexts of living and cultural environment created by nature and human work throughout the time. The main purpose of this study is to analyze the enviroment of significant number of families that depend on artisanal fishing and naval carpinter's art. These occupations are the main cultural asset of Valença. At this time, however, it faces a great cultural difficulty and the risk of imminent vanishment.

### Keywords

Cultural landscape, urbanization, urban planning.

## Introdução

Configura-se no horizonte uma paisagem urbana da Terra. Somos hoje cerca de seis bilhões de habitantes no planeta, mais da metade vivendo em cidades. Aproximadamente 3,3 bilhões de seres urbanos interdependentes e interligados a um sistema global, causando um impacto de proporções únicas na história. E de acordo com as estimativas de sociólogos, geógrafos e urbanistas, devemos continuar a crescer exponencialmente nas próximas décadas chegando a mais de cinco bilhões de cidadãos até 2030. As cidades vêm se tornando assim, a mais expressiva marca de nossa presença no mundo, conformando culturas e colocando em evidência uma questão fundamental: como compreender e gerir espaços urbanos?

Assumir a discussão acerca do fenômeno urbano implica, antes de tudo, reconhecer que cidades são estruturas dinâmicas que resultam da transformação do espaço natural de modo que possa atender às necessidades humanas. Reúnem em sua arquitetura aspectos materiais e imateriais que se entrelaçam na produção de espaços viventes. Nelas os elementos móveis, em especial as pessoas e suas atividades, são tão importantes quanto as partes físicas estacionárias como observou Lynch (2006). Conhecer uma cidade significa assim, observar, sentir, ouvir as pessoas, identificar suas necessidades, participar de seu cotidiano e compreender os processos de interação entre matéria e energia, ou seja, entre o espaço físico e a vida que se desenvolve em seu interior. Só então é possível intervir ou propor mudanças concretas.

O estudo sobre a Paisagem Cultural de Valença/BA, realizado com subsídios do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN – através da Aro Arquitetos Associados, evidencia o desafio que se coloca a todos os envolvidos na tarefa de conhecimento e gestão de cidades. Valença caracteriza-se como um expressivo exemplo de como as intervenções urbanas realizadas sem um estudo prévio que leve em consideração o contexto de vida dos habitantes implica em transformações capazes de promover o sepultamento de importantes elementos herdados do tempo que não apenas unem passado e presente mas que garantem a subsistência de significativa parcela da população. Tal fato implica na ruptura com uma continuidade histórica sem a qual o elo entre passado, presente e futuro não só se desfaz como compromete a sustentabilidade da vida de muitos.

A pesquisa em questão foi realizada tendo como foco principal a atividade pesqueira artesanal e a construção naval, principais diferenciais culturais e econômicos de Valença. Ambas as atividades ocorrem a partir do rio ao redor do qual se assentou a cidade. O estudo tem o propósito de oferecer subsídios ao processo de Chancela da Paisagem Cultural entendida como “uma porção peculiar do território nacional representativa do processo de interação do homem com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores” conforme a Portaria nº 127, de 30 de abril de 2009 do IPHAN. Importante se faz destacar que

sua realização ocorreu no momento de maior crise estrutural já enfrentada pelas atividades supracitadas e teve como objetivo fundamental identificar os principais agentes de sua promoção.

A coleta de dados e elaboração do diagnóstico necessários ao subsídio do processo Chancela, implicou na realização de levantamentos cadastrais, análises de dados e definição de proposições preliminares passíveis de estruturação de uma pré-proposta de Plano Estratégico de Preservação. Incluiu a identificação de agentes e possíveis parceiros para o estabelecimento de um pacto com o IPHAN, bem como outras informações passíveis de integração do processo de Chancela. Para tanto foram utilizadas as fichas do Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão (SICG), metodologia desenvolvida pelo Instituto, que abrange as categorias de Conhecimento, Análise/Gestão e Cadastro.

## O contexto atual

Valença é um município litorâneo, localizado na mesorregião Sul do Estado da Bahia, em microrregião que polariza e denomina (Figura 1). Conta com uma população de 84.931 habitantes distribuídos em um território de 1.190,38 Km<sup>2</sup> (IBGE, 2007). A sede municipal é cortada pelo rio Una e está implantada a menos de 1 km de sua foz. Corresponde à maior cidade turística do trecho litorâneo denominado Costa do Dendê, tendo como principais atrativos praias paradisíacas com as de Guaibim e as do povoado de Morro de São Paulo, localizado na Ilha vizinha de Tinharé. Dista 256 km da capital estadual, Salvador, tendo acesso facilitado a ela por via fluvio-marinha. O município conta com terminais rodoviário, hidroviário e aeroportuário sendo este último exclusivo para vôos fretados ou aeronaves particulares. O terminal hidroviário configura-se como o mais importante e movimentado da cidade. Implantado em sua porção central, é responsável por significativa movimentação de turistas e trabalhadores que transitam entre a sede urbana, as ilhas vizinhas e Salvador.



Figura 1. Microrregião de Valença no Brasil (em amarelo). Fonte: IBGE, 2000.

A porção territorial em que se insere o município destaca-o também pelas características geográficas e ambientais excepcionais. Trata-se de trecho litorâneo estuarino, protegido do mar aberto por arquipélago de grande porte representado pelas Ilhas de Tinharé e Boipeba. Estas são separadas do continente pelo canal de Taperoá que estabelece a ligação entre a cidade e o oceano, abrigando em suas margens povoados pesqueiros que se abastecem através do distrito-sede de Valença e que a ele se ligam por razões econômicas e culturais. A área insere-se ainda na bacia hidrográfica do Recôncavo Sul, limitada a norte e oeste com a Bacia do rio de maior expressão física do Estado, o Paraguaçu. A sul e oeste limita-se com a bacia do Rio de Contas, e a leste com o Oceano Atlântico. A costa caracteriza-se por extensa área de restinga e, no entorno imediato aos rios, por áreas de mangue onde é encontrado solo rico em detritos orgânicos e fauna caracterizada pela presença abundante de moluscos e crustáceos. A área constitui ainda parte significativa do que resta da Mata Atlântica. Possui relevo composto por planícies marinhas e fluvio-marinhas, tabuleiros costeiros, pré-litorâneos e interioranos.

