



**VALTER LUIZ DOS SANTOS MARCELO**

**JEQUIÉ: DINÂMICAS E RETRAÇÕES URBANAS**

Salvador  
2020

**VALTER LUIZ DOS SANTOS MARCELO**

**JEQUIÉ: DINÂMICAS E RETRAÇÕES URBANAS**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social da Universidade Católica do Salvador, como requisito parcial para a obtenção do grau de Doutor.

Orientador: Prof. Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos.

Salvador  
2020

Ficha Catalográfica. UCSAL. Sistema de Bibliotecas

M314 Marcelo, Valter Luiz dos Santos

Jequié: dinâmicas e retrações urbanas / Valter Luiz dos Santos  
Marcelo. – Salvador, 2020.  
211 f.

Tese (Doutorado) - Universidade Católica do Salvador. Pró-Reitoria de  
Pesquisa e Pós-Graduação. Doutorado em Planejamento Territorial e  
Desenvolvimento Social.

Orientador: Prof. Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos.

1. Cidade 2. Jequié 3. Dinâmica 4. Retração 5. Transformação  
I. Universidade Católica do Salvador. Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-  
Graduação II. Vasconcelos, Pedro de Almeida – Orientador III. Título.

CDU 711.4(813.8)

**TERMO DE APROVAÇÃO**

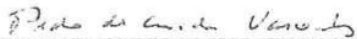
VALTER LUIZ DOS SANTOS MARCELO


JEQUIÉ: DINÂMICAS E RETRAÇÕES URBANAS

Tese aprovada como requisito para obtenção do grau de Doutor em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social.

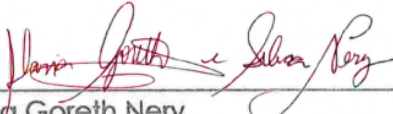
Salvador, 16 de outubro de 2020.

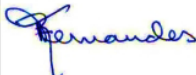
Banca Examinadora:

  
Pedro de Almeida Vasconcelos  
(Orientador – UCSal)

  
Silvana Sá de Carvalho  
(Examinadora interna – UCSal)

  
Maina Pirajá da Silva  
(Examinadora interna – UCSal)

  
Maria Goreth Nery  
(Examinadora externa – UNEB)

  
Rosali Fernandes  
(Examinadora externa – UNEB)

*A cidade é o lugar  
em que o mundo se move mais;  
e os homens também.*

Milton Santos  
Técnica, espaço, tempo (1993)

*O trem de ferro pelos anos trinta,  
tornou-se o meu transporte costumeiro;  
embora a estrada seja, agora, extinta,  
meu coração inda é passageiro...*

Pacífico Ribeiro  
O meu canto de amor a Jequié (1997)

*Deixei meu ranchinho pobre  
No sertão de Jequié  
Vim pro Rio de Janeiro  
Só pra ver como é que é  
[...]  
Agora que eu já vi como é que é  
Quero voltar bem depressa  
Pro sertão de Jequié.*

Interpretação: Dalva de Oliveira  
Sertão de Jequié.

À companheira de vida, Ana Sayonara Fagundes.

A quem me trouxe à vida, Eutália e Eneas Marcelo.

À Rita Marcelo (*in memoriam*).

## AGRADECIMENTOS

À universidade pública, o investir em pesquisa em tempos de desvalorização de saberes e conhecimentos, aqui representada pela Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB, *Campus* de Jequié) através do Departamento de Ciências Humanas e Letras (DCHL). Grato pelos quatro anos, nos quais pude dedicar-me à pesquisa.

Ao professor Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos, a orientação, confiança e parceria iniciadas na graduação, fortalecidas no mestrado e renovadas no doutorado. Grato pelo legado e exemplo de profissionalismo.

Às professoras Dras. Maina Pirajá Silva, Maria Goreth e Silva Nery, Rosali Braga Fernandes e Silvana Sá de Carvalho, membros da banca de qualificação e defesa de tese, o profissionalismo e generosidade na leitura, sugestões e contribuições à pesquisa.

À Universidade Católica do Salvador (UCSAL), aos professores e professoras da instituição, o acolhimento à pesquisa e as contribuições à minha formação enquanto pesquisador.

Aos colegas do curso de Doutorado em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social, a parceira e trocas construtivas.

À Universidade do Estado da Bahia (UNEB, *Campus* VI), o oportunizar anos de aprendizado como docente no curso de Geografia e demais cursos de formação de professores. Aos colegas do *campus* de Caetité, a parceria e compartilhamento de experiências e saberes.

Ao professor Dr. Sylvio Bandeira de Mello e Silva (*in memoriam*), o incentivo e confiança, o legado aos estudos da Geografia e à formação de novos pesquisadores.

Aos jequienses de nascimento e coração, Emanuel Andrade, Jorge Barros, Val Rodrigues e Zenilton Meira, a generosidade em compartilhar arquivos pessoais de fotografias de Jequié.

Ao técnico Luciano Novais Felix e ao colega Luis Henrique Paixão, o auxílio na estruturação dos mapas de Jequié.

Aos meus pais, Eutália e Eneas Marcelo, os anos de dedicação, amor e incentivo e a confiança que sempre depositaram em mim.

Aos meus irmãos, Eugênio e Antônio Marcelo, e minhas irmãs, Yara, Jussara, Verônica e Rita (*in memoriam*), a partilha dos primeiros passos, primeiros sonhos e primeiras conquistas.

Aos sobrinhos e sobrinhas, cunhados e cunhadas, presentes da vida, presentes na vida.

Ao Sr. Waldir, meu sogro, e Dona Helena Fagundes, minha sogra, as lembranças de Jequié de um tempo que não vivi.

À Ana Sayonara, minha companheira, a vida, amor e sonhos compartilhados, na alegria de aprender, crescer e realizar juntos.

Ao bom Deus, força soberana, de quem emana vida e sabedoria, pela existência de perseverança, coragem e superação.



## RESUMO

Os estudos sobre cidade despertam atenção e fomentam debates em diversas áreas do conhecimento. No Brasil, tais estudos ganham relevância com a implantação das universidades e com a estruturação do Estado brasileiro. Para entender a cidade não basta apenas viver nela ou observá-la, é preciso conhecer a geografia, a história e a dinâmica. Esta pesquisa analisa as transformações na cidade de Jequié, no Estado da Bahia, considerando os períodos de dinamismo e retrações socioeconômicas. A metodologia adotada refere-se ao método de abordagem histórico, na perspectiva da Geografia Urbana, especificamente da Geografia Urbana Histórica. Para uma melhor aproximação e compreensão dos processos e das formas espaciais da cidade, buscou-se e analisou-se fontes primárias e secundárias, através das pesquisas bibliográficas, documental e de campo. Identificou-se os principais agentes sociais que atuaram nos processos de modelagem do desenvolvimento territorial da cidade. A tese está organizada em quatro capítulos, acrescidos das considerações finais, referências e apêndice. No capítulo introdutório elaborou-se a revisão da literatura acerca do objeto de estudo: a cidade de Jequié. No segundo capítulo apresentou-se o referencial teórico-conceitual e metodológico que fundamentou o desenvolvimento do estudo, com destaque para as contribuições de Milton Santos, Pedro de Almeida Vasconcelos e Roberto Lobato Corrêa. No terceiro capítulo analisou-se os antecedentes de formação da cidade; e em seguida elaborou-se uma periodização para compreender suas trajetórias, levando-se em consideração três períodos, nos quais foram analisados o contexto histórico e geográfico, as ações dos agentes sociais e o desenvolvimento territorial da cidade. No quarto capítulo, fez-se uma análise da estruturação espacial de Jequié, destacando a organização dos espaços econômico e social, das ocupações habitacionais e dos eixos de desenvolvimento territorial da cidade. Nesta perspectiva concluiu-se que as transformações no espaço urbano de Jequié aumentaram as diferenciações do espaço, proporcionando a formação de territórios diferenciados, tornando-se evidente a necessidade dos agentes sociais, com destaque para as ações do Estado, que precisa tomar medidas no que concerne à infraestrutura, principalmente nos setores de transporte, educação, saúde, lazer, saneamento, habitação e no estímulo à oferta de trabalho e renda.

**Palavras-chave:** Cidade. Jequié. Dinâmica. Retração. Transformação.

## ABSTRACT

Studies about city development attract attention and encourage debates in several areas of knowledge. In Brazil, such studies gain relevance with the implantation of universities and the Brazilian state structuring. To understand the city it is not enough to live in it or to observe it. It is necessary to know its geography, history, and dynamics. This research analyzes the transformations in the city of Jequie, in the State of Bahia, considering the periods of dynamism and socioeconomic downturns. The method of historical approach was adopted, from the perspective of Urban Geography, specifically Historical Urban Geography. To better approximate and understand the city's processes and spatial forms, primary and secondary sources were sought and analyzed through bibliographical, documentary, and field research. The principal social agents that acted in its territorial development modeling processes were identified. This text has four chapters, plus the final considerations, references, and appendix. In the introductory chapter, the literature review on the object of study, the city of Jequie, was elaborated. In the second chapter, the theoretical-conceptual and methodological framework that bases this study development was presented, emphasizing the contributions of Milton Santos, Pedro de Almeida Vasconcelos, and Roberto Lobato Corrêa. In the third chapter, the antecedents of the formation of the city were analyzed. Then, a periodization was elaborated to understand its trajectory, considering three periods, in which the historical and geographical context, the actions of the social agents, and the territorial development of the city were analyzed. In the fourth chapter, an analysis of Jequie's spatial structure was made, highlighting the organization of economic and social spaces, housing occupations, and its territorial development axes. In this perspective, it was concluded that the transformations in the urban space of Jequié increased the differentiation of the space, providing the formation of different territories, making evident the need for social agents, with emphasis on the actions of the State, which needs to take measures concerning infrastructure, mainly in the sectors of transport, education, health, leisure, sanitation, and housing and in stimulating the supply of work and income.

**Keywords:** City. Jequie. Dynamics. Retraction. Transformation.

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1</b> – Localização do Município de Jequié.....	20
<b>Figura 2</b> – Espaço Urbano de Jequié, 2019 .....	21
<b>Figura 3</b> – Bacia Hidrográfica do Rio das Contas.....	82
<b>Figura 4</b> – Jequié: Polígono da Seca.....	85
<b>Figura 5</b> – Jequié: Praça da Bandeira, enchente de 1942 .....	87
<b>Figura 6</b> – Jequié: Estação Ferroviária, 1927 .....	92
<b>Figura 7</b> – Jequié: Inauguração do Hospital Regional Prado Valadares, 1947 .....	95
<b>Figura 8</b> – Jequié: Instituto de Educação Régis Pacheco, 1952 .....	96
<b>Figura 9</b> – Jequié: Grupo Escolar Castro Alves, década de 1940 .....	97
<b>Figura 10</b> – Mercado Municipal de Jequié, 1954.....	98
<b>Figura 11</b> – Jequié: Feira livre na Praça Rui Barbosa, década de 1920 .....	100
<b>Figura 12</b> – Jequié: Prédio Grillo & Marotta, década de 1930.....	101
<b>Figura 13</b> – Jequié: Igreja de Santo Antônio, década de 1930 .....	107
<b>Figura 14</b> – Jequié: Enchente, 1914 .....	111
<b>Figura 15</b> – Vista panorâmica de Jequié, núcleo central, década de 1920 .....	112
<b>Figura 16</b> – Vista panorâmica de Jequié, núcleo central e Jequiezinho, década de 1930.....	113
<b>Figura 17</b> – Vista parcial de Jequié, área central e entorno, década de 1950.....	117
<b>Figura 18</b> – Vista parcial de Jequié: área comercial, Praça Ruy Barbosa, ao fundo Praça Luís Viana e entorno, década de 1950.....	118
<b>Figura 19</b> – Vista parcial de Jequié, área central e Jequiezinho, década de 1950.....	119
<b>Figura 20</b> – Vista panorâmica da formação do bairro Mandacaru, década de 1950 ...	123
<b>Figura 21</b> – Jequié: Desenvolvimento Territorial da Cidade, 1910-1959 .....	124
<b>Figura 22</b> – Estação Rodoviária de Jequié, década de 1960.....	130
<b>Figura 23</b> – Fundação Faculdade de Formação de Professores de Jequié, 1977.....	130
<b>Figura 24</b> – Prefeitura Municipal de Jequié, década de 1970.....	131
<b>Figura 25</b> – Jequié: Desenvolvimento Territorial da Cidade, 1960-1989 .....	137
<b>Figura 26</b> – Área Central, Praça Luís Viana, década de 1980.....	140
<b>Figura 27</b> – Enchente no vale do rio Jequiezinho, década de 1970.....	141
<b>Figura 28</b> – Jequié: Feira livre, Praça da Bandeira, década de 1980.....	143
<b>Figura 29</b> – Polduto da Petrobras, 2007 .....	147
<b>Figura 30</b> – Hospital Geral Prado Valadares, 2019 .....	149
<b>Figura 31</b> – Centro de abastecimento Vicente Grillo, 2007 .....	150
<b>Figura 32</b> – Centro de Abastecimento Vicente Grillo, avenida César Borges, 2007 ..	150
<b>Figura 33</b> – Jequié: Desenvolvimento Territorial da Cidade 1910-2019 .....	159
<b>Figura 34</b> – Jequié: Área central, 2007.....	164
<b>Figura 35</b> – Jequié: Subcentro comercial da Cidade Nova, 2007.....	167
<b>Figura 36</b> – Jequié: Subcentro comercial Joaquim Romão, 2007 .....	168
<b>Figura 37</b> – Centro Administrativo, 2018 .....	169
<b>Figura 38</b> – Vista parcial do Distrito Industrial de Jequié, 2007.....	172
<b>Figura 39</b> – Jequié: Organização do Espaço Econômico, 2019 .....	174
<b>Figura 40</b> – Jequié: Organização do Espaço Social, 2019.....	178
<b>Figura 41</b> – Jequié: Área Central, bairro São Luiz e Alto do Cruzeiro, 2019 .....	179

<b>Figura 42</b> – Jequié: Vista parcial do Joaquim Romão, Km 3 e Km 4, 2007 .....	181
<b>Figura 43</b> – Jequié: Centro de Cultura ACM, 2000 .....	184
<b>Figura 44</b> – Jequié: Eixos de Crescimento, 2019 .....	188
<b>Figura 45</b> – Jequié: Vista parcial do eixo de crescimento norte, 2019.....	189
<b>Figura 46</b> – Jequié: Eixo de crescimento leste/noroeste, 2019.....	190
<b>Figura 47</b> – Jequié: Eixo de crescimento leste/sul, 2019.....	191
<b>Figura 48</b> – Jequié: Eixo de Crescimento Oeste, 2019.....	192

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

8° GBPM	8° Grupamento de Corpo de Bombeiros da Polícia Militar
19° BPM	19° Batalhão da Polícia Militar da Bahia
AABB	Associação Atlética do Banco do Brasil
ACIJ	Associação Comercial e Industrial de Jequié
ACIJ	Associação Comercial e Industrial de Jequié
ACJ	Associação Cultural Jequeense
ACM	Antônio Carlos Magalhães
AGB	Associação dos Geógrafos Brasileiros
ALJ	Academia de Letras de Jequié
APEB	Arquivo Público do Estado da Bahia
APPM	Associação dos Praças e Policiais Militares do Estado da Bahia
ASPOJER	Associação dos Policiais Militares e Bombeiros do Estado da Bahia em Jequié
ASSAM	Associação de Amigos do Museu Histórico de Jequié
BB	Banco do Brasil
BIRD	Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento
BNB	Banco do Nordeste do Brasil
BNH	Banco Nacional de Habitação
BRICS	Países emergentes: Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul
CAIC	Centro de Atendimento Integral à Criança
CAP	Colégio Antônio Pinheiro
CAVG	Centro de Abastecimento Vicente Grillo
CDB	<i>Central Business District</i> (Área Central ou “core”)
CDL	Clube de Dirigentes Lojistas
CEDURB	Companhia Estadual de Desenvolvimento Urbano
CEI	Centro de Estatística e Informações
CEI	Comunidade dos Estados Independentes
CEPLAC	Comissão Executiva do Plano da Lavoura Cacaueira
CETEJE	Centro Educacional Técnica de Jequié
CHEFS	Companhia Hidroelétrica do São Francisco
COHAB	Companhia de Habitação Popular
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional

CSU	Centro Social Urbano
DERBA	Departamento de Estrada e Rodagem da Bahia
DERBA	Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
DIJ	Distrito Industrial de Jequié
DIREC	Diretoria Regional de Educação e Cultura
DIRES	Diretoria Regional de Saúde
DNER	Departamento Nacional de Estrada e Rodagem
DNOCS	Departamento Nacional de Obras Contra as Secas
ELETOBRÁS	Centrais Elétricas Brasileiras S.A.
EMBASA	Empresa Baiana de Água e Saneamento S/A
EMBRAER	Empresa Brasileira de Aeronáutica
EMBRATEL	Empresa Brasileira de Telecomunicações S.A.
EUA	Estados Unidos da América
FAPEC	Faculdade Unidas de Pesquisa, Ciências e Saúde
FCDL	Federação do Clube de Dirigentes Lojistas
FELISQUIÉ	Festa Literária Internacional do Sertão de Jequié
FFFPJ	Fundação Faculdade de Formação de Professores de Jequié
FGTS	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
FIOL	Ferrovia de Integração Oeste Leste
FRICAPRI	Frigorífico de Caprinos e Ovinos
FRIJEL	Frigorífico e Estivas Jequié Ltda.
FRISUBA	Frigorífico do Sudoeste Baiano S/A
FTC	Faculdade de Tecnologia e Ciências
FUNRURAL	Fundo de Assistência ao Trabalhador Rural
GLP	Gás Liquefeito de Petróleo
HGPV	Hospital Geral Prado Valadares
HNSPS	Hospital Nossa Senhora Perpetuo Socorro
HSH	Hospital Santa Helena
HSV	Hospital São Vicente
IBC	Instituto Brasileiro de Café
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IERP	Instituto de Educação Regis Pacheco

IORTE	Instituto de Ortopedia e Reabilitação Traumatológica Educação Física
INEMA	Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos
INMARSAT	Sistema Mundial de Comunicações Marítimas via Satélite
INOCOOP	Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais
INPS	Instituto Nacional de Previdência Social
INTERURB	Instituto de Desenvolvimento Urbano e Articulação Municipal
JTC	Jequié Tênis Clube
MCE	Mercado Comum Europeu
MDS	Ministério do Desenvolvimento Social
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
MMJ	Museu Municipal de Jequié
MPE	Ministério Público do Estado da Bahia
NAFTA	Acordo de Livre Comércio da América do Norte
NRE	Núcleo Regional de Educação
OAB	Ordem dos Advogados do Brasil
ONU	Organização das Nações Unidas
OPEP	Organização dos Países Exportadores de Petróleo
ORSUB	Oleoduto Recôncavo-Sul da Bahia
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PETROBRAS	Petróleo Brasileiro
PIB	Produto Interno Bruto
POSTOFAZ	Posto da Receita Federal
RMS	Região Metropolitana de Salvador
SAC	Serviço de Atendimento ao Cidadão
SEI	Superintendência de Estudos Sociais e Econômicos
SEPLANTEC	Secretaria de Planejamento Ciências e Tecnologia
SESC	Serviço Social do Comércio
SUCAM	Superintendência de Campanhas de Saúde
SUDENE	Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste
SUDIC	Superintendência de Desenvolvimento Industrial e Comercial
SUS	Sistema Único de Saúde
TELEBAHIA	Telecomunicações da Bahia S/A

TELEBRÁS	Telecomunicações Brasileiras S.A.
TELEBRÁS	Telecomunicações Brasileiras S.A.
EU	União Europeia
UEFS	Universidade Estadual de Feira de Santana
UESB	Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia
UESC	Universidade Estadual de Santa Cruz
UFBA	Universidade Federal da Bahia
UNEB	Universidade do Estado da Bahia
UNIMOJE	União das Associações Comunitárias da Jequié
UNOPAR	Universidade Norte do Paraná
UPA	Unidade de Pronto Atendimento
URSS	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
UTI	Unidade de Tratamento Intensivo



## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>19</b>
<b>2 CONCEPÇÕES TEÓRICAS PARA ESTUDO DA CIDADE .....</b>	<b>35</b>
2.1 CONCEITOS DE CIDADE .....	35
2.2 A RELEVÂNCIA DAS PERIODIZAÇÕES .....	38
2.3 OS AGENTES QUE MODELAM A CIDADE .....	43
2.4 OS PROCESSOS E AS FORMAS ESPACIAIS .....	50
2.5 OS CRITÉRIOS PARA DEFINIR UMA CIDADE MÉDIA .....	58
<b>3 JEQUIÉ E SUAS TRAJETÓRIAS .....</b>	<b>64</b>
3.1 OS ANTECEDENTES .....	64
3.1.1 Gênese do Povoado, do Distrito e do Município .....	65
3.2 O MEIO ECOLÓGICO .....	81
3.2.1 Município .....	82
3.2.2 Cidade .....	85
3.3 JEQUIÉ: DO CAOS À ESTRUTURAÇÃO E DINAMISMO (1910 -1959) .....	87
3.3.1 Contexto .....	87
3.3.2 Estado .....	92
3.3.3 Agentes Econômicos .....	99
3.3.4 Sociedade .....	106
3.3.5 Desenvolvimento Territorial da Cidade .....	108
3.4 JEQUIÉ: PERDAS E RETRAÇÕES URBANAS (1960-1989) .....	125
3.4.1 Contexto .....	125
3.4.2 Estado .....	128
3.4.3 Agentes Econômicos .....	132
3.4.4 Sociedade .....	134
3.4.5 Desenvolvimento Territorial da Cidade .....	136
3.5 JEQUIÉ: REESTRUTURAÇÃO E TRANSFORMAÇÕES RECENTES (1990-2019) .....	144
3.5.1 Contexto .....	144
3.5.2 Estado .....	146
3.5.3 Agentes Econômicos .....	151
3.5.4 Sociedade .....	154
3.5.5 Desenvolvimento Territorial da Cidade .....	155

<b>4. A ESTRUTURAÇÃO ESPACIAL DA CIDADE.....</b>	<b>160</b>
4.1 A ORGANIZAÇÃO ECONÔMICA DA CIDADE.....	161
4.1.1 Área central e seus prolongamentos .....	161
4.1.2 Centros Secundários ou Subcentros .....	165
4.1.3 Centro Cívico (Centro Administrativo).....	168
4.1.4 Equipamentos Isolados.....	169
4.1.5 Novos Eixos e Novos Subcentros Comerciais e de Serviços .....	170
4.1.6 Espaços Industriais: Distrito Industrial e Poliduto da Petrobras .....	171
4.2 A ORGANIZAÇÃO SOCIAL DA CIDADE.....	174
4.2.1 Espaços Residenciais.....	174
4.2.2 Espaços e Equipamentos de Lazer e Cultura.....	183
4.3 DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DA CIDADE E SEUS LIMITES .....	188
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>194</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>199</b>
<b>APÊNDICE .....</b>	<b>209</b>

## 1 INTRODUÇÃO

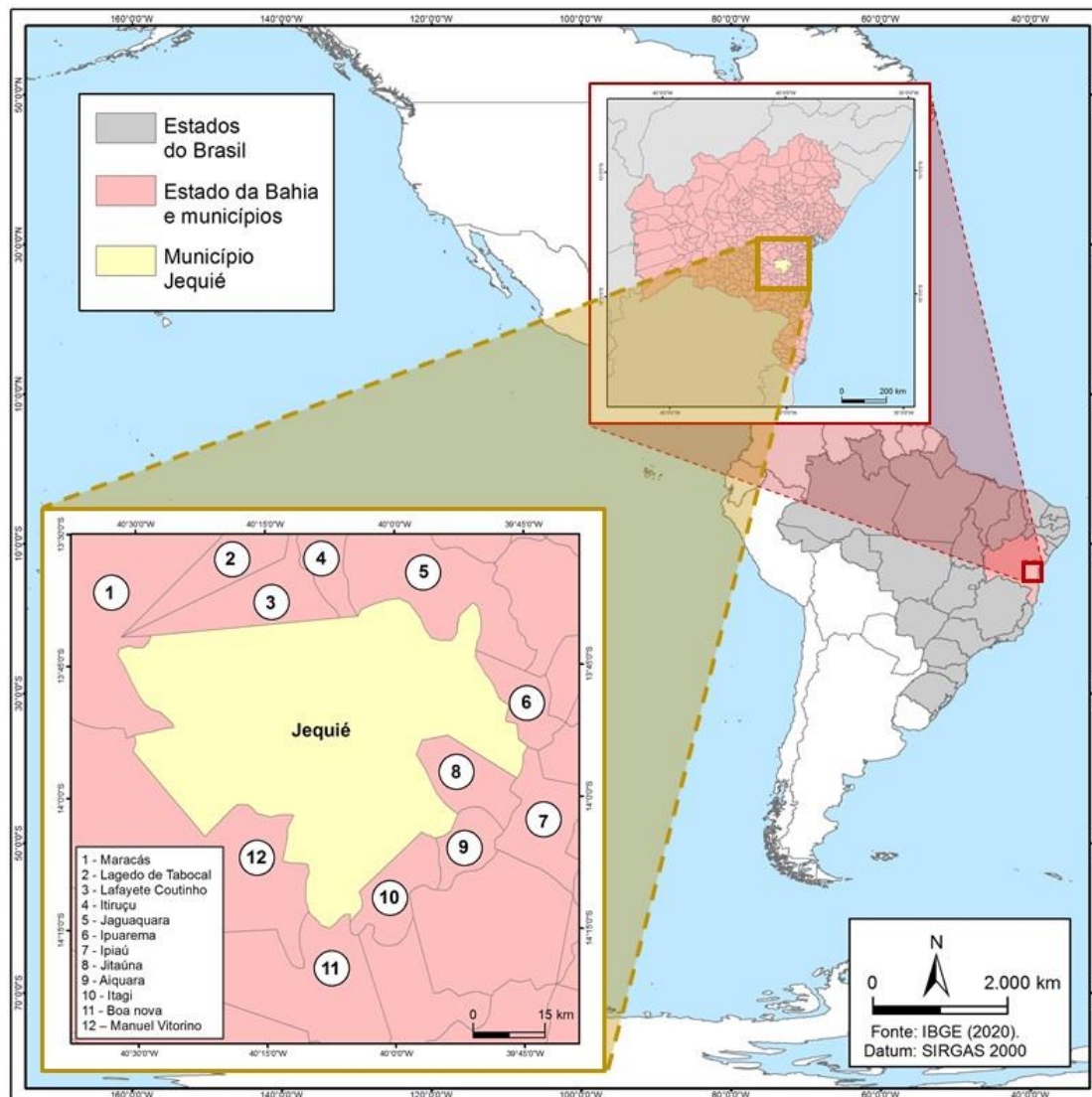
Os estudos sobre cidades constituem uma temática que desperta atenção e suscita debates em diversas áreas do conhecimento, como Antropologia, Arquitetura, Economia, Geografia, História, Sociologia, Urbanismo, entre outras e em diversas concepções teórico-metodológicas. Por outro lado, os estudos acerca da formação histórica e transformações de cidades ganham relevância no Brasil, especificamente no final do século XX e nas primeiras décadas do século XXI.

Historicamente, no Brasil, os estudos sobre cidade e urbano na academia se detinham em analisar predominantemente as grandes cidades, pelo fato de as Universidades estarem localizadas nas metrópoles e especificamente nas capitais dos estados. A espacialização pontual do meio técnico-científico-informacional pelo território, relacionado diretamente com o crescimento econômico, o processo de urbanização e a interiorização do ensino superior e com este a criação de cursos de pós-graduação possibilitaram desenvolver estudos sobre as cidades, agora não apenas as grandes, mas também as médias e pequenas cidades.

É nesta perspectiva que a partir dos anos 1970 foram desenvolvidos estudos tanto na academia quanto nas secretarias de estado, no âmbito federal e estadual, especificamente sobre cidades médias, com objetivo de descentralizar as atividades administrativas do estado através da criação de instituições de alcance regional e implantação de polos, na tentativa de interiorização das atividades industriais, com intuito de evitar o processo de migrações para as grandes cidades. Estes estudos foram fundamentados, predominantemente, na Teoria das Localidades Centrais de Walter Christaller e na Teoria dos Polos de Crescimento de François Perroux, como destacou Silva (1976). As teorias citadas serviram de suporte principalmente para o planejamento territorial, visando à ampliação das relações capitalistas, que ocorre com as inovações e transformações nos territórios, que se dão com a materialização dos novos fixos que proporcionam fluxos e interações espaciais.

O objeto de estudo da presente tese é a cidade de Jequié, seus dinamismos e retrações urbanas. A cidade que está localizada no estado da Bahia, Brasil, como retrata a Figura 1, na região administrativa estadual do Território de Identidade do Médio Rio das Contas, situada às margens do rio das Contas, em uma área de transição entre a Zona da Mata (úmida) e a Caatinga (semiárida) na região Nordeste do Brasil, com altitude de

198 metros em relação ao nível do mar. O clima é tropical semiúmido, como destaca Nimer (1989), com período seco de quatro a cinco meses e situada no eixo das rodovias BR-116 e BR-330, ficando a 366 km de Salvador.

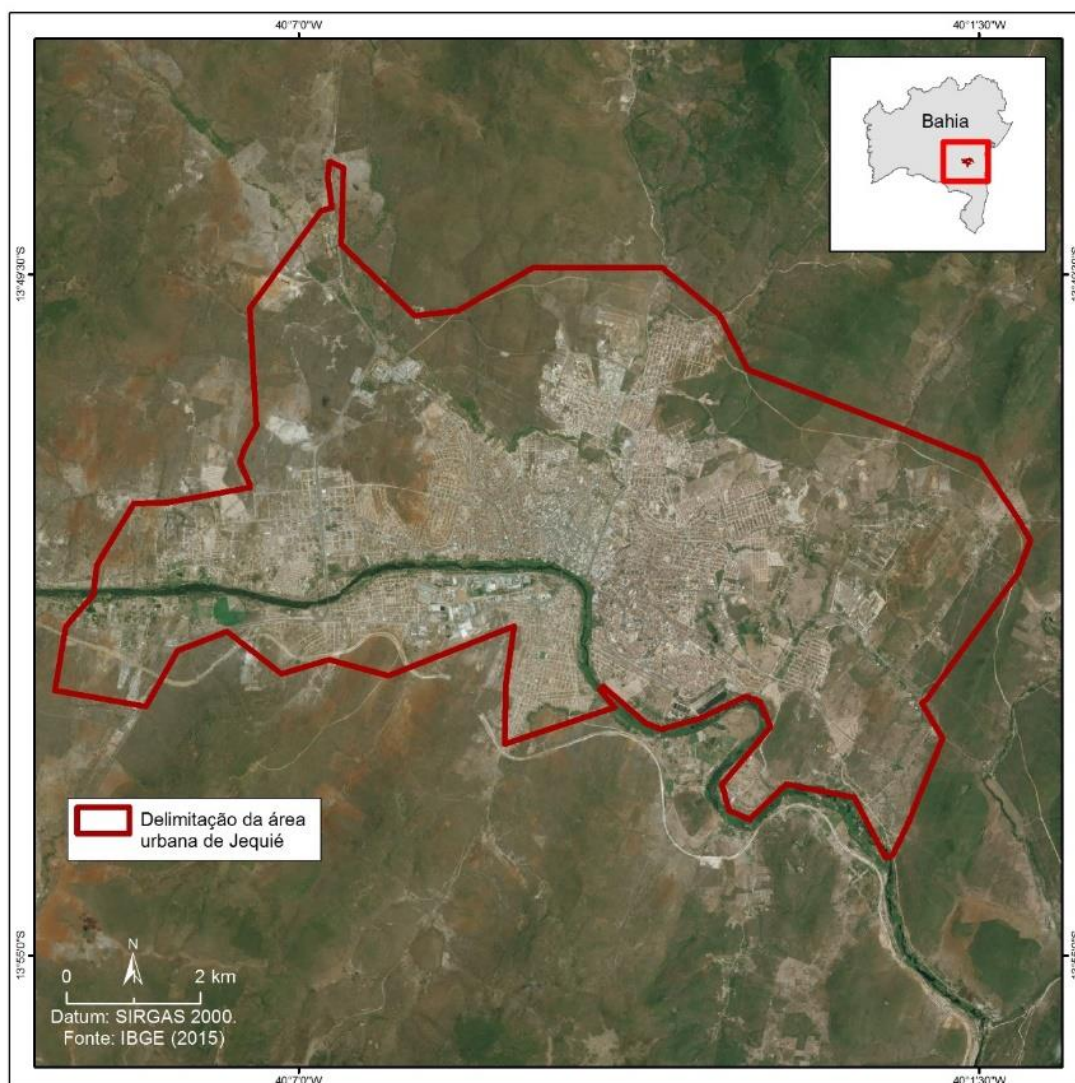


**Figura 1** – Localização do Município de Jequié.  
Fonte: IBGE (2020).

Segundo o IBGE (2010), o município de Jequié contava com uma população de 151.921 habitantes, sendo 139.425 residentes na área urbana, correspondendo a 92% da população total. Os dados referentes à população urbana fazem com que a cidade ocupe a 9ª maior posição no estado da Bahia, entre as 417 existentes. É importante destacar ainda que a população inicial de Jequié foi formada por indígenas, migrantes regionais (oriundos do Recôncavo baiano, vale do Jiquiriçá e sertanistas), imigrantes italianos,

ciganos e árabes. Vale ressaltar também a forte presença da população negra na formação e no desenvolvimento territorial da cidade.

O recorte espacial do estudo é a cidade de Jequié e seus processos de estruturação e transformações. Temporalmente, a análise será realizada levando-se em consideração o período antecedente à formação da cidade e os períodos a partir de 1910, quando a vila foi elevada à categoria de cidade. Sendo assim, o estudo envolve os períodos compreendidos entre o final do século XIX, passando pela formação do distrito e desta ao município em 1897, até a segunda década do século XXI, onde foram destacados os eventos espaciais marcantes nas trajetórias da cidade, desde sua formação aos dias atuais. A Figura 2 retrata o espaço urbano de Jequié, com base na imagem do *Google Earth*.



**Figura 2** – Espaço Urbano de Jequié, 2019  
Fonte: IBGE (2015); Google (2020).

A organização espacial da cidade de Jequié está dividida em três unidades. A primeira originou-se espontaneamente no eixo de circulação dos caminhos utilizados pelos tropeiros, boiadeiros e cacheiros viajantes, inicialmente em um agrupamento de casas à margem direita do rio das Contas, nas proximidades da confluência do afluente rio Jequiezinho, formando (assim) o primeiro agrupamento populacional que deu origem à vila e desta à cidade.

O evento natural da enchente de 1914 destruiu praticamente todo núcleo central da cidade o que levou à reconstrução da mesma e posteriormente o surgimento do segundo agrupamento populacional, que deu origem ao bairro do Jequiezinho, à margem direita, na confluência do rio Jequiezinho com o rio das Contas.

A estruturação e desenvolvimento territorial da cidade ganhou impulso em 1927 com a chegada da ferrovia Nazaré-Jequié, juntamente com as aberturas de rodovias, especificamente da rodovia federal, Rio-Bahia (BR-4 atual BR-116), na década de 1940 que atravessava a cidade, e com a construção da ponte Teodoro Sampaio sobre o rio das Contas, dando origem ao terceiro agrupamento populacional, formando assim o bairro do Mandacaru.

A mudança do percurso da BR-116 para Oeste da cidade na década de 1960 promoveu a formação do bairro Presidente Kennedy (Cidade Nova), na margem esquerda do rio das Contas e na margem direita os bairros do Km 3 e Km 4. A acessibilidade dos bairros ao centro ocorre através das avenidas Lomanto Junior e Otávio Mangabeira.

A implantação da rodovia com destino aos municípios de Ipiaú e Ilhéus, bem como o prolongamento do projeto ferroviário ligando Jequié a Ilhéus, foi um eixo que contribuiu para o crescimento do bairro do Jequiezinho e das localidades do Pau Ferro e Cachoerinha. O mesmo ocorreu com o primeiro percurso da Rio-Bahia, passando pelo interior da cidade, contribuindo para o crescimento do bairro do Joaquim Romão.

Quanto a organização técnica do espaço da cidade, existe a Área Central, onde se concentram as atividades comerciais e de serviços e o processo de desenvolvimento territorial da mesma originou os centros secundários de comércio e serviços ou os subcentros, como os existentes nos bairros do Jequiezinho, Joaquim Romão, Mandacaru e Cidade Nova. Enquanto as áreas industriais são formadas pelo Distrito Industrial de Jequié, localizado no Mandacaru, e pelo Poliduto da Petrobras, na Cidade Nova.

A cidade de Jequié conta com os mesmos problemas, sociais, econômicos e ambientais existentes nas grandes e médias cidades brasileiras, como a existência de áreas de ocupações (invasão); bairros com infraestrutura precária; dificuldade de mobilidade

da população de baixo poder aquisitivo, devido à falta de transporte coletivo e às péssimas condições das vias de circulação para os pedestres; as inundações na estação chuvosa, devido à falta de serviço de drenagem urbana; e a degradação do rio das Contas e do rio Jequiezinho.

A crise nas lavouras de cacau e café, bem como a falência das indústrias de confecções e a demanda no mundo do trabalho por trabalhadores qualificados, desencadeou em Jequié grande número de pedintes; moradores de rua; aumento da violência relacionada ao tráfico de drogas; o grande número de famílias cadastradas em programas sociais como Bolsa Família e número significativo de subempregados.

Quanto a organização social do espaço da cidade, levando-se em consideração as características da população urbana com base na divisão em classes sociais e na estrutura física das moradias, como proposto nos trabalhos de Milton Santos (1956), Nice Muller (1970) e no Plano Diretor Urbano (1977), foram identificadas áreas de moradia ocupadas pela população de alto poder aquisitivo, pela classe média e pela população de baixo poder aquisitivo na cidade.

A pesquisa foi realizada com objetivo de analisar as transformações na cidade de Jequié-Bahia, levando-se em consideração os períodos de dinamismo e retrações socioeconômicas, apontando os agentes sociais que atuaram neste processo. Para o alcance do objetivo proposto, buscou-se elaborar uma periodização do desenvolvimento territorial da cidade; identificou-se e analisou-se os períodos de dinamismo e retração, contextualizando-os; identificou-se os principais agentes sociais, analisando suas ações na cidade e os processos espaciais e suas respectivas formas, além de reconhecer as áreas de expansão e de obstáculos ao desenvolvimento territorial da cidade.

As reflexões relacionadas às transformações que ocorreram em Jequié, como em outras cidades brasileiras provocaram as seguintes questões: de que forma ocorreu a formação da cidade? Quais os principais agentes sociais que atuaram no desenvolvimento territorial da cidade? Quais eventos marcaram os períodos de dinamismo e retração de Jequié? Quais processos e formas espaciais a cidade assumiu? A centralização da cidade de Jequié está relacionada com as atividades terciárias? As questões acima levantadas foram motivadoras para a elaboração desta tese, acrescida pelos raros estudos sobre a cidade de Jequié.

Destas inquietações, formula-se a seguinte hipótese: existe uma relação entre o processo de estruturação urbana ligado diretamente com as vias de transportes, especificamente com chegada da ferrovia Nazaré-Jequié em 1927 e a abertura de rodovias

entre as décadas de 1930 e 1950, fortalecendo uma das funções da cidade que era de “Porto de Terra” e de “Capital Regional”, como destacou Santos (1956), e que a desativação da Ferrovia em 1960, juntamente com a abertura de novos fixos externos a Jequié, relacionados à circulação, foram responsáveis pela perda de dinamismo da cidade e que o Estado e os principais agentes econômicos ligados às atividades da agropecuária, indústrias, comércio e de serviços e os grupos sociais de menor poder aquisitivo foram marcantes no desenvolvimento territorial da cidade.

Nesta perspectiva, justifica-se a importância do estudo em analisar as transformações ocorridas em Jequié, levando-se em consideração os processos temporais e espaciais e as ações dos principais agentes sociais, econômicos e políticos e seu reatamento na estruturação e no desenvolvimento territorial da cidade.

A relevância acadêmica da pesquisa foi observada no levantamento bibliográfico, que não consta de estudos que analisam as transformações na cidade de Jequié, levando em consideração sua trajetória desde a gênese aos dias atuais. A pesquisa é relevante também por oportunizar conhecer Jequié, resgatar características da cidade e como instrumento para pensar o planejamento na escala local e regional, demonstrando assim, a importância social e prática do trabalho.

A tese insere-se na Linha de Pesquisa Territorialidade e Planejamento Urbano e Regional. Esta linha contempla a análise do planejamento urbano e regional apoiando-se em pesquisas voltadas ao exame dos desequilíbrios regionais, bem como em pesquisas que analisam o processo histórico da urbanização e as transformações urbanas e regionais.

A cidade de Jequié é mais nova se comparada com as cidades que se formaram no estado da Bahia, principalmente no Recôncavo Baiano, na costa litorânea, no Vale do Rio São Francisco e na Chapada Diamantina. Para elaboração deste trabalho de pesquisa foi realizada a revisão de literatura, que no primeiro momento trata da cidade de Jequié e no segundo momento se detém nos autores e suas ideias que deram suporte teórico e metodológico no desenvolvimento da tese.

A literatura que trata de Jequié não é ampla. Para melhor compreensão sobre o objeto de estudo, a revisão bibliográfica foi sistematizada em cinco partes: na primeira foram levantados e analisados estudos desenvolvidos sobre a cidade de Jequié; na segunda foram identificados e analisados estudos que tratam da cidade nas escalas estadual, nacional e internacional; na terceira foram selecionados estudos que abordam aspectos socioeconômicos na formação da cidade; na quarta são publicações que tratam



de relatos sobre a cidade; e a quinta parte compõe-se dos estudos técnicos acerca da cidade.

Entre os estudos desenvolvidos sobre a cidade de Jequié, foram encontrados dois trabalhos elaborados por geógrafos. O primeiro foi Milton Santos (1956), pesquisa feita sob os auspícios da Fundação para o Desenvolvimento da Ciência na Bahia; e outro coordenado por Nice L. Muller (1963), realizado em Jequié durante a XVIII Assembleia Geral da Associação dos Geógrafos Brasileiros, publicado em 1970. Somam-se às pesquisas desenvolvidas por geógrafos, os trabalhos elaborados pelo professor e historiador Emerson Pinto de Araújo (1971; 1997a; 1997b; 2017), por Carmine Marotta (2004) e Dermival Rios (2011).

No artigo *A cidade de Jequié e sua região*, Santos (1956) elabora uma análise do sítio e da situação da cidade, destacando o crescimento urbano, onde ressalta as raízes do povoamento, os eventos marcantes do crescimento e seus reflexos sobre a vida urbana e define Jequié como “Porto de Terra”, “Ponta de Trilho” e como “Capital do Sudoeste baiano”, demonstrando (assim) a importância da cidade. Em seguida, analisa a estrutura da cidade, identificando as fisionomias que ela assume em sua trajetória e aponta um zoneamento incipiente diferenciando o uso do solo urbano. O pesquisador baiano finaliza o trabalho com a ação regional de Jequié, abordando as relações entre os aspectos naturais da região com as atividades produtivas; destacando (ainda) o papel da circulação na região, as funções urbanas de Jequié; e identificando duas zonas regionais de Jequié, uma interna e outra externa.

Já o trabalho coordenado por Muller (1970), *Jequié: estudo de geografia urbana*, é fruto de pesquisa onde os autores, divididos em grupos temáticos, elaboraram um relatório minucioso, analisando a cidade e suas relações com a região. No estudo foram tratados a posição de Jequié na rede urbana baiana; a organização do espaço urbano, abordando o quadro natural, o traçado urbano, o zoneamento da cidade e os problemas urbanos; a relação da cidade com a região, através das funções urbanas, identificando a área de influência da cidade; e apresenta (ainda) as características urbanas de Jequié, destacando a situação da cidade e sua importância, além de propor uma periodização das fases de desenvolvimento.

Os dois textos serviram de suporte no desenvolvimento da pesquisa e contam com uma cartografia que retrata a cidade e região, apresentando (também) fotografias, dados e informações complementares.

Na escala municipal, o trabalho organizado por Jurandyr Pires Ferreira sobre os municípios do Estado da Bahia, publicado na *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros* (1958) do IBGE, é uma síntese que trata dos aspectos histórico, econômico, político, social, urbano e institucional de Jequié. Em 1970 foi publicada também pelo IBGE, a monografia *Jequié, Ba*, elaborada por Jorge Ormond, onde tratou dos aspectos históricos, econômicos e sociais de Jequié; e em 2017 foram publicadas pelo IBGE as monografias municipais *Jequié: Bahia, Nordeste*, abordando dados e informações sobre a cidade e o município.

Entre os trabalhos do historiador Emerson Pinto de Araújo, destaca-se *História de Jequié* (1971). Neste livro, o autor descreve o meio físico, o meio urbano, o meio rural e comenta os principais eventos políticos, econômicos, sociais do município de Jequié. Em *Capítulos da História de Jequié* (1997a), aborda os eventos políticos, sociais e econômicos que compõem a formação do município de Jequié; e em *A Nova História de Jequié* (1997b; 2017) relaciona os eventos sociais, econômicos e políticos que contribuíram com a formação e transformações em Jequié, na Bahia e no Brasil. Os trabalhos de Emerson Pinto de Araújo realizam uma atualização dos acontecimentos na cidade, na região e no Brasil.

No livro de Marotta, *Trecchina-Jequié, um ponte di ricordisull'Oceano* (2004), o autor retrata as ações dos italianos no desenvolvimento das atividades econômicas e sociais em Jequié e ilustra através de fotografias a destruição da vila pela enchente de 1914. Enquanto no livro elaborado por Rios (2011), *Jequié: síntese histórica e informativa*, o autor realiza uma síntese dos aspectos econômicos, históricos, sociais, culturais e políticos da cidade e do município de Jequié.

Nas publicações que mencionam Jequié na escala regional, ressaltando sua centralidade, destaca-se o artigo de Santos (1958), *Zonas de influência comercial no Estado da Bahia*. Nele, o pesquisador destaca a região de influência comercial de Jequié e uma área de transição; evidencia que a cidade sofre competição das cidades eixo Ilhéus-Itabuna a Leste e de Vitória da Conquista ao Sul; e destaca o papel das vias de circulação no dinamismo da cidade e volta a definir Jequié como “Porto de Terra”.

No livro *Zona do Cacau: introdução ao estudo geográfico*, Santos (1957) classifica Jequié como cidade de primeira ordem na região, juntamente com Ilhéus e Itabuna, e destaca os elementos espaciais que contribuíram para a estruturação e fortalecimento regional da cidade.

O trabalho organizado por Domingues e Keller (1958), *Bahia*, fruto de extensa pesquisa de campo, revela as características naturais e socioeconômicas das regiões baianas, onde foi contemplada a análise do Vale do Rio das Contas e do Planalto Sul baiano, onde está inserida a cidade de Jequié e sua região de influência.

Pedro Geiger (1963), no livro *Evolução da Rede Urbana Brasileira*, faz referência a Jequié como principal centro urbano da região Centro Sul da Bahia, classificando-a como centro regional de primeira categoria para vasta extensão da parte central da faixa Oeste do Estado, ressaltando (assim) a importância da cidade e os elementos que proporcionaram o desenvolvimento desta.

No estudo sobre a Região de Influência das Cidades, publicado pelo IBGE em 2007, Jequié é classificada como um Centro Sub-regional de nível A. Este estudo tem como objetivo avaliar os papéis desempenhados pelas cidades na rede urbana brasileira e utilizou como critérios: o número de habitantes, as atividades comerciais e de serviços, a produção das atividades industriais e agrícolas.

Em se tratando da Bahia, o livro elaborado por Silva, Leão e Silva (1989), *Urbanização e Metropolização no Estado da Bahia: evolução e dinâmica*, a relevância da cidade de Jequié e de outras cidades foram constatadas a partir das análises de atividades sociais e econômicas responsáveis pela multiplicação dos núcleos urbanos no estado da Bahia; e o livro de Silva e Silva (1991), *Cidade e região no Estado da Bahia*, e Silva e Silva (2006), *Estudos sobre globalização, território e Bahia*, ressaltam que o processo de urbanização de Jequié está relacionado com as atividades comerciais e de serviços.

Entre os trabalhos temáticos que tratam de Jequié, destacou-se os estudos sobre a ferrovia, elaborados por Cassia Carletto (1979), *A Estrada de Ferro de Nazaré no contexto da política nacional de viação férrea*, que analisa o transporte ferroviário no Brasil, estudos desenvolvidos em uma perspectiva histórica, enfocando as fases de existência da ferrovia Nazaré-Jequié; e os estudos do professor Antônio Zorzo (2001), no livro *Ferrovia e Rede Urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela Ferrovia no sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870-1930)* que aborda o papel da ferrovia Nazaré-Jequié na formação, estruturação e crescimento das cidades e as interações das mesmas no território baiano.

No que se refere à indústria em Jequié, foi elaborado trabalho por José Moura Pinheiro (1991), *Industrialização Baiana: o programa de distritos industriais do interior*,

cujos pontos focais são os Distritos Industriais do Interior, implantados a partir de 1970, com detalhamentos sobre as características do Distrito Industrial de Jequié.

No trabalho sobre os meios de comunicação em Jequié elaborado por Wilson Novaes Júnior (2006), o livro *Garimpando a imprensa numa cidade só*, o autor elabora uma trajetória dos meios de comunicação, destacando a implantação dos jornais, revistas, Associação Jequeense de Imprensa (AJI) e das rádios.

Ao analisar a formação de bairros em Jequié, foram encontrados o trabalho monográfico realizado por Nilio Carvalho (2001), *A influência do legado africano no bairro do Pau Ferro, Jequié - Ba*, um estudo sobre a reconstrução histórica do bairro mediante a memória dos moradores mais antigos, através de relatos de campo; e a dissertação elaborada por Adriana Sampaio (2017), *Mulheres Griôs: um estudo etnográfico sobre identidades étnicas e de gênero no quilombo Barro Preto em Jequié-Ba*, que no segundo capítulo enfatiza a formação do bairro a partir de pesquisa de campo com os moradores mais velhos da localidade.

No tocante à imigração e suas contribuições, na tese defendida pela professora Maria Luiza Landim (2012), *Marcas Identitárias: a presença italiana no sertão da Bahia*, a problemática estudada aborda questões vinculadas à imigração italiana no Sudoeste da Bahia, especificamente em Jequié, no período de 1878 a 1910, destacando as ações dos italianos em Jequié.

No que se refere aos aspectos religiosos, Domingos Ailton publicou o livro *Figuras típicas e religiosidade popular de Jequié* (2004), onde aborda a história de personagens que contribuíram para formação econômica, cultural e social da cidade e no tratamento da religião de matriz africana. No trabalho elaborado por Almerindo Silva Júnior (2007), *Reconstrução da memória histórica de alguns terreiros em Jequié*, o autor busca identificar elementos culturais que comprovem a permanência da tradição de matriz africana no cotidiano dos membros destas comunidades ou seja, nos bairros da cidade de Jequié.

Em outro estudo temático, *Mulher-Mãe-Guerreira: um estudo sobre mulher, memória e representação no banditismo na região de Jequié-Bahia*, Márcia Auad (2013) ressalta o contexto sociopolítico entre os anos de 1880 a 1930, destacando o papel feminino e dos principais agentes sociais e econômicos que atuaram em Jequié e região.

Entre as publicações de contos, crônicas, ilustrações, depoimentos e relatos acerca de Jequié, foram encontradas as seguintes obras: de Pacífico Ribeiro (1987), *O meu canto de amor a Jequié*, composto por sonetos autobiográficos, sendo uma sinopse da memória

da cidade; de Raymundo Cafezeiro (1999), *Depoimento de uma vida e fatos históricos de Jequié*, livro com traços autobiográficos que trata dos eventos econômicos, políticos, sociais e culturais que marcaram o desenvolvimento da cidade; de Ivan Ferreira (2006), *A Pedra do Curral Novo*, trata de ações de agentes sociais na defesa da propriedade no final do século XIX e início do século XX; de Raymundo Meira (2007), *Fatos pitorescos da cidade Sol*, que é dividido em duas partes (na primeira constam relatos vividos no cotidiano da cidade e a segunda é fruto de pesquisa em notícia de jornais, revistas e anotações de jornalistas, que tratam das ações de agentes sociais na cidade); e Milton Rabelo (2005) que no livro *A Narrativa de uma existência* elaborou o relato de sua memória, levando em consideração o contexto social e político de Jequié; Telmo Carvalho e Araguaci Ribeiro (2014) organizaram o livro *Jequié: sol, histórias e encantos*, com narrativas de eventos e do cotidiano de agentes sociais em Jequié.

Entre os trabalhos técnicos, foram analisados o *Plano Diretor Urbano de Jequié* (BAHIA; CEDURB, 1977), volume I, onde foi elaborada (inicialmente) uma análise regional, destacando a base produtiva da agropecuária, as relações de polarização regional da cidade, o papel do sistema viário na hierarquia urbana e as tendências de desenvolvimento da função regional de Jequié. Em seguida foi elaborada uma análise local, destacando os aspectos físico espaciais, os aspectos sociais e econômicos e os aspectos institucionais da estrutura urbana de Jequié. Outro trabalho técnico consultado foi o *Estudo de Expansão Urbana Orientada – disponibilidade de terra – Jequié-Ba*, relatório final (BAHIA; INTERURB, 1982), abordando as características da cidade e as tendências de sua expansão. Já o *Plano Diretor Urbano* (JEQUIÉ, 1992) tratou da formação da cidade, dos aspectos naturais, dos aspectos econômicos, do uso e ocupação do solo, da infraestrutura e da população. Enquanto no trabalho da série Desenvolvimento Regional 37, Diagnóstico de Municípios, *Jequié: Projeto Cidades Pólos - Grandes Pólos Urbanos Regionais* (BAHIA; PRODEM, 1996) tratou inicialmente da região de Jequié, levando em consideração os aspectos históricos, naturais, demográficos, sociais, econômicos e regionais e em seguida tratou do município, abordando os aspectos naturais, sociais e de estrutura e infraestrutura urbana.

A literatura apresentada sobre a cidade de Jequié foi fonte de pesquisa que subsidiou o desenvolvimento dos capítulos da tese. Para isto levou-se também em consideração dados, informações, mapas, fotografias e iconografias que contribuíram com o objeto do estudo proposto sobre a cidade de Jequié.

O aporte teórico metodológico que norteia a elaboração da tese está fundamentado nas ideias de geógrafos como Horácio Capel Sáez, Mauricio de Abreu, Milton Santos, Pedro de Almeida Vasconcelos e Roberto Lobato Corrêa. Tais autores desenvolveram e desenvolvem estudos na perspectiva da Geografia Urbana e propõem periodizações para os estudos de cidades. Na Geografia são relevantes ainda as contribuições de Ana Fani Alessandri Carlos, Maria da Encarnação Beltrão Sposito e Osvaldo Bueno Amorim Filho no desenvolvimento da tese.

Entre os urbanistas e economistas que desenvolveram estudos acerca da evolução urbana, destacam-se as contribuições de Nestor Goulart Reis Filho e Paul Singer e outros. É importante salientar que existe uma grande quantidade de trabalhos nesta perspectiva, como salienta Vasconcelos (1999b; 2012). Portanto, vale ressaltar que neste estudo optou-se, principalmente, pelas contribuições de geógrafos.

Para compreensão dos eventos sociais, econômicos e políticos que marcaram o mundo, Brasil e Bahia e que foram importantes na contextualização para análise das dinâmicas e retrações da cidade de Jequié, recorreu-se às contribuições de David Harvey, Eric Hobsbawm e Manuel Castells tratando das questões em escala mundial, Antônio Carlos Robert de Moraes, Caio Prado Junior, Celso Furtado, Darcy Ribeiro, Florestan Fernandes, Manuel Correia de Andrade, Ruy Moreira e Sergio Buarque de Holanda tratando do território brasileiro, e Sylvio Carlos Bandeira de Melo e Silva e Luís Henrique Dias Tavares, tratando da Bahia (entre outros). É importante destacar que os autores citados tratam de questões que abrangem ambas as escalas mencionadas.

A pesquisa está embasada em algumas propostas teórico-metodológicas, desenvolvidas nas concepções da Geografia Urbana, especificamente da Geografia Histórica Urbana. Entre estas propostas, foi consultada e utilizada a criada por Pedro Vasconcelos, publicada em 1999a. Nela, Vasconcelos destaca a necessidade de elaboração de uma periodização, levando em consideração os eventos ocorridos no espaço estudado; em seguida propõe o exame dos contextos em diversas escalas e seus reflexos na cidade; prossegue identificando os agentes que atuam na modelagem da cidade e finaliza apontando o “desenvolvimento espacial da cidade em cada período”, levando-se em consideração a produção “cartográfica original (e a iconografia existente)”, incluindo as produções “escritas (inclusive as estatísticas), e de preferência de fontes primárias”. Para o autor, na medida em que ocorre uma expansão da cidade “as partes da mesma poderão ser examinadas individualmente”, a partir dos principais eixos de crescimento (VASCONCELOS, 1999a, p. 199).

Seguindo a concepção da Geografia Histórica Urbana, foi utilizado também o estudo elaborado pelo professor Mauricio Abreu (2011a), *Evolução urbana do Rio de Janeiro*, onde analisou a cidade a partir da elaboração de uma periodização, destacando sua expansão e as transformações que ocorreram na metrópole carioca.

Outra concepção teórica e metodológica que fundamenta o desenvolvimento da pesquisa é a contribuição de Horácio Capel Sáez (1990), publicada no livro *Capitalismo y Morfología en Españã*, quando o autor trata da trama urbana nas cidades espanholas, destacando os elementos dessa trama; em seguida, trata do crescimento urbano e dos custos deste crescimento e finaliza abordando o papel dos agentes na produção do espaço urbano.

Seguindo esta mesma concepção metodológica, aplicada aos estudos urbanos, Roberto Lobato Corrêa (1989) publica o livro *O Espaço Urbano*, identificando e analisando no terceiro capítulo os agentes que atuam na produção do espaço urbano; e no quarto capítulo, os processos espaciais e suas respectivas formas.

As propostas teóricas e metodológicas desenvolvidas por Milton Santos no livro *Espaço e Método* (1985) trazem uma discussão acerca do conceito de espaço; em seguida, identifica e define as funções dos elementos do espaço, entre os quais destaca: os homens, as firmas, as instituições, o meio ecológico e a infraestrutura. Prossegue em sua proposta, ressaltando a necessidade de elaboração da periodização no entendimento das transformações do espaço e propõe uma periodização na escala mundial, apontando as categorias de análise do espaço como: estrutura, processo, função e forma.

Os conceitos de fixos e fluxos aparecem em diversas obras de Milton Santos, usa-se aqui os indicados no livro *Metamorfoses do Espaço Habitado* (SANTOS, 1991), onde define os fixos como objetos materiais, concretos e localizados, resultante da ação humana e que desempenham função, como exemplo: universidade, hospital, fábrica entre outros; enquanto os fluxos estão relacionados ao movimento e à circulação dando dinâmica aos fixos.

Por conseguinte, quanto às contribuições que tratam dos critérios para definir cidades médias no Brasil, consultou-se os estudos elaborados por Amorim Filho, Milton Santos, Maria da Encarnação Sposito, Sylvio Bandeira de M. e Silva e Roberto Lobato Corrêa, que foram fundamentais para classificar Jequié como uma cidade média no Estado da Bahia. Os autores mencionados, acrescidos das contribuições de Ana Fani A. Carlos, Milton Santos e Pedro de Almeida Vasconcelos, são relevantes nas reflexões acerca do conceito de cidade.

Na trilha do desenvolvimento da pesquisa, os estudos acima mencionados foram decisivos na realização do trabalho proposto e o aporte teórico metodológico será dissecado no próximo capítulo da pesquisa.

Deste modo, além do embasamento teórico fez-se opção por desenvolver um estudo descritivo e analítico, com enfoque no método de abordagem histórica, resgatando-se e analisando-se os principais acontecimentos ocorridos no passado para melhor compreender o presente; levando em consideração a concepção da Geografia Urbana Histórica proposta por Vasconcelos em (1999a) (como foi mencionado acima) e aplicada em diversos trabalhos do autor, especificamente os publicados em 2002 e 2016, onde a partir da elaboração de uma periodização com base em eventos marcantes naturais, econômicos, políticos, sociais e culturais, faz-se análise do contexto desde a escala de mundo à escala local; em seguida, identifica-se e analisa-se os principais agentes sociais na construção da cidade e na organização da sociedade, buscando compreender melhor os processos e as formas espaciais do desenvolvimento territorial da cidade de Jequié, considerando o passado e o presente.

Entre os procedimentos metodológicos utilizados na operacionalização da tese, realiza-se na primeira fase a pesquisa bibliográfica; em seguida, a pesquisa documental e de campo. A pesquisa bibliográfica – que dá sustentação ao desenvolvimento do estudo, tanto teórico como sobre cidades, e em particular a cidade de Jequié – é realizada em livros, artigos científicos, monografias, dissertações, teses, publicações cartográficas, periódicos (jornais, revistas) e impressos diversos ou em meio eletrônico.

Através da pesquisa documental, realiza-se coleta de dados e informações no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), na biblioteca do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia (IGHB), na biblioteca da Superintendência de Estudos Sociais e Econômicos (SEI), no Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), nas bibliotecas da Universidade Federal da Bahia (UFBA) e da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB), no Museu Municipal de Jequié (MMJ), na Prefeitura Municipal de Jequié, na Biblioteca Municipal de Jequié, na Câmara Municipal de Jequié e em arquivos particulares. Coleta-se ainda dados e informações através de reportagem de jornal, filmes e em fotografias.

Na pesquisa de campo consulta-se registros de fotografias das formas espaciais da cidade com o objetivo de avaliar sua ocupação e as suas características. No entanto, é importante chamar atenção para os cuidados com as fontes de pesquisa, principalmente as representações cartográficas de períodos diferentes, a escala dos mapas e sua precisão;



os mesmos cuidados remetem também aos dados estatísticos e às fotografias. Por outro lado, é através da pesquisa e do diálogo com as fontes apresentadas na revisão da literatura e na concepção teórica que é possível a elaboração deste estudo.

A espacialização do desenvolvimento territorial da cidade será retratada através da elaboração de mapas com uso do *software* AutoCAD, de dados do sistema de informação geográfico (ArcGIS) e de fotografias dos arquivos pessoais de Emanuel Andrade, Jorge Barros, Val Rodrigues, Valter Marcelo e Zenilton Meira.

A tese também apresenta uma continuidade da dissertação de mestrado do autor defendida em 2002, quando houve a oportunidade de pesquisar a reestruturação urbana e regional de Jequié, com destaque para as relações da cidade com a região, abordadas em alguns momentos desta pesquisa que se apresenta estruturada em cinco capítulos.

A tese está estruturada em quatro capítulos, acrescidos das considerações finais, referências e apêndice. Deste modo, no capítulo introdutório apresenta-se o objeto de estudo, os objetivos, o problema de pesquisa, a justificativa e relevância, as hipóteses, revisão da literatura sobre a cidade de Jequié, os autores que contribuem na sustentação teórica e metodológica, as técnicas de pesquisa e a estrutura do desenvolvimento da tese. No segundo capítulo, Concepções Teóricas para o Estudo da Cidade, desenvolve-se os fundamentos teóricos para estudo da cidade e sua aplicação ao objeto. Inicialmente, elabora-se uma reflexão do conceito de cidade; em seguida é apresentada a importância e propostas de periodizações na concepção dos estudos da Geografia Histórica, levando-se em consideração os eventos marcantes; na sequência são identificados e analisados os principais agentes modeladores da cidade e os processos e formas espaciais, decorrentes das ações destes agentes. Foram trabalhados ainda, os critérios para definir uma cidade média. No terceiro capítulo, Jequié e suas Trajetórias, elabora-se uma periodização com objetivo de compreender as trajetórias da cidade de Jequié, na qual se buscam os antecedentes que levaram à gênese da formação da vila; e em seguida identifica-se e analisa-se os períodos de desenvolvimento da cidade: do caos à estruturação e dinamismo de 1910-1959, prosseguido com o período de perdas e retrações de 1960-1989 e finalizado com o período de reestruturação e transformações recentes de 1990-2019. Estuda-se, nos períodos, as ações dos agentes modeladores da cidade e a expansão e transformações da mesma a partir da formação e ocupação dos bairros. No quarto capítulo, Estruturação espacial da Cidade, busca-se analisar a estrutura espacial da cidade de Jequié na atualidade, onde são tratados os espaços relativos às atividades econômicas, sociais e suas localizações, além do desenvolvimento territorial da cidade e suas limitações. Por fim,

apresenta-se as Considerações Finais e possíveis conclusões, onde tenta-se responder às questões levantadas, os objetivos propostos e a hipótese de pesquisa. Realiza-se uma síntese das trajetórias de Jequié, levando-se em consideração os eventos marcantes e as transformações ocorridas na cidade. Foram apontados ainda os problemas decorrentes do seu desenvolvimento territorial e as perspectivas para cidade.

## 2 CONCEPÇÕES TEÓRICAS PARA ESTUDO DA CIDADE

Os estudos sobre cidades são amplamente desenvolvidos nos meios acadêmicos, em instituições governamentais e não governamentais e na literatura em geral, envolvendo diferentes profissionais das áreas do conhecimento e diferentes concepções de abordagens teóricas e procedimentos metodológicos.

Pesquisar as dinâmicas e retrações de uma cidade remete a identificar os eventos e ou acontecimentos que ocorreram no passado e no presente para tentar explicar a realidade atual. Para isso é importante identificar e compreender as ações dos principais agentes sociais que atuaram e atuam na formação, estruturação e transformações de uma cidade.

Para tanto, é de fundamental importância recorrer a um referencial teórico-metodológico que forneça subsídios e dê conta de analisar as trajetórias de uma cidade, considerando as ações dos agentes que materializaram e se materializam, criando e recriando processos, estruturas, funções e formas.

Nesta perspectiva, o capítulo apresentado está dividido em cinco itens. No primeiro realiza-se reflexões acerca do conceito de cidade; no segundo destaca-se a importância e propostas de periodizações; no terceiro identifica-se os principais agentes que atuam na modelagem da cidade; no quarto ressalta-se os processos espaciais e suas respectivas formas; no quinto aborda-se os critérios e ideias que definem uma cidade média e finaliza-se evidenciando a relevância de estudos e teorias aplicadas no desenvolvimento de pesquisa sobre cidade.

### 2.1 CONCEITOS DE CIDADE

O conceito de cidade é bastante amplo, elaborado e discutido por várias áreas do conhecimento. O objetivo não é elaborar mais um conceito e sim retomar e discutir alguns conceitos de geógrafos que se dedicaram aos estudos da cidade e que ajudarão a refletir sobre Jequié e suas transformações.

Por outro lado, existe uma multiplicidade de conceitos e concepções acerca da cidade que estão relacionados diretamente com a formação do pesquisador, com a época em que o estudo e o conceito foram elaborados e com a organização e transformações ocorridas na cidade através das ações dos agentes sociais e da sociedade.

Para iniciar as apresentações do conceito de cidade é importante ressaltar sinteticamente como se originaram as cidades. Segundo Ana Fani Carlos (1992), a formação das cidades dá-se primeiramente quando os homens passam a se fixar no solo desenvolvendo a agricultura e domando animais, superando assim as condições de nômades. E no segundo momento, os homens passam a dominar técnicas que contribuem para o aumento da produção, ou seja, a existência do excedente agrícola e a realização de outras funções, acrescidas as do plantio. Para Carlos (1992), existem seis elementos marcantes para existência da cidade: a divisão do trabalho; “a divisão da sociedade em classes; a acumulação tecnológica; a produção do excedente agrícola decorrente da evolução tecnológica; um sistema de comunicação e uma certa concentração espacial das atividades não-agrícolas” (CARLOS, 1992, p. 60).

Quando se refere ao conceito de cidade, Vasconcelos menciona que “todos nós sabemos o que é uma cidade, embora seja difícil defini-la. O público em geral, inclusive os jornalistas e políticos, confundem ainda “cidade” com “município”, por exemplo” (VASCONCELOS, 2015, p. 1).

A cidade pode ser definida como “centro populacional permanente, altamente organizado, com funções urbanas e políticas próprias” (GIOVANNETTI; LACERDA, 1996, p. 34). No Brasil, o critério utilizado para definir cidade é político-administrativo. Sendo assim, toda “sede de Município tem a categoria de cidade e lhe dá o nome” (AZEVEDO, 1970, p. 254). Por isso, um número significativo de aglomerados com população pequena e reduzida inclui-se nesta categoria. No estado da Bahia, segundo dados do IBGE (2010), das 417 cidades/municípios, 60 contam com população inferior a 10 mil habitantes.

O espaço urbano foi definido por Corrêa (1989) como um “espaço fragmentado e articulado, reflexo de condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de luta (CORRÊA, 1989, p. 9).

Para Milton Santos (1991), a cidade é um lugar revolucionário, primeiramente por ter contribuído com a fragmentação do feudalismo e por ser o lugar do trabalho livre e criativo. Em seguida, o autor destaca que as cidades se desenvolvem graças aos avanços das técnicas de produção agrícola, o que leva à formação de um excedente de produtos alimentares. A existência do excedente leva algumas pessoas a dedicar-se a outras atividades, “sendo a cidade, predominantemente, lugar de atividades não-agrícolas” (SANTOS, 1991, p. 53). Para Santos, a intensificação das relações comerciais contribui com o crescimento das cidades. Ele ressalta que “quando se compra mais as cidades

produzem mais, trocam mais excedentes entre si e, conseqüentemente, podem expandir-se e veem seus espaços, elementos e relações aumentadas; crescem e especializam-se em determinadas atividades!” (SANTOS, 1991, p. 53). O autor comentou que a cidade é um lugar privilegiado, por contar com um número significativo de “profissões cultas”, onde ocorre o intercâmbio entre elas, através da criação e transmissão do conhecimento. Destaca que “a cidade é um elemento impulsionador do desenvolvimento e aperfeiçoamento das técnicas” e “lugar da ebulição permanente” (SANTOS, 1991, p. 53).

Com base no trabalho elaborado por Carlos (1992), cidade “é uma realização humana, uma criação que vai se constituindo ao longo do processo histórico e que ganha materialização concreta, diferenciada, em função de determinações históricas específicas” (CARLOS, 1992, p. 57). Para a autora, a origem das cidades pode estar vinculada à existência de uma ou mais funções como: industrial, caso de Camaçari na Bahia; cultural, neste caso existem as subdivisões entre religiosas (Jerusalém, Meca e Bom Jesus da Lapa); cidades universitárias (Oxford e Viçosa); turísticas (Porto Seguro); ou ainda as cidades ligadas às atividades comerciais, administrativas ou políticas, as capitais de estados ou país, entre outras (CARLOS, 1992).

Eliseu Sposito (1994) ressalta que para entender o que é uma cidade não basta apenas observá-la ou viver seu cotidiano. É fundamental conhecer suas transformações e permanências, sua geografia e sua história. O autor destaca que é preciso observar a circulação das pessoas nas ruas, as relações comerciais, a localização das atividades industriais, o lugar de moradia dos habitantes, onde estudam, onde praticam o lazer; e é possível acrescentar onde trabalha e onde estão localizados os equipamentos de serviços. Foi comentado ainda por Sposito que todas as cidades apresentam as mesmas características comuns: área territorial ocupada por edificações, terrenos não ocupados, vias de circulação e não existem atividades da agropecuária e de extração mineral (SPOSITO, 1994).

No estudo da cidade, Santos (1994) destaca a importância de conhecer seu passado e como ela foi criada e faz crítica à negligência dos estudos de cidades que negam seu passado e enfocam apenas na crítica ao presente. O autor aponta a diferença entre cidade e urbano. Para Santos, a cidade “é o particular, o concreto, o interno”, é o lugar de vivência da sociedade, é a materialidade visível do urbano. Enquanto o urbano, “é o abstrato, o geral, o externo”, é o que dá sentido à cidade (SANTOS, 1994, p. 69).

Numa visão geral, entre os autores e conceitos apresentados, o que marca as características da cidade são: a existência de atividades comerciais e de serviços (públicos

e privados); áreas residenciais, comerciais, industriais e de lazer, praças e ruas; aglomeração de pessoas com heterogeneidade e identidade, articuladas a meios de produção, consumo, história, crenças vivenciadas de forma concreta, dinâmica e que se relacionam com uma série de instituições sociais e políticas, com objetivo de organizar e administrar o cotidiano da população que vive em seu espaço.

## 2.2 A RELEVÂNCIA DAS PERIODIZAÇÕES

A proposta aqui não é elaborar uma discussão sobre as periodizações ou analisar os estudos acerca do uso das periodizações como aborda Pomian (1986) mas, sim, apontar a importância do uso da periodização na análise espacial, como destaca Santos (1985) para escala mundial; Santos e Silveira (2001) para o território brasileiro; e Vasconcelos (1999a) quando elabora uma metodologia para os estudos da cidade; podendo ser aplicado também na análise regional ou de um bairro e em outras temáticas espaciais, quando é destacada a importância do uso da periodização.

Inicia-se com um questionamento: o que marca um período? Quais as características de um período? Para começar a entender o que é um período, Santos e Silveira (2001) argumentam que é preciso definir “as variáveis-chaves que, em cada pedaço de tempo, irão comandar o sistema de variáveis, esse sistema de eventos que é denominado período”. E prosseguem: “eis o princípio a partir do qual podemos valorizar os processos e reconhecer as novidades da história do território” (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 23). Sendo assim, as opções de escolha das variáveis que atuaram na estrutura do território em um dado momento foram marcantes na definição do período. Neste sentido, Santos e Silveira (2001) conceituam período como “pedaços de tempo definidos por características que interagem e asseguram o movimento do todo”. E destacam que “essa interação se faz segundo um controle que assegura uma reprodução ordenada das características gerais, isto é, segundo uma organização”. Para os autores, “é a falência dessa última, por uma evolução mais brutal de um ou diversos fatores, que desmantela a harmonia do conjunto, determina a ruptura e permite dizer que se entrou em um novo período” marcado com as ações de novos eventos (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 24).

Assim sendo, torna-se necessário compreender a noção de evento, embora não se pretenda aqui elaborar uma discussão sobre eventos, mas sim destacar sua relevância no entendimento para definir as periodizações. Para Santos (1996), os eventos são todos novos, quando eles emergem estão propondo uma nova história. Segundo o autor, “os

eventos mudam as coisas, transformam os objetos, dando-lhes, ali mesmo onde estão, novas características”. E ressalta ainda que “não há evento sem ator”. Não há eventos que não constam da atuação de agentes (SANTOS, 1996, p. 16-17).

Na análise dos eventos, é importante estabelecer a diferença entre os eventos naturais, como uma enchente, dos chamados “eventos sociais ou históricos”, como a abertura de uma rodovia, ou um golpe de Estado:

Os primeiros resultam do próprio movimento da natureza, isto é, da manifestação diversificada da energia natural. É assim que a natureza muda pela sua própria dinâmica. Já os eventos sociais resultam da ação humana, da interação entre os homens, dos seus efeitos sobre os dados naturais. Aqui é o movimento da sociedade que comanda, através do uso diversificado do trabalho e da informação (SANTOS, 1996, p. 117).

Com relação à duração dos eventos, é importante salientar que “o evento é sempre presente, mas o presente não é obrigatoriamente o instantâneo, daí decorre a ideia de duração” em que determinado evento é eficaz (SANTOS, 1996, p. 118). Assim, o evento conta então com uma duração natural, decorrente do próprio evento e uma duração organizacional, como no caso de leis e normas que interferem na duração dos eventos.

O evento também apresenta uma extensão ou espacialidade, uma área de abrangência, o que é facilmente identificável para eventos naturais, como por exemplo, a área atingida por uma inundação ou terremoto. Já para os eventos sociais, esta delimitação é mais difícil, mas pode ser (por exemplo) a área de presença de uma determinada produção industrial ou de serviços, como salienta Santos (1996, p. 118-119).

Quando se trata da extensão, logo nos remete “a noção de escala que se aplica aos eventos segundo duas acepções. A primeira é a escala da “origem” das variáveis envolvidas na produção do evento. A segunda é a escala do seu impacto, de sua realização” (SANTOS, 1996, p. 121). Para Santos, a escala varia com o tempo, já que a área de ocorrência é dada pela extensão dos eventos. Assim, pode-se falar em “eventos mundiais, eventos nacionais, eventos regionais e eventos locais” (SANTOS, 1996, p. 122).

Desta maneira, na análise das trajetórias e das transformações na cidade de Jequié, propõe-se elaborar uma periodização que possibilite identificar e reconhecer os períodos de dinamismo e retrações e seu rebatimento na estruturação da cidade, para isso leva-se em conta a ocorrência de eventos naturais, sociais ou históricos, que ocorreram no passado e ocorrem no presente, sob as ações dos agentes que atuaram e atuam na modelagem da cidade.

Nesta perspectiva, recorre-se a autores que propõem uso, elaboração e aplicação de periodizações em diversas escalas, entre os quais destaca-se as contribuições de Santos (1986) que já ressaltava “a necessidade de uma periodização” (p. 207) na análise espacial e considerava “o espaço como acumulação desigual de tempos” (p. 209), onde se pode observar nas formas e estruturas espaciais do passado e do presente.

A partir das reflexões acerca das relações entre espaço e tempo, Santos (1985) propõe uma periodização em escala mundial, levando tendo em conta a modernização e destaca cinco períodos: o primeiro período está relacionado com comércio em grande escala “(a partir dos fins do século XV até mais ou menos 1620)”; o segundo período, denominado de “manufatureiro (1620-1750)”; o terceiro período marcado pela “Revolução Industrial (1750-1870)”; o quarto período corresponde ao “período industrial (1870-1945)”; e o quinto é o tecnológico (SANTOS, 1985, p. 23).

Para Santos, o primeiro período é marcado pelo crescimento do comércio com suporte do aumento da capacidade de transporte, rompendo com uma organização produtiva, predominantemente vinculada à agricultura; o segundo é o fortalecimento das cidades como centros manufatureiros e comerciais; o terceiro caracteriza-se pelo aumento da produtividade com a industrialização e urbanização; o quarto é destacado pela segunda revolução industrial apoiada em novas tecnologias nas diversas áreas da produção, de energia e de transporte; e o quinto é o período técnico científico de atuação da grande indústria e das grandes corporações, servidas por meios de comunicação instantâneos.

Prosseguindo em suas reflexões sobre periodização, Santos (1991) aponta que a noção de periodização “nos leva a duas outras: a noção de regime e a noção de ruptura” (SANTOS, 1991, p. 82). O autor ressalta ainda que “o regime é dado pelo conjunto de variáveis funcionando harmonicamente, ao longo de um pedaço considerável de tempo, mas cuja evolução não é homogênea. Há, sempre, desníveis entre as diversas variáveis” e afirma que “isto se mantém até o momento em que a organização deixa de ser eficaz. É aí que se dá uma ruptura, sinal de crise e de passagem a um outro período” (SANTOS, 1991, p. 82-83). O que leva a pensar nas nomeações das variáveis a serem elencadas e analisadas.

Dando continuidade na elaboração de periodizações, Santos (1996) propõe trabalhar o tempo e o espaço geográfico, relacionados com as técnicas, e ressalta a necessidade da “elaboração de outras periodizações a escalas menores”, não restringindo apenas a “uma periodização a escala de mundo”, destaca ainda que “as periodizações nos dão um tempo externo e um tempo interno a cada subespaço” (SANTOS, 1996, p. 42-



42). É importante salientar que o autor tem em vista o uso das técnicas e a modernização como elementos marcantes na elaboração das periodizações.

Neste cenário, Santos e Silveira (2001) propõem uma periodização para o território brasileiro e apresenta “a sucessão de meios geográficos no Brasil. Assim, ao longo da história da organização do território brasileiro, três grandes momentos poderiam, *grosso modo*, ser identificados: os meios ‘naturais’, os meios técnicos e o meio técnico-científico – informacional”. Em seguida, os autores definem o primeiro período como “natural” ou “pré-técnico”, “marcado pelos tempos lentos da natureza comandando as ações humanas” (SANTOS, SILVEIRA, 2001, p. 27); enquanto o segundo corresponde aos sucessivos “meios técnicos” ou “período técnico” “que se dá com a mecanização e a tecnificação no território” (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 27-30); e “o terceiro período é marcado pela construção e difusão do meio técnico-científico-informacional [...] que caracterizou-se pela revolução dos meios de comunicação e fluidez no território” (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 28-47). A periodização proposta por Santos e Silveira foi embasada nos estudos desenvolvidos por alguns autores renomados, entre os quais destacam-se: Argemiro Jacob Brum, Caio Prado Jr., Celso Furtado, Florestan Fernandes, Darcy Ribeiro, entre outros que desenvolveram estudos sobre o Brasil.

Na perspectiva da escala urbana e metropolitana, ganham destaque as contribuições teóricas e metodológicas que subsidiam pensar também a elaboração de uma periodização, como as que foram propostas por Mauricio de Almeida Abreu (2011a) acerca da cidade do Rio de Janeiro e Pedro de Almeida Vasconcelos (1999a; 2002; 2016), propondo uma metodologia para análise da Geografia Urbana Histórica sobre a cidade de Salvador – ambos estudos levam em consideração as relações entre espaço e tempo.

Na busca de explicar o presente através do processo histórico, Abreu (2011a), em um de seus estudos sobre a cidade do Rio de Janeiro, elabora uma periodização, onde no primeiro período aborda a passagem da “cidade colonial à cidade capitalista” no século XIX; no segundo período analisa a cidade do Rio de Janeiro no início do século XX, de 1900 a 1930; e no terceiro período, de 1930 a 1964, trata da passagem do “urbano ao metropolitano”. A análise é realizada com base em fontes primárias e secundárias, ressaltando ainda a atuação dos agentes sociais, econômicos e políticos que atuaram na estruturação e nas transformações do espaço urbano da metrópole carioca brasileira.

Uma contribuição teórico-metodológica significativa – concebida tanto para análise de uma cidade como de uma região, ou na espacialidade e temporalidade de uma

determinada temática, de longa duração, onde o uso da periodização é de fundamental importância –, é elaborada por Vasconcelos (1999a) e aplicada em diversos estudos desenvolvidos pelo pesquisador sobre a cidade de Salvador, onde propõe caminhos metodológicos para a geografia histórica urbana calçada em quatro etapas articuladas. Primeiramente ressalta a necessidade de “estabelecer uma periodização das longas durações, examinando as continuidades e as grandes rupturas, de acordo com os eventos históricos de maior importância para cidade em exame” (VASCONCELOS, 1999a, p. 198). Em seguida, propõe:

Examinar o contexto de cada período em análise, buscando retirar das fontes primárias e secundárias disponíveis, o que ocorreu de mais importante para a cidade, e que aspectos nas diferentes escalas (internacional, nacional, regional e local), podem ter causado impacto direto ou indireto na cidade (VASCONCELOS, 1999a, p. 199).

O teórico prossegue apontando para a necessidade de “examinar os agentes mais importantes, externos e locais, que contribuíram para modelar a cidade, como o Estado, a Igreja, os Agentes Econômicos, os diferentes estratos da população etc., com papéis e pesos diferenciados segundo o período em exame” e finaliza a proposta destacando a relevância de “examinar o desenvolvimento espacial da cidade em cada período”, utilizando “como referência principal a cartografia original (e a iconografia existente), mas complementada pelas informações escritas (inclusive as estatísticas), e de preferência de fontes primárias” (VASCONCELOS, 1999a, p. 199).

A materialização da proposta teórico-metodológica desenvolvida por Vasconcelos foi aplicada à cidade de Salvador, resultando em um trabalho relevante publicado em 2002 e 2016 sobre a metrópole baiana, nos seus 470 anos de existência. Para análise desta “longa duração”, Vasconcelos (2016, p. 21) elabora uma periodização dividida em oito períodos, desde a implantação da cidade até o final do século XX, tratando do desenvolvimento territorial da cidade de Salvador. Sendo assim, Vasconcelos (2016) define o primeiro período, iniciado com a fundação da cidade em 1549, até sua consolidação em 1650. O segundo período, de riqueza e religiosidade, vai da segunda metade do século XVII até 1763, quando a capital da colônia é transferida para o Rio de Janeiro; esse período é marcado pela implantação da maior parte de patrimônio arquitetônico e urbanístico. O terceiro período, hegemonia mercantil, de 1763 até 1823, corresponde ao fim do regime colonial. E o quarto período, instabilidade e africanização, de 1823 até 1849, marcado pela independência da Bahia e pela consolidação do Novo Império, exportador de produtos primários, com base na mão de obra escrava. O quinto

período, estabilidade e infraestrutura, de 1850 até 1889, foi marcado pela abolição da escravidão e queda da monarquia. Quanto ao sexto período, reformas urbanas e europeização, de 1889 até 1944, é marcado pela estagnação econômica e baixo crescimento populacional. O sétimo período, migração e grande expansão, de 1945 até 1969, corresponde ao período do crescimento acelerado e da transformação da cidade provinciana numa metrópole moderna. E, finalmente, o oitavo período, acessibilidade e americanização de 1970 até 1999, é o da formação da metrópole atual (VASCONCELOS, 2016, p. 25).