As atividades relacionadas à pesca artesanal e à carpintaria naval, por sua informalidade, não aparecem nas estatísticas. Contudo, a simples observação do cotidiano permite constatar a relevância de ambas para o sustento de significativo número de pessoas. No que diz respeito à pesca, verifica-se que absorve a quase totalidade dos habitantes da antiga vila de pescadores, um dos bairros mais populosos e antigos da cidade – o Tento – sendo responsável pelo sustento de famílias inteiras que se envolvem não só na coleta no estuário propriamente mas também na limpeza do pescado para comercialização. O mesmo ocorre com a atividade de carpintaria naval que, do mesmo modo, não aparece nas estatísticas. Ambas as atividades são visivelmente expressivas econômica e culturalmente e se desenvolvem às margens do rio Una e na área estuarina.



**Figura 2.** O bairro Tento, antiga vila de pescadores, e seus habitantes trabalhando na atividade de preparação das canoas para pesca artesanal e limpeza do pescado. Fonte: Erika Jorge R. Cunha. Maio 2010.



**Figura 3.** A atividade de produção naval à margem esquerda do rio Una. Fonte: Erika Jorge R. Cunha. Maio, 2010.

Paralelamente à ausência de dados estatísticos acerca das atividades culturais que constituem o foco da pesquisa, alguns dados fornecidos pelo IBGE/Valença mostram-se relevantes à percepção de sua importância no que diz respeito à geração de trabalho e renda para a população local. Conforme o Instituto, o município apresentava no ano 2000 uma estrutura populacional formada principalmente por adultos entre 25 e 64 anos estando o maior número de habitantes inseridos na faixa dos 15 aos 19 anos. A escolaridade da população de 25 anos ou mais era de 28,36% “sem instrução ou com menos de 1 ano de estudo”; 36,97% com “1 a 4 anos de estudo”; 13,81% com “5 a 8 anos de estudo”; 16,92% com “9 a 11 anos de estudo” e 2,18% com “12 anos ou mais de estudo”. Na mesma data, o rendimento *per capita* era de “até meio salário mínimo” para 41,45% da população, seguido de “mais que meio até 1 salário mínimo” para 29,41% e “mais que 1 até 3 salários mínimos para 17, 27% da população. Ressalta-se que a proporção de famílias sem rendimento ou com rendimento de até um salário mínimo situava-se acima da registrada no Estado e no País. Além disso, dos 84.931 habitantes, cerca de 60.000 vivem na área urbana, de onde tiram o sustento de suas famílias.

Do ponto de vista cultural, salienta-se que a pesca artesanal, realizada em canoas de calão, remonta à presença negra no Brasil. Tais canoas são de origem africana, não são mais produzidas, e inexistem em outros lugares do país com exceção da região de Morro de São Paulo e Valença conforme informações do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Diariamente os pescadores se dirigem à região estuarina, muito próxima à sede distrital, e retornam ao final da manhã ou início da tarde para comercializar o pescado junto às amuradas do rio Una, no centro da cidade. Conformam assim uma paisagem dinâmica, expressiva e excepcional uma vez que se trata de expressivo número de canoas que transitam entre o estuário e a área de comércio pesqueiro. Esta última está localizada junto à principal centralidade de Valença, correspondente ao entorno da ponte General Inocêncio Galvão, a primeira a possibilitar a travessia entre as margens do Una. Contribuindo para a composição da paisagem supracitada, porém de modo menos dinâmico, a carpintaria naval ocupa área próxima ao estuário em ambas as margens. A atividade desenvolveu-se pela demanda surgida no município ao longo de sua trajetória histórica e pela condição natural ali existente.

Atualmente Valença conta com oito estaleiros navais em atividade às margens do rio Una - referência em produção de embarcações em nível nacional e internacional - e cerca de 90% da atividade pesqueira é realizada artesanalmente conforme dados fornecidos pela Colônia de Pescadores Z15, instalada junto à antiga vila de pescadores. Carpinteiros navais e pescadores concentram-se às margens do rio onde dividem o espaço terrestre e fluvial para realização de seu trabalho cotidiano. Juntos compõem um contexto excepcional e pouco apreensível ao primeiro olhar. Isto porque o rio constitui-se como a via principal de Valença sendo intensa a movimentação de fluxos em seu interior e margens causando forte impressão ao visitante. Não só canoas, como embarcações de pequeno calado transitam diariamente entre o centro da cidade, as ilhas vizinhas e Salvador, transportando turistas, mercadorias e trabalhadores. Simultaneamente, às margens, um comércio intenso ocorre tanto em estabelecimentos edificadas como no espaço público por meio de barracas, bancas ou na própria amurada do rio.

Compreender o universo de fluxos valenciano implicou em necessário retorno às origens do núcleo urbano em busca da compreensão dos processos sociais que dizem respeito ao contexto de vida de pescadores e carpinteiros navais. Para se compreender como, quando e porque as atividades se implantaram e desenvolveram do modo como ocorrem até o momento, procuramos refazer o percurso de construção da paisagem para, em seguida, desvendarmos as razões de sua crise contemporânea com a desconstrução dos contextos de vida estabelecidos. Para tanto foi realizada pesquisa bibliográfica e documental, seguida de estudos de comportamento ambiental, entrevistas com mestres de ambos os ofícios, coleta de dados e entrevistas com representantes dos órgãos gestores e sociedade civil organizada. Refizemos assim a trajetória de construção da paisagem cultural de Valença e pudemos identificar de que maneira vem se dando o processo de desconstrução em curso.