As contribuições mencionadas ressaltam a relevância de elaboração de periodizações a partir da identificação de eventos, os quais se materializaram em um determinado espaço e tempo. Com identificação dos períodos torna-se fundamental reconhecer os agentes que atuaram e atuam na modelagem da cidade ou da região em estudo.

### 2.3 OS AGENTES QUE MODELAM A CIDADE

Nos estudos das transformações e ou no dinamismo e retrações de uma cidade elenca-se autores e suas respectivas contribuições teórico-metodológicas, especificamente na área da Geografia Urbana, que analisam os papéis dos agentes, sejam eles internos e externos, que atuam na modelagem da cidade. Não se pretende aqui elaborar uma discussão acerca do conceito de agentes, mas sim utilizar a denominação agentes com base em concepções teórico-metodológicas aplicadas aos estudos do espaço urbano.

Entre os autores selecionados destaca-se algumas das contribuições significativas dos teóricos Horácio Capel Sáez (1974; 1975; 1990); Marcel Roncayolo (1990); Roberto Lobato Corrêa (1989; 1997; 2011); Pedro de Almeida Vasconcelos (1997; 1999a; 2000; 2002; 2011; 2012; 2016) e Milton Santos (1985), este último quando trata dos elementos que atuam na análise do espaço, aqui aplicado ao espaço urbano.

Um dos primeiros autores a introduzir a noção de agentes sociais na Geografia, publicado no artigo de 1974, foi o geógrafo espanhol Horácio Capel Sáez. No artigo, Capel Sáez chama de agentes da produção do espaço, os quais seriam responsáveis por diferentes práticas e estratégias. Os agentes foram classificados em:

[...] os proprietários dos meios de produção (ou as grandes empresas industriais e de serviços); os proprietários do solo, com destaque para os pequenos proprietários; os promotores imobiliários e as empresas de

construção; e os organismos públicos (o Estado como agente da produção do espaço) (CAPEL, 1974 apud VASCONCELOS, 2011, p. 86).

A proposta de análise desenvolvida por Capel Sáez (1975, 1990) sobre a atuação dos agentes sociais na produção do espaço ganha uma nova classificação, onde o autor propõe iniciar com “O *marco jurídico*, que regularia as ações dos agentes, sobretudo a partir dos planos urbanos”. Assim, identifica como agentes sociais:

1) as grandes empresas industriais e de serviços; 2) a estratégia dos proprietários do solo, divididos em grandes proprietários que realizariam parcelamentos legais no interior do perímetro urbano e parcelamentos ilegais na periferia (p. 96), através da conversão clandestina de solo rústico em urbano (p. 101); e pequenos proprietários; 3) as estratégias dos promotores e as empresas construtoras [...]; 4) e o Estado, como agente na produção do espaço, com seu papel de produtor e árbitro dos conflitos e contradições entre os diferentes agentes (p. 129) (CAPEL, 1990 apud VASCONCELOS, 2012, p. 397-398).

As ideias desenvolvidas por Capel Sáez acerca dos agentes de produção do espaço foram utilizadas inicialmente no Brasil por Corrêa (1989), com objetivo de aplicar aos estudos do espaço urbano, especificamente, ao bairro de Copacabana na cidade do Rio de Janeiro.

Assim, para desenvolver estudos sobre a produção do espaço urbano, Corrêa (1989) propõe identificar e analisar as estratégias e ações dos principais agentes sociais que fazem e refazem a cidade e aponta: “a) os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais” e empresas comerciais, que pela conformação de suas atividades estabelecem as dimensões de sua ocupação na cidade, por exemplo, ao localizarem-se próximas aos locais que oferecem possibilidades de acesso; “b) os proprietários fundiários”, cujo objetivo é de extrair a renda fundiária de suas propriedades, tanto pelo uso residencial quanto pelo uso comercial; “c) os promotores imobiliários” são responsáveis pelas seguintes operações: atuam na “incorporação” e na “gestão do capital-dinheiro”, no “financiamento” para “compra do terreno e a construção do imóvel”, “no estudo técnico” realizado pelos profissionais da área e obedecendo os “códigos de obras”, “na construção ou produção física do imóvel através da atuação de firmas especializadas nas mais diversas etapas do processo produtivo”, e na “comercialização ou transformação do capital-mercadoria em capital-dinheiro”; “d) o Estado pode desempenhar o papel dos agentes” citados anteriormente e também de criar normas e leis; “e) os grupos sociais excluídos” são aqueles que demandam, sobretudo, moradia nas cidades (CORRÊA, 1989, p. 12-31).

Em outra contribuição sobre *O espaço urbano: notas teórico-metodológicas*, Corrêa (1997) volta a destacar as ações dos diversos agentes modeladores que produzem e consomem o espaço urbano, entre os quais, reafirma os papéis desempenhados pelos “proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários; o estado e grupos sociais excluídos” (CORRÊA, 1997, p. 146). E destaca que as ações dos agentes são heterogêneas e conflituosas e, ao mesmo tempo, um único agente pode desempenhar várias funções, como por exemplo um proprietário dos meios de produção pode ser ao mesmo tempo um proprietário fundiário e um promotor imobiliário.

Posteriormente, Corrêa (2011) elabora uma discussão visando estabelecer algumas relações entre os agentes sociais, escala e produção do espaço e ressalta que a produção do espaço, seja o da rede urbana seja o intraurbano, “é consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadores de contradições e geradores de conflitos entre eles mesmos e com outros segmentos da sociedade” (CORRÊA, 2011, p. 43).

Para Corrêa, os agentes sociais da produção do espaço estão inseridos na temporalidade e espacialidade de cada formação socioespacial, refletindo (assim) necessidades e possibilidades sociais, criadas por processos e mecanismos que muitos deles criaram. E ressalta que são os agentes que materializam os processos sociais na formação de um ambiente construído, seja a rede urbana, seja o espaço intraurbano. E afirma que os processos sociais e agentes sociais são inseparáveis, elementos fundamentais da sociedade e de seu movimento (CORRÊA, 2011, p. 43-44).

Dando continuidade, Corrêa (2011) comenta que os agentes sociais são quase sempre os mesmos de outras proposições e volta a enumerar “os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos” (p. 44). E destaca que

[...] a partir de sua ação o espaço é produzido, impregnado de materialidade, como campos cultivados, estradas, represas, e centros urbanos com ruas, bairros, áreas comerciais e fabris, mas também pleno de significados diversos, como aqueles associados a estética, *status*, etnicidade e sacralidade. A exceção do Estado, esses agentes são encontrados em sua forma pura ou quase pura (CORRÊA, 2011, p. 44).

O autor comenta ainda as “estratégias e práticas espaciais semelhantes e diferentes agentes” sociais que são evidenciados, por exemplo uma empresa industrial pode criar subsidiárias e investir na produção de imóveis ou na criação de loteamentos. Para Corrêa,

“a terra urbana pode ser objeto de interesse de promotores imobiliários, de empresas industriais, do Estado e de outros agentes”. E enfatiza que “as práticas espaciais como a esterilização da terra, fragmentação e remembramento, assim como loteamentos descontínuos na periferia, podem ser comuns a diferentes agentes sociais” (CORRÊA, 2011, p. 45).

Dando continuidade, Corrêa (2011, p. 45) destaca que o Estado “desempenha múltiplos papéis em relação à produção do espaço”. E que “essa multiplicidade decorre do fato de o Estado constituir uma arena na qual diferentes interesses e conflitos se enfrentam”. Para o autor, “a atuação do Estado insere-se no contexto econômico, político e social de cada momento da dinâmica socioespacial da região em que se situa”. E aponta as possibilidades de ação do Estado como: primeiramente “estabelecer o marco jurídico (leis, regras, normas, posturas) de produção e uso do espaço”; em seguida “taxar a propriedade fundiária, as edificações, o uso da terra e as atividades produtivas [...]”; e prossegue com a necessidade de “produzir as condições de produção para outros agentes sociais, como vias de tráfego, sistemas de energia, água e esgotamento sanitário, assim como o próprio espaço físico da cidade, por meio de obras de drenagem, desmonte e aterramento”. Dando continuidade às ações do Estado: atua para “controlar o mercado fundiário, tornando-se, sob certas condições, proprietário de glebas que poderão ser permutadas com outros agentes sociais” e “torna-se promotor imobiliário, investindo na produção de imóveis residenciais em determinados locais do espaço intraurbano para determinados grupos sociais [...]” e, finalmente,

[...] torna-se produtor industrial, interferindo assim na produção do espaço, por meio da implantação de unidades fabris, e dos impactos, em outras áreas, próximas ou longínquas, de suas instalações industriais: conjuntos habitacionais, loteamentos populares e favelas são criados, em parte, em decorrência das indústrias do Estado, cuja ação interfere na divisão econômica do espaço e na divisão social do espaço da cidade (SAMSON, 1980 apud CORRÊA, 2011, p. 45-46).

Corrêa chama atenção para “essa multiplicidade de papéis que se efetiva tanto na escala da rede urbana como na escala do espaço intraurbano que estabelecem relações com outros agentes sociais, como empresas industriais e de consultoria, bancos, empreiteiras, universidades e proprietários de terra”. E afirma que “nessas relações entram em jogo mecanismos de negociação, cooptação e clientelismo, aos quais a corrupção pode estar presente” (CORRÊA, 2011, p. 46).

No tratamento dos “novos e velhos agentes sociais” Corrêa (2011) aponta que “bancos, empresas ferroviárias, firmas comerciais e de serviços, proprietários fundiários,

grupos sociais excluídos” (e outros) atuam “em maior ou menor intensidade, do processo de produção do espaço”. E comenta que a ação desses agentes sociais “está inserida no processo de produção, circulação e consumo de riqueza no interior de uma sociedade que se caracteriza por ser social e espacialmente diferenciada”. Acrescenta ainda os “novos agentes sociais, como aqueles ligados à criminalidade e ao setor informal de produção de imóveis”, destacando que a “terra urbana e a habitação são objetos de interesse generalizado, envolvendo agentes sociais com ou sem capital, formal ou informalmente organizado” (CORRÊA, 2011, p. 46-47).

Para Corrêa (2011), os agentes sociais operam nas escalas que vão desde “uma rua, um bairro, uma cidade, uma rede urbana, [...] um país ou o espaço global constituem campos de atuação de poderosas corporações”, que são decisivas na produção do espaço, contribuindo para “produzir *company towns*, bairros no interior de uma cidade”; dar procedimento “ao processo de descentralização de atividades terciárias, seja pela realocação de atividades varejistas, seja pela criação de novas unidades fora do centro”; atuam alterando “a funcionalidade dos centros da rede urbana, seja [...] pela convergência de atividades, criando economias de aglomeração e crescimento urbano”; atuam na criação de “uma nova divisão territorial do trabalho por intermédio da difusão de inovações, envolvendo novos produtos ([...] leite, café [...]) e novos meios de produção (máquinas, depósitos, [...] etc.)” e “através do Estado”, montam “infraestrutura viária e energética que lhe é benéfica”, mesmo podendo “servir a outros agentes sociais e indivíduos” (CORRÊA, 2011, p. 47-48).

Tratando do estudo da estrutura interna da cidade, Marcel Roncayolo (1990), citado por Eliseu Sposito (2008), afirma que é preciso identificar e analisar quem são os agentes que produzem a cidade e qual o papel que eles representam no contexto social, e que nesta análise deve se levar em consideração as desigualdades sociais. Entre os agentes foram enumerados: “os proprietários do solo e dos imóveis, proprietários individuais, agindo por meio da constituição do seu patrimônio. Depois, as organizações econômicas que, de um lado, utilizam o espaço para seus próprios fins (bancos, comércio, empresas industriais) e de outro intervêm na “fabricação da cidade”: companhias imobiliárias, empresas de construção [e, enfim], o poder público que, segundo modalidades variadas e às vezes contraditórias, acompanha as operações do capital privado” (RONCAYOLO, 1990 apud SPOSITO, 2008, p. 23).

Entre as contribuições que remetem aos agentes que atuam na produção de uma cidade, Vasconcelos (1999a) propõe uma metodologia que considera identificar, analisar

os papéis dos principais agentes na modelagem da cidade, onde ressalta a necessidade de “examinar os agentes mais importantes, externos e locais, que contribuíram para modelar a cidade, como o Estado, a Igreja, os Agentes Econômicos, os diferentes estratos da população etc., com papéis e pesos diferenciados segundo o período em exame”. Na proposta metodológica, o autor destaca ainda a necessidade de elaborar uma periodização, “examinar o contexto de cada período” e analisar “o desenvolvimento espacial da cidade em cada período” (VASCONCELOS, 1999a, p. 199).

Anterior à publicação de sua proposta metodológica, Vasconcelos (1997) elabora um artigo sobre “Os agentes modeladores das cidades brasileiras no período colonial”, onde identifica e analisa as atuações dos “agentes modeladores” que transformam a cidade no período colonial, e nesta análise são apontados os seguintes agentes: primeiramente “a Igreja” (p. 249) através do “Clero secular” e do “Clero regular”; em seguida “as ordens leigas” (p. 254) que são ordens religiosas que prestavam serviços; em terceiro aponta a atuação do “Estado” (p. 256), através da Coroa Portuguesa e seus representantes e o papel das Câmaras; em quarto identifica “os Agentes Econômicos” (p. 260), destacando os papéis dos proprietários rurais, dos comerciantes e financistas, dos artesãos e de outros agentes econômicos; e em quinto apresenta “a População e os Movimentos Sociais” (p. 249) e suas ações; na conclusão salienta os papéis da Igreja e do Estado na modelagem das cidades coloniais (VASCONCELOS, 1997).

Posteriormente à publicação de sua concepção metodológica, Vasconcelos (2000), dando continuidade aos estudos sobre a capital baiana, publicou o artigo “Salvador: os agentes de seu desenvolvimento”, que teve como objetivo compreender “as formas de estruturação e de expansão da cidade do Salvador, seus elementos estruturantes, e os principais agentes responsáveis pelos processos que resultaram nessas transformações” (p. 184), onde foram identificados e analisados cinco períodos de expansão da cidade e os agentes que atuaram nesta expansão, ressaltando (assim) os papéis da: a) “Igreja”; b) a “ordem (leiga)”; c) o “Estado”; d) “os agentes econômicos” e) “a população de baixo poder aquisitivo” (VASCONCELOS, 2000, p. 184-188).

No aprofundamento dos estudos sobre a metrópole baiana, uma das obras basilares de Vasconcelos (2002; 2016), o livro *Salvador: transformações e permanências* (1549-1999), apresenta uma metodologia específica para analisar a metrópole baiana com população de 2.677 milhões de habitantes (segundo dados do IBGE em 2010), onde foram examinados sua longa duração de 450 anos a partir da elaboração de uma periodização original.



Na metodologia, ele propõe conhecer e analisar (inicialmente) “os contextos históricos: as sínteses dos contextos históricos mundial, nacional, regional e local que marcam a cidade e a sociedade de Salvador em cada período, nos seus aspectos políticos, ideológicos, econômicos, sociais e culturais. Neste caso, os dados históricos têm um papel fundamental”. Em seguida deve-se levar em conta os agentes sociais, dando destaque aos principais agentes em cada período (internos e externos, individuais e coletivos) que tiveram os papéis mais importantes na construção da cidade e na organização da sociedade.

Aqui as questões econômicas e sociais são destacadas” e, posteriormente, “o desenvolvimento territorial da cidade: os períodos de expansão da cidade; o desenvolvimento espacial das partes da cidade, resultante do contexto histórico e do papel dos agentes no quadro espacial dado. Aqui a prioridade é dada à geografia urbana” (p. 21). No trabalho Vasconcelos chama atenção para os cuidados que o pesquisador deve ter com as fontes primárias e secundárias, bem como os mapas e manuseio de documentos (VASCONCELOS, 2016, p. 21).

Após exame da literatura nacional e internacional nas áreas da Sociologia, História e Geografia, Vasconcelos (2011) elaborou análise sobre “a utilização dos agentes sociais nos estudos de Geografia Urbana: avanço ou recuo?”, onde propõe “examinar as diversas possibilidades das ações dos agentes sociais no espaço urbano”, especificamente na Geografia, levando em consideração “as diferentes estratégias e práticas espaciais seguindo interesses convergentes ou contraditórios” (VASCONCELOS, 2011, p. 91). E apresenta a seguinte proposta que poderia ser ampliada:

- a) Agentes vistos como indivíduos, como famílias ou ainda como grupos ou movimentos sociais; b) Agentes vistos como empresas, associações ou outras instituições coletivas (com contratos, normas etc.); c) agentes privados ou públicos (limites do privado, papel normativo e outros do público); d) agentes legais ou ilegais (ou “formais” ou “informais”) (Direito, regulamentação); e) agentes hegemônicos ou dominantes ou dominados (poder, economia, cultura etc.); f) agentes visíveis ou invisíveis (ex. decisões tomadas por agentes do mercado financeiro); g) agentes móveis ou imóveis (ex. mobilidade dos empresários, dos residentes); h) agentes examinados segundo suas ações locais, regionais, nacionais ou globais (escala); i) agentes centrais ou periféricos (em diferentes escalas); j) agentes internos e externos à cidade (decisões locais ou decisões externas); l) agentes revolucionários ou reformistas (na sociedade com reflexos nas cidades); m) agentes transformadores ou ‘conservadores’ das cidades (ex. agentes imobiliários, defensores do patrimônio); n) agentes ativos ou passivos (cidadania, participação política, movimentos sociais); o) agentes estáveis ou efêmeros (ex. Igreja, organizadores de eventos); p) agentes difusores ou receptores (da técnica, da cultura etc.); q) agentes

articulados ou desarticulados (noção de redes); r) agentes unifuncionais ou plurifuncionais (vários papéis ou funções exercidos por um agente); s) agentes sociais, culturais, econômicos, políticos etc. (plurifuncionais); t) agentes religiosos ou seculares; e u) agentes atuais ou pretéritos (VASCONCELOS, 2011, p. 91-92).

Para Vasconcelos, a listagem proposta acima não esgota a temática e ressalta que “no campo da Geografia Histórica Urbana, por exemplo, o papel dos agentes históricos é fundamental, através do exame das práticas espaciais dos mesmos”, na análise das modificações “ocorridas tanto na paisagem como na sociedade urbana” (VASCONCELOS, 2011, p. 92).

Uma outra opção de análise de um determinado espaço foi proposto por Santos (1985) quando enumerou e definiu as funções dos elementos do espaço, entre os quais destacou: a) “*os homens* são elementos do espaço, seja na qualidade de fornecedor de trabalho, seja na de candidatos a isso, trata-se de jovens, de desempregados ou não empregados”; b) “*as firmas* têm como função essencial a produção de bens, serviços e ideias”; c) “*as instituições* por seu turno produzem normas, ordens e legitimações”, como exemplo o estado, universidades, igrejas; d) “*o meio ecológico* é o conjunto de complexos territoriais que constituem a base física do trabalho humano”; e) “*as infraestruturas* são o trabalho humano materializado e geografizado na forma de casas, plantações, caminhos, entre outros”. Cabe salientar que cada elemento do espaço está sempre variando de valor, este depende das atribuições e das condições de cada lugar (SANTOS, 1985, p. 6).

As reflexões elaboradas pelos autores mencionados acerca da atuação dos agentes sociais na modelagem da cidade contribuem de maneira significativa no entendimento das ações dos agentes sociais na modelagem da cidade, acrescido também das ações dos elementos do espaço propostos por Milton Santos.

## 2.4 OS PROCESSOS E AS FORMAS ESPACIAIS

O objetivo neste ponto não é realizar uma reflexão ampla sobre os processos e as formas espaciais, mas apontar como o entendimento dos processos e de suas respectivas formas espaciais contribuem na análise do espaço urbano da cidade de Jequié. Para isso, embasa-se nas ideias e contribuições de Milton Santos (1985), Roberto Lobato Corrêa (1989, 1997, 2018) e Pedro de Almeida Vasconcelos (2013).

Em sua obra, Santos (1985) apresenta Estrutura, Processo, Função e Forma, como as categorias de análise do espaço. Em seguida define brevemente: “*Forma* é o aspecto

visível de uma coisa” ou o “arranjo ordenado de objetos, a um padrão. Tomada isoladamente, temos uma mera descrição de fenômenos ou de um de seus aspectos num dado momento do tempo”. Enquanto a “*Função*” correspondendo a “uma tarefa ou atividade esperada de uma forma, pessoa, instituição ou coisa”. A “*Estrutura* implica a inter-relação de todas as partes de um todo, o modo de organização ou construção”. E finalmente, “Processo pode ser definido como uma ação contínua, desenvolvendo-se em direção a um resultado qualquer, implicando conceitos de tempo (continuidade) e mudança” (SANTOS, 1985, p. 50).

As reflexões acerca das categorias propostas por Milton Santos (1985) são revisitadas por Corrêa (2018) que nos leva a compreender a importância do entendimento das relações entre processo e forma ou entre tempo e espaço. Nesta reflexão, Corrêa (inicialmente) enumera e define as quatro categorias de análise do espaço: a “Estrutura como a própria sociedade com suas características econômicas, sociais, políticas e culturais”; enquanto o “Processo é considerado como conjunto de mecanismos e ações a partir dos quais a estrutura se movimenta, alterando-se suas características”; a “Função” é definida como “as atividades da sociedade, redefinidas a cada momento, que permitem a existência e a reprodução social”; e Forma “é definida como as criações humanas, materiais ou não, por meio das quais as diversas atividades se realizam” (CORRÊA, 2018, p. 14).

A partir das definições das categorias apontadas por Milton Santos, Corrêa (2018) destaca que algumas relações entre os processos e formas “revelam caminhos diferentes na organização e reorganização do espaço”. Estas relações envolvem “convergência ou divergência e podem gerar “relações de refuncionalização”, as quais podem promover também permanências de “formas antigas refuncionalizadas”, formas estas que se contrapõem à “destruição criadora”. O autor cita exemplos de formas refuncionalizadas, como “antigas fábricas, [...] prisões e quartéis, cinemas, templos, estações ferroviárias, entre outros”, que passaram a desenvolver “novas e antigas atividades consideradas mais eficazes” (CORRÊA, 2018, p. 17-18).

Para Corrêa (2018), as relações entre os “processos sociais e as formas espaciais” são “mediatizadas via processos espaciais” que são criados, através de ações dos diversos agentes sociais, “corporações multifuncionais e multilocalizadas, proprietários fundiários, promotores imobiliários, entre outros, que viabilizam que certas ações se materializam em formas espaciais” (CORRÊA, 2018, p. 18).

Segundo Corrêa, “os processos de aglomeração e dispersão espacial” são mais amplos, e exemplifica “os processos de aglomeração, centralização e segregação residencial, de um lado, e difusão, desconcentração e descentralização, de outro”. Para o autor, “uma área central da cidade ou uma área social no espaço urbano são exemplos de formas resultantes do processo de concentração”. E ressalta ainda que “os centros comerciais secundários, assim como os distritos industriais periféricos, constituem exemplos do processo de dispersão” (CORRÊA, 2018, p. 18-19).

As relações entre processo e forma nos levam a confirmar que um dado processo gera uma dada forma e esta intervém gerando ou interferindo em novos processos. Ambos, processo e forma, não apresentam “congelados em sua natureza, mas dotados de inovações resultantes tanto de suas características internas quanto de ações oriundas de fora” (CORRÊA, 2018, p. 19), o que leva a pensar as relações com a escala.

Nas relações com a escala, os processos entram “em ação a partir de concepções e decisões que se verificam em múltiplas escalas”. Como se observa “há processos globais associados às grandes corporações de atuação global e processos de âmbito nacional, regional e local”, relacionados a outros agentes sociais e conectados de certo modo entre si. Assim, “as formas resultantes desses processos”, fixadas localmente, têm sua manifestação direta e mais imediata, “pois é no local que parte importante da função é realizada”, bem como “os efeitos imediatos se realizam” (CORRÊA, 2018, p. 20).

As relações entre escalas distintas levam a afirmar “que processos gerados em uma escala afetam as formas na outra escala”. Sendo assim, uma decisão tomada em Nova York ou São Paulo ou Salvador, por exemplo, produz “um processo econômico que transforma uma pequena ou média cidade e sua área em torno, afetando a população e as atividades econômicas” (CORRÊA, 2018, p. 20).

No estudo de uma grande cidade e ou de uma cidade média, Corrêa (1989) propôs que deve se ter em conta os “processos sociais”, criadores de “funções e formas espaciais”. Para Corrêa, os processos sociais e suas respectivas formas espaciais são “mediatizados” e “viabilizados”, através de “um conjunto de forças atuantes ao longo do tempo, posta em ação pelos diversos agentes modeladores” do espaço, os quais promovem “localizações e realocações das atividades e da população na cidade”. Segundo Corrêa, os processos espaciais são responsáveis imediatos pela organização espacial desigual e mutável na cidade (CORRÊA, 1989, p. 36).

Entre os “processos espaciais” e suas “formas espaciais” derivadas, Corrêa (1989) apresenta: a) “centralização e a área central”, onde analisa a gênese da área central, o

núcleo central e a zona periférica do centro; b) “descentralização e os núcleos secundários”, apresentando o processo de formação dos núcleos secundários de comércio e serviços e as indústrias; c) “coesão e áreas especializadas”, como formação de áreas especializadas de comércio e serviços; d) “segregação e áreas sociais”, comenta a formação da segregação residencial; e) “dinâmica espacial da segregação,” como crescimento dos bairros de baixo poder aquisitivo; e f) “inércia e as áreas cristalizadas”, como a permanência social de uso do solo urbano (CORRÊA, 1989, p. 37). O autor ressalta que os respectivos processos e formas espaciais são derivados da atuação dos agentes sociais.

Em seguida, Corrêa (1989) apresenta as características das respectivas formas espaciais: a “*área central*”, como localização das atividades comerciais e de serviços, da gestão pública e privada e dos terminais de transporte e sua gênese está relacionada com acessibilidade e atuação dos proprietários dos meios de produção. A “*área central*” é composta pelo “*núcleo central*” e pela “*zona periférica do centro*”. Sendo o primeiro, o “*núcleo central*”, caracterizado por uso intensivo do solo, concentração vertical, limitada extensão, o que facilita ser percorrido a pé, ocorrendo substituição de casas por prédios, vida diurna e noite deserta e convergência de transporte ou fluxo; enquanto a “*zona periférica do centro*” corresponde à área em torno do núcleo central, caracterizada principalmente por uso semi-intensivo do solo, concentração horizontal, área de descentralização de atividades.

Quanto à “*descentralização e os núcleos secundários*”, o primeiro é um processo mais recente que a centralização, ocorre devido ao crescimento horizontal da cidade e quando são criadas atrações em áreas não centrais; enquanto os “*núcleos secundários*” caracterizam-se por serem uma miniatura do núcleo central de comércio e serviços.

Ao tratar de “*coesão e as áreas especializadas*”, Corrêa (1989) define coesão como um processo que leva as atividades a se localizarem juntas. Como consequências deste processo tem-se a criação de áreas especializadas na área central, em núcleos secundários ou em bairros – como exemplos existem ruas especializadas em serviços médicos, de autopeças, móveis etc.

Ao considerar a “*segregação e áreas sociais*”, Corrêa (1989) afirma que “os processos e formas espaciais estão relacionados com a “reprodução dos diversos grupos sociais”, referindo-se às residências – processo esse derivado da ‘divisão social do espaço’ e não mais da “divisão econômica do espaço”, como os que foram apresentados anteriormente. Define o processo de segregação residencial como a “concentração de

tipos de população dentro de um dado território” e o de áreas sociais como sendo aquela “marcada pela tendência de uniformidade da população”, como exemplo bairros operários com modestas residências unifamiliares. O autor destaca a “segregação residencial” como resultado da divisão da sociedade em classes sociais, as quais são produzidas pela relação entre capital e trabalho e pela divisão do trabalho, configurando (assim) vários padrões ou arranjos espaciais (CORRÊA, 1989, p. 59-69).

No tratamento da “*dinâmica espacial da segregação*”, Corrêa (1989) refere-se ao processo como de “reprodução das classes sociais” e aponta que a segregação conta com “um dinamismo onde uma determinada área social é habitada durante um período de tempo por um grupo social e a partir de um dado momento, por outro grupo de *status* inferior” ou “superior, através do processo de renovação urbana” (CORRÊA, 1989, p. 70).

Finaliza a proposta de análise dos processos e formas espaciais abordando a “*inércia e as áreas cristalizadas*”. Corrêa define a inércia como um processo que está relacionado com a “organização espacial intraurbana através de permanências de certos usos em certos locais”, as quais são fundamentais na “preservação de formas e do conteúdo”. Forma esta que contém sentimentos estético, histórico, familiares e de pertencimento e resistência às mudanças (CORRÊA, 1989, p. 76-78).

Dando continuidade às ideias e propostas desenvolvidas por Corrêa (1997) sobre os “processos espaciais e a cidade”, o autor identifica e comenta as formas derivadas dos processos, entre as quais foram mencionadas: I “centralização” que promove a formação da área central de comércio e serviços; II “descentralização” que leva a formação dos núcleos secundários ou subnúcleos comerciais e de serviços; III “coesão” que está relacionada com a formação das áreas especializadas em determinado comércio ou serviços e ocorrem tanto no interior da área central como em áreas não centrais; IV “segregação” referiu-se espacialmente à área residencial, apresentando estruturas sociais marcadas pela uniformidade da população em termos de renda, ocupação, instrução, etnia, migração; V “invasão-sucessão” refere-se também à questão residencial e observa-se que na cidade há bairros que são habitados durante um certo período de tempo por uma classe social, e que a partir de um certo momento dá-se a invasão de pessoas de outra classe social, iniciando a saída da população pré-existente e a chegada de novo grupo, ou o processo de invasão-sucessão; e VI “inércia” que é o processo que interfere na organização da cidade na medida em que certos usos da terra permanecem em certos

locais, esta permanência está relacionada aos sentimentos, criando áreas de resistência à mudança, áreas cristalizadas (CORRÊA, 1997, p. 121-137).

Como já é exposto acima, para Corrêa, os processos espaciais são postos em ação pelos agentes que modelam a organização do espaço, os proprietários dos meios de produção, proprietários de terra, empresas imobiliárias e de construção, associadas ou não ao grande capital e ao Estado. E ressalta que tais processos constituem excelentes descrições do que ocorre na cidade em termos de organização e reorganização do espaço. Os processos e suas respectivas formas espaciais podem ser identificados e analisados tanto nas grandes como nas médias e pequenas cidades.

No tratamento dos “processos e formas socioespaciais na cidade”, Vasconcelos (2013) elabora um debate sobre as formas resultantes das desigualdades sociais em espaços residenciais, materializados nas estruturas das cidades. Para o autor, processos gerais, como “globalização, mudanças na economia, [...] migrações nacionais e internacionais”, a “redução do papel do Estado” e “o papel dos movimentos sociais”, são “fatores que modificaram as formas das cidades, criando frequentemente novas desigualdades, sem eliminar os conflitos, sejam eles raciais, religiosos e políticos” (VASCONCELOS, 2013, p. 17-18).

Na análise dos “processos e formas socioespaciais”, Vasconcelos (2013) recorre aos diferentes conceitos e noções utilizados por pesquisadores e profissionais que desenvolvem estudos no Brasil, América Latina, Estados Unidos, Europa, África e Ásia. E em seguida, através de gráficos, representa as diferenciações das formas espaciais resultantes dos processos sociais em três blocos: o primeiro “as noções ligadas aos espaços”, como diferenciação socioespacial e desigualdade socioespacial, justaposição e separação, dispersão urbana, divisão em partes e fragmentação. A seguir “as noções ligadas principalmente aos indivíduos”, como as de exclusão e inclusão espacial. E finaliza com os conceitos e “as noções ligadas aos indivíduos e aos espaços”, como: segregação e dessegregação, *apartheid*, autosegregação, agrupamento e fortificação, polarização e dualização (cidade dual), gentrificação e invasão, marginalização (espacial) e periferização e abandono de área (VASCONCELOS, 2013).

No tratamento das noções ligadas aos espaços, Vasconcelos aponta a “*diferenciação socioespacial*” como formas sociais diferentes na estrutura da cidade, como exemplo, as favelas das cidades brasileiras. E a “*desigualdade socioespacial*” como sendo “áreas de grande afluência ao lado (ou distantes) de áreas de extrema pobreza”. A “*justaposição*” ocorre quando existe grande “proximidade espacial com enorme distância

social” – como exemplo, em Salvador as ruas têm prédios de alto luxo defronte ou ao lado de residência modesta, resultante de ocupação ilegal. Enquanto “*separação*” é a “divisão do espaço urbano com muros ou outros obstáculos”. A “*dispersão urbana*” corresponde à implantação de residências de classe média e de centros de trabalho em locais periféricos da cidade. Este fenômeno está relacionado com a fuga dos centros das cidades, nos quais o valor do terreno é muito elevado e onde se encontra problemas de estacionamento (no Brasil, temos como exemplo os *Alphavilles*). Considerando a “*divisão em partes*”, as cidades são divididas em “áreas históricas, áreas decadentes, bairros residenciais afluentes, condomínios e loteamentos fechados, bairros de trabalhadores, conjuntos habitacionais, loteamentos periféricos precários, favelas”; e “*fragmentação*” correspondendo a uma diversidade de “usos desconectados, mal articulados pelas infraestruturas de transporte”, é “produzida em parte pela ação (ou inação) do Estado, do mercado imobiliário e, sobretudo, pela ação da população” de baixo poder aquisitivo (VASCONCELOS, 2013, p. 18-22).

No tratamento das noções ligadas principalmente aos indivíduos, Vasconcelos apresenta a “*exclusão*” que ocorre através das “pessoas rejeitadas fisicamente (racismo), geograficamente (guetos, favelas) e materialmente (pobreza)”, e que leva à formação de periferias ou aglomerados de excluídos, compostos por moradias de desempregados, subempregados, mal escolarizados, mal alojados, mal cuidados, mal considerados etc.; e a “*inclusão*”, processo oposto da exclusão, ocorre com “acesso dos habitantes das áreas periféricas às áreas centrais”, devido às políticas de melhoria do sistema de transporte. Outro exemplo são as políticas habitacionais de pequenas dimensões inseridas em bairros de renda mais elevada, modificando as formas espaciais, como o ocorrido na cidade de Curitiba (VASCONCELOS, 2013, p. 22-23).

Por fim, as noções ligadas aos indivíduos e aos espaços, onde Vasconcelos destaca a “*segregação*”, que é um conceito que leva a pensar em áreas fechadas ou áreas de reclusões, utilizado também para analisar (ou denunciar) as desigualdades nas cidades. No texto, o autor considera “apenas a segregação involuntária, [...] processo que conduz à formação de áreas semelhantes aos guetos, nas quais a população é forçada a residir”. Entre os exemplos mencionados são destacados os “guetos implantados durante a ocupação nazista de cidades europeias, como Varsóvia, e os bairros negros segregados das cidades norte-americanas”. Para o autor, o conceito de segregação não se aplica às favelas, por serem as mesmas um lugar onde os pobres entram e saem segundo sua situação econômica. A “*dessegregação*” é o “processo contrário ao de segregação”, que



elimina as barreiras e normas que impedem a saída de população. Por outro lado, o “*apartheid*” é uma noção criada pelos brancos sul-africanos para separação da maioria negro-africana em suas cidades, é uma separação oficial, mais rígida que nos Estados Unidos. Com a separação de brancos, mestiços, indianos e negros, o *apartheid* é uma forma espacial resultante do impedimento dos negros residirem nas cidades, embora pudessem nelas trabalhar, sob controle de passaporte interno (VASCONCELOS, 2013, p. 23-26).

A “*autossegregação*” é um agrupamento residencial formado por “grupos socialmente homogêneos, cujo exemplo, são os loteamentos e condomínios fechados”, que procuram “juntar os semelhantes e excluir os diferentes e impedir o acesso dos indesejáveis”. Já o “*agrupamento*” reúne as noções de agregação, de aglomeração, de congregação e de concentração, relacionando-se ao “processo pelo qual grupos sociais separam dos demais”. Como exemplo, “grupos étnicos e religiosos, como os judeus, os chineses, e em certo grau, os italianos, que procuram manter suas características culturais, religiosas e de ajuda mútua”, situados em boa parte em torno de uma igreja ou uma sinagoga. Enquanto que a “*fortificação*” está relacionada às políticas de contenção através de barreiras físicas e fechamento de passagem que dificulta o acesso dos indesejáveis em áreas de escritórios das grandes corporações e áreas criadas pelas classes médias e de alto poder aquisitivo (VASCONCELOS, 2013, p. 27-28).

Por outro lado, a “*polarização*” é uma noção aplicada às cidades norte-americanas, onde “as classes médias e altas vivem nas periferias, nos *suburbs*, enquanto os mais pobres, como os “chicanos” e os negros, residem em áreas centrais” mais precárias das cidades. Nas cidades europeias ocorrem outras formas espaciais, onde as “áreas centrais são mais valorizadas”. A “*dualização*” está relacionada à “ideia de Cidade Dual”. Em Nova York refere-se à oposição entre as áreas de classe média branca situadas nos subúrbios e áreas de forte presença de minorias étnicas e ou culturas de imigrantes em torno dos centros, proporcionando a formação de cidades divididas em duas cidades, a dos ricos e a dos pobres (VASCONCELOS, 2013, p. 28-29).

A noção de *gentrificação* refere-se à ocupação de bairros operários e ou de patrimônio histórico pelas classes médias, o que leva à valorização dos imóveis e à expulsão dos habitantes originais. Este processo pode ser realizado também pelo Estado através de programas de renovação como ocorreu no “Pelourinho em Salvador, cujas áreas residências foram transformadas em áreas comerciais, de serviços e de lazer voltadas para o turismo”. A “*invasão*”, por outro lado, é um conceito utilizado pela

“Escola de Chicago para descrever a invasão de uma área já ocupada, por habitantes de um grupo recém-chegado”. Nos países subdesenvolvidos, as invasões ou ocupações de terrenos e (de prédios) por indivíduos, famílias ou por movimentos sociais têm denominações diversas, como: “favelas, [...] *villas miseria*”, e se dão com a apropriação “ilegal de terras públicas e privadas e sobretudo daquelas com disputas judiciais” (VASCONCELOS, 2013, p. 29-30).

A “*marginalização*” apresenta “a configuração de “centro/periferia” para o espaço social”. Assim, a marginalização social é usada posteriormente também como marginalização espacial. No Brasil, a palavra “marginal” é usada pelo senso comum como “sinônimo de criminoso, delinquente”, e etc. Na visão espacial, a noção de marginalidade está relacionada à concepção de centro-periferia, predominante nas cidades dos países pobres, onde as áreas centrais são equipadas e dotadas de infraestruturas, enquanto às margens ocorre o oposto. A “*periferização*” é uma noção usada no Brasil no lugar de marginalização espacial e, frequentemente, confundida com a noção de exclusão ou como sinônimo de pobreza. Deve-se destacar que as periferias são espaços ocupados onde o “Estado tolera (ou permite) as implantações fora das normas oficiais ou mesmo irregulares em áreas que não interessam ao mercado imobiliário”. Isso ocorre devido aos baixos investimentos em habitações sociais, bem como em infraestruturas e em equipamentos urbanos. Arelado a essas condições, os programas de habitação não atendem a um grande número da população pobre. Desse modo, os pobres vão habitar nos espaços periféricos, onde são permitidos usos que nas áreas mais centrais são proibidos (VASCONCELOS, 2013, p. 31).

E, finalmente, o “*abandono de áreas*” é uma noção aplicada em áreas da cidade onde o Estado não planeja investimentos, por serem ocupações ilegais e irregulares, e por serem de difícil acesso. Conclui-se que algumas noções são elaboradas para descrever uma situação socioespacial específica a um dado período ou a um lugar e que elas perdem precisão quando são utilizadas em contextos diferentes (VASCONCELOS, 2013, p. 32).

As contribuições dos autores acerca dos processos espaciais e suas respectivas formas darão suporte na compreensão das respectivas formas espaciais que originaram a partir do desenvolvimento territorial da cidade de Jequié.

## 2.5 OS CRITÉRIOS PARA DEFINIR UMA CIDADE MÉDIA

Os estudos acerca das cidades médias desenvolvem-se primeiramente na Europa Ocidental, especialmente na França, a partir dos anos de 1950 e 1960. Tendo início no Brasil nos anos de 1970, ganhando relevância no final do século XX, com um número significativo de trabalhos e eventos (seminários, simpósios, encontros), como foram destacados na literatura sobre a temática.

O objetivo neste item não é elaborar uma discussão acerca dos conceitos de cidades médias, mas sim apontar os critérios utilizados para classificar uma cidade como média. Para isso, o embasamento está nas ideias desenvolvidas no Brasil e propostas por: Michel Rochefort (1998), Osvaldo Amorim Filho (1996; 1998; 2007), Milton Santos (1994), Milton Santos e Maria Laura Silveira (2001), Maria da Encarnação Sposito (2007).

A opção em trabalhar o critério utilizado para definir uma cidade como média dá-se pelo motivo de a cidade de Jequié apresentar características de uma cidade média, como número de habitantes, oferta de bens e serviços e existência de problemas sociais, como foram destacados pelos autores relacionados e revisitados.

Para Rochefort (1998), nos países em desenvolvimento as políticas voltadas para cidades médias (não metropolitanas) buscam contemplar os objetivos de desacelerar o crescimento das grandes cidades, interiorizar o desenvolvimento dos organismos urbanos e promover o fortalecimento das atividades econômicas que gerem empregos e proporcionem o desenvolvimento regional. E os critérios utilizados para definir uma cidade média (segundo o autor) estão relacionados com o contingente populacional, que são os aglomerados “de 50 mil a 250 mil habitantes”, juntamente com a localização na região, a situação em relação ao eixo de transportes, o dinamismo interno e outros fatores que proporcionam desenvolvimento (ROCHEFORT, 1998, p. 97).

Uma das primeiras contribuições significativas para definir cidade média, estudando especificamente as cidades mineiras, é a elaborada por Amorim Filho (1996), que aponta o limite demográfico de “20.000 a 100.000/150.000 habitantes”, como sendo limiar de uma cidade média. Para o autor, deve-se levar em consideração também sua estrutura e morfologia, as relações com as pequenas cidades, com o espaço rural da região na qual está inserida e com as cidades de maior porte (AMORIM FILHO, 1996, p. 11).

Dando continuidade, Amorim Filho aponta ainda as principais características das cidades médias como aquelas que apresentam: relações com o espaço regional imediato e com cidades de hierarquia urbana superior; tamanho demográfico e funções na oferta de bens e serviços ao seu espaço regional; capacidade de receber e fixar os migrantes procedentes de pequenas cidade e da área rural, por meio da oferta de trabalho;

diferenciação do seu espaço urbano, entre o centro comercial e as áreas de subcentros comerciais; e o aparecimento de problemas urbanos semelhantes aos das grandes cidades, e etc. (AMORIM FILHO, 1996; 1998).

Na análise das cidades médias, Amorim Filho (1998) aponta alguns aspectos positivos e negativos existentes nestas cidades. Entre os aspectos positivos, ressalta a tranquilidade, a existência de espaços verdes e a facilidade de circulação. Entre os negativos, identifica-se a poluição dos rios, deficiência na coleta de lixo e espaços periféricos urbanos com fortes problemas ambientais. Se comparados com os dias atuais, os aspectos positivos mencionados são alterados e incorporados aos negativos, que são também bastante ampliados nas cidades médias brasileiras.

Desde o final do século XX aos dias atuais, o conhecimento científico, a tecnologia e informação fazem parte dos afazeres cotidianos na agropecuária, na indústria, no comércio e serviços, como um novo coeficiente de modernidade para as cidades médias do interior, como destaca Santos (1994) – que chama atenção ainda para o crescimento do número “de cidades com mais de 100.000 habitantes, o novo limiar das cidades médias, que há três ou quatro décadas eram as que tinham cerca de 20.000 habitantes”, e ressalta também a importância das “cidades médias como o lugar que passou a acolher maior contingente de classe média, um número crescente de letrados, indispensáveis a uma produção material, industrial e agrícola que se moderniza” (SANTOS, 1994, p. 147-148). O que pode ser observado com a implantação de centro de educação técnica, universidades, clínicas, hospitais.

Para Santos e Silveira (2001), as cidades médias oferecem os meios para o consumo final das famílias e administrações e o consumo intermediário das empresas, funcionam ainda “como depositárias e como produtoras de bens e serviços exigidos por elas próprias e por seu entorno” (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 280). Sendo assim, as cidades médias estão se tornando o *locus* do trabalho intelectual, como suporte para o desenvolvimento de atividades comerciais e de serviços, da agropecuária e industriais, sendo este o papel que está ocupando (gradativamente) na rede urbana. Neste percurso, estas cidades assumem o papel de cidades especializadas, provedoras de ensino e pesquisa científica para as diversas atividades humanas.

As cidades médias passam a ser o lugar do debate de ideias, da produção de conhecimento, da inovação e das articulações entre o local e o global. Segundo os autores, as cidades médias “comandam o essencial dos aspectos técnicos da produção regional, deixando o essencial dos aspectos políticos para aglomerações maiores, no país ou no

estrangeiro, em virtude do papel destas metrópoles na condução direta ou indireta do chamado mercado global” (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 283).

É importante salientar também que as cidades médias contam com características da grande e da pequena cidade. Ela apresenta, por exemplo, especialização e diversidade em determinados serviços, como educação e saúde; apresenta forte vigor de consumo e polarização do seu entorno. As características citadas fazem parte, em sua maioria, do rol das grandes cidades. Por outro lado, os habitantes das cidades médias mantêm relações sociais entre si, com hábitos face a face, aspectos predominantes nas relações sociais do cotidiano das cidades pequenas.

Outra contribuição significativa para conceituar cidade média é proposta por Corrêa (2007), quando apresenta “uma específica combinação entre tamanho demográfico, funções urbanas e organização de seu espaço intraurbano, por meio da qual se pode conceitualizar a pequena, média e a grande cidade, assim como a metrópole” (CORRÊA, 2007, p. 23). O autor ressalta que o termo “cidade média”, apesar de bastante utilizado, não possui definição teórica precisa. É comum estudos que utilizam os termos “cidades intermediárias”, “cidade regional”, “cidade de porte médio”, “centros regionais e sub-regionais” com o mesmo significado de cidade média. Trata-se na verdade de uma noção, mais do que um conceito.

Segundo Corrêa (2007), na possível construção de um quadro teórico acerca da cidade média deve-se considerar três elementos essenciais: a existência de uma elite empreendedora, localização relativa (vias de circulação e nó de fluxos) e interações espaciais. O autor aponta também os tipos preliminares de cidades médias, como sendo: (1) a de “lugar central”, caracterizada por concentração na oferta de bens e serviços para uma região, especialmente serviços especializados e diversificados; (2) a de “centro de drenagem e consumo de renda fundiária”, trata-se de cidades caracterizadas pelas ações das atividades relacionadas à agropecuária, inclusive com implantação de complexos agroindustriais e pela concentração de comércio varejista e prestação de serviços; e (3) a de “centro de atividades especializadas”, caracterizada pela existência de atividades que “gerem interações espaciais a longas distâncias”, voltadas para o mercado nacional ou internacional (CORRÊA, 2007, p. 29-31).

Nas discussões sobre cidades médias, Amorim Filho (2007) elabora uma análise concisa a partir de vários estudos, com base em uma vasta bibliografia, que envolvem mais de quatro décadas de trabalho, onde aborda as origens, evolução e perspectivas dos

estudos sobre cidades médias e volta a apontar resumidamente os critérios para defini-los, como:

A cidade média deve ser capaz de manter interações constantes e de um nível razoável de intensidade e de qualidade tanto com seu espaço regional, quanto com as aglomerações urbanas de hierarquia superior. A cidade média deve ter condições necessárias para estabelecer relações de dinamização com o espaço rural microrregional que a envolve. Uma cidade média só deve ser considerada média na medida em que já apresenta uma certa autonomia na criação de pelo menos uma parcela dos equipamentos de relações externas (AMORIM FILHO, 1976 apud AMORIM FILHO, 2007, p. 73).

E acrescenta:

A estrutura morfológica interna da cidade média, em consonância com sua posição no processo de evolução, deve apresentar: Um centro relativamente complexo (com grande número de equipamentos servindo um espaço que ultrapasse os limites puramente locais); Um número variável de subcentros (cuja forma, funções e espaços de relações variam de cidades para cidades, mas que atendem, em sua maioria, apenas às necessidades de populações locais); Uma periferia que evolui muito através de “salto” (descontinuidades espaciais repentinas, resultando numa estrutura polinuclear) do que através de uma expansão lenta e homogênea de toda a “coroa periférica” do tecido urbano. Por outro lado, não deve ser desprezado o fato de que aspectos tais como tamanho, estrutura interna e relações externas das cidades médias podem variar bastante de região para região, sendo naturalmente função do nível de desenvolvimento, da posição geográfica e das condições histórico-sociais de formação de cada uma destas regiões. Finalmente, “a noção de “cidade média” não deve ser confundida necessariamente com a noção de “centro de polarização regional ou microrregional”. A coincidência não ocorre sempre. Além disso, as relações da “cidade média” com seu “*environnement*” nem sempre são relações de “dominação”, podendo ser também relações de estímulo e dinamização (e é nesse sentido que a política das cidades médias deve ser encaminhada) e, em certos casos, até de dependência (AMORIM FILHO, 1976 apud AMORIM FILHO, 2007, p. 74).

Sendo assim, nos estudos acerca das cidades médias é de fundamental importância não negligenciar a observação das particularidades de cada região, na qual a cidade está inserida, inclusive sua evolução histórica. Para Amorim Filho (2007), as cidades médias necessitam de uma maior intervenção por parte do Estado na elaboração de projetos de desenvolvimento, que atenuem a pobreza urbana e pensem a cidade regionalmente e nacionalmente.

Como já foi destacado, os estudos sobre cidades médias, na literatura de uma maneira geral, voltam-se para as hierarquias demográficas e econômicas, para as redes e funções das cidades, para os atributos positivos, com enfoque na qualidade de vida e problemas das cidades médias. Por outro lado, verifica-se que poucas pesquisas e

reflexões foram realizadas sobre a organização da morfologia funcional do espaço intraurbano das cidades médias, as quais necessitam de investigação.

### 3 JEQUIÉ E SUAS TRAJETÓRIAS

Neste capítulo da tese será realizada uma análise das trajetórias da cidade de Jequié, tratando inicialmente dos antecedentes do final do século XVIII ao início do século XX (da formação do povoado à vila e da vila à cidade). Em seguida será tratado o meio ecológico do município/cidade e posteriormente será elaborada uma periodização, dividida em quatro períodos, assim destacados: o primeiro, Desenvolvimento da cidade: do caos à Estrutura e dinamismo (1910-1959); o segundo, Perdas e retrações (1960-1989); e finalizando com o terceiro período de Reestruturação e transformações recentes da cidade (1990-2019).

A análise das trajetórias da cidade fundamenta-se no procedimento metodológico desenvolvido por Vasconcelos (1999a; 2002; 2016). Sendo assim, após a definição da periodização são analisados “os contextos históricos” da escala mundial à escala local que marcaram a cidade e a sociedade em cada período definido. Leva-se em consideração também os aspectos políticos, ideológicos, econômicos, sociais e culturais com foco nos dados históricos. Em seguida, identifica-se e analisa-se os principais agentes que atuam na construção da cidade e na organização da sociedade, com destaque para as questões econômicas e sociais. Para finalizar os períodos, aborda-se o “desenvolvimento territorial da cidade”, referindo-se aos “períodos de expansão da cidade” e ou ao “desenvolvimento espacial das partes da cidade”, resultante dos processos sociais e das ações dos agentes sociais (VASCONCELOS, 2016, p. 21). Aqui representadas nas figuras (mapas e fotografias).

#### 3.1 OS ANTECEDENTES

Para iniciar falando dos eventos que marcaram os antecedentes responsáveis pela formação do povoado e da sua elevação à Vila de Jequié, no longo período do final do século XVIII ao início do século XX, subdivide-se o mesmo em dois momentos. No primeiro trata-se da gênese do povoado e no segundo do povoado à Vila de Jequié. Neste percurso são destacados alguns eventos significativos que culminam na formação do povoado e em seguida da vila, entre os quais pode-se mencionar: a abertura da estrada margeando o rio de Contas, ligando Camamu no litoral à Palma de Monte Alto no sertão baiano; a instalação da fazenda Borda da Mata; a existência do trabalho escravo; a chegada dos imigrantes italianos e o desenvolvimento do comércio e da agricultura.



### 3.1.1 Gênese do Povoado, do Distrito e do Município

O percurso de mais de 100 anos foi iniciado com os processos que antecedem e que levam da formação do Povoado e sua elevação para Vila de Jequié. O longo período do final do século XVIII ao início do século XX foi marcado por eventos mundiais e nacionais significativos, que promoveram transformações tanto nos territórios, como na sociedade, na produção, na circulação, nas ciências e no fenômeno urbano.

A palavra “Jequié” é de origem indígena e significa “onça”, espécie animal presente na fauna da região e dizimada para expansão da pecuária. Outros pesquisadores relacionam com o topônimo ‘jequi’, objeto com características afuniladas, utilizado pelos índios mongoiós e pelos ribeirinhos para pescar ou capturar peixes no rio das Contas (ARAÚJO, 1971).

O contexto mundial, especificamente no mundo ocidental, o final do século XVIII, foi marcado por alguns eventos: a independência dos Estados Unidos (1783), relevante na difusão de lutas por autonomia no continente americano e no Brasil; a Revolução Francesa (1798) que desencadeia o rompimento com o regime monárquico; e a Revolução Industrial (1760) que fortalece a hegemonia das relações econômicas, políticas e comerciais da Inglaterra no mundo.

No percurso do século XIX, os eventos marcantes no contexto mundial são: a transferência da Corte portuguesa para o Brasil (1808), em decorrência das ações napoleônicas, como o bloqueio as nações europeias, que mantêm, à época, relações comerciais com a Inglaterra; a inauguração da primeira ferrovia na Inglaterra (1825), possibilitando maior velocidade no transporte de pessoas e mercadorias; a proibição do tráfico internacional de escravos pelo Parlamento inglês (1845), refletindo no Brasil com o encarecimento da posse do escravizados, devido à diminuição legal da chegada dos negros, fato que fortaleceu o tráfico através de iniciativas particulares mais isoladas, de companhias e dos proprietários de frotas de navios; a inauguração da primeira linha de navegação a vapor entre Inglaterra e Brasil (1858), o que possibilita superar as condições naturais (marítimas e climáticas), bem como regulariza o fluxo de viagens e a abertura do Canal de Suez (1869), levando à redução do fluxo no comércio do Atlântico Sul e consequentemente nos portos brasileiros.

Por outro lado, o início do século XX é marcado pela ascensão dos Estados Unidos, evidenciada pela elevação da produção agrícola, expansão das indústrias e bancos,

diversificação dos meios de transportes e a crescente concentração de capital, implicado na busca de mercados externos e, conseqüentemente, iniciando o expansionismo imperialista.

No Brasil, os eventos políticos que marcam a gênese e formação do povoado e sua elevação à vila de Jequié ocorrem em três momentos: no final do período colonial; durante o período imperial e no início de período republicano até 1910, quando Jequié é elevada à categoria de cidade. É importante ressaltar que nesta pesquisa considera-se o período colonial somente a partir do final do século XVIII até as duas primeiras décadas do século XIX. Passado o período imperial (1822-1889), o período da primeira República (1889-1930) ou República Velha, é dominado pelo poder dos agentes econômicos ligados aos grupos hegemônicos agrários e industriais, que inicia suas ações no processo econômico e político do Brasil.

Entre os eventos marcantes, destaca-se a transferência da capital da colônia portuguesa, sediada na cidade do Salvador, para a cidade do Rio de Janeiro em 1763, ocasionando perdas como centro de estrutura de decisão política, tanto para Salvador quanto para a capitania da Bahia. A transferência da capital para o Rio de Janeiro é justificada por ser estratégica para a exportação do ouro oriundo de Minas Gerais, vale salientar que a extração de ouro tem início nas primeiras décadas do século XVIII.

No início do século XIX, Vasconcelos (2016) aponta alguns eventos significativos “com a chegada da Corte portuguesa, a capital do império passou de Lisboa para o Rio de Janeiro, e os portos brasileiros foram abertos ao comércio internacional, encerrando o monopólio colonial” (VASCONCELOS, 2016, p.136), o que possibilita a implantação de atividades comerciais e industriais estrangeiras. Em 7 de setembro de 1822 é proclamada a independência política do Brasil, iniciando assim o período imperial, consolidado em 2 de julho de 1823 com a retirada das tropas portuguesas da Bahia. Neste mesmo ano, o governo imperial transforma as capitanias em províncias.

Durante o Estado Monárquico no Brasil, com base em Vasconcelos (2016), ocorre o fim do tráfico dos escravizados com a promulgação da Lei Eusébio de Queirós (1850); posteriormente é publicada a Lei do Ventre Livre (1871); em seguida é publicada a Lei do Sexagenário (1885); e finalmente a abolição dos escravizados, sem indenização aos libertos, com a Lei Áurea (1888), sendo um dos eventos que desencadeia a queda do império. É importante ressaltar que as Leis promulgadas pelo estado monárquico brasileiro só foram possíveis devido às diversas lutas travadas por liberdade realizadas

pelos agentes sociais escravizados, apoiados por grupos de letrados e imigrantes que não aceitaram e condenaram o trabalho escravo.

Quando se trata dos aspectos econômicos deste período, constata-se que foi marcado pela expansão plantacionista da cafeicultura nas primeiras décadas do século XVII, na região Sudoeste do Brasil, ganhando força na segunda metade do mesmo século; pela expansão da cacauicultura na Bahia, que tem início no final do século XVIII, tornando-se relevante durante todo o percurso dos antecedentes e pelo ciclo do algodão, que se desenvolve na segunda metade do século XVIII e nas primeiras décadas do século XIX (MOREIRA, 2011; VASCONCELOS, 2016).

É importante ressaltar que a segunda fase do plantacionismo iniciou em 1770, motivada pela Coroa Portuguesa com o objetivo de diminuir a dependência do comércio do açúcar. Em 1822, junto com a independência é abolida a Lei das sesmarias, dificultando o acesso à terra e em 1850 a nova regulação da Lei das Terras obriga que as terras devolutas sejam de propriedade do Estado, cabendo a este normatizar a compra e venda de terras públicas, estabelecendo assim a propriedade privada, o que amplia as dificuldades do acesso à terra, principalmente para os agentes sociais com baixos recursos econômicos.

Neste mesmo período, inicia-se o ciclo da borracha na região Norte do Brasil nos anos de 1870 até a primeira década do século XX, com objetivo de atender à demanda do fabrico de acessórios resultantes do desenvolvimento industrial e da implantação da primeira estrada de ferro em 1854, ligando o porto de Mauá a Fragoso no Rio de Janeiro. Na Bahia ocorre a descoberta de diamantes na Chapada em 1842 e tem início a construção da primeira Ferrovia em 1856, ligando Salvador a Juazeiros no vale do São Francisco.

Os eventos econômicos apresentados retratam uma organização do espaço brasileiro em “arquipélagos” de produção voltados para o mercado externo e acompanhado do processo de mecanização do território a partir da segunda metade do século XIX, com a instalação de usinas açucareiras, posteriormente com a navegação a vapor e com as estradas de ferro, o que provoca os “sucessivos meios técnicos”, como destaca Santos e Silveira (2001).

Entre os principais agentes internos e externos que atuam na gênese do povoado e na sua elevação à vila de Jequié são destacados primeiramente as ações do Estado; e em seguida, a dos agentes econômicos, com atuação dos proprietários fundiários, agricultores, tropeiros, vaqueiros e comerciantes e dos grupos sociais compostos pelos negros escravizados, índios e os flagelados que chegam ao povoado nos anos de baixa ou

ausência de precipitação (chuvas), ampliando o período de seca e consequentemente as perdas da produção na zona da caatinga.

O Estado atua através da Coroa Portuguesa, que indica José de Sá Bittencourt para à abertura da estrada, orientada pelo vale do Rio das Contas, ligando Camamu no litoral à Palma de Monte Alto no Sertão baiano. Segundo Zorzo (2001), na altura do Funil em Ubatã, a estrada aberta por José de Sá Bittencourt se encontra com as vias de acesso à Barra do Rio de Contas (Itacaré) e Ilhéus. Confirmando assim, a importância da drenagem dos rios na ocupação do interior do território brasileiro.

Segundo Araújo (1971), José de Sá Bittencourt concluiu o bacharelado em Ciências Naturais em 1787 pela Universidade de Coimbra em Portugal, tornando-se um dos incondentes que participa da Conjuração Mineira de 1789. Ele refugia-se na Bahia e em seu percurso de Caeté em Minas Gerais para Camamu na Bahia, onde reside seus pais, abandona a estrada real patrulhada por soldados de Vila Rica (MG) e utiliza um atalho que passa por Manoel Vitorino (BA), atravessa o Sertão da Ressaca (terras entre os vales das bacias do Rio Pardo e do Rio das Contas) para, em seguida, chegar às margens do Rio das Contas, de onde parte em direção a Camamu, como informa Araújo (1971, p. 44), retratando (assim) a ocupação da região.

Julgado e posto em liberdade pelo governo colonial, segundo Barreto (1960), José de Sá Bittencourt assume a Inspeção de Minas da Bahia, com ordenado e patente de coronel, e é indicado em carta-régia de 1789 para assumir a abertura da estrada ligando Camamu no litoral a Monte Alto no sertão baiano, o que demonstra o poder econômico e a influência política da família Bittencourt. A abertura da referida estrada conta com o trabalho de negros escravizados e de índios aculturados.

Um dos principais objetivos da construção da estrada é transportar salitre das minas de Monte Alto e a criação dos pontos de assentamentos de colonos em sua extensão, o que origina um “sistema de rancharias” para pouso dos transportadores de gado e de outros produtos para o litoral e do litoral para o interior do território, como aborda Zorzo (2001, p. 52). O autor destaca ainda que foi através das estradas que o governo português e posteriormente o governo imperial deteve um controle dos fluxos, com a coleta de impostos e o combate ao contrabando.

É importante ressaltar que o salitre é minério necessário ao fabrico da pólvora e por este motivo o governo português proíbe a exploração das minas de salitre temendo que os idealistas da “independência fabricassem explosivos contra os colonizadores” (ARAÚJO, 1997b, p. 66).

A partir da construção da estrada, de seus conhecimentos em ciências naturais e das informações geográficas adquiridas sobre a região, José de Sá Bittencourt compra, juntamente com seu irmão, terras de João Gonçalves da Costa. Em seguida, pelos serviços prestados à Inspetoria de Minas da Bahia, o governo colonial, em carta régia de 1799, “concedeu-lhe uma sesmaria em continuação às terras compradas, formando assim, o latifúndio Borda da Mata”, como destacou Araújo (1997b, p. 67-68).

Com base no estudo desenvolvido por Zorzo (2001), João Gonçalves da Costa foi um bandeirante que se tornou proprietário fundiário, dizimando vários grupos indígenas, entre os vales do rio Jequitinhonha e Pardo. E, posteriormente, do vale do rio Pardo ao vale do rio das Contas, região denominada de “Sertão da Ressaca”, onde passa a se fixar no “local que viria a ser reconhecido como Vitória da Conquista (cujo município foi emancipado em 1840)” (ZORZO, 2001, p. 48).

Segundo Araújo (1971; 1997b), João Gonçalves da Costa é um criminoso e aliciador de grupos indígenas, que conta com suporte da Monarquia Portuguesa. Entre suas ações, comanda o extermínio de aldeias indígenas no “Sertão da Ressaca” e com trabalho de negros escravizados, índios e mestiços, extermina onças, o que possibilita o domínio da região e o crescimento da pecuária. Este proprietário fundiário é também responsável pela abertura em 1783 de uma via de circulação ligando sua propriedade rural em Vila Vitória (Vitória da Conquista) a Ilhéus. E, posteriormente, abre outra, passando por terras que formam o povoado de Jequié, ligando a propriedade a Nazaré e Aratuípe. As vias de circulação de tropas e boiadas desempenhavam as funções de abastecimento do Recôncavo Baiano, especificamente de carne e couro e contribuíram para origem dos pontos de pousos, povoados, vilas e cidades.

Em 1808, ao deixar a Inspetoria de Minas da Bahia, José de Sá Bittencourt passa a residir com sua família na Fazenda Borda da Mata, na sede denominada de Sobrado, edificada com trabalho de negros escravizados sobre seu domínio e de índios aculturados, situada a três léguas a Leste do atual sítio da cidade de Jequié. Nesta propriedade José de Sá Bittencourt permanece durante os anos de 1808 a 1813, dedicando-se principalmente ao cultivo do algodão, cana, frutas, à pecuária bovina, extração de madeira, de óleo da copaíba e da borracha da maniçoba, retornando definitivamente com sua família para Caeté, Minas Gerais, para administrar bens que herdara de uma tia (ARAÚJO, 1997b, p. 67-69).

Segundo Santos (1956), com o falecimento do patriarca José de Sá Bittencourt em 1828, a fazenda Borda da Mata é dividida entre os herdeiros em várias propriedades, uma

delas foi a “Fazenda Jequié ou Barra de Jequié”, que passa a pertencer a seu filho primogênito José de Sá Bittencourt e Câmara, coronel brigadeiro do exército imperial, que também desempenha a função de governador das armas da Província da Bahia (SANTOS, 1956, p. 75), funções que possivelmente o afasta das atividades externas e da propriedade.

Com a fragmentação da fazenda Borda da Mata e a destruição do sobrado sede na proximidade da atual fazenda Provisão pela cheia do rio das Contas em 1834, e com a posse da Fazenda Jequié, originária do desmembramento da fazenda mãe, José de Sá Bittencourt e Câmara edifica em 1835 a sede da nova propriedade na confluência do rio Jequiezinho com o rio das Contas. Na oportunidade, passa a administração da mesma para a responsabilidade de Felipe Nery de Souza, casado com Leonora Sá, filha de José de Sá Bittencourt e Câmara, como destaca Araújo (1997b, p. 79).

Por outro lado, segundo Araújo (1971), a partir de 1857 o presidente da Província da Bahia oferta e doa lotes de terras, especificamente na margem direita no Vale do médio rio das Contas e seus afluentes, visando à implantação de “colônias agrícolas” (ARAÚJO, 1971, p. 49). As doações ocorrem após o extermínio e aculturação dos povos indígenas e a destruição e massacre de quilombos no Vale do Rio das Contas, no Sertão da Ressaca. Tais massacres acontecem no final do século XVIII e durante o século XIX. As ações do Estado e de seus agentes concentram-se em desterritorializar os agentes sociais excluídos, possibilitando o domínio dos agentes econômicos externos e internos, facilitando a introdução e o crescimento da agricultura e pecuária na região.

Barreto (1960) destaca que em 1861 José de Sá Bittencourt e Câmara passam a propriedade para os herdeiros, que em 1862 doam uma parte da propriedade para “Leonora de Sá” e a outra parte vendem ao genro de Felipe Nery de Souza, o senhor “Joaquim Fernandes da Silva” (BARRETO, 1960, p. 5). Os novos proprietários, já fixados nas propriedades, abrem estradas, vendem e doam terras para aqueles que já residiam na propriedade e para os que desejavam se fixar, proporcionando (assim) a gênese da formação do povoado. O povoado se forma com os seguintes grupos sociais: negros escravizados, que chegam à fazenda através de José de Sá Bittencourt e os remanescentes de quilombolas; remanescentes indígenas aculturados; sertanistas, atraídos pelas condições climáticas e falta de trabalho no sertão (MULLER, 1970, p. 70); comerciantes e trabalhadores agrícolas. Neste período, o povoado é frequentado por mascates (comerciantes) e desempenha a função de pouso para os boiadeiros

(transportadores de boiadas) e tropeiros (transportadores de bens e produtos em muare e equinos).

O povoado está localizado em uma área de transição ou de contato entre a Zona da Mata (úmida) e o Sertão (semiárido), no eixo de fluxo de estradas (caminhos) no sentido leste-oeste, ligando Camamu, Barra de Jequié (Itacaré) e Ilhéus no litoral a Maracás, Minas de Rio de Contas (Rio de Contas) e Monte Alto (Palma de Monte Alto) no Sertão baiano e no sentido norte-sul, ligando Nazaré no Recôncavo baiano e Areia (Ubaíra) no Vale do Jiquiriçá a Vitória da Conquista e Norte de Minas Gerais.

O sistema viário do período, composto por estradas ou caminhos de terra, é aberto tanto pelas ações do Estado como pelas ações dos grandes proprietários de terras (fazendeiros) e por pequenos agricultores. O percurso das vias seguia os vales dos rios e as trilhas dos índios, que posteriormente servem também para o percurso de ferrovias e rodovias. É importante salientar que tanto os proprietários de terras quanto o Estado mantinham o controle sobre os fluxos nas vias, como é destacado por Zorzo (2001).

Por outro lado, as redes de caminhos, estradas, navegação fluvial e marítimas, proporcionam as interações entre fazendas, povoados, vilas e cidades e são fundamentais na origem e formação dos aglomerados humanos, especificamente os surgidos no interior do território baiano, que têm sua origem e formação através das fazendas de currais, em eixo de estradas e nas margens de rios que servem de suporte para o pouso de boiadas, tropeiros e viajantes, somados a outros fatores como extração mineral e núcleos de povoamento.

É no eixo das rotas de estradas e caminhos, em uma área de transição fitogeográfica, segundo Santos (1956), “na confluência do rio Jequezinho com o rio das Contas, que foi-se formando um pequeno povoado, certamente para servir às diversas fazendas surgidas do retalhamento da antiga Borda da Mata” (SANTOS, 1956, p. 75) e posteriormente da fragmentação da Fazenda Jequié ou Borra de Jequié.

O pequeno povoado cresce regularmente em virtude de sua posição em relação às “interações espaciais” que se dão através dos fixos (vias de comunicações) e dos fluxos dos viajantes, tropeiros e boiadas, proporcionando (assim) a formação das primeiras rancharias e pequenas casas de comércio. Segundo Santos (1956), “em 1854 a função comercial” do pequeno povoado “parecia firme, tanto que após a grande enchente desse ano os moradores voltaram a construir suas casas no mesmo sítio. O mesmo, aliás, sucedera vinte anos antes, em 1834” (SANTOS, 1956, p. 75).

O povoado ganha impulso populacional, segundo informações do IBGE (1958), quando o proprietário fundiário Joaquim Fernandes da Silva inicia o processo de abertura de estradas, loteando e vendendo terras da fazenda. Neste período, os primeiros moradores do povoado fixam-se às margens esquerda do rio das Contas em casas de taipa (barro batido), cobertas de palhas e esparsas, entre a foz do rio Jequiezinho e o Curral Novo, atual bairro do Curral Novo.

Segundo Muller (1970), “o povoado pouso de tropas” origina-se “por volta de 1860, como modesto núcleo servindo de ‘centro de vizinhança’ a uma área rural de propriedades fragmentadas” (p. 70). A autora destaca que inicialmente os moradores constroem suas casas próximas à margem do rio, “em palhoças” e “por volta de 1865, o povoado se instala em novo sítio, mais afastado do rio, na altura do que é hoje a praça Luís Viana, recebendo (então) a denominação de Jequié-Mirim” (MULLER, 1970, p. 70).

Entre os agentes sociais que passam a atuar na estruturação e consolidação da vila no final do século XIX, destacam-se os imigrantes árabes e italianos. Para Araújo, “os árabes” fixam-se no povoado e desempenham o trabalho de “mascates”, pequenos comerciantes (ARAÚJO, 1997b, p. 93), enquanto que, segundo Landim (2012), os italianos chegam no povoado nos “anos de 1878”, atuando como mascates e conhecendo a região, mas só passam a se fixar em Jequié em 1881 como é destacado por Santos (1956) e Araújo (1971), desenvolvendo as ações de agentes econômicos nas atividades comerciais, de serviços, financeiras e industriais, como proprietários fundiários e como agentes sociais.

Entre os primeiros italianos que chegam ao povoado e à região, na qual Jequié se insere, está José Rotondano, que inicia sua jornada na vila de Areia (atual cidade de Ubaíra), localizada no vale do rio Jequiriçá, passando por Jequié, buscando alcançar Vitória da Conquista. Ele desenvolve atividade de mascate, modalidade de comércio com produtos originários “de Salvador” e até mesmo de países da “Europa” como destaca Landim (2012, p. 76). Entre os produtos comercializados estão os tecidos, imagens de santos e outros objetos. O transporte é realizado através de muares (burros e mulas) e conta com auxílio de “um criado” (escravo), como mencionou Marotta (2004, p. 15).

Entre os anos de 1870 e 1880, como aponta Meira (2007, p. 91), proprietários da fazenda Jequié ou Barra de Jequié, já com suas residências edificadas, comercializam e doam terrenos para os que optam em desenvolver atividades econômicas e residir no povoado. Esta atração populacional está relacionada com a localização no eixo das vias



de fluxo, que possibilitam interações espaciais com outros núcleos na área da Zona da Mata e da Caatinga e contribuem para o crescimento do povoado.

O crescimento populacional e das atividades comerciais e de serviços em Jequié estão relacionados com as funções de pouso de tropas, rancharias e o abastecimento de outros núcleos de povoamento que, segundo IBGE (1958), servem como critério para elevação “à categoria de distrito de Maracás, pela Lei ou Resolução” da Província da Bahia “número 2078, de 13 de agosto de 1880, como distrito de Jequié” (IBGE, 1958, p. 368). A partir deste momento cria-se a estrutura de administração composta por “juiz e escrivão de paz, subdelegado de polícia, agente arrecadador de impostos e administrador distrital”, como evidencia Araújo (1997b, p. 91).

No entanto, após os 10 anos que o povoado de “Jequié-Mirim” é elevado à categoria de distrito, em 2 de maio de 1890, ocorre a implantação da Junta de Alistamento Eleitoral com objetivo de cadastrar os eleitores para eleger o administrador do distrito. Esta Junta funciona nas dependências da igreja construída em terreno doado pelo proprietário fundiário, herdeiro da fazenda Jequié, localizada na praça do Comércio, atual praça Luís Viana. A “primeira Junta Distrital foi empossada em 29 de abril de 1894”, eleita por “230 eleitores inscritos” (ARAÚJO, 1997a, p. 84), com o objetivo de administrar o distrito de Jequié, pertencente ao território de Maracás, município que realiza sua emancipação política em 1847, desmembrado de Minas de Rio de Contas (atual município de Rio de Contas).

No entanto, praticamente 14 anos se passam entre a elevação de Jequié a Distrito e a posse da primeira Junta Distrital. Tal fato está relacionado diretamente com as atuações dos agentes econômicos hegemônicos de Maracás, representados pelos grandes proprietários de terra (coronéis) que temem pelas perdas políticas, devido à retração econômica e populacional que vivenciava Maracás e o crescimento econômico e populacional que ocorria em Jequié.

Por outro lado, durante o percurso de institucionalização do distrito, um dos primeiros imigrantes italianos, José Rotondano, mascateando observa que as condições geográficas do povoado que acabara de conhecer são favoráveis ao desenvolvimento de atividades comerciais e “prevendo a formação da atual cidade”, em associação com José Niella, concentram suas atividades no povoado de Jequié. À época, Jequié possuía apenas um único cemitério, localizado no Curral Novo (MAROTTA, 2004, p. 16).

Em Jequié, Rotondano depara-se com dois aglomerados populacionais. O primeiro localizado no núcleo que dá origem ao povoado, com maior concentração populacional,

caracterizado pela função de pouso de tropeiros e tropas; e o segundo no Curral Novo (atualmente bairro do Curral Novo), formado por fazendas e caracterizado pela passagem de vaqueiros e boiadas. A travessia sobre o rio das Contas neste período é realizada por balsas e canoas.

A partir das iniciativas dos agentes econômicos, liderados por Rotondano, é construída uma estrada no povoado ligando a principal via de circulação no sentido nortesul, antes de alcançar Curral Novo, o que leva à atração dos fluxos para o núcleo que dá origem à vila e (posteriormente) cidade de Jequié. A altura da rua Vitória (atual Lindolfo Rocha) torna-se um ponto de passagem da maior parte dos fluxos sobre o rio das Contas, gerando perdas e protestos por parte dos proprietários de terras do Curral Novo, como destaca Araújo (1997b, p. 110), surgindo assim o primeiro conflito sobre a estruturação da vila de Jequié.

Os primeiros imigrantes italianos, que conhecem bem a região onde está inserido o distrito de Jequié, desenvolvem várias ações como agentes econômicos, entre elas articulam os produtores agrícolas, financiam a produção, vinculando os agricultores às atividades comerciais e com esta ação promovem a organização da primeira feira livre na praça do Comércio (atual praça Luís Viana), onde é instalada a empresa de José Rotondano e José Niella em 1882 (ARAÚJO, 1971, p. 59).

Para a instalação da nova empresa, Rotondano constrói uma casa grande na praça do Comércio, onde funcionam as atividades comerciais, de serviços de hospedagem, financeira e restaurante, contando ainda com o trabalho de negros escravizados. A partir das ações dos novos agentes econômicos, a feira livre ganha impulso e os produtores agrícolas são motivados a participar da mesma, devido à iniciativa da empresa de Rotondano em financiar e adquirir os produtos que não são comercializados no decorrer da feira. Tal iniciativa evitava o prejuízo para os produtores e feirantes e ao mesmo tempo criou uma estratégia de crescimento da empresa e de desenvolvimento do comércio no povoado.

Neste período não existem agências bancárias em Jequié e são raras as existentes no interior do estado da Bahia, o que proporciona à empresa de Rotondano e Niella a atuação também como agência de crédito, financiando e indicando o que poderia ser cultivado e onde os que chegam para residir em Jequié podem se instalar e produzir, como é salientado por Araújo (1971, p. 59) e Marrotta (2004, p. 17).

Com acúmulo de capital, a empresa de Rotondano e Niella, segundo Araújo (1997a), logo amplia as edificações da casa grande, na praça Luís Viana até “a margem

do Rio das Contas” e adquire “terras das fazendas Jequié, Porcos, Curral Novo e Torta”, convidando novos italianos e outros que residem na região, indicando áreas na vila e no campo onde poderiam se fixar, conforme as condições econômicas de cada migrante (ARAÚJO, 1997a, p. 62). Estas ações são utilizadas pelos italianos na aquisição de terras urbanas e rurais em Jequié.

Sob iniciativa de Rotondano, é criado o serviço de correios, através da parceria com os Correios e Telégrafos da Bahia, que nomeia um administrador em Jequié e “semanalmente” realiza o transporte das correspondências, com duração de “sete dias de ida e volta” entre Aratuípe e Jequié, como ressalta Araújo (1997a, p. 124-125). As ações de Rotondano fortalecem cada vez mais as relações econômicas e sociais na vila.

Embora Jequié esteja localizada em uma área de transição entre a Zona da Mata e a Caatinga, no eixo de fluxos das vias de comunicação e nas margens do rio das Contas, apesar do mesmo não desempenhar papel relevante como meio de transporte hidroviário, o distrito dinamiza-se, através das ações dos agentes econômicos ligados aos proprietários fundiários. Eles loteiam e vendem terrenos da fazenda Jequié, já desmembrada, e dos agentes vinculados às atividades comerciais e de serviços, os quais contribuem com o desenvolvimento do comércio através das demandas dos tropeiros, boiadeiros, viajantes, agricultores, trabalhadores rurais e dos residentes da vila e dos povoados.

Entre os produtos agrícolas, comercializados e produzidos no distrito de Jequié e em seu entorno, estão os da agricultura de subsistência; os do extrativismo, principalmente a borracha da maniçoba, exportada para Europa com valor significativo e encontrada na zona da caatinga de clima semiárido; o óleo da copaíba, produzido na área de transição; e os cultivos do fumo, café e cacau, cultivados na Zona da Mata de clima úmido. O cacau é introduzido na região de maior índice pluviométrico de Jequié, no início da década de 80 do século XIX, como foi ressaltado por Araújo (1971, p. 61).

Enquanto isso, na pecuária cria-se bovinos, ovinos, caprinos, suínos e aves, para produção de carne; dos três primeiros utiliza-se e comercializa-se o couro. São criados também animais voltados para o trabalho, como os equinos, asininos e muares. O crescimento da produção agrícola e da pecuária é marcado pelas ações dos primeiros imigrantes originários da Trecchina, região ao Sul da Itália, que atuam nas atividades comerciais, na agricultura e na pecuária, como é mencionado por Marotta (2004, p. 23-24) – demonstrando assim, as diversas atuações dos italianos na formação e estruturação da vila. Ressalta-se que antes da emancipação política já havia “150 trequineses em

Jequié”, o que demonstra uma coesão do grupo dos imigrantes italianos que atuam em Jequié neste período (MAROTTA, 2004, p. 27).

As vias de fluxos, por onde circulam pessoas e mercadorias que chegam e passam por Jequié, promovem o crescimento das atividades comerciais e de serviços, da agricultura e da pecuária. E, conseqüentemente, impulsionam o crescimento populacional e a estruturação da vila do distrito, segundo Zorzo (2001). Existiam em 1897, 36 registros de atividades comerciais e em 1907 o número aumenta para 100 registros. Enquanto que nos aglomerados populacionais do distrito, no mesmo período, o número passa de sete para 99 registros (ZORZO, 2001, p. 209), o que retrata o fortalecimento das atividades econômicas no distrito e as funções da vila como centro comercial e de serviços.

O dinamismo econômico é acompanhado também pela organização da sociedade, que no início da última década do século XIX cria o “Clube União”, formado pelos poucos letrados residentes na vila. Entre estes, o idealizador Lindolfo Rocha (advogado), José Alves Pereira (médico), os agentes econômicos (proprietários de terra, comerciantes e agricultores) e outros agentes sociais, incluindo os trabalhadores das atividades comerciais e de serviços. Todos desejam a emancipação política de Jequié e cobram ações do Estado, principalmente no combate a violências praticadas por alguns proprietários de terra e seus subordinados, “jagunços” que saqueiam fazendas, promovendo instabilidade social, com objetivo de manter o controle do poder político local e regional.

Entre as arbitrariedades do grupo de “banditismo” destacam-se os saques, “em proveito próprio, às propriedades dos italianos em Jequié e circunvizinhanças”, com objetivo de não aceitar as ações de financiamento da produção agrícola, justificando os atos através do “patriotismo exacerbado”, esperando contar com apoio da sociedade local e “das autoridades estaduais”. Desejo que não alcançou êxito, segundo Araújo (1971, p. 78).

As ações dos agentes econômicos que promovem conflitos, instabilidade social e atos de violência são comandadas por grandes proprietários de terra, segundo Auad (2013) e estão localizados, com predominância, nas proximidades do Curral Novo – o que provavelmente se configurou como um dos obstáculos ao crescimento deste núcleo populacional.

Segundo Araújo (1971), o “banditismo” é protegido por agentes políticos que atuam em Maracás, município que se encontra em processo de decadência econômica e perda territorial no final do século XIX, período que Jequié impulsiona com seu dinamismo e transforma-se em distrito e, posteriormente, emancipa-se politicamente. Neste percurso,

os agentes econômicos ligados ao “banditismo” ganham força a tal ponto que sua representatividade compôs a Junta Distrital, desempenhando as funções administrativas do distrito (ARAÚJO, 1997a, p. 84).

Em decorrência do dinamismo espacial, promovido pelas ações dos agentes econômicos e sociais, representados em parte pelos membros do Clube União, que cobram do Estado da Bahia a emancipação política, Jequié é desmembrada de Maracás em 10 de julho de 1897, pela Lei estadual número 180, sancionada pelo governador Luís Viana, institucionalizando-se o município de Jequié. Neste mesmo ano, em 25 de outubro, o Conselho Municipal toma posse, data definida como dia da emancipação política de Jequié (SANTOS, 1956; IBGE, 1958).

Com a emancipação política, a vila de Jequié foi elevada à sede administrativa do município, com o poder executivo sob a responsabilidade do Intendente (prefeito) e o poder legislativo composto pelo Conselho Municipal (Câmara de Vereadores). A presença administrativa do Estado na estrutura do município de Jequié conta ainda com a instalação do “Termo da Comarca de Areia” (Ubaíra) e o Destacamento Policial (ARAÚJO, 1997b, p. 151).

A vida social na vila é pulsante, desde sua elevação à categoria de distrito, segundo Araújo (1987). Um dos exemplos é a abolição dos escravizados em 1888 e, conseqüentemente, a liberdade dos existentes em Jequié, comemorado pelas ruas, o mesmo ocorrendo com a Proclamação da República em 1889. Entre as datas comemoradas pela sociedade, destaca-se a festa cívica do 2 de julho, marcada por discursos e cavalhadas, retratando a força dos agentes econômicos; além da festa junina, quando os moradores comemoram o São João acendendo fogueiras, soltando fogos, dançando e bebendo. Outras datas festejadas são o Natal e Ano Novo, comemorados no âmbito familiar (ARAÚJO, 1987a, p. 76). Tais comemorações ainda acontecem na atualidade, reforçando assim a tradição e popularidade que constroem com o passar dos anos.