### **A construção da paisagem**

A história de Valença divide-se em dois momentos: um colonial, abrangente dos séculos XVI a XVIII, em que se estabeleceu o núcleo religioso originário do povoado de Una; e um industrial, correspondente aos séculos XIX e XX, em que a instalação de uma fábrica de tecidos impulsionou o surgimento da atual cidade. À época da colonização as características geográficas do sítio foram determinantes de sua ocupação. O primeiro núcleo urbano foi instalado no outeiro mais elevado do território, em ponto estratégico, protegido do mar aberto, a partir do qual se avistava a entrada do canal de Taperoá que estabelece a ligação entre Valença e o Oceano Atlântico. Registros apontam que ao redor da Capela do Amparo, em 1757, havia “um capelão, 50 moradores e 450 almas tanto na parte norte como na parte sul do rio chamado Una” (IPAC, 1988).

Remanescente da Capitania de Ilhéus, o território de Valença teve seu desenvolvimento interrompido por ataques indígenas que arrasaram por duas vezes

a vila obrigando seus moradores a se refugiarem nas ilhas vizinhas de Tinharé e Boipeba. Apesar disso, durante os séculos XVII e XVIII a região conseguiu se firmar como produtora de farinha de mandioca e materiais de construção. Conforme Oliveira (2009. p 54-55), neste período, o povoado de Una desenvolvia-se rapidamente através da extração de madeira para a construção naval, da produção agrícola e da atividade pesqueira. Em 1770 verificava-se intenso comércio de arroz, mandioca e madeira. Em função do crescimento atingido entre 1779 e 1783, o Governador Geral da Bahia, D. Afonso Miguel de Portugal e Castro, realizou importantes obras na região abrindo estradas para o sertão, chamadas de “caminhos das boiadas”, incentivou ainda mais a cultura do arroz e introduziu a produção de café (OLIVEIRA, 2009. p. 56).

Por Carta Régia de 23 de janeiro de 1799, foi criada a Vila de Nova Valença do Sagrado Coração de Jesus e instalada a Câmara de Vereadores, o que resultou no desmembramento de terras da então vila de Nossa Senhora do Rosário de Cairu, localizada na ilha vizinha de Tinharé. A instalação da Vila ocorreu em 10 de junho do mesmo ano e uma segunda edificação religiosa foi construída. O templo, inaugurado em 1801, foi implantado em outeiro menos elevado que a capela do Amparo, voltado para o nascente, e denominado Igreja Matriz do Sagrado Coração de Jesus. A edificação dominava então o escasso casario existente à época e a extensa área de baixa altitude às margens do Una onde se desenvolveria o centro da futura cidade.

O século XIX configurou-se como de grandes empreendimentos no território de Valença. Nele foram estabelecidas as primeiras centralidades do núcleo urbano representadas pelas atuais praças Admar Braga Guimarães, Independência e República. Em seu entorno foram erigidos os mais imponentes sobrados destinados ao aparelhamento administrativo, residências de famílias abastadas, comércio e serviços. Em 1829, segundo Rebello (1929. p. 207), Valença configurava-se como uma vila florescente e comercial, com moradores que “exportavam para a Cidade artigos comestíveis, café e madeira”. Seu porto era movimentado por embarcações tanto grandes como pequenas, destinadas a transportar produtos entre a vila e a capital. O acesso a esta última era favorecido pela proximidade com o oceano. À época, o principal meio de locomoção eram as embarcações, sobretudo em razão de tratar-se de região fartamente banhada por cursos d’água fluviais e pelo mar. Os registros históricos e fotográficos encontrados demonstram que eram inquestionavelmente abundantes as embarcações que circulavam pelas margens do Rio Una desde a origem da vila.

Parte da movimentação existente em Valença no período era reflexo da expansão produtiva resultante do crescimento demográfico no meio rural, o que possibilitou a transformação de alguns produtores em comerciantes que vieram a se instalar na cidade. Assim, através do comércio e da produção agrícola, a área urbana não só pôde se manter como também prosperou. Para o grupo comerciante, a expansão do número de produtores, sobretudo pequenos lavradores, era vista com muita satisfação no meio urbano afirma Dias (1978: p. 61). Isto porque significava um aumento na oferta de produtos por eles comercializados ao mesmo tempo em que fazia crescer a demanda de produtos consumidos (ferramentas, roupas, querosene e alimentos) pela população rural. Outro mérito atribuído aos produtores rurais foi o fato de promoverem a ocupação efetiva do território valenciano, “abrindo caminhos

que serviam para integrar um importante adicional humano à economia e ao sistema de poder local” (DIAS, 1978. p. 61 a 64).

Provavelmente em razão da intensa atividade das embarcações ao longo do Una, motivada pelo contexto sócio-econômico e abundância de madeira na região, desenvolveu-se em Valença a atividade de produção de embarcações. Ao longo do tempo instalaram-se à margem direita do rio diversos estaleiros que atravessaram os séculos por meio do conhecimento transmitido pelos mestres artífices a seus filhos e aprendizes. Muitos estaleiros permaneceram sob os cuidados da mesma família por várias gerações, contribuindo com aproximadamente duzentos anos de história, recebendo aprendizes até mesmo de povoados e municípios vizinhos. Em razão do estabelecimento dos núcleos iniciais de ocupação nas porções sudoeste e sul do território, os estaleiros fixaram-se no trecho em que ainda não havia edificações. A área escolhida, lindeira ao centro da vila e situada na porção sudeste da margem direita do rio, caracterizava-se pela posição estratégica – logo à entrada da vila – e pelo acesso fácil das embarcações através da principal via de fluxos configurada pelo Una.