Com a realização da posse do intendente e dos conselheiros, 25 de outubro passa a ser comemorado pela sociedade como dia da emancipação política e 13 de junho como data da festa do padroeiro Santo Antônio. Araújo (1987) justifica a escolha do santo pelo fato de ter nascido em Lisboa, Portugal, e residido em Pádua, Itália, agradando brasileiros e italianos que residem em Jequié.

Em 19 de fevereiro de 1899, após conclusão da edificação da igreja na praça do Comércio (Luís Viana), cria-se a “Paróquia de Santo Antônio, desmembrada das

freguesias de Rio de Contas, Poções e Maracás” (ARAÚJO, 1987, p. 126). Igreja esta que inicia sua construção na década de 80 do século XIX, inicialmente com a doação do terreno pelos herdeiros de Bittencourt e, posteriormente, a edificação ocorre através das doações dos agentes econômicos e sociais da vila.

Entre a emancipação política e a elevação da vila à cidade, são os agentes econômicos e sociais que atuam predominantemente na estruturação da vila de Jequié. No final do século XIX, eles fundam a “primeira escola primária”, de “propriedade do Professor Damião Vieira” (ARAÚJO, 1987a, p. 70); o primeiro jornal, “*O Literato*”, manuscrito por não existir tipografia”, como menciona Novaes Júnior (2006, p. 21); e a “Sociedade Literária e Clube Dramático”, onde ocorrem reuniões e apresentações de peças teatrais. No primeiro ano do século XX, esta “Sociedade” passou a receber auxílio do poder público municipal, o qual implanta em 1900 a Biblioteca e o Arquivo Público, como destaca Araújo (1971, p. 93).

Neste período, os eventos vão se diversificando na vila e novos equipamentos são implantados. Com base nas informações de Araújo (1997a), destaca-se: em 1902, a impressão do primeiro jornal “*O Jequié*”; em 1903, a implantação do “primeiro cinema na Praça Luís Viana”; neste mesmo ano é criada a filarmônica “*A Lira*” – que em seguida é substituída pela filarmônica “*União Recreativa*” e no início da primeira década do século XX é criada a filarmônica “*Carlos Gomes*”; em 1907, é criado o jornal semanário “*O Rurígena*” – com 12 páginas, em “forma de tabloide”, mantido através dos assinantes e propagandas dos lojistas, abordando temáticas ligadas especificamente à agricultura e ao comércio, segundo Araújo (1997a, p. 118-119); em 1908 ocorre no “Paço Municipal as solenidades de recepção de nove medalhas e um diploma, ganhos pelo município na Exposição Nacional daquele ano” (IBGE, 1958, p. 368), comprovando (assim) a dinâmica econômica de Jequié.

A vila ganha dimensões econômicas, sociais e políticas. Em 1907 é visitada pelo arcebispo e sua comitiva, composta por um monsenhor, um vigário geral da pastoral, um frei, um missionário franciscano, um cônego, um clérigo e um secretário da pastoral. É importante ressaltar que a visita do arcebispo se inicia no Curral Novo e, em seguida, dirige-se para a sede do município, onde é recebida por vários seguimentos da sociedade, inclusive pelos estudantes da escola primária, “feminina e masculina” de iniciativa privada, auxiliada pelo poder público, retratando a existência de escola no início do século XX. É importante frisar que no ano da visita do arcebispo, o terminal da “Estrada de Ferro

Nazaré já alcançava, Jequiriçá”, como destaca (ARAÚJO, 1987a, p. 127-128) e o percurso até Jequié é realizado através da montaria em animal.

Por outro lado, o desenvolvimento territorial do arraial que dá origem à vila e posteriormente à cidade – localizada na margem esquerda do rio das Contas, nas proximidades da confluência do afluente o rio Jequezinho –, segundo Santos (1956), parece firme, tanto que em 1854, posterior à “grande enchente, os moradores voltaram a construir suas casas no mesmo sítio, o mesmo ocorrera vinte anos antes, em 1834” (SANTOS, 1956, p. 75).

Assim o povoado vai ganhando visibilidade através da função comercial formada por casas comerciais que atendiam tropeiros e viajantes e pela função de transporte, por estar localizado no eixo de vias de acesso do litoral para a Chapada Diamantina (sertão) e do Recôncavo Baiano ao Norte de Minas Gerais, o que leva os proprietários da Fazenda Jequié (ou Barra de Jequié) a lotear e comercializar terrenos, bem como realizar doações como estratégia de atrair moradores, enquanto os grupos sociais excluídos ocupam áreas sujeitas às inundações no período de cheia do Rio das Contas. Assim, o povoado se firma, casas são construídas acompanhando o curso do rio e o desnível do relevo, no modelo linear, como aponta Santos (1956) e Araújo (1971).

Segundo Araújo (1987a), por volta de 1878 o arraial em processo de formação conta com “cinco ou seis casas cobertas de telhas e as demais cobertas com palhas” (ARAÚJO, 1987a, p. 60). Enquanto Müller (1970) (referindo-se ao ano de 1889) e Zorzo (2001) (referindo-se ao ano de 1888) comentam que na crescente vila existiam mais de 100 casas, um pequeno comércio e uma feira semanal realizada aos sábados, entretanto não existia nenhuma escola.

Por volta de 1892 há 150 italianos no distrito, enquanto na vila existiam várias casas cobertas de telhas e funcionava a primeira escola primária e um cemitério. Em 1899, após a conclusão da Igreja, a vila é elevada à categoria de Paróquia; e no mesmo ano, na festa natalina, igreja e praça do comércio são iluminadas por gás, através de iniciativa privada, porque a vila não conta com iluminação pública, como destacam Araújo (1997b) e Marotta (2004).

A dinâmica de Jequié é constatada também no número de eleitores. Na eleição da primeira Junta Distrital em 1894, responsável pela administração do Distrito, havia 230 eleitores inscritos; e em 1901, para eleição de intendente e membros do Conselho Municipal, a Junta de Alistamento Eleitoral conta com 552 eleitores, sendo 241 em duas sessões na sede municipal e 311 nos povoados. O número de habitantes no município em

1900 é de 10.847 habitantes, segundo informações apresentadas por Araújo (1971; 1997b).

Outro dado que retrata o dinamismo de Jequié, indicado por Marotta (2004), refere-se à diversificação de profissionais na vila. Ele menciona a existência de alfaiate, fotógrafo, pedreiros, carpinteiros, serradores, mecânicos, fabricantes de telhas e tijolos, extratores de pedras, marceneiro, ferreiro, músico, padre, policiais, tabelião de notas, professores, médico, advogado, comerciantes, comerciários, industriais, agricultores, trabalhadores, demonstrando uma divisão social do trabalho – critério significativo para definir uma cidade, como ressalta Carlos (1992).

Neste período Marotta (2004) menciona as empresas instaladas em Jequié, entre as quais destaca as de origem italiana, trequineses como: Rotondano & Niella; “Innocenzo, Maimone, Bartillotti & Cia”; “Braz Marotta & Irmão; Alfonso Orrico & Larocca; Irmão Orrico; Vicente Limongi; Januário Niella & Filhos e Domingos Niella & Filhos” (p. 26-27). E os comerciantes brasileiros, destacando os municípios de origem, como: Manoel Joaquim Romão (Santo Antônio), Joaquim Romão Ferreira Borges (Santo Antônio), Belmiro Gregório dos Santos (Lages), Emílio Victor de Almeida (Lavras Diamantinas), Hermínio José Martins (Maracás), Galdino Rocha (Maracás), Antônio de Oliveira Santos (Maracás), Juvêncio Ribeiro de Queiroz (Amargosa), Henrique Pereira de Magalhães (Poções), Antônio Braz e sua família (Areia – Ubaíra) e Martiniano de Souza Meira (Serra Talhada de Poções), atraídos pelo potencial econômico da vila.

As empresas que se fixam e as famílias e trabalhadores que optam por residir em Jequié são originárias do município de Nazaré, Amargosa, Areia (Ubaíra), Santo Antônio de Jesus, Maracás, Poções, Bom Jesus dos Meiras (Brumado), Gavião (Anagé), Ituaçu e Vitória da Conquista, o que demonstra a importância da vila de Jequié no final do século XIX e na primeira década do século XX, como explica Marotta (2007).

As empresas ligadas às atividades comerciais, de serviços e industriais localizam-se predominantemente nas praças do Comércio (Luís Viana) e São João (Coronel João Borges), na rua Vitória (Lindolfo Rocha) e parte das ruas da Areia (Felix Gaspar), Frogodó (1 de Janeiro e atualmente 7 de Setembro), Esperança (Moto Coelho) e do Boi (São José), que conectam com as praças, formando assim o centro comercial e de serviços da vila, apresentando característica mista, por exercer também funções residenciais (ARAÚJO, 1971; MAROTTA, 2007).

A área residencial localiza-se nas praças: Luís Viana, São João (Coronel João Borges) e Caixeiro Viajante e espacializa-se a partir do centro pelas ruas Esperança (Moto



Coelho), Frogodó (1 de Janeiro e atualmente 7 de Setembro), João Mangabeira e Maracás, no sentido Oeste; Vitória (Lindolfo Rocha), Boi (São José) e Porto Alegre, para Sul; Areia (Felix Gaspar), Pedrinhas (15 de Novembro), Palha (Costa Brito) e Cochicho (Damião Vieira), para Norte e Gravatá (João Goulart) para Leste. E na medida que as ruas afastam-se do centro, tornam-se mais estreitas e as casas residenciais mais simples (ARAÚJO, 1971; MAROTTA, 2007).

Nesta época não existe na vila saneamento básico (rede de esgoto, coleta de lixo, água tratada e encanada). Quanto ao consumo de água *in natura*, o abastecimento é realizado através de latas, barris de madeira e baldes, transportadas pelas donas de casa, membros da família, trabalhadores (as), manualmente, na cabeça e por animais. A vila não conta também com iluminação pública e as ruas estreitas e tortuosas não são pavimentadas. No início do século XX, a epidemia da febre amarela provoca o esvaziamento da vila, que alguns meses depois se recupera (ARAÚJO, 1971).

A população do município em 1910 é estimada em 11.731 habitantes e o número de casas cadastradas para cobrança de imposto predial, que fora de 201 em 1894, passa a 280 em 1900 e 466 em 1910, como destaca Araújo (1971; 1997b). Os dados e as informações apresentadas retratam o crescimento da vila e contribuem para a sua elevação à categoria de cidade.

Em 13 de junho de 1910 a vila sede do município foi elevada à categoria de cidade pela Lei nº 779, sancionada pelo Governador João Ferreira de Araújo Pinho, decorrente do decreto aprovado pela Assembleia Geral Legislativa do Estado da Bahia, originário do projeto apresentado pelo deputado José Alves Pereira. A data escolhida é em homenagem ao padroeiro Santo Antônio de Pádua.

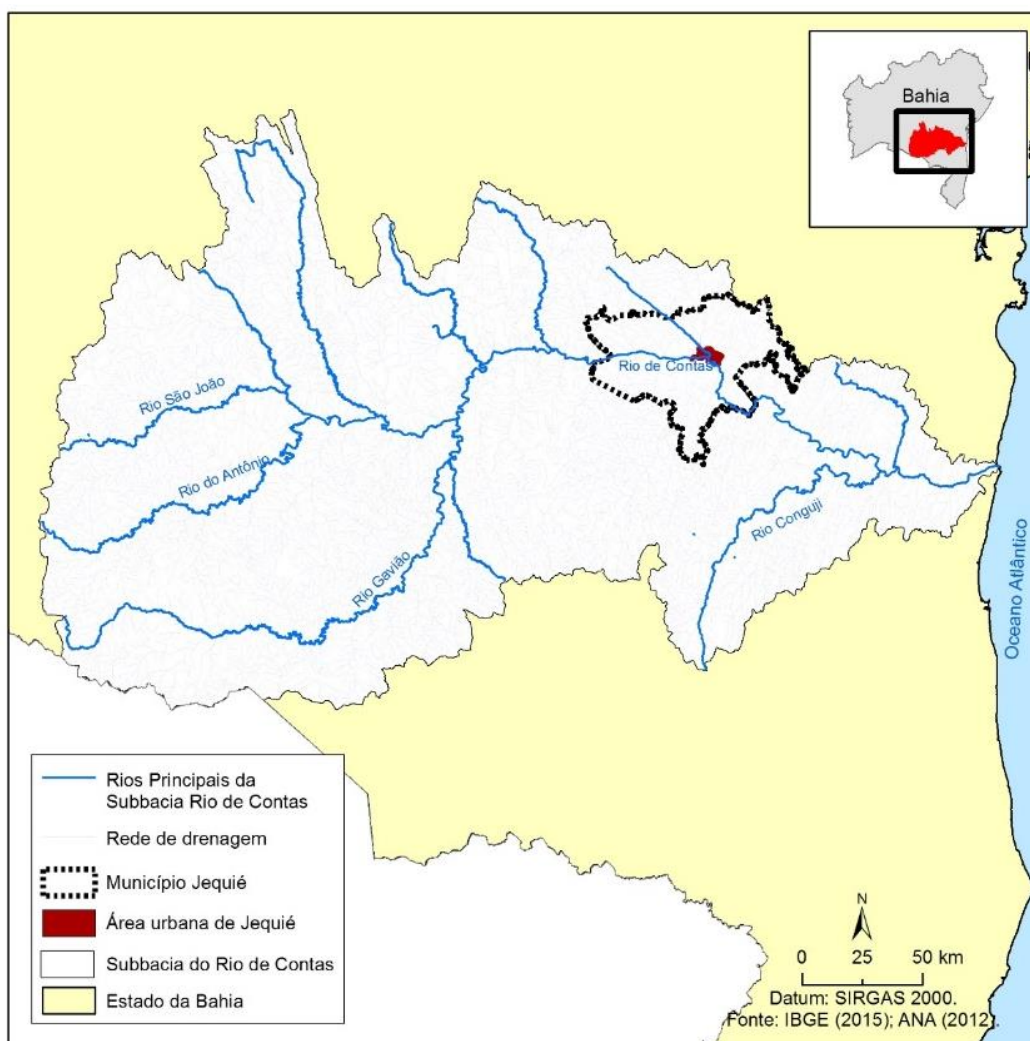
### 3.2 O MEIO ECOLÓGICO

Na abordagem do meio ecológico são tratados os elementos que “constituem a base física do trabalho humano” (SANTOS, 1985, p. 6), constituídos pelo relevo, clima, solos, cobertura vegetal e recursos hídricos. O município de Jequié está localizado no Estado da Bahia; faz parte da Região Estadual do Território de Identidade do Médio rio das Contas, através da Lei 13.468, de dezembro de 2015; limita-se com os municípios de Aiquara, Apurema, Boa Nova, Ipiauí, Itagi, Itiruçu, Jaguaquara, Jitaúna, Lafayette Coutinho, Manoel Vitorino e Maracás; e possui uma área territorial de 3.113 km<sup>2</sup>, com uma densidade demográfica de 48,8 hab./km<sup>2</sup> em 2010.

### 3.2.1 Município

O município é definido como uma “unidade política e administrativa de um Estado, governada por um prefeito e por uma Câmara de vereadores”, como destacam Giovanneti e Lacerda (1996, p. 141).

O município de Jequié está assentado sobre o Planalto Sul Baiano, em uma estrutura geológica formada pelo complexo cristalino de idade pré-cambriana, encaixado nas vertentes do médio vale da bacia do rio das Contas, que corta seu território na direção Leste-Oeste e secciona o planalto, quebrando sua continuidade para o Norte, dividindo-o em planalto de Vitória da Conquista ao Sul e planalto de Jaguaquara/Maracás ao Norte, como retrata a Figura 3.



**Figura 3** – Bacia Hidrográfica do Rio das Contas  
 Fonte: IBGE (2015).

O território do município conta em sua totalidade, dentro dos primeiros patamares que se elevam gradativamente das margens do rio aos planaltos, onde as cotas máximas ocorrem no lado Leste, na denominada serra Nevada, 680 metros; ao Norte, na serra do Pelado, 700 metros; no Oeste, o morro do Tabocal, 600 metros; e ao Sul, o Alto da Serra, 720 metros.

O município possui três zonas geográficas com características distintas, como destacaram Santos (1956) e Muller (1963): a Zona da Mata, a Leste; a Zona da Mata de Cipó (transição ou de contato entre a Mata e a Caatinga); e a Zona da Caatinga a Oeste. Para a definição climática das zonas, utiliza-se da classificação desenvolvida por Nimer (1989), com base na climatologia dinâmica aplicada ao Brasil.

Sendo assim, na Zona da Mata predomina o clima tropical úmido, com índice pluviométrico entre 1100 a 1500 mm anual e período seco de 2 a 3 meses; o relevo oscila entre fortemente e suavemente ondulado, o que dificulta a mecanização; os solos são profundos, latossolos, resultantes do processo de decomposição química da rocha e apresentam fertilidade de média a alta; os rios e riachos tributários do rio das Contas são perenes e na zona encontra-se a barragem do Criciúma, que até o final do século XX é o único reservatório de abastecimento de água da cidade; a vegetação nativa é arbórea, compondo o domínio da mata atlântica; cultiva-se o cacau desde 1880, frutas, legumes e pratica-se a criação de bovino de corte e leite. Na Zona da Mata estão localizados os distritos de Barra Avenida, Florestal, Itaibó e Itajuru. A preservação da mata está relacionada ao cultivo do cacau, que necessita de sombreamento e umidade, mas com a crise na cacauicultura no final da década de 80 do século XX, o desmatamento é uma alternativa para extração de madeira e transformação da área para pastagens.

Na Zona de Transição ou de Contato (Mata de Cipó) predomina o clima tropical semiúmido, com índice pluviométrico entre 700 a 1100 mm anual, com período seco de quatro a cinco meses. O relevo caracteriza-se como: plano, suavemente ondulado, ondulado e fortemente ondulado com encostas íngremes, onde esparsamente aparece a rocha matriz; os solos são profundos e moderadamente espessos, latossolo e cambissolo, originários da decomposição química e da desagregação física das rochas, com fertilidade alta, média e baixa. Os rios e riachos são predominantemente perenes a jusante da cidade e intermitentes a montante da cidade. É na confluência do rio Jequiezinho com o rio das Contas que se origina o núcleo populacional que dá origem à cidade. A vegetação dominante na área é a caatinga, com características atípicas, arbustiva e arbórea, assemelhando a mata para Leste, onde escasseiam as formações xerófilas e os limites

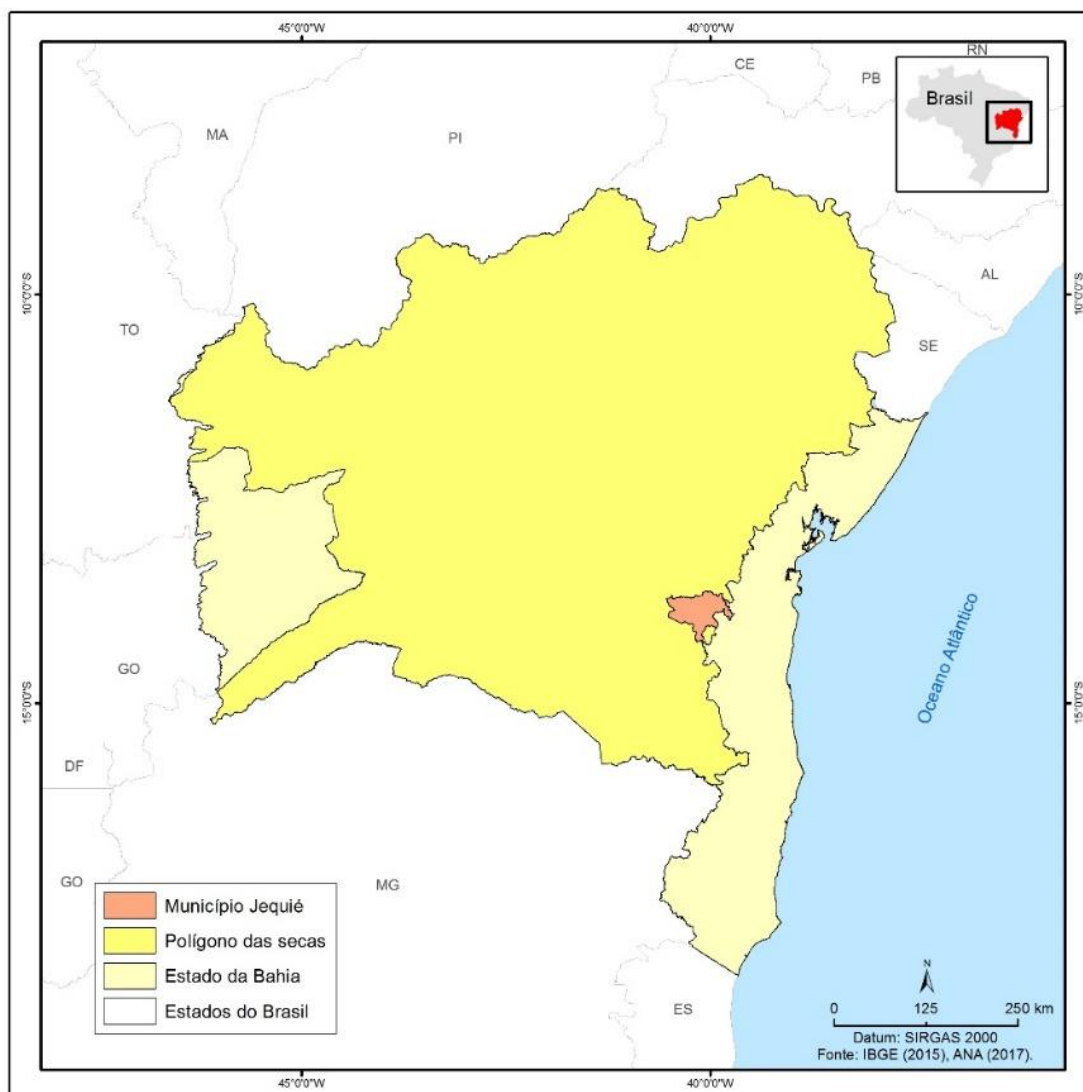
entre os dois geossistemas é pouco preciso, devido ao desmatamento. A Sudeste da sede do município de Jequié, aproximadamente a 20 km, nas serras da Volta do Rio, Guaibim e Pau Brasil, os limites são mais evidentes. Nesta zona encontram-se localizados os distritos de Oriente Novo e Baixão, onde predomina a produção de frutas e legumes; e nas áreas de maior altitude cultiva-se o café até o final do século XX. A pecuária é marcante nesta zona, onde cria-se bovinos para corte e leite, caprinos, ovinos, suínos, aves e equinos.

Já na Zona da Caatinga predomina o clima semiárido, com índice pluviométrico entre 400 e 700 mm anualmente e chuvas concentradas no verão, com período seco de seis meses. O relevo apresenta-se fortemente e suavemente ondulado, ondulado e plano, as rochas afloram não só no fundo dos vales mas também em suas partes superiores, as encostas são mais escarpadas e irregulares e as convexidades da topografia, quando existem, são frequentemente interrompidas pelos afloramentos rochosos; os solos de pouca espessura e rasos, fertilidade alta e média, resultante da desagregação física ou mecânica da rocha e no terraço do rio das Contas, a jusante da Barragem da Pedra, os solos são profundos, onde se produz através do projeto de irrigação, frutas, legumes e a pecuária bovina de leite. Os rios e riachos tributários do rio das Contas são intermitentes, na zona está localizada a Barragem da Pedra, que no início do século XX incorpora-se ao sistema de abastecimento de água da cidade. A vegetação dominante é a caatinga e a produção está relacionada ao extrativismo vegetal, cultivo de frutas, legumes e à criação de gado bovino para corte, caprinos, ovinos, aves; e no lago da barragem da Pedra, a pesca. As atividades produtivas são desenvolvidas com tecnologia tradicional e na zona da caatinga encontram-se os distritos de Boaçu e Monte Branco (SANTOS, 1956; MULLER, 1970; MARCELO, 2002).

No município há jazidas de ferro, conhecidas desde o início do século XX. Conta ainda com jazidas de quartzito, bauxita, amianto, calcário, cério, granito e mármore, os dois últimos minérios já são explorados e as outras jazidas estão em estudos e em projetos de exploração. Foi descoberta recentemente uma jazida de minérios de terras raras, que podem ser viabilizados com a construção da Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL), ligando o Oeste do estado da Bahia a Ilhéus, atravessando o município no sentido oeste leste, acompanhando o vale do rio das Contas.

Por outro lado, as variações climáticas e fitogeográficas do município de Jequié refletem também na diversificação do uso do solo agrícola, que apresenta alto risco de

seca, estando incluído na área do polígono das secas pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), como retrata a Figura 4.



**Figura 4** – Jequié: Polígono da Seca  
Fonte: IBGE (2015).

### 3.2.2 Cidade

Jequié apresenta característica de uma autêntica cidade média, localizada nas coordenadas geográficas de  $13^{\circ} 15' 50''$  de latitude sul e  $40^{\circ} 04' 54''$  longitude oeste de Greenwich. Está a Sudoeste de Salvador, da qual se distancia 189 km em linha reta e 366 km pelo percurso das BRs 316 e 324.

A cidade está situada às margens do rio das Contas, em uma área de transição ou de contato (mata de cipó) entre a Zona da Mata (úmida) e a Caatinga (semiárida), no eixo das rodovias BRs 116 e 330 e com altitude de 215,713 m, segundo referência em chapa

fixada no primeiro degrau à esquerda da porta principal da Igreja de Santo Antônio, catedral católica. Jequié é a cidade com maior número de habitantes na bacia do rio de Contas, que nasce na Chapada Diamantina e deságua na baía de Camamu, no município de Itacaré e seu percurso em Jequié era navegável apenas no período das cheias.

O clima é semiúmido, predominante quente com inverno ameno e chuvas concentradas no verão. As temperaturas registradas na cidade foram: máxima de 41°C, no verão; mínima de 14°C, no inverno; e temperatura média anual de 25° C, enquanto o índice pluviométrico é de 850 mm e nos meses de maiores precipitações ocorrem entre outubro e março, provocando inundações nas áreas mais baixas da cidade, o que leva à necessidade de realizar serviços de drenagem urbana.

A cidade origina-se e desenvolve-se em uma depressão intermontana, em forma de amplo “anfiteatro” com arquibancada em vários níveis, que abrange as duas margens do rio das Contas, tendo os primeiros habitantes da cidade preferido a margem esquerda, onde apresenta maior altitude (SANTOS, 1956). O relevo é formado pelos terraços do rio e pelas baixas colinas e morros que apresentam (de modo geral) formas arredondadas, bastante rebaixadas e na medida em que se afasta dos terraços fluviais a altitude aumenta. Na parte central da cidade destaca-se uma elevação com sua cumeeira fragmentada pelo viaduto Daniel Andrade. Nas proximidades do centro existem duas elevações, a do alto do Cruzeiro e alto do São Luís; e nas bordas da cidade o alto do Cemitério, alto do Cohim e alto da Pedreira, ambos no bairro do Joaquim Romão.

No sítio destaca-se ainda a presença da ampla várzea na confluência do rio das Contas com o rio Jequiezinho, formada pela acumulação resultante dos depósitos transportados pelos rios Conceição e Jequiezinho. Várzea que era frequentemente inundada nos períodos de alto índice de precipitação na montante, provocando cheias em ambos rios e conseqüentemente catástrofes como as registradas em 1914 e 1942, entre outras, o que dificultou a ocupação humana, tornando-se em um vazio urbano, ocupado pós construção da Barragem de Pedra, mas que apresenta sérios problemas de drenagem, como destaca Santos (1956) e Muller (1970). A Figura 5 retrata um desses momentos: a enchente de 1942.



**Figura 5** – Jequié: Praça da Bandeira, enchente de 1942  
 Fonte: Arquivo pessoal de Jorge Barros.

### 3.3 JEQUIÉ: DO CAOS À ESTRUTURAÇÃO E DINAMISMO (1910 -1959)

Este primeiro período foi marcado por eventos significativos no contexto internacional, como a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), a crise econômica mundial (1929) e a Segunda Guerra Mundial (1939-1945). No Brasil, a tecnificação do território, através da circulação mecanizada, e início da industrialização promovem transformações de um país rural e agrícola para urbano e industrial. Na Bahia destaca-se a relevância da produção de cacau e o processo de industrialização após a Segunda Guerra Mundial, enquanto em Jequié ocorre a catástrofe da enchente em 1914, a chegada da ferrovia Nazaré-Jequié em 1927, e a abertura da BR 116 em 1940, atravessando a cidade.

#### 3.3.1 Contexto

A conjuntura internacional foi marcada, como destaca Vasconcelos (2016), “pela Primeira Guerra Mundial (1914-1918) que resultou na passagem da América Latina para a órbita econômica”, especificamente dos Estados Unidos da América, e que promove perdas nas relações com os “capitais britânico e alemão”. Enquanto isso “A Revolução Russa (1917)” desencadeia ideologias de “longa duração” na Europa Oriental e em países da Ásia, África, Oriente Médio e América Latina (VASCONCELOS, 2016, p. 323-324).

A crise econômica de 1929, segundo Furtado (1997) e Vasconcelos (2016), repercute de maneira negativa nas exportações das *commodities* brasileira. Por outro lado, a Segunda Guerra Mundial acarreta a organização do espaço mundial em dois grandes

blocos geoeconômicos: de um lado os Estados Unidos da América (EUA), liderando o bloco dos países capitalistas e do outro lado a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), liderando o bloco dos países socialistas, provocando a formação de um mundo bipolar e a criação de instituições como a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) em 1949, cujo objetivo é impedir a expansão das ideias socialistas no continente europeu e do Pacto de Varsóvia ou Tratado de Varsóvia, que em 1955 seguia os mesmos critérios adotados pela OTAN, constituindo-se como um acordo de proteção mútua dos países em caso de ataque dos inimigos naquele contexto histórico, o que legitima o período da Guerra Fria, que se estende do pós Segunda Guerra até 1991, com a derrubada do Muro de Berlim, na Alemanha.

As organizações políticas e militares são criadas entre os anos dos processos da “vitória comunista na China (1949)”: a descolonização da Índia, que resulta em sua independência em 1947; a unificação dos estados europeus em 1957, que leva à criação do Mercado Comum Europeu (MCE) e conseqüentemente “o crescimento econômico do bloco ocidental”, marcando o início dos Trinta Anos Gloriosos, que corresponde ao período de 1945 a 1975, proporcionando a “criação dos estados do bem-estar-social” (VASCONCELOS, 2016, p. 393).

Este período é marcado também pela criação do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) ou Banco Mundial (1944), com a função de atender às necessidades de financiamento da reconstrução dos países devastados pela Segunda Guerra Mundial e pela Organização das Nações Unidas (ONU), criada no pós Segunda Guerra Mundial em 1945, com objetivo de buscar a paz e o desenvolvimento mundial por meio da cooperação entre os países membros e substituiu a Liga das Nações, criada em 1919, no pós Primeira Guerra Mundial.

As transformações no espaço mundial são decorrentes dos eventos acima mencionados, ocorridos no “período industrial”, especificamente a partir da segunda década do século XX e início do “período tecnológico” ou da revolução tecnológica, proposta por Santos (1987), o que proporciona a consolidação do desenvolvimento da mecanização da indústria e da industrialização tardia ou retardatária como é destacado por Mello (1991), e conseqüentemente no processo de modernização da agricultura e aceleração da urbanização em países como Argentina, Brasil e México.

No Brasil, como salienta Vasconcelos (2016), a Primeira Guerra Mundial, é responsável pela “redução das importações” e contribui para o crescimento das indústrias em substituição dos produtos importados. Estas indústrias são localizadas principalmente



no estado de São Paulo e contam com apoio do capital originário da cafeicultura, do mercado de consumo e da mão de obra dos imigrantes europeus. Em 1929, a grande crise econômica internacional promove uma “queda na demanda por matérias-primas”, acarretando prejuízo nas exportações de café, gerando baixo preço do produto. Tal fato desencadeia no governo brasileiro a perda de arrecadação de impostos, abalando a estrutura de poder das oligarquias tradicionais. Durante a Era Vargas, que tem início com a revolução de 1930, finalizada em 1945, com a deposição de Getúlio Vargas, consolida-se a hegemonia das classes dominantes “urbano-industriais” e amplia-se “a industrialização e o papel de São Paulo foi reforçado” com a Segunda Guerra Mundial (VASCONCELOS, 2016, p. 324).

No que se refere ao Brasil, a estruturação e dinamismo da cidade de Jequié encaixa-se na periodização apresentada por Santos e Silveira (2001), quando abordam os “sucessivos meios técnicos”, especificamente o “meio técnico da circulação mecanizada e dos inícios da industrialização”, que tem início na primeira década do século XX até 1940, período marcado por eventos como a implantação de “portos fluviais e marítimos” e o aparelhamento dos existentes, implantação de “linhas ferroviárias” e consequentemente a “mecanização do território brasileiro e também de sua motorização”. Segundo os autores, “paralelamente o processo de urbanização aumentava as demandas por eletricidade, com a difusão dos bondes elétricos, da iluminação pública e das primeiras indústrias”, que foram sendo atendidas com as construções de usinas elétricas que se multiplicaram a partir de 1910 (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 30; 36; 38).

No Brasil, levando ainda em conta os diversos meios técnicos, Santos e Silveira (2001) destacam os papéis dos novos eventos ligados aos meios de comunicação e transporte, como o início das implantações das rodovias na década de 1920, dos aeroportos na década de 1930 e do rádio com a primeira transmissão em 1922, este último teve entre as funções a de informar aos iletrados os “lugares com melhores condições de vida” (p. 41).

No percurso da década de 1930 são abertas novas redes de transportes que fortalecem as atividades industriais em São Paulo e contribuem também para o processo de urbanização no interior do território brasileiro. Durante o pós-guerra a construção de rodovias e a nova industrialização são marcantes na integração heterogênea do território e do mercado, proporcionando a hegemonia de São Paulo (SANTOS; SILVEIRA, 2001) e a “integração desigual” (MOREIRA, 2011, p. 122).

É importante ressaltar que em 1953 é fundada a Petróleo Brasileiro S.A (Petrobras); e no final da década de 1950, várias ferrovias tornam-se obsoletas, promovendo (assim) o predomínio do transporte rodoviário de maior fluidez no território, atendendo às demandas da indústria e do comércio, que fortalecem o papel de São Paulo como centro produtor e distribuidor no território brasileiro.

Os reflexos deste sistema de engenharia provocam deslocamentos da população. O índice da população urbana em 1940 é de 31,23% e da população rural 68,77. Em 1950, o percentual da população urbana sobe para 36,16% e na rural ocorre declínio para 63,84%. Este quadro de mudanças continua no ano de 1960, quando o índice da população urbana é 44,67% e da população rural continua em decréscimo, chegando a 55,33%. Os dados retratam o processo de urbanização e o fenômeno do êxodo rural.

Na região Nordeste (em 1945) é criada a Companhia Hidroelétrica do São Francisco (CHEFS). Em 1951 é inaugurada a hidroelétrica de São Francisco, permitindo tanto o abastecimento elétrico nas capitais do Nordeste quanto a industrialização desta região. Em 1952 funda-se o Banco do Nordeste do Brasil (BNB), fixando sede em Fortaleza. O principal objetivo do BNB é “facilitar o crédito na região Nordeste”. Em 1959 funda-se a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), com sede em Recife, cabendo-lhe promover o desenvolvimento do “planejamento regional e a coordenação dos instrumentos de incentivo fiscal, visando a industrializar a região”, como informa Vasconcelos (2016, p. 394), e superar as perdas com o crescimento econômico da região Sudoeste e Sul do Brasil.

Na Bahia ocorre o bombardeio da cidade do Salvador em 1911, o que provoca a “transferência da capital da Bahia para a cidade de Jequié, para onde também se transferem o Executivo, o Legislativo e o Judiciário” (TAVARES, 2008, p. 324-325). Em 1913 realiza-se a modernização do Porto de Salvador, por intermédio de aterros que facilitam a construção de cais capaz de receber navios de grande porte. Em 1925, após obras de modernização, o Porto de Ilhéus inicia suas atividades. Em 1925 é implantado o Aeroporto em Lauro de Freitas, no distrito de Santo Amaro de Ipitanga, no município de Salvador, através de uma companhia francesa, como mencionam Santos (1957) e Vasconcelos (2016).

Em 1927 os trilhos da Estrada de Ferro de Nazaré chegam a Jequié; em 1929 é concluída a estrada não pavimentada Salvador–Feira de Santana; em 1935 ocorre a abertura da BA 2 (BR-5), ligando Salvador a Ilhéus, passando por Ubatã e Ibirataia; em 1939 dá-se a abertura da Rio–Bahia (BR-116); em 1947 tem início a extração de petróleo

em Lobato, bairro de Salvador; e em 1954 é implantada a Refinaria Landulpho Alves – Mataripe, no município de São Francisco do Conde, desempenhando papel relevante na economia baiana, como ressaltam Santos (1957), Tavares (2008) e Vasconcelos (2016).

Os processos de inovação no território baiano dão-se com os projetos de expansão das ferrovias, abertura das estradas de rodagem e modernização dos portos, com objetivo de atender uma economia exportadora de produtos primários, entre os quais destacam-se o cacau, fumo, café, açúcar, algodão, couros curtidos e em salmoura (couro cru), peles, piaçava, pedras preciosas, cera de carnaúba, borracha e madeira. Enquanto a indústria é formada principalmente pelas indústrias têxtil e de vestuário, produtos alimentares, minerais não metálicos, metalúrgicas, química e farmacêutica, bebidas, madeira, papel e fumo (SILVA; LEÃO; SILVA, 1989).

As inovações prosseguem no território baiano com abertura de rodovias, impondo uma nova organização do espaço brasileiro e baiano mais internalizado, agregando cidades e ampliando os seus papéis na dinâmica regional. Segundo Silva, Leão e Silva (1989), na Bahia havia 289 cidades e apenas 1 com mais de 20.000 habitantes em 1940. Em 1950 o número de cidades com mais de 20.000 habitantes sobe para 6 no total de 292 cidades. Por outro lado, em 1940 apenas 23,93% da população reside na área urbana e 76,07% na rural; e em 1950 o percentual sobe para 25,52% residentes em áreas urbanas e 74,48% em áreas rurais. Os dados refletem a predominância da população vivendo no mundo rural e a população urbana, predominantemente, vivendo em núcleos urbanos com população inferior a 5.000 habitantes no estado da Bahia (SILVA; LEÃO; SILVA, 1989, p. 203; 205).

O processo de desenvolvimento, estruturação e dinamismo de Jequié inicia-se em 1910 com a elevação da vila à categoria de cidade e vai até 1959. Neste período foram destacadas e analisadas as ações dos principais agentes que atuam nas transformações da cidade, entre os quais os papéis do Estado na esfera federal, estadual e municipal; dos Agentes Econômicos, ligados aos setores comerciais e de serviços, industriais e agricultores que atuam como financistas, proprietários fundiários e promotores imobiliários ou loteadores de terrenos, com destaque para os papéis relevantes dos imigrantes italianos até os anos de 1930.

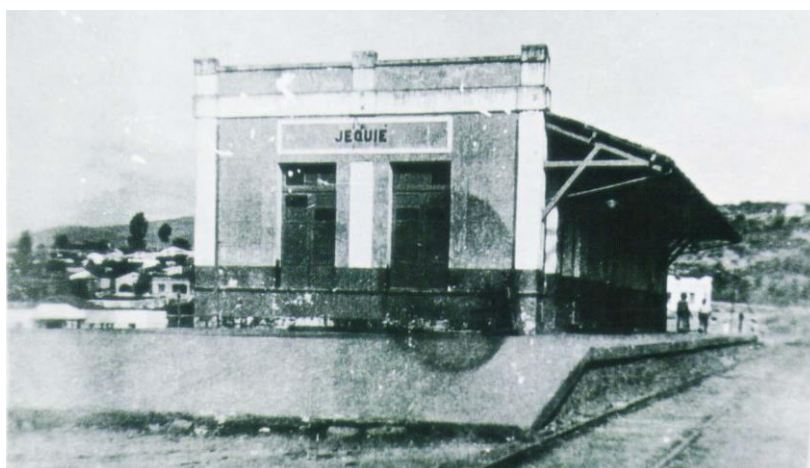
É marcante também a atuação dos grupos sociais de baixo poder aquisitivo (trabalhadores, subempregados e desempregados), dos grupos sociais formados pela classe média (funcionários públicos originários da estruturação administrativa do Estado,

profissionais liberais e de pequenos e médios proprietários dos meios de produção de maneira geral), as associações de classes e os movimentos sociais.

### 3.3.2 Estado

O Estado a nível federal é responsável pela implantação da agência do Banco do Brasil em 1923 na praça Ruy Barbosano prédio dos Grilos. Em 1930, o BB é transferido para a avenida Rio Branco e em 1947 é instalado na praça Ruy Barbosa, onde funciona atualmente a Delegacia Regional da Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia. Em 1936 é instalada a agência da Caixa Econômica Federal. Neste período é implantado também O Tiro-de-Guerra 128 (ARAÚJO, 1971). No nível estadual foram instaladas as agências do Banco Econômico da Bahia em 1944, do Banco da Bahia em 1955, e o do Banco de Crédito Popular da Bahia em 1956, totalizando o número de cinco agências bancárias (FERREIRA, 1958), retratando (assim) o dinamismo econômico da cidade.

Em 1927 ocorre a inauguração da estação da estrada de ferro Nazaré e do escritório da ferrovia, onde trabalharam engenheiros e técnicos, brasileiros e estrangeiros, com objetivo de seguir os projetos da ferrovia até Vitória da Conquista, integrando-a à via férrea de Ilhéus e outro eixo, partindo de Jequié, conectando a via férrea de Ubaitaba, projetos suspensos em 1930. Tal fato teve como consequência o fechamento do escritório responsável pela construção dos eixos de prolongamento da ferrovia (ZORZO, 2001; ARAÚJO, 2017). A Figura 6 retrata o prédio da estação ferroviária em Jequié.



**Figura 6** – Jequié: Estação Ferroviária, 1927  
Fonte: Arquivo pessoal de Val Rodrigues.

Segundo Araújo, “em 1950 o Departamento Nacional de Estrada de Ferro reabriu o Escritório de Jequié” (ARAÚJO, 2017, p. 306), com o objetivo de construir o percurso

projetado, partindo de Jequié, alcançando Ubaitaba. Entretanto, o projeto foi novamente suspenso devido à opção pelo transporte rodoviário, em detrimento do transporte ferroviário.

Em 1940 é inaugurada a ponte Teodoro Sampaio sobre o rio das Contas, a qual fazia parte do primeiro percurso da rodovia Rio Bahia, passando pelo interior da cidade. Esta rodovia, com percurso de Feira de Santana ao Rio de Janeiro, é inaugurada em 1948. Em 1940 é inaugurado o Campo de Pouso Vicente Grillo (atual Aeroporto com o mesmo nome), com pouso e decolagem de aviões de pequeno porte, localizado no bairro do Jequezinho. Em 1954 inicia-se a construção da Usina Hidrelétrica do Funil, no município de Ubatã, com objetivo de fornecer energia elétrica para Jequié e cidades da região (MEIRA, 2007; RIOS, 2011; MARCELO, 2002).

A relevância da recente cidade de Jequié é evidenciada quando, em dezembro de 1911, ela é escolhida para sede da capital do estado da Bahia durante oito dias, em meados do mês de janeiro de 1912, devido aos bombardeios ocorridos em Salvador, motivados pelos conflitos políticos entre o governo de João Ferreira de Araújo Pinho e seu opositor José Joaquim Seabra. Tais fatos provocam a atuação militar do governo federal, desencadeando a renúncia de Araújo Pinho. Assume o governo o presidente da Assembleia Legislativa, Aurélio Viana, que convoca deputados e senadores estaduais para se reunirem em Jequié (BARRETO, 1960; ARAÚJO, 1971).

Apesar das dificuldades de acessibilidade, pois, a ferrovia Nazaré chegava até Areia (Ubaíra), o percurso para Jequié é realizado pelo governador, deputados e senadores através do transporte em animal. A justificativa da escolha de Jequié como sede de governo deu-se pela infraestrutura existente e pela distância em relação a Salvador e ao litoral, o que dificultaria represália à realização da assembleia legislativa em Jequié (ARAÚJO, 1971; LANDIM, 2012).

Em 1911, na divisão administrativa do Brasil, o município de Jequié é formado apenas pelo distrito sede. Em 1920 conta com três distritos: Jequié (sede), Rio Branco (atual Itajuru) e Baeta (atual Baixão). Em 1931, através de Decreto Estadual, é incorporado a Jequié o distrito de Rio Novo (atual Ipiaú), elevado à categoria de município em 1932. A divisão administrativa do município de Jequié em 1933 era formada por sete distritos: Jequié, Baixão, Aiquara, Jiboia (atual Boaçu), Itagi, Jitaúna e Rio Branco (Itajuru). Em 1953, com a reformulação da “Lei Estadual nº 628”, que trata da administração do município de Jequié, são acrescentados a ele os distritos de Itaibó e Oriente Novo” (ORMOND, 1970, p. 3).

Em 1916 é criada a Comarca de Jequié. Em 1937 são incorporados à Comarca de Jequié os municípios de Rio Novo (Ipiaú), Boa Nova e Poções. Entre 1944-1948, Jaguaquara é transferida de Maracas para Jequié e em 1945 a comarca de Jequié fica restrita ao município de Jequié, contando com duas varas, uma civil e outra criminal, como destaca Ferreira (1958).

Quando Jequié torna-se município em 1897 e é elevada à categoria de cidade em 1910, os intendentess, chefes do executivo municipal, eram eleitos por parte da população, não votavam mulheres, negros, índios e analfabetos. No entanto, entre 1915 e 1920, os intendentess são nomeados pelos governadores; e de 1920 a 1930 voltam a assumir as administrações através das eleições. Este processo é rompido entre 1930 a 1948, quando os prefeitos, agora chefes do executivo, passam a ser nomeados pelos governadores, voltando a assumir os cargos eletivos a partir de 1948. Após a Revolução de 1930, o Legislativo (que é formado pelo Conselho Municipal) muda-se para a Câmara de Vereadores, como é evidenciado por Rios (2011) e Vasconcelos (2016).

Entre os eventos realizados pelo governo do estado da Bahia em Jequié, neste período, destaca-se a abertura de rodovias, motivadas pelas reivindicações dos agentes econômicos, com objetivo de fortalecer as relações de Jequié com a região e com receio do prolongamento da ferrovia até Vitória da Conquista, o que promoveria prejuízos para o comércio. Por outro lado, era uma estratégia do estado fortalecer a estação ferroviária com aberturas de rodovias conectadas à estrada de ferro em Jequié.

Sendo assim, no início dos anos de 1930 é construída uma ligação rodoviária partindo de Jequié em direção aos distritos de Itajuru e Jitaúna, alcançando a cidade de Ipiaú em 1933, reforçando as interações espaciais na região cacauífera e a função comercial de Jequié como centro coletor e distribuidor de produtos, característica marcante desde os antecedentes da cidade. Em 1935, a rodovia Jequié-Ipiaú prolonga-se até Ibirataia, conectando com a BA-2, contribuindo para o desvio da produção de cacau, transportada pela ferrovia, passando para rodovia BA-2, Ilhéus-Salvador (SANTOS, 1956).

O impacto no transporte de cacau realizado pela estação ferroviária de Jequié é mencionado por Santos (1956) quando relata: “em 1938 foram transportados pela ferrovia 10.065 toneladas, isto é, 167.750 sacos. Em 1942, esse número descia para 6.139 toneladas ou 102.310 sacos. Em 1948, eram somente 1.815 toneladas ou 30.250 sacos e em 1952 somente 172 toneladas, isto é, 2.866 sacos” (SANTOS, 1956, p. 78). É

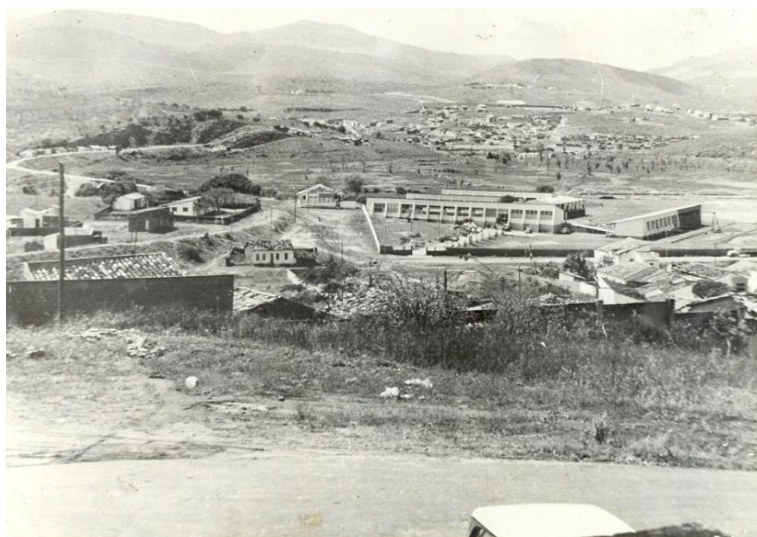
importante ressaltar que nos dois últimos períodos citados pelo autor deve-se levar em consideração o papel da rodovia Rio Bahia.

Na área de saúde inaugurou-se em 1947 o Hospital Regional Prado Valadares, atualmente Hospital Geral Prado Valadares (HGPV), com 150 leitos. Como se observa na Figura 7, a inauguração ocorreu com desfile cívico e grande comemoração. O HGPV é ainda na atualidade um importante equipamento de saúde em Jequié e região. Entre os anos de 1948 e 1951 foram implantados o Centro Regional de Saúde (bairro do Campo do América), o “Posto Zootécnico” e o “Posto de Helmintoses” (ARAÚJO, 1971, p.148).



**Figura 7** – Jequié: Inauguração do Hospital Regional Prado Valadares, 1947  
Fonte: Arquivo pessoal de Val Rodrigues.

Na área da educação foi inaugurado em 1952 o Instituto de Educação Regis Pacheco (IERP). Importante equipamento educacional, O IERP foi primeiro colégio público com ensino médio (MEIRA, 2007), que atendeu jovens de Jequié e região. Até o final da década de 1980 era o único equipamento público de educação com nível médio na cidade. Na Figura 8 tem-se o percurso da ferrovia Jequié-Ubaitaba, ao lado esquerdo; ao fundo vê-se o bairro Jequiezinho; e ao centro da figura, é possível visualizar o IERP.



**Figura 8** – Jequié: Instituto de Educação Régis Pacheco, 1952  
 Fonte: Arquivo pessoal Val Rodrigues.

Segundo Ferreira (1958), a cidade conta com o “Posto de Higiene de Jequié, Posto de Puericultura, Posto de Pensão da Ferrovia Leste Brasileiro, Posto Odontológico Antônio de Pádua”, e é sede do Setor número 6 do Departamento de Endemias Rurais e Ambulatório” (FERREIRA, 1958, p. 371). Na área administrativa, Jequié conta com a sede da 5ª Região da Inspeção de Trânsito, da 8ª Região de Delegacia Regional de Polícia, da 10ª Circunscrição Escolar do Interior e da 19ª Circunscrição da 8ª Região Fiscal do Interior (FERREIRA, 1958, p. 372). Os equipamentos citados reforçaram as funções terciárias e as interações espaciais da cidade com a região, como ressaltam Santos (1958) e Muller (1970).

Dentre as ações do estado a nível municipal, destaca-se os aterramentos e nivelamentos para aberturas de novas ruas, devido ao evento natural da enchente do rio das Contas em 1914, que destruiu grande parte da recente cidade. Tais eventos levam os agentes econômicos, sociais e políticos a discutir e projetar a nova cidade.

Entre 1918 e 1921 são construídos o Cemitério São João Batista; o prédio da Prefeitura Municipal (na rua Presidente Dutra); a primeira ponte na rua Gravatá (atual avenida João Goulart), ligando o centro da cidade ao bairro do Jequezinho; o Matadouro Municipal e a transferência da feira livre, que funcionava na praça Luís Viana e passa para a nova praça, que recebe o nome de Ruy Barbosa (BARRETO, 1960).

Os serviços de saneamento básico e energia são implantados através das concessões entre Estado/município (público) e os agentes econômicos (privado), que atuaram inicialmente nas construções de fossas (cisternas) a partir de 1924. Neste mesmo ano inicia-se a instalação do serviço de energia elétrica, substituindo a iluminação pública,



realizada por lampiões a gás. Em 1929 é implantado o serviço de água encanada, que anteriormente era consumida *in natura*, transportada em baldes e latas pelos próprios consumidores ou por trabalhadores, além de ser transportada também em barris de madeira ou carotes por animais (asininos e muares) (BARRETO, 1960; ARAÚJO, 2017).

Outras ações do estado na esfera municipal: em 1934, a inauguração do Grupo Escolar Castro Alves (ensino fundamental), construído na área onde havia o primeiro cemitério da cidade; e em 1936 é realizada a transferência da feira livre da praça Ruy Barbosa para a praça da Bandeira, área que é utilizada por tropeiros. A transferência da feira tem como objetivo a realização de obras de urbanização da praça Ruy Barbosa, seguido pela pavimentação, entre os anos de 1934 a 1937 das ruas Silva Jardim, 7 de Setembro, João Mangabeira e Felix Gaspar, da avenida Alves Pereira e da praça Luís Viana. Ocorre ainda, entre os anos citados, a transferência das casas de prostituição da rua Felix Gaspar e Damião Viera para rua do Maracujá, atual rua Manoel Vitorino, conforme Araújo (1971, 2017) e Cafezeiro (1999). Na Figura 9 pode-se visualizar o Grupo Escolar Castro Alves; e ao fundo a Igreja de Santo Antônio.



**Figura 9** – Jequié: Grupo Escolar Castro Alves, década 1940  
Fonte: Arquivo pessoal de Val Rodrigues.

Durante os anos de 1938 a 1945 são implantados o serviço de rede de esgotamento sanitário e ampliação da rede de iluminação pública; e no percurso entre 1946 a 1948, pavimentação de ruas no centro da cidade, obras de paisagismo da praça Ruy Barbosa, a “construção de galerias destinadas ao escoamento de águas pluviais” e a criação da Guarda Municipal (ARAÚJO, 2017, p. 367).

Já entre os anos de 1948 a 1951, quando os chefes do poder executivo (prefeitos) passam a ser eleitos pelos munícipes, são realizadas a implantação da Biblioteca Municipal na avenida Rio Branco (no prédio onde funcionou o Banco do Brasil); a ampliação da rede de esgotamento sanitário; a pavimentação da avenida Rio Branco, entre outras; a construção do “prédio da Usina Elétrica”, na rua Felix Gaspar, substituindo o anterior que funcionou na rua Gerônimo Sodré; e a “modernização da rede elétrica”, com aquisição de “motores”, “transformadores” e “substituições dos postes de madeira pelos postes de cimento” (ARAÚJO, 2017, p. 371).

Em 1954 inaugura-se o Mercado Municipal, na praça da Bandeira (BARRETO, 1960). E entre 1951 e 1959 ocorrem os seguintes eventos: a implantação do Grupo Escolar Ademar Vieira, no bairro do Joaquim Romão; a urbanização da rua da Itália; a transferência da Câmara Municipal para rua 2 de Julho, que funcionava anteriormente no Forum Bertino Passo, na Rua Gerônimo Sodré; a construção de chafarizes, no bairro do Jequiezinho e Joaquim Romão; a implantação da rede de esgotamento sanitário; a construção do cemitério no bairro do Jequiezinho e a realização do Congresso dos Municípios das Zonas Sul e Sudoeste do Estado da Bahia (ARAÚJO, 1971; 2017). As ações do estado são significativas na estruturação da cidade, especificamente do centro e da instalação de equipamentos fixos que fortalecem as relações da cidade com a região neste período. A Figura 10 representa o Mercado Municipal de Jequié, centro da feira livre no ano de fundação, onde comercializava-se produtos alimentícios e funcionavam sapatarias e lojas de vestuário. A estrutura física do mercado continua inalterada. Atualmente ainda funcionam sapatarias e lojas de vestuário, somados a equipamentos eletrônicos, como celulares e outros pequenos comércios.



**Figura 10** – Mercado Municipal de Jequié, 1954  
Fonte: Arquivo pessoal de Jorge Barros.

### 3.3.3 Agentes Econômicos

Entre os agentes econômicos com papéis relevantes no desenvolvimento da cidade, destacam-se os comerciantes, especificamente os imigrantes italianos, nas primeiras décadas de formação da cidade, que atuam como proprietários fundiários e investidores imobiliários, além dos agricultores, dos industriais e dos trabalhadores.

Dos dados indicados por Zorzo (2001), referentes ao Registros e Contribuições do Imposto de Indústrias e Profissões de Jequié, entre os anos de 1897 e 1920, foram considerados os referentes após 1910, quando a vila é elevada à categoria de Cidade. Sendo assim, em 1913 é possível identificar 111 registros na cidade, enquanto nos povoados e vilas do município existem 142, totalizando 253 registros. Em 1915 identifica-se 107 registros na cidade e nos povoados e vilas 156, totalizando 263. Em 1920 existem 233 registros na cidade e 308 nos povoados e distritos, totalizando 531 registros de comerciantes e outros.

A queda no número de registros na cidade entre 1913 e 1915 ocorre devido ao evento natural da enchente de 1914 que provoca uma catástrofe, destruindo grande parte da cidade. Por outro lado, os dados retratam o número maior de registros comerciais nos povoados e distritos, o que demonstra também o papel da cidade como centro coletor e distribuidor de produtos. No entanto, observa-se um revigoramento comercial pós-inundação de parte da cidade através do crescimento do número de registros comerciais, que em 1913 era de 111 atividades, passando em 1920 para 223 registros. Levando-se em consideração todo o território municipal, em 1913 havia 253 atividades e em 1920, 531 registros.

Para desenvolvimento da cidade são fundamentais as ações dos agentes econômicos, especificamente dos imigrantes italianos, que atuam no financiamento da produção agrícola; na aquisição de propriedades rurais; no financiamento de abertura de estrada, ligando a cidade aos povoados; na arquitetura da cidade; e na doação de terrenos para construção de equipamentos urbanos, como abordam Araújo (1971; 2017) e Landim (2012).

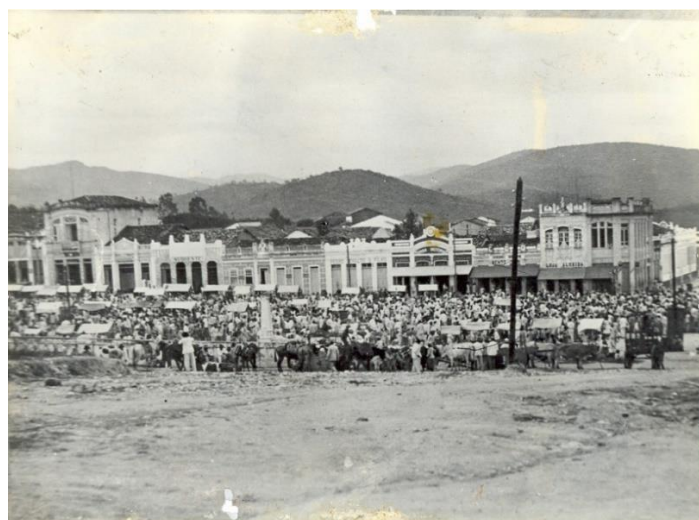
Em 1911 o Conselho Municipal “autorizou o intendente a contrair um empréstimo de seis contos de reis” junto “as firmas Miguel Grisi & Cia e Batista Scaldaferrri Irmão”, com objetivo de construir a “estrada ligando a sede do município” ao “Tem-Mão”, pertencente atualmente ao município de Jitaúna (ARAÚJO, 1971, p. 106).

Em 1912 é inaugurado o Cine-Teatro Ítalo-Brasil, primeiro cinema de Jequié, localizado na praça São João (Coronel João Borges), de propriedade de Giuseppe Domenico Leto, de acordo com Cafezeiro (1999).

Jequié, que se consolida como um centro comercial, em janeiro de 1914 sofre a destruição causada pela enchente do rio das Contas (comentada anteriormente), que inunda grande parte da cidade. Após a catástrofe, ocorrem discussões entre os agentes acerca da construção da nova cidade. Um grupo defende a construção da nova cidade no bairro do Jequezinho, por apresentar um relevo menos ondulado; enquanto outro grupo, com predominância dos imigrantes italianos, defende a reconstrução da cidade na proximidade do centro que foi devastado pelas águas da referida enchente e apresenta um relevo mais ondulado.

Como era de se esperar, vence a proposta dos imigrantes italianos, que de mascates transformaram-se em proprietários de terras e “comerciantes bem-sucedidos” (LANDIM, 2012, p. 61). Eles contratam o engenheiro Alberto Leal para elaborar o novo plano da cidade com ruas e avenidas largas, com base nas ideias Georges-Eugène Haussmann, responsável pela modernização urbana de Paris de 1853, e nas “reformas de Pereira Passos, no Rio de Janeiro”, que 1903 “serviu de modelo às demais reformas urbanas nas cidades brasileiras” (VASCONCELOS, 2016, p. 324).

A feira livre que ocorria na praça Luís Viana, após a enchente foi transferida para um terreno da empresa Grillo & Marotta. Área transformada em centro comercial, recebeu a denominação de praça Ruy Barbosa. A Figura 11 ilustra a feira livre na praça Rui Barbosa.



**Figura 11** – Jequié: Feira livre na Praça Ruy Barbosa, década de 1920  
Fonte: Arquivo pessoal de Jorge Barros.

Em 1918 foi inaugurado o prédio da empresa de Grillo & Marotta, na esquina entre a praça Ruy Barbosa e a rua 2 de Julho, onde funcionou o Banco do Brasil, a partir de 1923, sendo a primeira agência da região Sudoeste. Importante equipamento comercial e de serviço da cidade.



**Figura 12** – Jequié: Prédio Grillo & Marotta, década de 1930  
Fonte: Arquivo pessoal de Val Rodrigues.

O Ginásio de Jequié é implantado pelo Professor Antônio Felix da Cunha Brito em 1935. É o primeiro colégio de ensino médio e formação de professores de Jequié (ARAÚJO, 1997b). É importante salientar que no ano da implantação deste colégio existia apenas três no interior da Bahia, localizados nas cidades de Caetité, Feira de Santana e Ilhéus. No referido prédio funcionam diversas atividades comerciais e de serviços; e em 1989 o prédio, em ruínas, desabou (MEIRA, 2007).

A relevância dos imigrantes italianos tem início com o pioneirismo da firma Rotondano & Niella, a partir de 1880, e prossegue com a implantação das empresas de “Grillo Lambert & Cia., Vicente Leone & Cia., Limongi & Cia., Fratelli e Biondi, Bar e Pastelaria Fascista, Geraldo Orrico & Cia” (LANDIM, 2012, p. 81), além da “Loja Grisi, de Miguel Grisi; Casa Esperança, de Setímio Rusciolli e Loja Flor da Itália, de Rafael Mortani” (ARAÚJO, 1997a, p. 119).

Empresas de imigrantes italianos, que se estabelecem em Jequié até 1950, também são mencionadas por Meira, entre as quais destacam-se: “Rotondano & Grisi; Roberto, Grillo & Cia.; Maimone & Cia.; Micheli & Cia.; Padaria Bahiana de Miguel Ferraro; Grillo & Lamberti; Grillo & Marota; Vicente Leone & Cia.; Geraldo Orrico & Cia” (MEIRA, 2007, p. 113). O autor destaca ainda a atuação dos imigrantes sírio-libaneses nas atividades comerciais e cita os seguintes grupos familiares: Maron, Chequer, Atalah,

Hages Salomão, Rafael Pinto & Cia. e os grupos espanhóis, como os proprietários da Casa Rodeiro (MEIRA, 2007, p. 114).

O acúmulo de capital pelos italianos oriundo das atividades comerciais e financeiras leva-os a atuar também como proprietários fundiários urbanos e rurais. Uma das estratégias especificamente de Vicente Grillo foi adquirir terras no entorno da cidade, por conhecer as potencialidades geográficas da mesma e saber que a ferrovia Nazaré chegaria a Jequié.

Segundo Landim (2012), a Fazenda Riacho de Jequié é uma das propriedades da família Grillo, desmembrada e loteada para aberturas de ruas, avenidas e praças. Uma das estratégias dos proprietários da fazenda é doar terrenos para construção de instituições públicas (Estado) e privadas (grupos sociais), com objetivo de equipar a cidade de infraestrutura e ao mesmo tempo valorizar os terrenos.

Entre as instituições implantadas na estruturação da cidade através das doações de terrenos pelos proprietários dos meios de produção, especificamente o grupo Grillo, são mencionados: o terreno da praça Ruy Barbosa, para onde foi transferida e realizada a feira livre pós enchente de 1914; o terreno para construção do Cemitério São João Batista em 1920, no bairro do Joaquim Romão; o terreno para construção da Estação Ferroviária de Nazaré, inaugurada em 1927; o terreno para construção da Estação de Tratamento de Água, inaugurada em 1930; o terreno para construção da agência dos Correios e Telégrafos, implantada na década de 1930 e o terreno para construção do Grupo Escolar Castro Alves, inaugurado em 1934 (atual Museu Histórico de Jequié), na avenida Rio Branco, onde funcionou o primeiro Cemitério da cidade (ARAÚJO, 1997a; LAMDIM, 2012).

As ações da família Grillo prosseguem com as doações dos terrenos para construção do Hospital Regional Prado Valadares, inaugurado em 1947 e para construção do Campo de Pouso (Aeroporto Vicente Grillo), no bairro do Jequiezinho, inaugurado em 1954. São doados ainda os terrenos para construção da Igreja de Santo Antônio de Pádua, inaugurada em 1930, no estilo Neogótico; o terreno para construção do Jequié Tênis Clube, inaugurado em 1936; e os terrenos para o Estádio Aníbal Brito (atual Ginásio de Esporte) e Parque de Exposição Agropecuária, ambos no bairro do Jequiezinho, segundo Araújo (1997a) e Landim (2012).

Os imigrantes italianos atuam também como proprietários rurais, um dos exemplos é a fazenda Provisão de Vicente Grillo, que conta com uma estrutura moderna de irrigação, energia elétrica, fábrica de gelo, telefone, criação de bovinos e equinos,

premiados em exposições nacionais. A referida propriedade foi até 1930 modelo de empresa rural no Estado da Bahia, como explica Landim (2012).

Entre as ações dos agentes econômicos no período, são identificadas o serviço de telefonia, instalado em 1920; o serviço de saúde, com implantação da Casa de Saúde e Maternidade Santa Helena (atual Hospital Santa Helena), na década de 1930; da Casa de Saúde e Maternidade Nossa Senhora Perpétuo Socorro e do Posto Odontológico Antônio de Pádua, ambos na década de 1950.

Na educação tem-se a construção do Ginásio de Jequié, localizado na avenida Rio Branco, nos anos de 1940, pelo Professor Antônio Felix da Cunha Brito, com estrutura de residências para seus familiares, espaço para internato de estudantes da região, espaço administrativo e de laboratórios. Em seguida, o complexo educacional é adquirido por uma sociedade composta pelo Padre Leônidas Spínola e pelo Bispo de Amargosa, D. Florêncio. Posteriormente, o Ginásio de Jequié fica sob a responsabilidade do Padre Leônida Spínola e passa a ser denominado de Centro Educacional Ministro Spínola – CEMS (RABELO, 2005).

No setor cultural são implantados o cinema Politeama, substituído pelo Guarany, localizado na praça São João (Coronel João Borges) e posteriormente transferido para praça Castro Alves. Existiam ainda o Cinema de Jacinto Sampaio na praça Luís Viana e o Cine Bomfim na avenida Alves Pereira. Em 1947 é inaugurado o Cine Teatro Jequié, localizado na avenida Rio Branco, esquina com a praça Castro Alves (CAFEZEIRO, 1999).

Na comunicação, Novaes Junior relaciona jornais, revistas e rádios implantados em Jequié neste período: “O Momento” em 1918, “O Guarany” em 1919, “O Correio de Jequié” em 1925, “O Jornal” em 1927, “O Labor” em 1936, “O Sudoeste” em 1942, “O Jequié” e a “Folha Esportiva”, ambos em 1945, o “Correio do Sudoeste” em 1947, o “Debate” e “A Tribuna”, implantados em 1957. Neste período circula ainda o “Santelmo” e o “Archote”, totalizando 11 jornais (NOVAES JÚNIOR, 2006, p. 22-23). São criadas também a revista “Tua” em 1930 e a “Rádio Baiana de Jequié”, em 1954 (p. 27; 47). Os jornais que circulam na cidade em 1956, segundo Ferreira (1958), são: o “Jequié e O Labor, semanário, e a Notícias, A Tribuna e Debate, quinzenários” (FERREIRA, 1958, p. 372).

No que se refere às informações econômicas, Santos (1956) destaca o número de hospedagens, sendo uma em 1920, oito em 1941, 10 em 1945, 20 em 1950 e 17 em 1954. “Os 17 indicados em 1954 possuíam 475 lugares, isto sem contar com as 7 pensões que,

no mesmo ano, foram encontradas com menos de 10 acomodações” (SANTOS, 1956, p. 82). Outro dado apontado é o número dos serviços ligados ao setor automobilístico. Antes da inauguração da Rio Bahia (BR-116) existia apenas uma oficina de reparos de veículos, dois postos de conservação e duas bombas de gasolina. Em 1953 são 16 oficinas, 5 postos de conservação e 6 bombas de gasolina; e em 1954 existem cinco estabelecimentos que comercializam automóveis e acessórios, enquanto em 1950 são apenas três. Antes de 1940 não havia estabelecimento que comercializasse automóveis e acessórios (SANTOS, 1956).

Entre as atividades econômicas, a agricultura e a pecuária desempenham papéis relevantes no município de Jequié. Ferreira identifica na cidade as seguintes instituições que representam o setor: “Posto Zootécnico de Jequié, Posto Agropecuário de Jequié, Posto de Defesa Vegetal e Animal do Instituto Biológico da Bahia, Divisão Agrícola do Sul e Cooperativa pastoril de Jequié” (FFRREIRA, 1958, p. 370). Nesta época os principais produtos agrícolas cultivados no município são: cacau como principal produto, seguido pelo café, fumo, mandioca, feijão, banana, algodão, mamona; e na pecuária, na ordem decrescente, destacam-se a criação de bovinos, suínos, muares, caprinos, ovinos, asininos e equinos, como ressalta Ferreira (1958).

Com base nas informações de Francisco Zorzo, as características da estrutura fundiária no município de Jequié em 1940 são formadas por: até 20 ha, existem 1.835 propriedades, e área total de 19.897 ha; de 20 a 100 ha são 1.398 propriedades, e área total de 50.909 ha; de 100 a 500 ha são 267 propriedades, e área total de 55.291 ha; de 500 a 1000 ha são 66 propriedades, e área total de 41.035 ha; de 1000 a 2500 ha são 34 propriedades, e área total de 42.006 ha; e de 2500 até 10000 ha são 10 propriedades rurais, que não se menciona a área (ZORZO, 2001).

Por outro lado, os dados retratam um número significativo de pequenas propriedades no município, onde das 3.610 propriedades, 1.835 são áreas de até 20 ha, correspondendo a 51% das propriedades e 9,5 da área total das propriedades. No entanto, verifica-se também que existem 100 propriedades, entre 500 e 2500 ha, representando 2,8% das propriedades e 39,7% da área total das propriedades. Para agravar a concentração de terras, existem 10 propriedades com área superior a 2500 ha, as quais não apresentam a área total das propriedades. Segundo Zorzo, entre os proprietários de terras existem em Jequié “31 estrangeiros e 5 naturalizados”, à época (ZORZO, 2001, p. 191).



Os dados retratam um número relevante de pequenas propriedades, que está relacionado ao processo de colonização no final do século XIX e início do século XX na Zona da Mata (área cacaeira), quando o Estado desempenha papel importante na distribuição de terras devolutas. Por outro lado, a chegada dos imigrantes italianos e posteriormente a implantação da ferrovia promovem o desenvolvimento das atividades econômicas e a fragmentação das propriedades, possibilitando a vida no mundo rural. A concentração de terras é predominante na área da caatinga. Quanto ao tipo de atividades desenvolvidas nas propriedades, “das 3610 propriedades recenseadas, 1801 exploravam a agricultura, 1588 a agropecuária, 181 a pecuária e 40 outra atividade não especificada” (ZORZO, 2001, p. 191).

Segundo Santos, a indústria é recente e atende às demandas local e regional. O teórico ressalta que em 1950 existiam 97 estabelecimentos comerciais no município, sendo 55 na cidade; e destaca que as indústrias eram de pequeno porte e apenas 25 delas empregavam mais de cinco trabalhadores (SANTOS, 1956). Estas indústrias estavam ligadas diretamente à agropecuária, como destaque para produção de farinha de mandioca, couros e solas, arreios e selas, calçados, malas, charque, manteiga, queijo, massas alimentícias, bebidas, madeira beneficiada, sabão, telhas e tijolos, artefatos de cimento (FERREIRA, 1958).

O segmento comercial foi marcante na formação e no desenvolvimento da cidade, devido à sua posição em relação aos eixos de comunicação, o que provoca o crescimento destas atividades. Segundo Santos, em 1940 existiam 231 estabelecimentos comerciais, em 1950 este número vai para 336 estabelecimentos. Já Ferreira (1958), em 1956 identifica 380 estabelecimentos comerciais na cidade, sendo 76 atacadistas e 304 varejistas; e o total para todo município é de 756 estabelecimentos comerciais (SANTOS, 1956).

No que se refere aos serviços bancários, em 1956 existia na cidade cinco agências bancárias, Banco do Brasil, instalada em 1923; Caixa Econômica Federal da Bahia, instalada em 1936; Banco Econômico da Bahia, instalado em 1944; Banco da Bahia, instalado em 1955; e Banco de Crédito Popular da Bahia, instalado em 1956 (FERREIRA, 1958).

É importante destacar que antes das agências bancárias serem instaladas em Jequié são os agentes econômicos, através das ações dos comerciantes que desenvolvem as funções bancárias, especificamente, os imigrantes italianos. É tanto que após a implantação dos bancos, os italianos têm sua força econômica retraída. No entanto, as

empresas que comercializam (principalmente) o cacau continuam custeando a produção através dos empréstimos em dinheiro aos proprietários rurais.

Segundo dados publicados no Resumo Histórico-Administrativo de Jequié em 1951, a receita arrecadada em 1930 foi de Cr:\$ 556.576,40; em 1940 de Cr:\$ 611.652,70; e em 1950 foi de Cr:\$ 2.880.005,00, demonstrando assim um grande salto na arrecadação, relacionado ao crescimento das atividades comerciais e de serviços. Por outro lado ocorre também um crescimento das despesas realizadas pelo município, que em 1930 são de Cr:\$ 258.250,10; em 1940 de Cr:\$ 531.414,70; e em 1950 passam para Cr:\$ 2.245.006,80 (JEQUIÉ, 1951).

### 3.3.4 Sociedade

Neste tempo da estruturação e dinâmica da cidade, houve eventos significativos, resultados das articulações dos agentes sociais. Entre os eventos são identificados a eleição de José Alves Pereira como primeiro deputado, representando Jequié em dois mandatos, entre 1909-1912 e 1913-1916; a implantação da Caixa Rural de Jequié e a Liga Patriótica de Jequié em 1925, além da fundação (neste mesmo ano) da Filarmônica 8 de Dezembro. Em 1927 é criada a Bolsa de Caridade, a Sociedade Protetora dos Desvalidos e a Sociedade Beneficente Dotal, aparecendo neste período, entidades voltadas para os problemas da miséria social. Ocorre também neste ano a eleição de Otaviano Saback para deputado estadual, representando Jequié (ARAÚJO, 1971; 2017). Ainda em 1927, a embaixada da Itália designa para as funções de Cônsul e Vice-Cônsul em Jequié os italianos Vicente Grillo e Vicente Leoni, com o objetivo de conduzir a instituição e defender os interesses dos italianos (LANDIM, 2012).

Em 1928 cria-se a Liga de Cultura Cívica e a Associação dos Empregados no Comércio de Jequié, sendo a primeira entidade da classe de trabalhadores. Em 1929 é implantada a Loja Maçônica União Beneficente, resultante da criação do Clube União, criado na última década do século XIX e formado por grande número de maçons. Em 1929 ocorre ainda a implantação da Liga Agrária de Jequié (ARAÚJO, 1971).

As ações da sociedade prosseguem com o início da construção da Igreja de Santo Antônio de Pádua em 1927, inaugurada em 1930, e continuam com a inauguração do Jequié Tênis Clube em 1936 e a realização do Congresso de Estudantes Universitários neste mesmo ano. A partir de 1930, novas instituições foram sendo criadas pela sociedade, entre as quais destacam-se: Rotary Clube de Jequié, a Liga Jequieense de

Desportos Terrestres e a Sociedade de Agricultura, Indústria e Comércio (SAIC) (ARAÚJO, 1971). Na Figura 13 vê-se a igreja de Santo Antônio. A praça de acesso à igreja ainda está em processo de urbanização. Na futura praça passa a ocorrer as festas do santo padroeiro da cidade.



**Figura 13** – Jequié: Igreja de Santo Antônio, década de 1930  
Fonte: Arquivo pessoal de Val Rodrigues.

Em 1940 é criada a Associação Comercial de Jequié, transformada em 1973 em Associação Comercial e Industrial de Jequié (ACIJ). Em 1955 é criada a Associação Jequeense de Imprensa. Em 1956 é inaugurada a sede do Lions Clube de Jequié. Em 1951 realiza-se o Congresso dos Municípios das Zonas Sul e Sudoeste do Estado da Bahia (MEIRA, 2007; RIOS, 2011).

Dentre as instituições identificadas na cidade neste período, encontra-se a Associação Baiana de Medicina Regional de Jequié; os clubes sociais, o Recreativo dos Cadetes que posteriormente muda a razão social para Associação Cultural de Jequié (ACJ); o Clube Cultural do Jequezinho; a Associação Atlética do Banco do Brasil (AABB); a Liga Jequeense de Basquetebol; a Legião Brasileira de Assistência; na música tem-se a Filarmônica Amantes da Lira e a Sociedade Filarmônica 1 de Novembro (FERREIRA, 1958; CAFEZEIRO, 1999).

Entre as festas tradicionalmente comemoradas pela sociedade, destacam-se: o 13 de junho, Louvor a Santo Antônio, padroeiro da cidade; o São João em 24 de junho e o Caruru de São Cosme e São Damião entre os meses de setembro a novembro. Existem também as festas cívicas de 7 de setembro e 25 de outubro, quando se comemora a

emancipação política do município. Quanto ao carnaval, era comemorado nas ruas pela população de baixo poder aquisitivo, enquanto a classe de maior poder aquisitivo concentra-se no Jequié Tênis Clube. É importante destacar que até a segunda década do século XX é comemorado o 2 de julho com desfile do Caboclo e Cabocla saindo do Curral Novo em direção à praça Luís Viana, no centro da cidade (FERREIRA, 1958; ARAÚJO, 1997a).

Com a modernização e o crescimento da cidade, a partir da segunda década do século XX, ganham visibilidade na sociedade as religiões de matrizes africanas com o aparecimento de candomblés nos bairros formados pela população de baixa renda, além das religiões espíritas e evangélicas, que ampliam o número de seguidores. Em 1950 é inaugurada a primeira Igreja Batista de Jequié (MEIRA, 2007; ARAÚJO, 2017).

### 3.3.5 Desenvolvimento Territorial da Cidade

O desenvolvimento territorial da cidade refere-se ao desenvolvimento espacial das partes da cidade ou à expansão territorial da cidade que está relacionada com as ações dos agentes sociais e econômicos, com a posição geográfica no eixo das vias de transportes e a localização em uma área de contato entre a Zona da Mata e a Caatinga, proporcionando o crescimento das atividades comerciais e de serviços.

No ano de 1910, segundo Araújo (1971), a população do município é de aproximadamente 11.731 habitantes. No que se refere à população urbana, segundo Santos (1956), a cidade conta com uma estimativa de 4.370 habitantes em 1918, passando para 13.000 em recenseamento feito pelo Posto de Profilaxia em 1928. No recenseamento do IBGE de 1940, a população urbana é de 13.468 habitantes e em 1950 passa de 20.625 habitantes.

A estrutura da cidade em 1910, segundo Santos (1956), apresenta um traçado linear, partindo do centro, acompanhando o curso do rio das Contas, com casas salteadas até a proximidade do Curral Novo. Muller (1970) também ressalta que a cidade apresenta um traçado aproximadamente linear, acompanhando o curso do rio das Contas e de seu afluente rio Jequezinho, com pequena dilatação na confluência onde se localiza o centro da cidade, formado pela praça Luís Viana, lugar de realização da feira livre e concentração das atividades comerciais e de serviços, onde localizava-se a igreja Matriz de Santo Antônio.

Com base no mapa do crescimento urbano de Jequié, publicado no trabalho coordenado por Muller (1970, p. 74), o traçado da cidade “lembrava um pássaro em voo, em que o corpo era o centro da cidade e as asas correspondiam ao prolongamento de construções ao longo de duas vias de saída da cidade, ambas amplamente usadas por tropas”, uma na direção ao Norte, para Água Vermelha e Água Branca; outra na direção ao Oeste, para o Sertão, atravessando o rio das Contas, desloca-se para o Sul, em direção a Vitória da Conquista. Segundo a autora, existia uma outra saída da cidade para Salvador através das atuais ruas da Itália, Bertino Passos e Siqueira Campos, não ocupadas (à época) por ser área mais elevada e a cidade limitava-se à várzea e ao baixo terraço do rio das Contas (MULLER, 1970). Na comparação com o pássaro, pode-se afirmar que o bico seria a via de saída em direção a Leste, atravessando o rio Jequiezinho para alcançar as atuais cidades de Jitaúna, Ipiaú, entre outras na zona da mata (MULLER, 1970).

Em 1913 já existia a área ainda não urbanizada do futuro bairro Jequiezinho, com características nitidamente rurais, formado por chácaras e pomares (sítios e pequenas propriedades rurais), com algumas poucas casas ao longo da rua 19 de Fevereiro (atual José Moreira Sobrinho), rua do Pau Ferro (continuação da anterior) e rua Gravatá (atual avenida João Goulart), saída para Ipiaú, descrita por Santos (1956), retratada e mapeada por Muller (1970).

O espaço urbano de Jequié nos três primeiros anos de sua elevação à categoria de cidade, segundo Milton Santos, é formado pelas “praça Luís Viana, praça São João, hoje João Borges, rua das Flores, que é hoje a entrada da rodovia Rio-Bahia” (atual rua da Itália), “rua da Vitoria, hoje Lindolfo Rocha, rua da Areia, hoje Felix Gaspar, rua das Pedrinhas, hoje 15 de Novembro, rua do Maracujá, hoje Passos” (atual Manoel Vitorino), “rua Pedregulho, hoje 27 de Janeiro” (atual avenida Rio Branco) e “rua do Boi, hoje Porto Alegre” (SANTOS, 1956, p. 86).

Com base no mapa publicado no trabalho coordenado por Muller, abordando três fases do crescimento urbano de Jequié, com destaque ao período até 1914, e as informações descritas por Muller e Araújo, a cidade é formada pela praça Luís Viana (centro comercial da cidade) e pela praça São João (coronel João Borges); e no entorno do centro, pelas ruas: da Vitória (Lindolfo Rocha), da Esperança (Moto Coelho), da Gameleira (avenida Lomanto Junior), da Areia (Felix Gaspar), da Palha (Costa Brito), do Frogodô (7 de Setembro), do Beco do Cochicho (Damião Vieira) e Gravatá (João Goulart). Um pouco afastado do centro, havia as ruas do Boi (Porto Alegre), das Pedrinhas (15 de Novembro) e Pedregulho (Passos, Maracujá e atualmente Manuel

Vitorino), as duas últimas separadas do centro pelo riacho intermitente afluyente do rio Jequiezinho (MULLER, 1970; ARAÚJO, 1971; 2017).

Quanto aos lugares de residência na cidade, como aponta Muller no mapa funcional de Jequié, a população de maior poder aquisitivo – entre estes os proprietários dos meios de produção como os comerciantes, os proprietários rurais (fazendeiros) e profissionais liberais – reside no centro e no entorno do centro; e a classe média – composta por pequenos comerciantes, funcionários públicos, comerciários, artesões e artífices – reside no entorno do centro; enquanto a população de baixo poder aquisitivo – formada pelos grupos sociais excluídos, trabalhadores, empregadas domésticas, lavadeiras e desempregados – reside na periferia da cidade, em ruas com casas salteadas e na medida que se distanciam do centro tornam-se caminhos das tropas e viajantes (MULLER, 1970; ARAÚJO, 2017).

A cidade antes de 1914 é formada por ruas estreitas, tortuosas e não pavimentadas, sem água tratada e encanada, nem rede sanitária. A iluminação pública é feita por lampiões a gás. Na área central e seu entorno, onde reside a população de maior poder aquisitivo, as casas são de “parede de adobe, piso atijolados, pintadas de cal” e em algumas existem fossas e cisternas; enquanto as casas dos grupos sociais de baixo poder aquisitivo são “feitas de taipas” ou barro batido, o piso de “chão batido” e “cobertas de sapé” ou palha de coqueiros predominante no baixo terraço do rio das Contas e na várzea, áreas sujeitas às inundações nos anos de enchente do rio. Entre as ruas onde residem os grupos sociais excluídos, destacam a “da Palha (Costa Brito) e do Beco do Cochicho (Damião Vieira)” (ARAÚJO, 2017, p. 208).