Paralelamente à construção naval, a atividade pesqueira artesanal se desenvolveu, tanto no rio Una como nas imediações do mesmo. O rio apresentava águas limpas, abundância de peixes, e proximidade desejável com a área estuarina onde a água doce se mistura à salgada oferecendo espécies de peixes distintas das encontradas no rio. Os meios de transporte adotados para o exercício da atividade foram as canoas de calão, de raízes africanas e vinculadas à presença negra no Brasil durante o período colonial. Construídas a partir de um só tronco de árvore, as canoas são tradicionalmente movidas à vela ou remo e dotadas de proa que alteia o casco. São preparadas para embarque de até oito pescadores necessários à realização da atividade especificamente com redes de calão. O grande número de pessoas destina-se à abertura das redes que, por sua forma circular, exigem a entrada dos pescadores na água para preparação. De trama bastante reduzida, as redes de calão permitem a pesca de peixes pequenos, em áreas rasas. O pescado colhido com essas redes é, desde aqueles tempos, consumido intensa e rotineiramente pela população local, sendo desde a origem comercializado na margem do rio.

Deste modo, já nas primeiras décadas do século XIX a vila de Nossa Senhora do Sagrado Coração de Jesus apresentava grande vitalidade e se estendia pela área lindeira à margem direita do Una desenhando a futura cidade. Ao centro, instalou-se o porto e, frontalmente à Praça Admar Braga Guimarães estabeleceu-se intensa movimentação de embarcações que levavam e traziam produtos da Capital. Ali também teria se estabelecido o que foi chamado de “mercado do peixe”, local em que além de pescado eram comercializados diversos gêneros alimentícios. Com o desenvolvimento da cidade esta área utilizada como mercado foi transferida para trecho a montante, na mesma margem, em razão da intensa movimentação do porto. No entorno imediato da Praça Admar Braga Guimarães se instalaria em seguida o aparato administrativo da cidade, o comércio e os serviços.

A pujança econômica do período levou à instalação de duas fábricas de tecidos em Valença, impulsionando a instalação da comarca (1832), e a elevação à cidade



(1849). Era crescente a necessidade de tecidos rústicos de algodão para o ensacamento de produtos para exportação, produção de roupas para os escravos e camadas menos favorecidas da população. Neste ínterim, em 1844, foi iniciada em Valença a construção de uma fábrica de tecidos nos arredores da 2ª cachoeira do Rio Una. Inaugurada em 1º de novembro de 1847, a fábrica recebeu o nome de Todos os Santos. O empreendimento foi de tal envergadura que motivou a construção do Farol do Morro de São Paulo (na Ilha vizinha de Tinharé) para facilitar o acesso das embarcações à cidade e impulsionou o surgimento da atual cidade com a movimentação do comércio, serviços, pesca, e produção de embarcações uma vez que era este o meio de transporte de mercadorias à capital, Salvador, e desta à cidade (OLIVEIRA. 2005. p. 9 a 11).

A segunda fábrica de tecidos foi inaugurada em 1860, pouco abaixo da anterior, na primeira cachoeira do rio Una. Tratava-se de empreendimento de proporções menores que o primeiro, porém, também motivador do progresso da cidade. Em 1887 as duas fábricas foram fundidas e, em 01 de agosto de 1899, tornaram-se Sociedade Anônima com a denominação de Companhia Valença Industrial – C.V.I. – permanecendo o nome até a atualidade. Conforme Oliveira (2005. p. 30 e 31), as fábricas foram as grandes responsáveis pelo desenvolvimento de Valença no século XIX restando hoje, do conjunto de edifícios, barragens, comportas e canais, apenas ruínas de relevante interesse histórico e sociológico, pois ali teria se desenvolvido uma “impressionante experiência social”, ressalta. As fábricas constituíram-se como principais elementos responsáveis pela estruturação do núcleo urbano de Valença, promovendo a instalação de inúmeras edificações residenciais e comerciais, pela movimentação da economia com geração de empregos diretos e indiretos entre outros benefícios. Como consequência a população valenciana saltou de 15.000 habitantes em 1888 (DIAS, 1978. p. 62) para 18.479 em 1890 (OLIVEIRA, 2009. p.141).

Em 1890 foi construída, em madeira, a 1ª ponte sobre o rio Una. Interligava o centro da cidade ao atual bairro de São Félix. O traslado, até aquele momento, era feito por meio de canoas e uma improvisada passarela em madeira que permitia aos pedestres ultrapassar a área alagável do mangue, que hoje configura a orla esquerda do rio, aterrada e urbanizada. A estrutura da ponte, contava com abertura que permitia a passagem de embarcações com destino às fábricas de tecidos. O sistema, descreve o prof. Edgard Otacílio Oliveira, era do tipo “gaveta”. Abria em direção à margem direita do rio, através do deslizamento de parte da superfície em madeira que se assentava sobre trilhos em ferro. A superfície e o suporte eram interligados e o sistema movimentava-se por meio de manivelas (OLIVEIRA, 2009. p.95). A ponte estabeleceu a ligação entre as duas margens do Una, favorecendo o desenvolvimento urbano e facilitando o trânsito de mercadorias e pessoas entre as porções norte e sul.

A partir do estabelecimento da ligação entre as duas margens do rio, a parte mais baixa da cidade foi sendo ocupada por uma população diversificada. Na margem esquerda, do lado oposto à fábrica de tecidos Amparo, instalaram-se os operários por ela empregados dando origem ao que se tornaria uma vila operária no início do século XX; a jusante, na mesma margem, instalaram-se os comerciantes que atuavam entre a cidade de Valença e Salvador, levando e trazendo produtos que

movimentavam a economia; em seguida, ainda na mesma margem, em direção à foz, alguns estaleiros também se fixaram. Na margem direita, partindo da fábrica de tecidos do Amparo, uma extensa área permaneceu escassamente ocupada por poucos casarões. Ao lado destes, em trecho a jusante, foi implantada a feira livre de produtos agrícolas e de pescado. Por fim, seguindo-se a mesma margem do Una em direção à sua foz, consolidou-se o centro da cidade com seus principais edifícios públicos, praças e casarões sob a altivez da Igreja Matriz do Sagrado Coração de Jesus.

Produzia-se então grande quantidade de farinha de mandioca, café, cana, milho, arroz, feijão, verduras e aguardente. O comércio intenso da cidade implicava também no intercâmbio com outras localidades e a capital por meio de vapores e barcos diversos. Em fins do século XIX a produção industrial era expressiva e Valença intercambiava intensamente com a capital através de oito embarcações a vapor às quais se somavam mais três da C.V.I denominadas São João, Vencedor e Colombo (OLIVEIRA, 2009. p.95, 96 e 105). Até o período abrangente dos anos de 1951 a 1955, registros apontam que o transporte de mercadorias e passageiros era predominantemente realizado por meio de embarcações. Entre elas cita-se: o “Godiva”, de Aloísio Fonseca; o “Rádio”, dos irmãos Pinto; “Yolanda”, de Argemiro Franco; além do “Amparo”, “Candengo” e “Industrial” da Companhia Valença Industrial (OLIVEIRA, 2009).

Na margem direita do rio, na transição do século XIX para o XX, estabeleceu-se a vila de pescadores. No mesmo ponto onde haviam se instalado os primeiros estaleiros, logo após o núcleo central de Valença e em trecho onde era possível a íntima ligação entre os habitantes e as águas do Una, pescadores e construtores navais encontraram ambiente adequado para o desenvolvimento de suas atividades. O trecho que viria a conformar o atual bairro Tendo, em razão da ausência de obstáculo físico entre rio e edificações, configurou-se como o local ideal para produção dos barcos em amplas áreas onde as oficinas se estabeleceram. Aquela porção não possuía ainda qualquer infra-estrutura urbana sendo o sítio não apenas natural como também próximo à foz do rio, reduzindo a distância percorrida pelos pescadores até o estuário. As condições ambientais eram assim, perfeitamente adequadas a uma vida facilitada pela proximidade com a área urbana, e simultaneamente, favorável à preservação da rotina pesqueira que segue o fluxo das marés e prescinde da luz elétrica e dos relógios.

### **A desconstrução da paisagem**

Em meados do século XX, toda a estrutura urbana apresentava-se em condições de oferecer suporte à vida cidadina de Valença e seu entorno. O comércio e os serviços movimentavam o cotidiano do núcleo urbano assentado ao longo da margem do rio, expandindo sua área de influência para povoados e municípios vizinhos, sobretudo os localizados nas ilhas que, por acesso fluvial, abasteciam-se de tudo o que era necessário e passível de ser encontrado no mercado valenciano. A atividade de

carpintaria, de acordo com os próprios mestres artífices<sup>1</sup>, era vigorosa e os estaleiros chegavam a produzir várias embarcações no decorrer de um único ano, para diversas cidades do Brasil e do mundo. A pesca era inteiramente artesanal e abastecia satisfatoriamente o mercado local. As canoas transitavam pelo Una, aportavam frontalmente ao Mercado Municipal e transferiam o peixe para seu interior ali permanecendo até o fim do dia com o objetivo de comercializar o pescado paralelamente à carne e demais produtos. O abastecimento era diário e os peixes chegavam sempre frescos às mãos do consumidor. O Mercado oferecia ainda a infra-estrutura necessária à higienização dos peixes para exposição e venda.

Da segunda metade do século XX até recentemente consolidaram-se o centro da cidade, o bairro Amparo, a Vila Operária, São Félix e o Tento. Este último, essencialmente ocupado por pescadores e remanescente da antiga vila implantada espontaneamente pelos mesmos, assumiu feições urbanas há cerca de apenas uma década. Manteve preservadas porém, suas características originais relacionadas ao contexto de vida de pescadores e suas famílias, bem como de carpinteiros navais que ali se estabeleceram. Na margem oposta, a esquerda, surgiu simultaneamente o bairro da Graça. Este encontra-se ainda em processo de consolidação e vem implicando na dotação de infra-estrutura urbana em direção à foz do rio Una, ocupando importante área de mangue. Nele encontram-se, sobretudo, os estaleiros navais ainda em atividade em Valença. Os pescadores também habitam a Graça, porém, em reduzido número.

Apesar de marcar o momento de estruturação do núcleo urbano atual, a segunda metade do século XX marcou também um período de mudanças na atividade industrial e de grandes transformações urbanas em todo o entorno do rio Una. Significativas alterações ocorreram relacionadas ao contexto de vida de pescadores, carpinteiros navais e de parte da população relacionada a eles. Até fins da década de 60 verificou-se aumento significativo do capital da Companhia Valença Industrial. Em 1971 a Companhia e a Prefeitura Municipal realizaram o calçamento da Vila Operária e, em 1976, o calçamento da Avenida Industrial Marita Almeida, margem direita do rio, entre a C.V.I. e a Praça Admar Braga Guimarães. Também em 1971, junto ao Mercado Municipal de carnes e peixes foi construído o Centro Comercial Argemiro e Irmãos Franco, com o objetivo de complementar os serviços ali oferecidos. O Centro Comercial, lindeiro à feira livre, agregava novas funções ao local permitindo que todas as atividades necessárias ao suporte da vida cotidiana da população pudessem ser realizadas em um único lugar. Ali se comprava carnes, peixes e farinha no Mercado; verduras e legumes na feira livre; e ainda era possível almoçar, cortar os cabelos, consertar eletrodomésticos ou mesmo os sapatos no Centro Comercial.

Apesar da vitalidade manifesta ao redor da centralidade estabelecida pelo cruzamento dos fluxos fluvial e terrestre em torno da ponte General Inocêncio Galvão, toda a área passou por transformações urbanas tendo em vista a melhoria da qualidade ambiental. No entanto, entre 1989 e 1992, o Mercado Municipal foi

---

<sup>1</sup> Foram entrevistados os principais carpinteiros navais de Valença, tanto em atividade como que já deixaram o ofício. Entre eles destacam-se: Valmore Souza de Assis (Mestre Zuza – 79 anos); Sr. José Crispiniano do Nascimento (Sr. José Crente – 82 anos); Francisco de Assis (60 anos); Raimundo Mendes Pimentel (Sr. Tenório – 57anos); Sr. Jorge Brito dos Santos (Sr. Jorge Ganso – 49 anos); Sr. João Correia dos Santos (44 anos - deixou a atividade há cerca de 15 anos).

vendido e demolido sob alegação de encontrar-se em estado ruim de conservação. Tratava-se de sólida edificação em estilo Art Decó, de grande valor concreto e sensível para a população. A área permaneceu desocupada. De acordo com relatos dos pescadores que ali trabalhavam, este momento teria inaugurado uma fase em que muitas famílias que viviam da pesca e os produtores rurais em atividade no local vieram a passar necessidade pelo desaparecimento de seu local de trabalho<sup>2</sup>. Em 1997 a ponte General Inocêncio Galvão foi, conforme placa inaugural encontrada in loco, “revitalizada e embelezada”. Na data o sistema de abertura para a passagem de barcos de grande porte foi vedado e a engrenagem que o movimentava removida e instalada ao lado da ponte como um marco de sua história. A força da rodovia e a decadência da produção industrial determinavam tais mudanças.