Os meios de transportes utilizados na cidade são realizados por tração animal, através das carroças, carros de bois e cavalgaduras. O abastecimento de água in natura é realizado pelos transportadores de água e pelos empregados para população de maior poder aquisitivo; e pelos membros da família para a população de médio e baixo poder aquisitivo. Em 1910 a cidade caracterizava-se como um centro comercial, coletor e distribuidor de produtos e serviços.

Como já foi dito, em janeiro de 1914 ocorreu o evento natural, a enchente do rio das Contas, que destruiu praticamente todo núcleo de origem da cidade. A Figura 14 ilustra a enchente do referido ano com destaque para a primeira igreja na parte direita da figura.

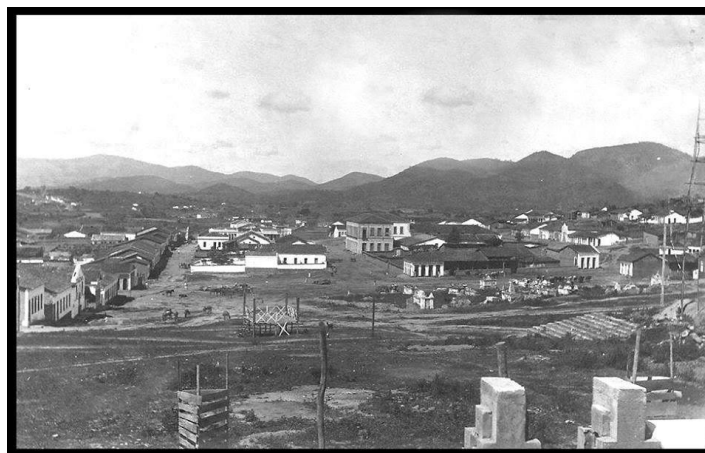


**Figura 14** – Jequié: Enchente, 1914  
 Fonte: Arquivo pessoal de Jorge Barros.

Tal catástrofe é abordada por alguns autores. Milton Santos comenta que “uma grande enchente destruiu boa quantidade de casas, admite-se que fossem mais de 2000, deixando a maioria da população ao desamparo” (SANTOS, 1956, p. 85). Para Fernando Barreto, “o rio que ajudou a construir a cidade, se zangou. E cresceu no seu leito, e fez-se gigante, e entornou pelas margens, entrando pela cidade para destruir 1.114 casas” (BARRETO, 1960, p. 19). Muller destaca que “presa às porções mais baixas do terreno, Jequié foi vítima constante de inundações até que, em 1914, foi praticamente arrasada por uma enchente que derrubou mais de mil casas, poupando apenas pouco mais de uma centena delas” (MULLER, 1970, p. 74). Araújo relata que a cheia transforma “em ruínas a primeira igreja, os logradouros, as residências e as casas comerciais”, acrescentando que a “praça Luís Viana foi navegada por canoas, o mesmo acontecendo em outras vias públicas próximas às margens dos rios Jequiezinho e das Contas” (ARAÚJO, 2017, p. 252).

Após a enchente, com a destruição de grande parte da cidade, inclusive de seu centro comercial, inicia-se uma nova discussão entre os agentes econômicos sobre a estruturação da nova cidade. Um grupo liderado por “Antônio Cícero dos Santos e Antônio Muniz do Amaral” defende a proposta de reconstrução da cidade no atual “bairro do Jequiezinho”, por apresentar um relevo formado por baixas colinas; o outro grupo, sob as lideranças da “colônia italiana”, propôs reconstruir a cidade na proximidade do centro anterior e para alcançar o objetivo anteciparam e contrataram o “engenheiro Alberto Leal” que elaborou a proposta do novo traçado da cidade com “ruas largas” (ARAÚJO, 1971, p. 115). A Figura 15 retrata a vista panorâmica do núcleo central da cidade a partir do local onde estava sendo construída a Igreja de Santo Antônio. É possível visualizar à

direita as escadarias da igreja em construção. Ao fundo da figura, ao lado esquerdo, visualiza-se o espaço onde atualmente está localizada a prefeitura de Jequié.

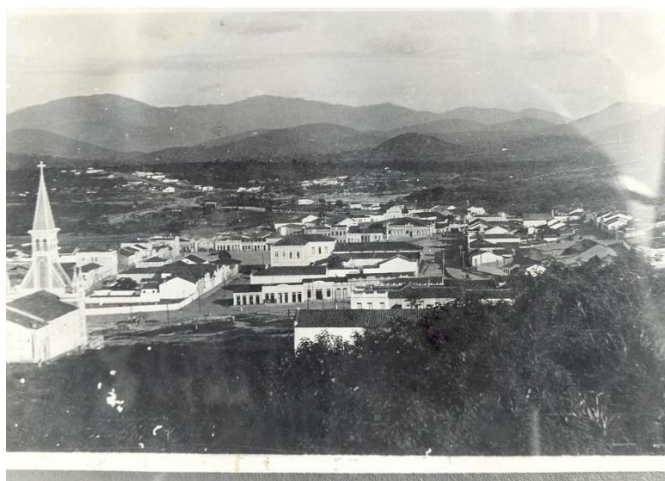


**Figura 15** – Vista panorâmica de Jequié, núcleo central, década de 1920  
Fonte: Arquivo pessoal de Val Rodrigues.

Em uma antecipação espacial, a empresa do grupo “Grillo Marota”, fez doação de um terreno que funcionava um mangueiro de animais, para realização da feira livre, que é transferida da praça Luís Viana para esta nova área urbanizada, que recebe a denominação de praça Ruy Barbosa. O comércio instala-se na nova praça e nas ruas 7 de Setembro e João Mangabeira (ARAÚJO, 1971, p. 115). Com objetivo de valorização da nova área comercial, a empresa do grupo Grillo constrói o prédio na esquina da rua 2 de Julho com a praça Ruy Barbosa, inaugurado em 1918, como menciona Meira (2007).

No que se refere à reconstrução da cidade, Santos (1956) comenta que “os moradores se recusaram a construir suas casas ao alcance de uma nova enchente” e optaram em residir nas “encostas dos morros, preferindo, a princípio, os de declive mais suave”. Segundo o autor, o plano fisionômico da cidade passa do “plano linear ao plano radial”, devido às interações espaciais de Jequié com a região, evidenciado nas denominações das ruas que partem do centro como: “rua da Areia”, referindo-se à atual cidade de Ubaíra; “rua Maracás, rua Joaquim Romão, que era a saída para a estrada do Curral Novo, caminho” de deslocamento para Vitória da Conquista, após transposto o rio das Contas (SANTOS, 1956, p. 86). Acrescenta-se também a rua Gravatá que dava acesso ao novo bairro do Jequezinho e à Zona da Mata a Leste, onde se cultivava principalmente o cacau e a pecuária bovina. A Figura 16 retrata o núcleo central e a formação do bairro Jequezinho ao fundo. À direita, vê-se a tendência de crescimento da cidade em direção às áreas mais altas.





**Figura 16** – Vista panorâmica de Jequié, núcleo central e Jequeizinho, década de 1930  
 Fonte: Arquivo pessoal de Val Rodrigues.

O desenvolvimento de Jequié pós enchente de 1914 também é destacado por Muller (1970), que destaca a expansão da cidade pelas “colinas terraceadas mais baixas, principalmente na direção do caminho de saída para Salvador e para leste” e a reorganização do espaço urbano, com a mudança da feira da “praça Luís Viana para a praça Ruy Barbosa, o que atraiu comerciantes e provocou o deslocamento da área do comércio varejista e atacadista para as imediações” (MULLER, 1970, p. 74).

Anteriormente formado por sítios e pequenas propriedades rurais, foi após a enchente de 1914 que o bairro do Jequeizinho – separado do conjunto urbano pela várzea e situado na margem esquerda do rio Jequeizinho, afluente da margem esquerda do rio das Contas, em um terreno suavemente ondulado – começa a se desenvolver, inicialmente “entre duas baixas colinas, cujos flancos apenas começam timidamente a subir” (MULLER, 1970, p. 23).

O Jequeizinho inicia seu processo de urbanização, predominantemente, com ruas largas, mesmas características do núcleo urbano central. Em 1918 existe no bairro as ruas: da Balança, posteriormente denominada 19 de Fevereiro (era a principal do bairro) e atual avenida José Moreira Sobrinho; Pau Ferro (prolongamento da primeira e saída para Zona da Mata); Oriente (Magno Senhorinho); João Goncalves da Costa; Água Branca (avenida Getúlio Vargas); e rua Gravatá, atual avenida João Goulart (SANTOS, 1956; MULLER, 1970). É importante ressaltar que a rua da Balança, atual José Moreira Sobrinho, se inicia no porto do rio das Contas, no baixo terraço e “era ponto de carga e descarga de tropeiros, mascates e boiadeiros”, em deslocamento para a Zona da Mata (CAFEZEIRO, 1999, p. 29).

As novas perspectivas para Jequié, como destaca Zorzo, ocorrem quando a estrada de ferro Nazaré alcança em 1914 Jaguaquara, último grande povoado no percurso para Jequié. Segundo o autor, a confirmação do “contrato das obras do prolongamento da EFN de Jaguaquara até Jequié, ocorrido em 1915, funciona como enorme atrativo populacional e empresarial para cidade, naquele momento de consolidação do novo traçado urbano” (ZORZO, 2001, p. 212).

Muller ressalta que a partir de 1920 a cidade desenvolve-se significativamente, saindo da “posição de mero centro abastecedor para assumir a de entreposto comercial”, atraindo a instalação de novos empreendimentos, como armazém e “casas exportadoras que comercializavam”, principalmente, “café, bovino, cacau” (MULLER, 1970, p. 74). Araújo (1917, p. 295) destaca que em 1926 Jequié era o “quarto” maior produtor de cacau no Estado da Bahia. Este dinamismo econômico rebete no desenvolvimento da cidade, especificamente do centro e do seu entorno e dos novos bairros do Jequiezinho e do Joaquim Romão.

A inauguração em 1927 da estrada de ferro Nazaré, em Jequié, segundo Santos, não promove um crescimento avassalador da cidade e os impactos significativos são anteriores à instalação da EFN. Segundo o autor, a cidade que desempenhava a função de “coletora e distribuidora de produtos para região”, com a chegada da ferrovia assume também o papel de “ponta de trilho” e de “capital do sudoeste baiano” (SANTOS, 1956, p. 76).

Um dos exemplos mencionados por Santos (1956), relacionado com o “baixo” impacto da ferrovia na modificação do plano da cidade, é o loteamento de terrenos no entorno da estação ferroviária, realizado pelo mesmo proprietário que fez a doação para edificação da referida estação. Segundo o autor, os valores dos terrenos dificultam a ocupação, o que leva os agentes sociais e econômicos a adquirirem e construírem em terrenos de baixo custo.

Os reflexos do dinamismo econômico são apontados por Santos (1956), quando menciona os números de casas na cidade de Jequié e no Jequiezinho entre os anos de 1925 a 1954. Neste intervalo de 29 anos, o autor trabalhou com dados de 10 anos e o número de casas no Jequiezinho não foi incorporado ao todo da cidade, o mesmo critério é utilizado por Araújo em 1971 e por Zorzo em 2001. Aqui leva-se em conta a soma total entre os dois aglomerados, o núcleo Central e Jequiezinho. Sendo assim, com base nas informações de Santos (1956), quando a ferrovia é instalada em 1927, Jequié possui 1.581 casas. Em 1943 o número passa para 2.937 e em 1954 são 6.616 casas registradas pela

Prefeitura. Ferreira (1958) destaca que em 1956 a cidade conta com 118 logradouros, dos quais 36 são pavimentados com paralelepípedos, 74 contam com água encanada e rede de esgoto e 80 com energia elétrica. Para Ferreira, “em 1956 existia 6.007 prédios, dos quais 1.977 eram servidos de luz elétrica, 1.948 de água canalizada e 3.310 ligados à rede de esgoto” (FERREIRA, 1958, p. 371). A diferença no número de casas entre os dados apresentados por Santos em 1954 para os de Ferreira em 1956 está relacionada com o número de casas no bairro do Jequiezinho somados ao do núcleo central.

Neste período o processo de desenvolvimento da cidade é marcado pela ocorrência de dois eventos marcantes. O primeiro a inauguração da estrada de ferro Nazaré em 1927, que consolida as interações espaciais de Jequié, fortalecendo a cidade como centro comercial e de serviços, como uma autêntica “capital do sudoeste da Bahia” e a posição de “ponta de trilho” e “porto de terra”, como define Santos (1956, p. 76-77), apesar dos impactos negativos com a crise internacional de 1929/30, que provocou queda nas exportações de café e a abertura da BA-2 (BR-5 no plano federal) na década de 1930, ligando Ilhéus ao Recôncavo Baiano, desviando a comercialização do cacau realizada em Jequié (SANTOS, 1956; MULLER, 1970).

Segundo Cafezeiro (1999), após a implantação da EFN, a praça da Estação Ferroviária (atual praça Antônio Brito) concentra atividades comerciais e possui grande fluxo de pessoas e mercadorias. O fluxo era tanto que “a praça ficava intransitável, com o grande número de animais: tropas, cada uma mais numerosa. O mangueiro do Costa, na rua da Palha, hoje Costa Brito, era pequeno para comportar tantos animais” (CAFEZEIRO, 1999, p. 37), e na medida que EFN diminui seu fluxo, esta área foi transformando-se em residencial.

Por outro lado, na implantação e manutenção da EFN conta-se com o trabalho de “engenheiros, técnicos e auxiliares” que trabalham conjuntamente com os brasileiros. Entre estes, franceses, espanhóis, alemães, argentinos e portugueses, que tiveram papéis relevantes na arquitetura e urbanismos da cidade, como ressalta Araújo (2017, p. 305).

O segundo evento significativo do período é a abertura da Rio-Bahia (BR-116), concluída em 1949, que reforçou o dinamismo e o desenvolvimento da cidade. Para Santos (1956):

Vendo a estrada passar pelo coração da cidade, confundir-se com as suas próprias ruas, sacudindo-lhe os antigos padrões de cidade interiorana e lhe transmitindo o sangue novo de um cosmopolitismo carregado das grandes metrópoles pelo caminhão, a capital do sudoeste logo soube adaptar-se às necessidades da rodovia, dela lucrando não apenas uma agitação de superfície, porque soube recuperá-la à sua

própria existência urbana, recolhendo disso mais movimento e animação (SANTOS, 1956, p. 80).

É assim que a cidade se expande em número de habitantes, como em área construída, reforçando sua posição regional e a de “porto de terra”, que desde sua formação contribui para a estruturação, dinamismo e a mudança do “plano radial” para um “plano natural e radio-concêntrico”. Esta mudança do plano dá-se com o preenchimento dos “espaços entre as radiais”. Segundo Santos, “a abertura de novas ruas, transversais” em relação aos anteriores logradouros e as novas vias logo são ocupadas. Para ele, na terceira etapa é que os bairros da cidade assumem características bem definidas, como o Joaquim Romão e outros que viram surgir e crescer seus “verdadeiros subúrbios, como Jequiezinho e Mandacaru”, e outros de pequena dimensão (SANTOS, 1956, p. 86).

Santos destaca que no plano natural radio-concêntrico as construções tomaram como ponto de referência as vias de maiores fluxos, aquelas que conectavam a cidade com a região. “Partindo dos vales, como que se sobrepõem umas às outras, formando anfiteatro: sujeitam-se às limitações da topografia” (SANTOS, 1956, p. 87-88). Neste processo não era incluído o bairro Jequiezinho.

Neste período da trajetória do desenvolvimento de Jequié são elaboradas duas propostas de zoneamento, a primeira realizada por Milton Santos, que identifica e caracteriza as unidades espaciais da cidade, formadas pelo centro comercial e pelas áreas residenciais, compostas pelo “bairro elegante” e pelos bairros Jequiezinho, Joaquim Romão e Mandacaru, que apresentam uma homogeneidade na ocupação (SANTOS, 1956).

A segunda proposta, publicada em trabalho organizado por Muller (1970), apresenta mapas do crescimento da cidade, levando em consideração três fases: a primeira até 1914, a segunda de 1914 a 1944, e a terceira de 1944 em diante, sabendo que a pesquisa foi realizada em 1963. Consta também um mapa de altimetria, usado para retratar a ocupação do solo e a divisão entre bairros e o mapa funcional da cidade, identificando as áreas residências e comerciais. Sendo assim, com base nas informações dos mapas, os autores elaboraram um zoneamento da cidade formado pelo centro e pelas áreas residenciais, distinguindo inicialmente os bairros contíguos ao centro dos bairros separados pelos cursos d’água, como Jequiezinho e Mandacaru (MULLER, 1970).

Com base nestas propostas, o centro comercial de Jequié – que após a enchente de 1914 concentrou-se na praça Ruy Barbosa e nas ruas 7 de Setembro e João Mangabeira,

em 1936 – amplia-se com a transferência da feira livre para a praça da Bandeira, onde antes os tropeiros realizavam rancharia. A transferência ocorre devido às obras de urbanização na praça Ruy Barbosa, como já foi dito. A nova feira ganha estrutura com a inauguração do Mercado Municipal em 1954. A Figura 17 representa a área central e o entorno, sendo possível visualizar o bairro Joaquim Romão a Oeste.



**Figura 17** – Vista parcial de Jequié, área central e entorno, década de 1950  
Fonte: Arquivo pessoal de Jorge Barros.

A Área Central ou centro da cidade estende-se da ponte Theodoro Sampaio, sobre o rio das Contas, prolongando-se até o início da praça Castro Alves, onde localiza-se a Catedral de Santo Antônio, passando pela rua da Itália, margeando a praça Ruy Barbosa, alcançando a praça da Bandeira, onde realizava-se a feira livre. Na área central predomina o comércio varejista, comércio atacadista, serviços bancários e de hospedagem e as atividades de circulação (transportes).

O comércio varejista, de “luxo” ou “fino”, concentra-se na praça Ruy Barbosa e nas ruas 7 de Setembro, João Mangabeira e parte da 2 de Julho, como retrata a Figura 18; e o comércio popular, de baixo preço, “grosso”, casas de secos e molhados e depósitos de mercadorias, encontra-se localizado na praça da Bandeira. O comércio atacadista concentra-se na rua João Mangabeira e na praça da Bandeira, no entorno do Mercado Municipal (SANTOS, 1956; MULLER, 1970).



**Figura 18** – Vista parcial de Jequié: área comercial, Praça Ruy Barbosa, ao fundo Praça Luís Viana e entorno, década de 1950  
 Fonte: Arquivo pessoal de Val Rodrigues.

O serviço bancário e de hospedagem concentra-se na praça Ruy Barbosa e nas Ruas Alves Pereira e Colombo de Novaes. Barbearias e alfaiatarias podem ser vistas na rua Riachuelo e relojarias, escritórios, serviços públicos e consultórios encontram-se dispersos na rua Felix Gaspar e na avenida Rio Branco (SANTOS, 1956; MULLER, 1970).

Segundo Santos e Muller, o comércio e serviços ligados à circulação formam uma área especializada com as oficinas de reparo de automóveis, postos de lubrificação, bomba de gasolina, agência de empresa de transportes, e localizam-se da rua Feliz Gaspar, passando-se pelas praças Luís Viana, Coronel João Borges e Caixeiro Viajante, em direção à saída para o Jequiezinho e para a ponte Theodoro Sampaio sobre o rio das Contas (SANTOS, 1956; MULLER, 1970). Os autores destacam ainda que a função residencial era pouco representativa, existindo algumas casas de tipos variados, desde as construções modestas até as de auto padrão.

Nos trabalhos elaborados por Santos (1956) e coordenado por Muller (1970) ambos mencionam a formação de um subnúcleo comercial ou núcleo secundário, no bairro do Jequiezinho, formado pelo comércio varejista de primeiras necessidades e serviços ligados ao setor de transporte, localizado na rua Brigadeiro Sá Bittencourt, percurso inicial da estrada para o município de Ipiaú. Na Figura 19 vê-se ao centro a Praça Rui Barbosa, área central e ao fundo o bairro Jequiezinho.



**Figura 19** – Vista parcial de Jequié, área central e Jequiezinho, década de 1950  
 Fonte: Arquivo pessoal de Val Rodrigues.

Houve expansão das áreas residenciais, partindo do núcleo central que deu origem à cidade. Sendo assim, na medida em que as atividades comerciais e de serviços vão concentrando-se no centro e a população da cidade cresce, ocorre uma demanda por moradia e promove ao mesmo tempo o aumento do preço do solo urbano e, conseqüentemente, como ressaltava Milton Santos, a expulsão dos “mais pobres das áreas mais próximas do centro” (SANTOS, 1956, p. 91), o que leva à formação e crescimento dos bairros Jequiezinho, Joaquim Romão e Mandacaru.

Trata-se aqui, inicialmente, da área residencial do centro e entorno que, segundo Milton Santos, até os anos de 1940 possui residências tanto de ricos fazendeiros de cacau e gado como de comerciantes, funcionários públicos e demais “pessoas das classes médias, nas ruas bem próximas ou periféricas ao centro comercial” (SANTOS, 1956, p. 93). O dinamismo econômico e o crescimento populacional contribuem para expansão da área construída, acompanhando as vias de fluidez e suas transversais, e os terrenos mais acidentados permanecem vazios. A área próxima ao centro recebe investimento do Estado quanto à infraestrutura e os proprietários dos meios de produção edificam casas com arquitetura moderna, formando assim o “bairro elegante” (SANTOS, 1956, p. 93).

Com o mapeamento do sítio urbano e do mapa funcional da cidade, Muller inicia delimitando a localização das áreas residenciais separadas pelo esporão central, ficando a leste os bairros residenciais de classe média e de alto poder aquisitivo; e a oeste bairros residenciais de baixo poder aquisitivo. Entre os bairros a leste do esporão central estão os denominados de “Centro”, “Estação” e “Campo do América” (MULLER, 1970, p. 26). Ela ressaltava que o bairro residencial do Centro estende-se no entorno da área central, ocupando as encostas de baixa declividade, com ruas largas e residências de médio e alto

padrão, algumas com arquitetura arrojada, fazendo parte desta área as ruas: da Itália, Dois de Julho, Dez de Junho, Trechina, Nestor Ribeiro, D. Pedro II, Alves Cabral, Padre Altino Freire, Gerônimo Sodré, Frederico Costa, Lélis Piedade, Santo Antônio; as avenidas Alves Pereira e Rio Branco; e as praças Castro Alves e da Estação, atual Antônio Brito.

Deslocando do Centro em direção ao Norte encontra-se o bairro Campo do América, formado no início dos anos de 1950, com predominância de casas de padrão médio em relação às de alto padrão e de menor valor do solo urbano, comparando-se como Centro. As principais ruas são: 15 de Novembro, Apolinário Peleteiro e Manoel Vitorino, esta última em seu início, partindo da praça da Bandeira, localizava-se a área de prostituição denominada de Maracujá.

Foi ressaltado por Muller que no entorno da área de classe média e alta, a “leste da praça da Bandeira”, existe “um cinturão, de extensão e largura variáveis”, formado pelo grupo social de baixo poder aquisitivo com “residências modestas”, remanescente da velha Jequié, ocupando “área de várzea e de baixos terraços”, sujeita às inundações (MULLER, 1970, p. 26).

Enquanto ao Norte encontra-se o bairro Sobocó da Ema, formado no entorno da construção da Ferrovia Jequié-Ipiaú-Ubaitaba-Ilhéus, que teve suas obras paralisadas no final dos anos 1950. O bairro é predominantemente composto por população negra, trabalhadores da ferrovia, residindo em “casas bastante modestas” e “mal alinhadas” e partindo deste, margeando a linha de ferro até a estação, encontra-se a área de ocupação de terrenos federais, com construções de pequenas casas (MULLER, 1970).

Tanto o Sobocó da Ema quanto o percurso da linha, os serviços existentes são “uma ou outra vendinha de esquina, pobre, com muito pouco a oferecer a uma freguesia também com muito pouco a gastar”, e a população “é constituída de ajudante de pedreiros, sapateiros e outros trabalhadores, enquanto as mulheres são domésticas, lavadeiras ou engomadeiras” (MULLER, 1970, p. 29).

Com o processo de desenvolvimento da cidade, neste período origina-se primeiramente o bairro do Joaquim Romão, que é o prolongamento da área central e o bairro do Jequezinho. Posteriormente, com a construção da rodovia Rio–Bahia e da ponte Theodoro Sampaio sobre o rio das Contas, origina-se o bairro do Mandacaru.

O bairro Joaquim Romão surge por ser área do proprietário fundiário de nome Joaquim Romão, ocupada por trabalhadores, com construções modestas, sendo uma continuação da expansão da cidade no entorno da área central. Quando Jequié foi elevada à categoria de cidade, Santos (1956) menciona que existia apenas uma rua, primeiro usada



por animais e depois como rodagem (atual avenida Lomanto Junior), acompanhando o curso do rio das Contas até o Curral Novo.

Com o crescimento populacional as construções vão ocupando a encosta Oeste do esporão central que separa a área central do Joaquim Romão e do Vinte e Sete (avenida Rio Branco). Entre as ruas destacam-se: Abílio Procópio Ferreira, que era denominada de Bela Vista, fica na cumieira separando os dois bairros; a Lelis Piedade; Vinte Sete (avenida Rio Branco), Santa Luzia e Mario Lins.

O desenvolvimento do bairro é impulsionado a partir da década de 1940 com o traçado da rodovia Rio-Bahia (BR-116), que intensifica a ocupação da rua Siqueira Campos (uma das saídas para Salvador) e de outras ruas, como Vinte Sete (avenida Rio Branco), Lélis Piedade, Santa Luzia, Andrade Teixeira, João José Duarte, como pode ser observado no mapa publicado no trabalho coordenado por Muller (1970).

Segundo Muller, o Joaquim Romão caracteriza-se por ser um bairro formado por trabalhadores nas áreas de oficinas, construções, artesanato, empregadas domésticas, feirantes e comerciários. A autora comenta ainda que as atividades comerciais e de serviços existentes no bairro apresentam-se bastante dispersas, como pequenas vendas, açougues, sapatarias, barbearias e alguns armazéns. Ela identifica os bairros periféricos ao Joaquim Romão, como: “Alto do Cemitério, Cururu e Curral dos Bois”, os quais no conjunto não se diferenciam (MULLER, 1970, p. 26). É importante ressaltar que não é mencionado pela pesquisadora o bairro Barro Preto, que compõe a unidade do Joaquim Romão, provavelmente por estar distante do núcleo da cidade, e ele se originou no ano de implantação da Ferrovia Nazaré e atualmente é reconhecido como “Quilombo urbano” (SAMPAIO, 2017, p. 45).

Quanto aos bairros descontínuos em relação ao conjunto principal da cidade, o primeiro a se desenvolver foi o Jequiezinho, nos anos de dinamismo econômico e de atração populacional de Jequié. São fundamentais na ocupação do bairro os baixos preços do terreno em relação ao da área central e seu entorno e as suaves ondulações do relevo, o que proporciona aos grupos sociais de baixo e médio poder aquisitivo edificar suas casas. Um outro elemento que contribui na ocupação do bairro é a infraestrutura existente, como resalta Santos (1956), após a década de 1930, com a “presença de água encanada, de luz elétrica e de um bom serviço de ônibus” (p. 92).

O desenvolvimento do bairro é retratado por Santos, quando mencionou o crescimento do número de ruas, que em 1918 era formado por quatro ruas: 19 de Fevereiro, do Oriente, do Gravatá e do Pau Ferro. Em 1954 ocorre o acréscimo de novas

ruas: Leôncio Galvão, Água Branca, da Linha, 1º de Outubro, Esporte Clube, João Emilio e Santos Dumont. Em 1954 são abertas outras ruas: José de Sá Bittencourt (anterior Aníbal Brito), N. S. do Perpétuo Socorro, São Paulo, Agapito Fernandes, Eliézer Sousa Santos, Mongoiós, João Braga, do Alecrim, J. J. Seabra, da Paz, Professora Virgínia, João Ribeiro e travessa Leôncio Galvão (SANTOS, 1956).

Muller (1970, p. 32) destaca que antes da ponte sobre rio Jequeizinho as residências “apresentam melhor aspecto, podendo ser classificadas como médias”. São residências que se localizavam nas avenidas João Goulart (anterior Gravatá), José Moreira Sobrinho (anterior 19 de Fevereiro), José de Sá Bittencourt e Getúlio Vargas (anterior Água Branca). Na medida que se afasta do núcleo que deu origem ao bairro, as residências tornam-se modestas, mencionando o Pau Ferro como subúrbio do bairro Jequeizinho.

No Jequeizinho predominam as atividades comerciais e de serviços, como pequenos mercadinhos (vendas, quitandas, bodegas), armarinhos, farmácia, açougue, oficinas de sapateiros, barbearias, alfaiatarias, saboaria, torrefação de café, igrejas católica e batista. Tais atividades comerciais concentravam-se na rua José de Sá Bittencourt, percurso inicial da rodovia para Ipiauí. A população é formada por trabalhadores que desempenham suas funções no bairro, nas áreas do comércio, oficinas, pequenas indústrias e outros ofícios no centro da cidade, no comércio, feira livre e outras atividades (SANTOS, 1956; MULLER, 1970).

É importante destacar que o bairro é tratado nas pesquisas realizadas por Santos (1956) e Muller (1970) como uma unidade isolada da cidade, com características de vida própria, o que estimulou as discussões entre os agentes sociais nas lutas reivindicando seu desmembramento e sua emancipação política, pelo mesmo apresentar status de cidade (CAFEZEIRO, 1999).

O bairro do Mandacaru, localizado na margem direita do rio das Contas, foi originalmente um povoado pertencente ao distrito de Boaçu e ocupado anteriormente por ciganos. Originando-se em função da rodovia Rio-Bahia (BR-4, atual BR-116) e seu acesso à área central ocorre através da ponte Theodoro Sampaio, inaugurada em 1940. Segundo Santos, a população há 10 anos atrás, considerando o ano da pesquisa, era bastante reduzida e no ano de realização da pesquisa era “estimada em 700 pessoas” (SANTOS, 1956, p. 93).

Segundo Muller, o bairro apresenta uma estrutura linear, de pequena extensão, ocupando a margem da própria rodovia, e conta com uma rua secundária paralela à via principal e poucas transversais. O Mandacaru possui residências modestas, são raras as

de tipo médio e predominam os serviços voltados para circulação de automóveis, como oficinas de reparos, posto de gasolina, restaurantes, bares e dormitórios, como destaca Muller (1970). A Figura 20 retrata a formação do bairro, a abertura de loteamentos e a ponte Theodoro Sampaio. A margem esquerda do rio das Contas, a via de acesso ao núcleo central e ao bairro Jequiezinho.



**Figura 20** – Vista panorâmica da formação do bairro Mandacaru, década de 1950  
Fonte: Arquivo pessoal de Val Rodrigues.

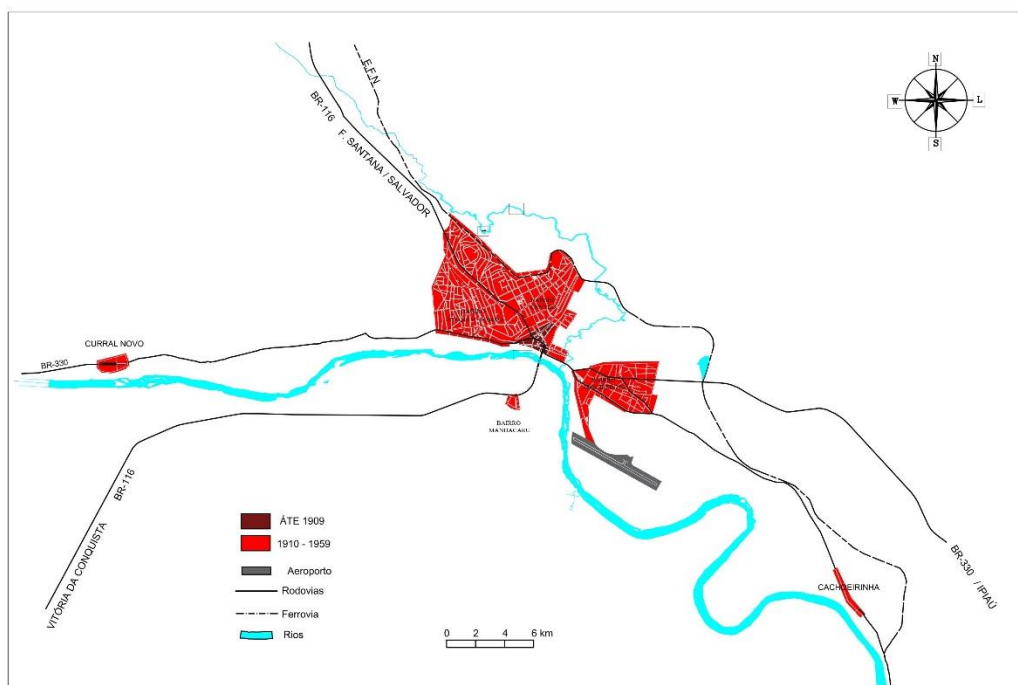
As ações dos agentes sociais são marcantes na estruturação e dinamismo da cidade e na ampliação das interações com as regiões, através da oferta de bens e serviços, o que fortaleceu as funções urbanas existentes, como: administrativa, judiciária, educacional, saúde, bancária e comercial, principalmente com o advento do rodoviário, que legitima seu papel de “centro regional” e de “porto de terra” (SANTOS, 1956; GEIGER, 1963; MULLER, 1970).

Por outro lado, com o rodoviário houve também dinamismo das cidades de Vitória da Conquista, ao Sul de Jequié e de Feira de Santana, ao Norte, no percurso da rodovia Rio-Bahia (BR-116) e das cidades de Ilhéus e Itabuna, na BR-101, a Leste, conectadas a Jequié através da rodovia BR-46 (BR-330), que faz ligação da área litorânea ao Sertão.

O reflexo do dinamismo (nesse período) materializa-se nas formas socioespaciais da cidade (VASCONCELOS, 2013), relacionando “os indivíduos aos espaços”, onde os grupos sociais excluídos ocupam a periferia da cidade, principalmente as áreas de várzea e baixos terraços, sujeitos às inundações em anos de enchente do rio das Contas, bem como as encostas de maior declividade e nas proximidades do prolongamento das vias

que dão acessibilidade à cidade, formando assim os bairros periféricos (VASCONCELOS, 2013, p. 23).

Sendo assim, como retrata a Figura 21, a cidade desenvolve-se territorialmente seguindo as vias de circulação na direção do bairro do Joaquim Romão, no percurso da rodovia Rio-Bahia, na saída para Salvador, acompanhando a estrada em direção ao Curral Novo. Já o Mandacaru desenvolve-se timidamente em direção ao Sul e o Jequezinho, crescendo na direção Leste, acompanhando o percurso da rodovia Jequié-Ipiaú, ambos, formados por trabalhadores. Enquanto a população formada pela classe média e alta constroem suas residências nas encostas voltadas para o Leste, na direção do Campo do América e na proximidade da Estação Ferroviária.



**Figura 21** – Jequié: Desenvolvimento Territorial da Cidade, 1910-1959  
Fonte: Prefeitura Municipal de Jequié (2019). Elaborado pelo autor (2019).

O período foi marcado pelas ações do Estado através da implantação de equipamentos urbanos, abertura de ruas e implantação de infraestrutura na cidade e pelas ações dos agentes econômicos, com destaque para os imigrantes italianos, especificamente da família Grillo, nas doações de terrenos, com objetivo de valorização deles. Este período foi marcado também pelas reivindicações dos residentes do Jequezinho por autonomia e transformação do bairro em cidade, como destaca Cafezeiro (1999). As reivindicações de autonomia do Jequezinho foram superadas com as ações do Estado através da implantação de equipamentos urbanos e infraestrutura no bairro.

### 3.4 JEQUIÉ: PERDAS E RETRAÇÕES URBANAS (1960-1989)

Este período é marcado por eventos sociais, econômicos e políticos, por rupturas, pela intensificação do processo de urbanização e pela aceleração das desigualdades sociais nos países latino-americanos, especificamente do Brasil.

Para Aurélio Ferreira (1986), “perdas” é o “ato ou efeito de perder” (FERREIRA, 1986, p. 1307), ou o fato de deixar de possuir ou de ter algo. Enquanto “retração” é o “ato ou efeito de retrain-se” ou diminuir o volume de negócios no comércio ou ainda a diminuição do volume de um corpo (FERREIRA, 1986, p. 1502). Sendo assim, perdas e retrações aqui são tratadas como freio ao dinamismo.

#### 3.4.1 Contexto

No contexto internacional, o período é marcado pela intensificação da bipolaridade mundial entre Estados Unidos da América (EUA) e a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), que tem início em 1947 e finaliza em 1991, denominado de Guerra Fria e conseqüentemente pela busca do controle de territórios regionais decorrentes desta bipolaridade, na América Latina, no Oriente Médio e nos estados descolonizados da África e Ásia. Em 1961 ocorre a construção do Muro de Berlim, símbolo da separação entre Alemanha Oriental e Alemanha Ocidental; e no final dos anos 1980 as transformações no Leste Europeu com a criação dos estados independentes e a derrubada do muro de Berlim.

Em 1960 é criada a Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP), que na crise de 1973 triplica o preço do barril, encerrando uma fase do crescimento econômico, ocorrido nas três décadas anteriores, como destaca Vasconcelos (2016).

Enquanto isso, na América Latina desencadeiam-se os golpes militares, predominantemente entre os anos de 1960 e 1970. No Brasil, o golpe militar ocorre em 1964, iniciando as ações de um estado ditatorial que se prolonga até 1985, quando tem início a redemocratização do país. Segundo Vasconcelos, no regime autoritário

o novo governo criou uma série de mecanismos e instituições que interferiram diretamente no processo de crescimento das cidades brasileiras, como o Banco Nacional de Habitação (BNH), em 1964, que financiou a construção de conjuntos habitacionais e da infraestrutura urbana a partir dos recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), assim como forneceu recursos para construção de

imóveis privados, financiando o setor imobiliário, que teve grande expansão nesse período (VASCONCELOS, 2016, p. 394).

Por outro lado, na década de 1970 intensifica-se o processo de favelização e de ocupações nas cidades brasileiras, decorrentes do êxodo rural, da migração da população das pequenas cidades para as grandes cidades e da falta de políticas de moradia para os grupos sociais excluídos. Este problema agrava-se na década de 1980 com a crise econômica e com a retração do papel do Estado, como menciona Vasconcelos. A Caixa Econômica Federal em 1986 substituiu as atividades do Banco Nacional de Habitação (BNH), fato que reduziu o papel do Estado na edificação de residências, impactando (assim) “no desenvolvimento das cidades, que passaram a resultar, sobretudo, da ação dos agentes privados e da autoconstrução popular” (VASCONCELOS, 2016, p. 430).

Com base em Santos e Silveira (2001), este período se encaixa no ‘meio técnico-científico-informacional’, que em sua primeira fase, no Brasil em 1970, os autores denominaram de “período técnico-científico”, marcado pela racionalidade e modernização do território, com uso do conhecimento científico e da tecnologia, evidenciados na “ampliação das redes de transportes”, modernização das comunicações, dos equipamentos industriais, da agricultura e expansão das fronteiras agrícolas, intensificando a fluidez no território e a movimentação de trabalhadores (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 49).

É importante destacar que em 1960 é inaugurada Brasília, a nova capital do Brasil. E no início desta década ocorre o asfaltamento da rodovia Rio-Bahia; a construção das rodovias Belém-Brasília e da Brasília-Acre; o asfaltamento e melhorias de rodovias predominantemente na área de maior dinamismo do país; a implantação dos trens urbanos eletrificados a partir de 1970; a inauguração da rodovia Transamazônica em 1972; da estrada de ferro Carajás, na Região Norte e Nordeste em 1985; a construção de novos aeroportos nas décadas de 1970 e 1980; o mesmo ocorrendo com a implantação e reestruturação dos portos (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

A difusão da energia elétrica no território brasileiro ocorre com o aperfeiçoamento das técnicas de geração e transmissão e a organização do setor através da criação das Centrais Elétricas Brasileiras S.A. (Eletrobrás) em 1961, com objetivo de interligar os sistemas isolados, criando assim dois grandes subsistemas, em 1981 as transmissões de energia do subsistema da região Norte/Nordeste e em 1963 do subsistema do Sul/Sudeste/Centro-Oeste, ampliando (assim) as linhas de transmissão de energia, para

atender às demandas da urbanização, da industrialização e da ocupação do território (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

A construção de refinarias é ampliada a partir de 1960, com as descobertas de várias jazidas no litoral entre os estados do Maranhão e do Rio de Janeiro e dos oleodutos e gasodutos nos anos de 1970. Em 1965 é criada a Empresa Brasileira de Telecomunicações S.A. (Embratel) e em 1972 a Telecomunicações Brasileiras S.A. (Telebrás). Ambas com o objetivo de regulamentar as telecomunicações, sabendo-se que as transformações nas comunicações ocorrem a partir de 1970, com o início da implantação da Rede Nacional de Telex em 1973 pela Embratel. Em 1980 o Brasil ingressa no Sistema Mundial de Comunicações Marítimas via Satélite (Inmarsat) e de outros sistemas básicos de telecomunicações, como a Rede Nacional de Televisão. Ocorrem também a expansão da rede telefônica em ritmo insuficiente para atender à procura e início da automação industrial e informatização bancária, assim como o crescimento no uso dos insumos agrícolas, principalmente nas regiões Sudeste e Sul do país (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

Na década de 1970, segundo Moreira, destaca-se a concentração das atividades industriais e da população na região Sudeste, enquanto a agricultura inicia sua marcha em direção ao Centro-Oeste. Nos anos 1980 intensifica-se o processo de modernização na nova fronteira agrícola (MOREIRA, 2011).

Na Bahia, o Centro Industrial de Aratu é inaugurado em 1967, nos municípios de Candeias e Simões Filhos. Em 1973 é institucionalizada a Região Metropolitana de Salvador (RMS) e em 1978 é implantado o Polo Petroquímico de Camaçari (VASCONCELOS, 2016). No interior da Bahia, na década de 1970, são instalados o Distrito Industrial de SUBAE, em Feira de Santana; o Distrito Industrial do São Francisco, em Juazeiro; o Distrito Industrial de Itabela, em Itabuna; o Distrito Industrial de Sauipe, em Alagoinhas; o Distrito Industrial de Imborés, em Vitória da Conquista e em 1974 o Distrito Industrial de Jequié (PINHEIRO, 1991).