Juntamente com as transformações urbanas realizadas com o propósito de promover melhorias, surgiu, a partir da década de 90, um aparato legislativo significativo com o objetivo de reconhecer a riqueza natural da região e preservá-la. As leis atingiram o município e grande parte de seu entorno imediato. A primeira delas foi a instalação da Área de Proteção Ambiental – APA – do Candengo, instituída por decreto municipal em 08.09.1990 abrangendo 7000 hectares de mata ao redor das ruínas da Fábrica de Tecidos Todos os Santos e da represa do Candengo. Seqüencialmente, por decreto estadual de 11.05.1992 foi instituída a APA de Guaibim, abrangendo 2000 hectares compostos por resquícios de Mata Atlântica. No mês seguinte, em 05.06.1992, foi criada a APA das Ilhas de Tinharé e Boipeba, abrangendo outros 43.000 hectares. Cerca de 10 anos mais tarde, em 05.06.2003, também por decreto estadual foi criada a APA Caminhos Ecológicos da Boa Esperança, abrangendo 230.296 hectares nos quais se insere parte da Sede de Valença. Em 2006 o município foi inserido integralmente no Projeto Corredor Central da Mata Atlântica, abrangente de 8,5 milhões de hectares costeiros onde estão sendo realizadas ações de conservação dos recursos naturais por meio de consolidação de Unidades de Conservação, restauração ambiental, fiscalização e monitoramento (MMA/CCMA, 2006).

Neste íterim os estaleiros localizados em ambas as margens do Una, logo após o fim da área até então pavimentada, já começavam a sentir os efeitos das restrições relacionadas ao corte da madeira, matéria prima essencial à atividade de carpintaria naval. Simultaneamente, o conjunto de obras realizadas ao longo das margens do rio estendeu-se em direção a eles, removendo-os de seus locais de origem. Em 1999 a pavimentação da margem esquerda e a extensão do calçamento da Av. Maçônica (lindeira à orla) atingiu a área onde se localizava o primeiro estaleiro ainda existente naquela margem. De acordo com o proprietário, Sr. José Crispiniano do Nascimento (Sr. José Crente – 82 anos), à época, o acordo feito com a prefeitura foi de que outra área seria dotada de toda a infra-estrutura necessária para a realização do trabalho que ali ocorria. Na margem oposta, a pavimentação da orla no trecho correspondente à antiga vila de pescadores (tornada então o Bairro Tento), implicou igualmente na extensão do calçamento até o trecho em que atingiu o mais antigo

---

<sup>2</sup> Foram entrevistados vários pescadores que praticam a atividade e vendem o pescado na amurada do rio Una, frontalmente ao local onde existiu o antigo Mercado Municipal. Entre eles destacam-se: Sr. Raimundo Conceição dos Santos (70 anos); Antônio Carlos de Jesus (62 anos); Manoel Edval dos Santos; Giovani Silva Santos entre outros que preferiram não ser identificados mas cuja entrevista foi gravada e utilizada para sistematização de dados do presente estudo.

estaleiro da cidade, denominado Amparo. Conforme o proprietário, Sr. Valmore Souza de Assis (Mestre Zuzá), de 79 anos, a desapropriação acordada com a prefeitura municipal para a urbanização do bairro deixou-o sem condições financeiras de dar continuidade à atividade obrigando-o a deixar o ofício. O estaleiro não mais voltou a funcionar.

No mesmo ano, 1999, a montante do antigo Mercado Municipal, foi inaugurado um novo Centro Comercial de Pescados e uma feira de produtores tendo em vista recuperar a função do antigo Mercado Municipal demolido. Porém, a desestruturação material da centralidade anterior não havia impedido a preservação dos fluxos imateriais que em seu entorno ocorriam. O comércio de pescado em suas imediações nem tampouco a apropriação do espaço público se intimidaram frente às transformações. As feiras semanais continuaram a ser realizadas no local assim como a comercialização dos peixes artesanalmente recolhidos da natureza. A alternativa encontrada pelos pescadores foi a de aportar às margens do rio, no trecho fronteiro ao antigo mercado, e comercializar ali mesmo, dentro do rio e através da amurada, ao lado dos produtores rurais e do comércio diversificado do entorno. Os pescadores passaram a utilizar também as escadas em concreto, construídas ao longo do Una com o objetivo de garantir a ligação do rio com a terra após a urbanização que interrompia esta relação.

A situação acima descrita agravou-se com a construção da ponte Luís Eduardo Magalhães, a montante da primeira denominada General Inocêncio Galvão. Implantada com o objetivo de reduzir o número de veículos sobre a antiga ponte e estabelecer um fluxo melhor estruturado, a nova ponte trouxe problemas à atividade dos pescadores. Localizada entre a área correspondente ao antigo mercado e o atual Centro de Comercialização de Pescado construído na mesma data, a ponte foi construída demasiadamente baixa em relação ao curso d'água do Una impedindo a circulação das canoas para desembarque da mercadoria em frente ao mercado novo. De acordo com os próprios pescadores, só é possível fazer esta travessia em maré baixa, o que não ocorre com a ponte General Inocêncio que permite a travessia em qualquer situação. Tal fato seria um dos empecilhos para a utilização do novo mercado. Atualmente, a dificuldade gerada pela construção da segunda ponte tem resultado em promessas de construção de uma nova área para comércio pesqueiro, dotada da infra-estrutura necessária à sua realização de forma adequada.

Não obstante as transformações materiais, a verificação dos instrumentos legislativos em vigor no município, revela previsões importantes relacionadas às atividades em questão. Em Consulta feita à Secretaria Municipal Especial da Pesca, tomou-se conhecimento de que a Prefeitura Municipal iniciou em 2010 um trabalho conjunto com o Ministério da Pesca e Aquicultura no sentido de incentivo à atividade e promoção de seu desenvolvimento sustentável. Para tanto o Conselho Municipal para Assuntos da Pesca e Aquicultura – COMAPA – e o Fundo Municipal de Pesca – FUNPESCA – com a finalidade de propiciar apoio e suporte financeiro à implementação de programas e projetos relacionados ao tema. Contudo, apesar do interesse constatado pela atividade pesqueira, paralelamente verificou-se limitada atenção à pesca artesanal que garante a sobrevivência de inúmeras famílias. No que diz respeito a ela, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano aponta a

necessidade de “reorientação dessa atividade” através do “emprego de tecnologia pesqueira mais moderna” e “maior controle sobre a pesca predatória” (PDDU – Anexo I. p.8, 2000). Neste sentido propõe o “treinamento dos pescadores e reequipamento moderno das embarcações”. O levantamento realizado não identificou ações em andamento no sentido de estímulo ou sequer preservação da atividade pesqueira tradicional. Ao contrário, verificou-se a atuação do poder público no sentido de combater o comércio pesqueiro realizado nas amuradas do rio Una através da coação dos pescadores e sua remoção compulsória do local onde comercializam.

No que diz respeito à carpintaria naval observamos que nem todos os estaleiros visitados constroem embarcações. Alguns, principalmente os localizados na margem direita do rio Una, tendem a se tornar oficinas de reparação de barcos. Isto tem se dado em razão da dificuldade de obtenção de matéria-prima necessária à produção e por transformações da orla do rio Una que vem assumindo características cada vez mais urbanas no trecho em que os estaleiros necessitam da ligação direta entre água e terra para que os barcos sejam produzidos em superfície seca e, somente quando prontos, levados ao rio ou mar. Na margem direita não é mais possível construir em terra em grande parte de sua extensão. Os mestres artífices trabalham dentro do leito do rio ficando sujeitos à alteração das marés. Por isso, vêm se adequando às condições impostas pela transformação da orla realizando apenas reparos durante o período de maré baixa uma vez que o barco em construção não deve ser constantemente molhado sem prejuízo à sua qualidade.

Na margem esquerda, o sítio apresenta condição ainda bastante natural embora tenda a receber infra-estrutura urbana semelhante à encontrada na margem oposta, o que já vem sendo sinalizado pela Prefeitura Municipal a partir de promessas de extensão da pavimentação da orla em direção à foz. Este processo de urbanização, até o momento, tem sido impedido com a interferência do Ministério Público que orienta para a preservação das áreas de mangue. No trecho em questão, na margem esquerda, trabalham três mestres artífices que produzem embarcações de madeira e um que vem deixando a atividade para produzir embarcações de fibra. Nota-se que as condições de produção nesta margem são favoráveis à perpetuação da atividade o que se verifica não apenas pela condição natural do sítio que possibilita a construção dos barcos em terra firme e seu “batismo” quando prontos, mas também pela possibilidade de existência de galpões capazes de abrigar equipamentos e trabalhadores protegendo-os das intempéries. O trabalho se estende, portanto, por muito mais horas na margem esquerda e não fica sujeito ao fluxo das marés.

Os carpinteiros navais entrevistados afirmam, majoritariamente, que a crise da produção naval em Valença teve início nas últimas duas décadas, motivada por fatores estruturais. Entre eles citam: a mudança da moeda que levou muitos carpinteiros à perda de suas reservas financeiras; as transformações da orla que vem alterando a configuração da margem e dificultando a produção; a sucessiva criação de áreas de proteção ambiental que atingem o município implicando em dificuldades cada vez maiores para obtenção de madeira; o tratamento punitivo do poder público que não só apreende a madeira como detém os mestres pelo crime de desmatamento; dificuldade de administração, pelos carpinteiros, do dinheiro ganho

com a atividade; dificuldade de obtenção de mão-de-obra interessada no aprendizado do ofício entre outros.

Em Consulta realizada à Fundação Cultural Euzedir e Araken Vaz Galvão – FUNCEA – verificou-se que a produção naval é parte de uma história reconhecida e valorizada por mestres artífices e pelos intelectuais da cidade, permanecendo à margem de grande parte da população. Trata-se de ofício pouco valorizado e deixado à mercê do tempo, sem incentivos que promovam o conhecimento e ações de valorização com compromisso de gestão. Neste sentido, identificou-se que o Plano Municipal de Cultura, elaborado em 2009, traz um único parágrafo sobre o tema no item 14. Programa de Revitalização Cultural. Nele encontra-se o seguinte texto tradutor das ações voltadas especificamente à atividade: “Promover o simbolismo das embarcações tradicionais de Valença e os mestres que as fabricam como importante referência cultural e atrativo turístico do município” (PMC, 2009. p.14).

Em concordância com o que foi dito anteriormente, o PDDU (2000) sugere treinamento dos construtores navais que demonstra incompreensão sobre a atividade e subestima seu potencial. Em seu Relatório II – Atividades, o PDDU aponta que “a mão-de-obra especializada, antes empregada na construção naval tradicional, pode ser facilmente retreinada para a construção de barcos em miniatura e outros artesanatos congêneres. Dificilmente, artesãos com idade madura, teriam facilidades, presume-se, de serem retreinados para outros tipos de atividades, mesmo na indústria naval moderna, que requer, uma rigorosa divisão de trabalho caracterizada por tarefas repetitivas e sem muita arte e/ou criatividade individual. A indústria moderna naval demanda outros tipos de insumos (matérias primas, mão-de-obra, organização, disciplina, etc.) totalmente diferentes daquela indústria naval, baseada em uma organização pessoal, hierarquização e relações de trabalho familiar.” (PDDU, Relatório II – Atividades. p.18, 2000).

Dando seqüência ao exposto no Relatório II supracitado, o PDDU, em seu Anexo I – Diretrizes, afirma que: “A tradição da indústria naval de Valença deve ser aproveitada como embrião para o desenvolvimento de uma indústria naval moderna e competitiva. Moderna pelas tecnologias e processos de produção empregados, e pela organização e relações de trabalho atuais.” (PDDU, Anexo I – Diretrizes. p. 8, 2000). Propõe, tal como faz com a atividade pesqueira, a modernização da atividade de produção naval desconsiderando o potencial cultural da mesma. Em síntese, o que se observa em relação à atividade é uma sucessão de equívocos que demonstram a gravidade da crise atual e a necessidade de ações imediatas de contenção do processo de degradação posto em curso nas últimas décadas. É notável a perda da motivação dos mestres paralelamente à esperança latente de continuidade da atividade, disponibilizando-se prontamente a colaborar com o que se fizer necessário.

## Conclusão

O estudo do processo de construção da Paisagem Cultural de Valença revelou um expressivo exemplo de como as intervenções urbanas realizadas sem um estudo prévio que leve em consideração o contexto de vida dos habitantes implica em transformações materiais da paisagem urbana capazes de promover o sepultamento de importantes elementos herdados do tempo, que não só unem passado e presente mas que garantem a subsistência de significativa parcela da população. O retorno às origens das atividades de pesca artesanal e carpintaria naval através da história, dos estudos de comportamento ambiental e entrevistas, nos conduziu paralelamente à compreensão do processo de desconstrução da paisagem e à constatação de que o poder público é o principal agente motor da decadência das atividades em foco, algo importante e indesejável.

A experiência valenciana evidencia, acima de tudo, que a não observação dos aspectos materiais e imateriais que constituem, juntos, o espaço citadino implica na elaboração de leis, planos e projetos que passam à margem das necessidades reais das pessoas. A implementação de tais instrumentos, pode ainda gerar sérios problemas sociais uma vez que, no caso específico de Valença, tendem a transformar e até suprimir atividades que correspondem ao único meio de subsistência de significativa parcela da população. Vale destacar que não estamos aqui dizendo que a urbanização não é necessária nos bairros onde a carpintaria e a pesca se desenvolvem, mas, contrariamente, estamos afirmando que sua importância é de tal ordem que a necessidade de estudos aprofundados e prévios a seu planejamento e execução é fundamental. O mesmo deveria ocorrer com a elaboração dos instrumentos de gestão tais como Planos Diretores, Culturais, entre outros.

Nas palavras de Calvino (2006), “de uma cidade não aproveitamos suas sete ou setenta e sete maravilhas, mas as respostas que dá às nossas perguntas”. O estudo da paisagem cultural de Valença responde com clareza que mais que matéria, cidades são feitas das pessoas que nelas e através delas vivem. Neste sentido, talvez a maior contribuição dada seja a evidência da necessidade de revisão dos critérios que norteiam nossa compreensão do fenômeno urbano. Atualmente, estudos acerca da história e memória de lugares - sejam eles cidades, bairros ou edificações - são realizados, com rara exceções, em situações relacionadas à preservação arquitetônica e urbanística. E, em muitos casos, a idéia de preservar é vista ainda como empecilho ao progresso. Mas, será o novo sempre melhor que o existente? Temos, com nossos métodos cristalizados, avançado no sentido de produzir cidades qualitativamente melhores? Responder a estas questões talvez nos possibilite avançar. E talvez então estejamos aptos a gerir, de fato, as paisagens culturais conformadas por nossas cidades.



## Referências

CALVINO, Ítalo. (1990) **As cidades invisíveis**. São Paulo [SP]: Ed. Companhia da Letras., 2006. 150p.

COHEN, Uriel e RYZIN, Lani Van. **Pesquisa em Arquitetura**. In: SNYLLER, Janes C. e CATANESE, Anthony J. (coords.). Introdução à Arquitetura. Rio de Janeiro [RJ]: Ed. Campus, 1984. C.15, p.386-394.

DIAS, Gentil Martins. **Depois do Latifúndio**: continuidade e mudança na sociedade rural nordestina. Rio de Janeiro [RJ]: Ed. UNB, 1978.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo [SP]: Ed. Martins Fontes., 2006. 227p.

OLIVEIRA, Edgard Otacílio da Silva. **Companhia Valença Industrial**: 161 anos de uma profunda relação social com a cidade de Valença. Valença [BA], 2005. [IMPRESSO]. Acervo Câmara Municipal de Valença.

OLIVEIRA, Edgard Otacílio da Silva. **Valença: dos primórdios à contemporaneidade**. Valença[BA]: Ed.FACE, 2009.

OLIVEIRA, Waldir Freitas. **A Industrial Cidade de Valença**: um surto de industrialização na Bahia do século XIX. Salvador [BA]: Ed. UFBA, Centro de Estudos Baianos, 1985.

REBELLO, Domingos José Antônio. Corografia ou Abreviada História Geográfica do Império do Brasil. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Bahia**. Bahia, n. 55, p. 207, 1929.

**Inventário de Proteção ao Acervo Cultural da Bahia**. IPAC/BA. Volume V. Monumentos e Sítios Litoral Sul. Salvador [BA]: 1975.

**Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. XX Volume. Rio de Janeiro [RJ], 1958.

**Plano Municipal de Cultura de Valença**. PMC. Prefeitura Municipal, Secretaria de Cultura. Valença [BA], 2009.

**Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Valença**. PDDU. Prefeitura Municipal, Secretaria de Cultura. Valença [BA], 2000.