Neste período ocorre a interiorização do ensino superior no Estado da Bahia, inicialmente com a criação das Faculdades e posteriormente com a implantação das quatro universidades estaduais: a Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS) em 1976; a Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB) em 1980; a Universidade do Estado da Bahia (UNEB) em 1983; e em 1991 a Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC) (RABELO, 2005; BAHIA, 2019).

No final da década de 1980 ocorre a crise na agricultura cacauceira causada pela vassoura-de-bruxa, doença desenvolvida por um fungo que destrói os cacauais promovendo a queda da produção, acentuada ainda pelos baixos preços no mercado internacional. Na agricultura cafeeira, ocorre também os baixos preços do produto no mercado internacional, que somados aos anos de estiagem (seca) contribuem para a desativação em 1990 do armazém do Instituto Brasileiro de Café (IBC).

Em 1960 ocorre a pavimentação asfáltica das rodovias Rio-Bahia (BR-116) e BR-330, no percurso Jequié–Ipiaú–Ubatã e a desativação da Estrada de ferro Nazaré em 1962. No início desta década, o município de Jequié reduz seu território, com a emancipação política dos distritos de Itagi em 1960, de Jitaúna em 1961, e de Aiquara em 1962, os novos municípios estão localizados na Zona da Mata, área produtora de cacau. Em 1963, Antônio Lomanto Júnior, natural de Jequié, é eleito governador do Estado da Bahia, exercendo a chefia do executivo baiano entre 1964 a 1967.

Em 1975 cria-se a Diocese de Jequié e em 1989 ocorre o desabamento do prédio histórico da família Grillo, construído em 1918, totalmente destruído em 1990, segundo Meira (2007).

Entre os principais agentes que atuam nesta época de perdas e retrações, destacam-se o Estado nos níveis federal, estadual e municipal. A seguir serão evidenciados os agentes econômicos e a sociedade e os rebatimentos no desenvolvimento da cidade.

### 3.4.2 Estado

Em 1960 o Estado atua em nível federal na construção do novo traçado da rodovia Rio-Bahia, sua pavimentação asfáltica e construção de uma nova ponte sobre o rio das Contas, retirando a passagem da rodovia do centro da cidade. Esta mudança impacta na diminuição do fluxo de automóveis na área central e no bairro do Mandacaru, por outro lado, o novo traçado a Oeste da cidade contribui na origem do bairro John Kennedy (Cidade Nova).

Neste mesmo ano inicia-se a pavimentação asfáltica da BR 330, ligando Jequié às cidades de Ipiaú e Ubatã (MARCELO, 2002); e em 1964 teve início a construção da barragem da Usina Hidrelétrica de Pedras, no rio das Contas, a 15 km a montante da cidade de Jequié, inaugurada em 1969 com recursos do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS). Em 1970 o fornecimento da energia elétrica do subsistema



Funil (rio das Contas) é integrado ao de Paulo Afonso (MARCELO, 2002; ARAÚJO, 2017).

Na construção da barragem, segundo Araújo, são empregados 1.200 trabalhadores e os principais objetivos da referida barragem são: aumentar a produção do “setor energético do Sistema do Funil, de 10.000 para 30.000 KW”; evitar as “inundações nas cidades ribeirinhas”; promover a “irrigação” e “implantação de núcleos agrícolas” e o desenvolvimento da “piscicultura”; além do desenvolvimento das atividades ligadas ao “lazer e turismo” (ARAÚJO, 1997a, p. 213).

Em 1960 é inaugurada a agência do Banco do Nordeste S.A, com o objetivo de financiar os agentes produtivos nas áreas da agropecuária, industriais, comerciais e de serviços, como já foi dito. No entanto, nesta mesma década ocorrem eventos negativos, como em 1960 com a paralisação da construção da estrada de ferro Jequié–Ubaitaba; e em 1962 quando foi desativada a Estrada de Ferro Nazaré (ZORZO, 2001). Na década de 1970 foi construído o prédio do Banco do Brasil S/A (ARAÚJO, 1997a).

Nesta época são instaladas na cidade instituições federais na área social, como: o Instituto Nacional de Previdência Social (INPS), a Superintendência de Campanhas de Saúde (SUCAM), o Fundo de Assistência ao Trabalhador Rural (FUNRURAL) e a Justiça do Trabalho. Na área rural, a Comissão Executiva do Plano da Lavoura Cacaueira (CEPLAC) e o Instituto Brasileiro de Café (IBC). Na área de infraestrutura, o Departamento Nacional de Estrada e Rodagem (DNER) e o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e na área de coleta de impostos e segurança, o Posto da Receita Federal (POSTOFAZ) e Polícia Rodoviária (BAHIA, 1977a).

Entre os anos de 1960 a 1980, o Estado tem papel importante na estruturação da cidade, no desenvolvimento de estudos sobre a cidade e na implantação de várias instituições. Nos primeiros anos da década de 1960 foram abertas as avenidas Lomanto Junior, ligando a Área Central ao bairro John Kennedy (Cidade Nova), que teve origem com o desvio da Rio-Bahia (BR-4, atual BR-116) e a Franz Gedeon, ligando o bairro do Jequezinho à área central. Foram implantados ainda: a Estação Rodoviária, no bairro do Joaquim Romão; o Parque Rodoviário do Departamento de Estrada e Rodagem da Bahia (DERBA) no bairro do Jequezinho; e a construção de novos pavilhões no Instituto de Educação Regis Pacheco (IERP), no bairro do Campo do América. A Figura 22 retrata a Estação Rodoviária e, ao fundo, a encosta oeste do espigão central, onde se desenvolveu territorialmente o bairro Joaquim Romão.



**Figura 22** – Estação Rodoviária de Jequié, década de 1960  
Fonte: Arquivo pessoal de Val Rodrigues.

Em 1965 inaugura-se o Frigorífico do Sudoeste Baiano S/A (FRISUBA), a 10 Km da cidade, no percurso da rodovia Jequié-Ipiaú, com objetivo de abater 35 mil cabeças de bovino e mil cabeças de suínos, anualmente. Em 1970 é inaugurado o Parque de Exposição Agropecuária, no Jequezinho. Em 1974 é criado o Distrito Industrial de Jequié, no bairro do Mandacaru; em 1977 implanta-se a Fundação Faculdade de Formação de Professores de Jequié (FFFPJ) (Figura 23) com cursos de licenciatura curta, Letras e Ciências, bairro do Jequezinho, transformada em *campus* da Universidade do Sudoeste da Bahia em 1980. Em 1975 é construído o Centro Integrado Luís Viana Filho; em 1976 o Colégio Polivalente Edivaldo Boaventura; e em 1981 o Ginásio de Esportes Aníbal Brito, todos estes no bairro do Jequezinho (MARCELO, 2002; RIOS, 2011).



**Figura 23** – Fundação Faculdade de Formação de Professores de Jequié, 1977  
Fonte: Arquivo pessoal de Val Rodrigues.

Entre os estudos elaborados pelo Estado da Bahia sobre Jequié, destacam-se dois: 1977, o Plano Diretor Urbano de Jequié, pela Companhia Estadual de Desenvolvimento Urbano (CEDURB), ligada à Secretaria do Saneamento e Desenvolvimento Urbano do

Estado da Bahia; e em 1982, Estudo de Expansão Urbana Orientada: Disponibilidade de Terra – Jequié-Ba, pelo Instituto de Desenvolvimento Urbano e Articulação Municipal (INTERURB), órgão ligado à Secretaria de Planejamento Ciências e Tecnologia (SEPLANTEC).

Em 1965 é criado o primeiro sistema de esgotamento sanitário de Jequié, realizado pelo Departamento de Engenharia Sanitária do Estado da Bahia que atendia aproximadamente 40% da cidade (EMBASA, 1973). Em 1975 ocorre a reestruturação do sistema de esgotamento da cidade e a construção da estação de tratamento de esgoto pela Empresa Baiana de Água e Saneamento S/A (EMBASA).

Neste período ainda são instaladas a Companhia de Eletricidade do Estado da Bahia (COELBA); a referida Empresa Baiana de Água e Saneamento S/A (EMBASA); a Telecomunicações da Bahia S/A (TELEBAHIA) e a Inspeção da Secretária da Fazenda, ambas na área central. Além delas, cria-se a Delegacia Regional de Polícia; a 4ª Companhia da Polícia Militar e o Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), no bairro do Joaquim Romão; a Superintendência de Desenvolvimento Industrial e Comercial (SUDIC), no bairro do Mandacaru e o Instituto Biológico da Bahia, no bairro do Jequezinho.

A partir da década de 1970 tem início a construção do Centro Cívico (Centro Administrativo) no bairro do Jequezinho, para onde são transferidas e instaladas as instituições federais, estaduais e municipais, iniciando com a inauguração do novo prédio da Prefeitura Municipal (Figura 24). Em 1980 são inaugurados o novo prédio do Fórum Bertino Passos; o da 13ª Diretoria Regional de Educação e Cultura (DIREC) e o da 13ª Diretoria Regional de Saúde (DIRES).



**Figura 24** – Prefeitura Municipal de Jequié, década de 1970  
Fonte: Arquivo pessoal de Emanuel Andrade.

Em nível municipal, em 1963 é criado o bairro John Kennedy, localizado na margem esquerda do rio das Contas, no entorno do novo traçado da rodovia BR- 4 (Rio-Bahia, BR-116), a três quilômetros do centro da cidade, com acesso através da avenida Lomanto Junior; e em 1964 o bairro São José, localizado na proximidade da ferrovia paralisada Jequié-Ubaitaba e do bairro do Campo do América, ao norte da área central; em 1964 é construído o Centro Assistencial Almerinda Lomanto, no bairro Joaquim Romão; em 1966 inaugura-se o viaduto Daniel Andrade, ampliando assim o percurso da avenida Rio Branco; em 1970 são inaugurados o prédio da Prefeitura Municipal, no Jequezinho, e o Estádio Municipal Waldomiro Borges, no Mandacaru; em 1973 é inaugurado o Colégio Municipal Presidente Médici, no bairro de Joaquim Romão (RIOS, 2011); na década de 1960 recebem pavimentação asfálticas as ruas Bertino Passos, da Itália, 7 de Setembro e 15 de Novembro; as avenidas João Goulart, Brigadeiro José de Sá Bittencourt e Fran Gedeon e a praça Ruy Barbosa; no final dos anos de 1970 é aberta a avenida Landulfo Caribé, ligando o bairro do Jequezinho ao centro da cidade; e no início dos anos 1980 é canalizado o rio Jequezinho, no perímetro urbano.

As ações do Estado são significativas: a construção da Barragem de Pedras, no rio das Contas; e a canalização do rio Jequezinho, que amenizou as inundações e contribuiu para a ocupação da área de várzea, como preconizou Milton Santos em 1956, dando início ao processo de junção entre o núcleo central e o bairro do Jequezinho. Neste período, as ações do Estado têm continuidade com a instalação do centro administrativo e de instituições públicas de serviços no Jequezinho, que contribuem para diluir as ideias de emancipação do bairro.

### 3.4.3 Agentes Econômicos

Nesta época, os agentes econômicos desempenham papéis importantes no desenvolvimento da cidade, entre os quais destacam-se: os proprietários dos meios de produção, ligados às atividades comerciais e de serviços, os industriais e os agricultores; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários e os trabalhadores.

Os proprietários fundiários e os promotores imobiliários desempenham papéis significativos nas transformações da cidade. Em 1962 é implantado o loteamento Cidade Nova com 2.292 lotes, que deu origem ao bairro John Kennedy, como destacado acima. No início da década de 1960 são implantados no Jequezinho os loteamentos João Ribeiro e Pedro Cardoso; e no Mandacaru, os loteamentos Maracanã e Santo Antônio. Em 1987

é criado o loteamento Tropical I e II, com 2.556 lotes (JEQUIÉ, 1992). Em 1968 é inaugurado o edifício 2 de Julho, primeiro prédio com elevador na cidade de Jequié.

Em 1960 Jequié conta com 116 estabelecimentos industriais de transformações e 406 trabalhadores; e em 1968 existem 124 estabelecimentos e 897 trabalhadores (ORMOND, 1970). Enquanto em 1980 são identificados 165 estabelecimentos industriais e 1.622 trabalhadores; e em 1985 existem 172 indústrias e 2.241 trabalhadores (CEI, 1994).

Foi nos primeiros anos da década de 1960 que ocorreu o surgimento das primeiras fábricas de roupas, que dão origem à Indústria de Roupas Sacy Pererê Ltda. e a Estrela Indústria de Roupas Ltda., formando assim o polo confeccionista de Jequié. No início, a produção das indústrias atendia apenas o mercado local. À medida que as empresas foram crescendo, outras foram surgindo. Segundo Pinheiro, em “1991 o polo confeccionista de Jequié era o segundo maior da Bahia, atrás apenas do polo de Salvador”. O polo contava com 11 empresas, cinco delas atuavam em nível nacional e empregavam 1.800 trabalhadores, dos quais 90% eram do sexo feminino. Entre as fábricas, duas localizavam-se no Distrito Industrial de Jequié, a Bremer e a Estrela (PINHEIRO, 1991, p. 58).

No início dos anos de 1990, a abertura econômica, o uso da tecnologia e do *marketing*, promovem alta competitividade no mercado, principalmente no setor das indústrias de confecções que sofrem também com a falta de crédito para giro, o que desencadeia uma crise estrutural, levando ao fechamento grandes empresas como Estrela e Sacy Pererê, impactando negativamente a economia urbana. Enquanto a Bremer S/A, uma das sobreviventes, incorpora novas tecnologias e terceiriza a produção.

É importante ressaltar que o Distrito Industrial de Jequié (DIJ) é implantado no início da década de 1970; e entre 1974 e 1977 existe apenas uma empresa instalada no DIJ, que empregava 70 trabalhadores. Em 1980 são 12 empresas e 740 trabalhadores; e em 1989 existem 21 empresas e 1.312 trabalhadores. Uma característica marcante das empresas instaladas no DIJ, até 1989, era não possuir grandes filiais de empresas instaladas em outras regiões, certamente porque estas empresas eram mantidas com capital local e eram de origem familiar, como destaca Pinheiro (1991).

No final dos anos de 1980, o FRISUBA é adquirido pelo Grupo Paes Mendonça e no início dos anos de 1990 passa a pertencer ao Grupo Bahia Carne. Segundo Pinheiro, abatia-se no frigorífico em torno de “300 cabeças de bovino por dia” e aproximadamente “100.000 cabeças por ano” (PINHEIRO, 1991, p. 58). A produção era destinada às cidades de Jequié, Vitória da Conquista, Salvador, Belo Horizonte e São Paulo.

Com base nos dados das Informações Básicas dos Municípios, publicados pelo Centro de Estatística e Informações (CEI), o rebanho bovino em 1980 é de 69.152 cabeças; em 1980 passa a ter 53.329 cabeças; e em 1989 é formado por 118.510 cabeças, o que retrata que o abate no frigorífico era de animais originários de outros municípios. Quanto à produção agrícola, o principal produto comercial neste período é o cacau. A produção em 1980 é de 5.256 toneladas em uma área de 4.578 ha; em 1985 são 5.719 t e área de 6.994 ha; e em 1989 são 2.786 t e área de 6.190 ha, observando uma queda na produção relacionada à vassoura de bruxas.

Entre os anos de 1960 e 1970 são implantadas novas agências de automóveis, como Waldomiro Borges & Cia e a Lobauto. Na área de material de construção, a Casa Amaral e a Casa Maia. Na área de eletrodomésticos, a Jordan e a Mobel. Na área de tecidos e confecções, a Predileta, Loja do Sul, Casa Amazonas e Jequitaia. No setor de transporte de cargas ganham destaque a Rodoviária Estrela do Norte e Rodoviária Ramos. No setor de transporte rodoviário de passageiros, a Viação Cidade Sol e a Auto Viação Tiradentes (MEIRA, 2007).

Na primeira metade dos anos de 1970 tem início a feira no Joaquim Romão, que contribuiu para formação do subnúcleo comercial no bairro. Entre os anos de 1970 e 1980 são implantados os primeiros supermercados, como o Sumel, em seguida o Supermercado Cardoso. E no início da década de 1980 são implantados ainda o Frigorífico e Estivas Jequié Ltda. (FRIJEL), as indústrias de Biscoitos Gameleira S/A. e Petyan Indústrias de Alimentos. Segundo informações da Secretaria de Indústria, Comércio e Mineração (1996). No que se refere ao comércio, em 1985 existiam 889 atividades comerciais, sendo 869 varejistas e 20 atacadistas.

Na área de saúde, na década de 1960 é implantada a Clínica São Vicente; e nos anos de 1980 o Instituto de Ortopedia e Reabilitação Traumatológica Educação Física (IORTE). Na área de educação são implantados na década de 1960 o Centro Educacional Técnica de Jequié (CETEJE), com cursos técnicos; e em 1980 o Colégio Antônio Pinheiro (CAP), e em 1981 o Dinâmico, ambos com ensino médio.

Nesta época os agentes econômicos iniciam um processo de modelagem da cidade apontando as áreas de novos investimentos para determinadas classes sociais.

#### 3.4.4 Sociedade

A sociedade de Jequié é contemplada com a eleição do jequeense Antônio Lomanto Junior para governador do Estado da Bahia, entre os anos de 1964-1967. Em 1963 ocorre em Jequié a XVIII Assembleia Geral da Associação dos Geógrafos Brasileiros; em 1962 o bairro do Jequezinho é elevado à categoria de Paróquia, tendo como padroeira Nossa Senhora do Perpétuo Socorro; e em 1975 a cidade transforma-se em sede de Bispado com a criação da Diocese de Jequié.

A cidade ganha mais um cinema com a inauguração em 1962 do Cine Auditório com 811 lugares; em 1968 é fundada a Loja Maçônica Areópago Jequeense; em 1975 a Associação Comercial de Jequié é transformada em Associação Comercial e Industrial de Jequié (ACIJ); na década de 1980 é criada a Associação das Indústrias de Roupas e o Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias de Confecções; e em 1984 é inaugurada a Casa da Cultura Pacífico Ribeiro.

Segundo Novaes, entre 1964 e 1975, apenas o “Jornal Jequié” é publicado na cidade. E ressalta que em 1976 é lançado a “Tribuna do Sol” e a revista “Espelho”, que teve três meses de duração. Com o início da abertura política e os “avanços tecnológicos da produção e impressão gráfica”, novos periódicos circularam na cidade, apesar de os mesmos não terem duração superior a um ano de existência. Entre 1982 a 1988 são identificados seis jornais (NOVAES, 2006, p. 23; 27). No final dos anos de 1980 são implantadas as emissoras de Frequência Modular; em 1987 a Rádio Cidade Sol Ltda. (94,5 FM); e em 1989 o Sistema Jequié de Comunicação (93 FM) (NOVAES, 2006).

Na área de lazer, na década de 1970 são inaugurados dois clubes sociais, a Associação Atlética do Banco do Brasil (AABB) e o Clube dos Maçons, ambos espaços frequentados pela classe média e de alto poder aquisitivo da cidade.

O carnaval (que foi predominante de rua) passou a contar com desfiles de blocos afros até final da década de 1970. No entanto, durante os anos de 1970 e início dos 1980, o carnaval passou a ser realizado também em clubes. Em 1986/87 a festa carnavalesca é suspensa, voltando a ser realizada a partir de 1988, sendo extinta em 1991 (RIOS, 2011). Por outro lado, as festas juninas, até então realizadas no ambiente familiar, passam a ser realizadas, nos anos de 1980, por iniciativa dos residentes, em ruas e praças, inicialmente nos bairros populares.

No que se refere às religiões de matrizes africanas, os cultos são realizados nos terreiros ou casas dos seus líderes ou patronos. Segundo Silva Junior, os terreiros estão localizados predominantemente em bairros populares, como Jequezinho (Pau Ferro e

Rua da Banca), Joaquim Romão e Alto do Cemitério, Mandacaru e Cidade Nova (SILVA, 2007).

Quanto à população economicamente ativa em Jequié, por setores de atividades, segundo dados da CEI, em 1970 a agricultura contava com 13.542; e em 1980 ocorreu um decréscimo para 11.203 trabalhadores. Enquanto na indústria em 1970 foram identificadas 4.107 pessoas; e em 1980 ocorreu um acréscimo para 7.220. Verifica-se a mesma tendência de crescimento nas áreas comerciais e de serviços – onde na primeira (em 1970) foram identificadas 3.296 pessoas; e em 1980, 5.019 pessoas; e no segundo (em 1970) 5.204 pessoas; e em 1980 foram de 7.863 pessoas. Os dados retratam o crescimento das atividades secundária e terciária.

### 3.4.5 Desenvolvimento Territorial da Cidade

Para análise do desenvolvimento territorial da cidade neste período são examinados os dados referentes ao crescimento populacional, o número de loteamentos implantados, mapas e produções escritas, bem como fotografias que retratam a cidade.

A população do município de Jequié em 1960 é de 75.155 habitantes, sendo 43.013 urbanos, correspondendo a 57,23% da população total; e 32.142 rurais, correspondendo a 42,77% da população. Em 1970 a população absoluta é de 101.174 habitantes, com 64.745 urbanos, equivalendo a 64,84% da população; e 35.429 rurais, correspondendo a 35,16% da população. Em 1980 o município conta com 116.868 habitantes, com 74,38% da população urbana e 29.930 rural, correspondendo a 25,62% da população total. Nesse período, a população urbana já era superior à população rural; e na última década inicia-se o decréscimo da população rural.

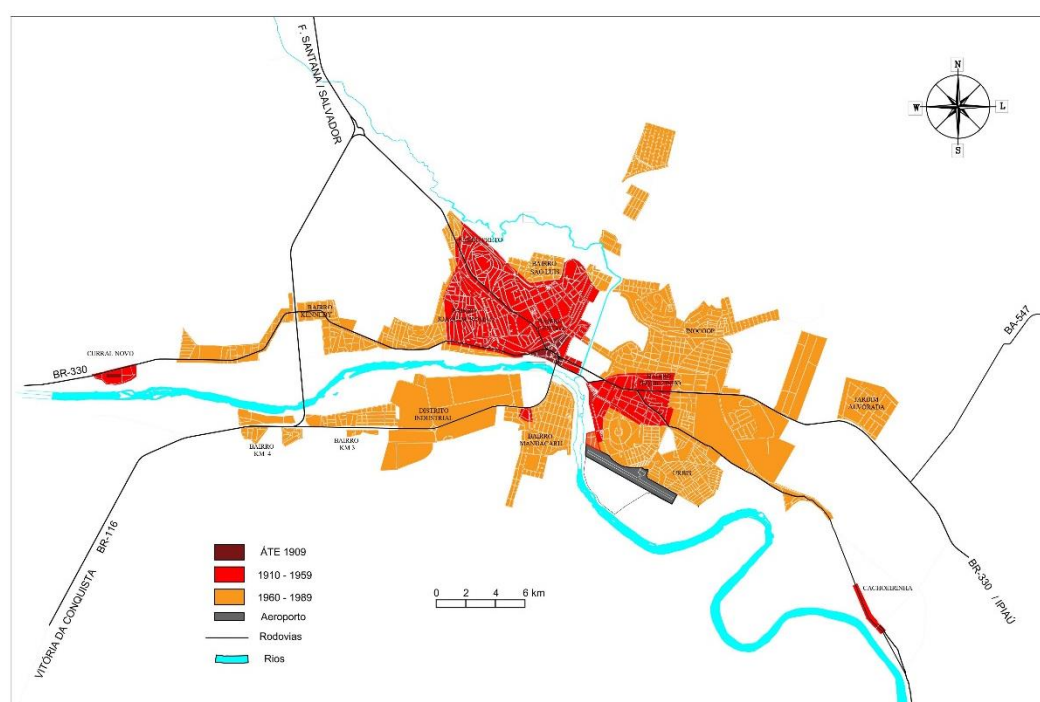
O mapa de crescimento urbano da cidade de Jequié, elaborado sobre a coordenação de Muller, através de pesquisa de campo e realizado na Assembleia Geral da Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB) em 1963, retrata as duas principais concentrações e a formação do terceiro núcleo. A primeira é formada pelo núcleo central, que deu origem à cidade, e pelos bairros do Joaquim Romão, Alto do Cemitério, Cururu e Curral dos Bois, Campo do América, Sobocó da Ema, Loteamento São Luiz (Estação) e o Alto do Cruzeiro, que são uma continuidade da expansão da cidade. A segunda concentração é formada pelo bairro do Jequiezinho, Balança e Pau Ferro e o terceiro núcleo em formação é o bairro do Mandacaru, que aparece com um pequeno número de construções, denominado pela autora de “bairro gasolina” (MULLER, 1970, p. 35).



O quarto núcleo é formado a partir de 1960, quando a rodovia Rio-Bahia (BR-116) ganha novo traçado com pavimentação asfáltica, cortando o rio das Contas a oeste da cidade, agora fora do perímetro urbano. É um dos eventos marcantes que contribui para a formação do bairro Cidade Nova (John Kennedy), na margem esquerda do rio das Contas, entre o povoado do Curral Novo e o núcleo principal da cidade, como se observa no mapa do Plano Diretor do Distrito Industrial de Jequié (1974).

O referido bairro da Cidade Nova, a 3 Km da Área Central da cidade, origina-se do loteamento formado por 2.292 lotes de propriedade de Waldomiro de Souza Borges, localizado no entorno da rodovia BR-4 (BR-116), entre o bairro do Joaquim Romão e o povoado do Curral Novo. No novo bairro são instalados serviços de apoio rodoviário como posto de gasolina, restaurantes, pousadas, oficinas mecânicas, borracharias, casas de autopeças e o escritório do Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (DNER). A Figura 25 retrata o desenvolvimento territorial da cidade e as quatro unidades supracitadas, somando-se o Km 3 e Km 4 nas margens direita do rio das Contas.

Segundo dados referentes ao saneamento básico, 43,49% das residências tinham água encanada. Destas, apenas 24,92% eram ligadas à rede de esgoto (BAHIA, 1973). Vale destacar que a maioria das residências beneficiadas pertenciam à área central e seu entorno. O que retrata a falta de saneamento nas áreas periféricas das cidades, especificamente as ocupadas pela população de baixo poder aquisitivo.



**Figura 25** – Jequié: Desenvolvimento Territorial da Cidade, 1960-1989

Fonte: Prefeitura Municipal de Jequié (2019). Elaborado pelo autor.

Nesta mesma década ocorre a construção da avenida Lomanto Junior, ligando o núcleo central ao bairro John Kenedy na Cidade Nova ao novo percurso da rodovia recém construída, facilitando também a acessibilidade do Curral Novo ao Centro da cidade. A abertura da nova avenida estimulou a implantação de novos loteamentos e de atividades econômicas, transformando em um novo vetor de crescimento da cidade, o qual não teve grande êxito no período, devido à falta de infraestrutura urbana e oferta de atividades comerciais.

As ações do Estado, com a abertura da avenida Lomanto Junior, contribuem com o crescimento do bairro do Joaquim Romão, contemplado também com a implantação da Estação Rodoviária, do Centro Assistencial Almerinda Lomanto e com Colégio Ademar Vieira, na praça Papa João XXIII, atraindo atividades comerciais e de serviços, para o entorno da praça, que é margeada pelas avenidas Rio Branco, Santa Luzia e Lomanto Junior, formando assim um pequeno subnúcleo comercial e de serviços.

Ainda no início dos anos de 1960, na margem direita do rio das Contas, também no entorno da rodovia Rio-Bahia, a oeste da cidade, são construídas casas para trabalhadores do DNER, dando origem assim o bairro do Km 4; enquanto o bairro do Km 3 origina-se de uma ocupação espontânea, como se observa no Plano Diretor do Distrito Industrial de Jequié de 1974 e no Plano Diretor Urbano de Jequié de 1977 (JEQUIÉ, 1974; 1977a). Os dois bairros apresentavam estrutura de saneamento precário, como foi mencionado no Plano Diretor Urbano de Jequié (1992). Eles são ocupados pela população de baixo poder aquisitivo.

O bairro do Mandacaru neste período perde suas características de apoio rodoviário, com o desvio da rodovia Rio-Bahia do interior da cidade, transformando-se em um bairro residencial, principalmente devido sua proximidade da Área Central. Na década de 1960 são implantados no Mandacaru os loteamentos Maracanã e Santo Antônio e a Escola Profissional de Jequié. Em 1970 é inaugurado o Estádio Municipal Waldomiro Borges e em 1974 é implantado o Distrito Industrial de Jequié.

O Mandacaru caracteriza-se também por ser um bairro formado por população de baixo poder aquisitivo. No entanto, o loteamento Maracanã está sendo ocupado por uma população de classe média, como se observa nos padrões das residências. Por outro lado, o bairro teve seu crescimento na direção e no entorno do Estádio Municipal Waldomiro Borges, a leste da rua Ministro Hélio Almeida e da avenida Exupério Miranda.

O Jequezinho continua seu processo de expansão no percurso da rua João Braga, saída em direção a Ipiaú, e prossegue para o entorno da área da Estação Abaixadora do Funil e da Usina Termo Elétrica da Coelba. Continua o processo de expansão no percurso das avenidas Artur Moraes e Senhor do Bomfim e das ruas Professora Virgínia Ribeiro e da Banca (avenida dos Operários), esta última refere-se à ocupação da estrada de ferro Jequié-Ubaitaba. No mesmo período ocorrem a abertura da avenida Franz Gedeon; a implantação do Parque Rodoviário do Departamento de Estrada e Rodagem da Bahia (DERBA) e dos loteamentos João Ribeiro e Pedro Cardoso.

No final dos anos de 1960 e início dos anos de 1970, inicia-se a implantação do Centro Cívico no bairro do Jequezinho, com objetivo de congregar espacialmente as instituições administrativas municipais, estaduais, entre outras, como foram mencionadas nas atuações do Estado. A primeira construção é inaugurada em 1970, o prédio da Prefeitura Municipal de Jequié; e em 1977 da Faculdade de Formação de Professores de Jequié, atual campus da UESB; em 1970 foi inaugurado ainda no Jequezinho o Parque de Exposição Agropecuário Luiz Carlos Braga.

Em 1968 são concedidas a licença para construção de 450 casas pela Companhia de Habitação Popular (COHAB), no bairro do Jequezinho, em uma área de 198.000 m<sup>2</sup>, sendo 16.604m<sup>2</sup> de área residencial, com a denominação de Conjunto Habitacional Ministro Costa Cavalcante, conhecido como Casas Populares (ORMOND, 1970).

A Área Central é impactada com o desvio do fluxo rodoviário, principalmente as atividades comerciais e de serviços ligados ao setor automotivo, localizados nas praças Luís Viana e Coronel João Borges. Por outro lado, nas primeiras décadas do período não ocorreu expansão da área central, mas um processo de substituição de casas residenciais por casas comerciais, na avenida Alves Pereira, nas ruas Felix Gaspar e Damião Vieira.

A Figura 26 retrata ruas da área central a partir da Praça Luís Viana em direção à praça Ruy Barbosa. As ruas retratadas no entorno das praças eram, predominantemente, residenciais e passaram a concentrar atividades comerciais e de serviços. Ao fundo, vê-se a igreja de Santo Antônio e atrás dela, à direita, o bairro São Luiz, formado por classe média alta; e à esquerda, o bairro Alto do Cruzeiro, formado por classe média baixa.



**Figura 26** – Área Central, Praça Luís Viana, década de 1980  
 Fonte: Arquivo pessoal Valter Luiz dos Santos Marcelo.

Na área residencial, a classe de maior poder aquisitivo e média passam a ocupar as áreas do entorno do centro, principalmente a encosta Leste do Morro do Cruzeiro, na proximidade de Igreja de Santo Antônio, com destaque para ruas Nestor Ribeiro, Padre Altino Freire, Tiradentes e Dez de Julho; a encosta Leste do espigão central, as ruas Joana Angélica, Abílio Procópio Ferreira, Lélis Piedade; a encosta do bairro São Luís, com destaque para as ruas Juscelino Kubitscheck e Deputado Manoel Novaes; na proximidade da área central, as ruas D. Pedro II, Alves Cabral, São Cristóvão, Jornalista Fernando Barreto, Cônego Jacinto e no Campo do América, a praça Miguel Bahiense e as ruas, 15 de Novembro, Manoel Vitorino e Frederico Costa. Enquanto a parte mais íngreme da encosta do alto do Cruzeiro, a rua Alcides Vieira e final da Dez de Julho, era ocupada pela população de baixo poder aquisitivo.

Em 1964 é implantado o bairro São José, na margem esquerda da ferrovia Jequié-Ubaitaba, ao norte do centro, ao lado do bairro Campo do América e na proximidade do Colégio Estadual Regis Pacheco (atual Centro Estadual de Educação Profissional Regis Pacheco). O novo bairro contava com serviço de energia, água encanada e rede de esgotamento sanitário.

Segundo Ormond (1970), a cidade de Jequié conta com 150 ruas e avenidas, 18 praças e uma praia fluvial (no rio das Contas). Entre as avenidas e praças mencionadas pelo autor, foram destacadas as avenidas Rio Branco, Lomanto Junior, Presidente João Goulart, Ministro Hélio de Almeida e Getúlio Vargas. Poderia ser indicada ainda a Brigadeiro José de Sá Bitencourt, Artur Moraes e Antônio Lomanto (Tote Lomanto); e as praças Ruy Barbosa, da Bandeira, Luís Viana, Coronel João Borges, Castro Alves, Papa

João XXIII e Juracy Magalhães. São destacados pelo autor a existência de 16.000 prédios/casas, sendo 6.600 contando com serviços de água encanada e rede de esgotos e 6.590, contando com serviço de energia elétrica. Os dados retratam a falta de infraestrutura da cidade, principalmente nos bairros ocupados pela população de baixa renda, que contam apenas com serviço de chafariz, não contando com rede de esgoto, energia elétrica e ruas pavimentadas.

Nos anos de 1970, a inauguração da Barragem de Pedras e a canalização do rio Jequiezinho são ações que contribuem para o processo de ocupação da área de várzea, sujeita a inundações nos anos de cheia do rio das Contas e o aumento do volume de água no rio Jequiezinho, no ano de ocorrência de concentração de chuvas. A referida área separa o bairro do Jequiezinho do núcleo central da cidade, como ilustra a Figura 27.



**Figura 27** – Enchente no vale do rio Jequiezinho, década de 1970  
Fonte: Arquivo pessoal de Jorge Barros.

Em 1983 é aberta a avenida Landulfo Caribé, sendo a quarta via ligando o bairro do Jequiezinho ao centro da cidade e nesta mesma avenida em 1984 construiu-se o primeiro condomínio residencial verticalizado, Almerinda Lomanto e Hildete Lomanto, no bairro do Jequiezinho. Em 1981 é implantando o primeiro condomínio residencial fechado, Jardim Alvorada, para população de maior poder aquisitivo, localizado a leste do Jequiezinho, no km 4 do percurso da rodovia BR-330, Jequié/Jitaúna/Ipiaú, correspondendo ao primeiro processo na cidade do deslocamento da população de maior poder aquisitivo para residir no entorno da cidade (BAHIA, 1982).

No Jequezinho em 1983 são inaugurados o Conjunto Habitacional Urbis III (Agarradinho), contando com 650 casas e 150 lotes; e em 1984 o Conjunto Habitacional Urbis IV (Conjunto Jequié ou Malvinas), formado por 606 casas. No ano de 1984 é implantado o conjunto habitacional pelo Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais da Bahia e Sergipe (INOCOOP), com 300 casas, ambos financiados pela Caixa Econômica Federal. Ainda no Jequezinho é criado em 1987 o loteamento Jardim Tropical I e II, com 2.556 lotes. Na década de 1980 são implantados também o loteamento Parque da Colina, o loteamento Oriente, o loteamento Vila Aeroporto, o loteamento Água Branca, com 1.620 lotes; além dos loteamentos Vila Rodoviária e Marisol. Todos com baixa ocupação e infraestrutura precária. Nos anos de 1980 ocorre a ocupação espontânea da Baixa do Bonfim (Nossa Senhora do Rosário), todos mencionados no Plano Diretor Urbano de Jequié em 1992.

Para oeste da cidade, no percurso da avenida Lomanto Junior, entre o Joaquim Romão e Cidade Nova, são implantados os loteamentos Nova Ciretran, Santa Luz, Sol Nascente, com 1.995 lotes; Vila Aparecida, com 1.376 lotes e Beira Rio e no Joaquim Romão, implantados os loteamentos Primavera, Florestal e Vista Bela, todos os apresentavam baixa ocupação e infraestrutura precária. Na década de 1980 ocorre a ocupação do Posto Manuel Antônio, na proximidade da avenida Tote Lomanto (JEQUIÉ, 1992).

No final dos anos de 1980, no Mandacaru são implantados o loteamento Itaipara com 1.502 lotes e no Km 4 e o loteamento São Geraldo, desarticulado da cidade. Na parte Norte da cidade são implantados os loteamentos Paquetá, São Judas Tadeu, Bela Vista e o Jardim Amaralina com 2.096 lotes. Ocorre também a ocupação do Mutirão Santo Antônio (São Judas Tadeu).

No centro são construídos na praça Coronel João Borges o edifício Multicenter com salas comerciais e na avenida Rio Branco, o edifício residencial Mansão Avenida. A população de maior poder aquisitivo ocupa a encosta leste do bairro São Luís. Neste período são implantadas na praça Ruy Barbosa as novas agências dos Banco do Brasil, do Banco Itaú e do Banco Econômico; na avenida Alves Pereira, do Banco do Estado da Bahia (BANEB) e na rua Colombo de Novais, a Caixa Econômica.

A população de maior poder aquisitivo e a classe média continuam construindo as moradias na encosta Leste do Alto do Cruzeiro e do loteamento São Luís e na direção norte, nos bairros do Campo do América e São José. Foi neste período que ocorreu a

implantação do primeiro loteamento fechado a 4 km da cidade, no percurso da BR-330, ocupado pela população de alto poder aquisitivo.

No final dos anos de 1980, a praça da Bandeira não comporta mais a realização da feira livre, que foi transferida no início da década de 1990 para o novo espaço, o Centro de Abastecimento Vicente Grillo. A Figura 28 retrata a feira livre no entorno do Mercado Municipal, praça da Bandeira, onde funcionou durante a década de 1930 até a década de 1980.



**Figura 28** – Jequié: Feira livre, Praça da Bandeira, década de 1980  
Fonte: Arquivo pessoal de Valter Luiz dos Santos Marcelo.

O desenvolvimento territorial da cidade (conforme a Figura 25) retrata a formação dos novos eixos de expansão da cidade, com destaque para o eixo leste Jequiezinho, expandindo-se no percurso da BR-330 e na direção nordeste e sudoeste do bairro. Neste eixo predominam os loteamentos com infraestrutura precária e baixa ocupação populacional e os conjuntos habitacionais ocupados pela população de baixa renda. Da rua Jucá Rebouças até o atual colégio Militar existem habitações de médio e alto padrão. No percurso da rodovia BR-330 foi implantado neste período o primeiro condomínio fechado com habitações de alto padrão.

O Eixo Oeste Joaquim Romão expande-se no percurso da avenida Lomanto Junior até alcançar a Cidade Nova na rodovia BR-166, ocupado por habitações de baixo padrão. Enquanto o eixo Sul Mandacaru, o loteamento Maracanã é ocupado por residências de médio padrão e predominando ao sul do bairro e no percurso da avenida Otavio Mangabeira, os bairros Km 3 e Km 4 ocupados por residências de baixo poder aquisitivo.

Nesta época ocorreu a expansão do Eixo Norte com a implantação dos loteamentos São Judas Tadeu, Jardim Amaralina e o Mutirão São Judas Tadeu, ambos com infraestrutura precária. O referido eixo é ocupado predominantemente por residências de baixo poder aquisitivo. A área entre o núcleo central e o Jequezinho intensifica sua ocupação com a construção da barragem das Pedras e abertura das avenidas Fran Gedeon e Landulfo Caribé, atraindo investimento imobiliário.

### 3.5 JEQUIÉ: REESTRUTURAÇÃO E TRANSFORMAÇÕES RECENTES (1990-2019)

Período marcado pela intensificação da globalização, com avanço das ciências, da tecnologia e da informação, que desempenham papéis significativos nas transformações dos territórios, e pela ascensão da China no cenário mundial.

#### 3.5.1 Contexto

O contexto internacional neste último período é marcado inicialmente pela ruptura da ordem mundial bipolar em 1991, com a desintegração da União Soviética e o surgimento da Comunidade dos Estados Independentes (CEI) e com o fortalecimento da hegemonia econômica e militar dos Estados Unidos. No mundo houve a intensificação das políticas neoliberais, com princípios de reduzir a interferência estatal na economia e promover a abertura das economias nacionais.

Este tempo é marcado inicialmente pela intensificação do processo de globalização com os avanços tecnológicos, em especial das telecomunicações e da informática. O conhecimento também se incorpora ao território, constituindo o que Santos (1994) denomina de meio técnico-científico informacional, que aparece predominantemente nos países desenvolvidos e nas regiões mais modernas dos países emergentes e é a base para os fluxos da globalização.

Outros eventos significativos na organização do espaço mundial neste período são as reestruturações e ou formações dos blocos econômicos, entre os quais destacam-se: em 1992, a criação da União Europeia (UE), com objetivo de estabelecer a união econômica e monetária dos países membros, concretizada em 1999 com a introdução do euro como moeda nas relações comerciais dos países membros; em 1994 é criado o Acordo de Livre Comércio da América do Norte (NAFTA), com objetivo de livre comércio entre Estados Unidos, Canadá e México; em 1991 implanta-se o Mercado Comum do Sul (Mercosul),



formado do pelo Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai e países associados; em 1997 o Grupo do Sete (G7), formado pelos países mais ricos do mundo, transforma-se em Grupo dos Oito (G8) com a inclusão da Rússia, e em 1999 é criado o Grupo dos Vinte (G20), formado pelos países do G8 mais os países em desenvolvimento, incluindo o Brasil; em 2001 é criado o BRICS, formado pelos países emergentes: Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul; em 2008 ocorre a crise financeira que teve início no setor imobiliário nos Estados Unidos e posteriormente atingiu a zona do euro; em 2010 a China passa a ser a segunda maior economia do mundo.

No contexto mundial, as perversidades da globalização intensificam os conflitos regionais no mundo, desencadeando a eclosão dos movimentos étnico-nacionalistas e da xenofobia, intensificando as migrações de povos asiáticos, africanos e latino-americanos na busca de melhor qualidade de vida na América do Norte (Estados Unidos e Canadá), Europa Ocidental, Japão e atualmente a China (SILVA; SILVA, 1998; SANTOS, 2000).

Enquanto no Brasil ocorre a posse do primeiro presidente da república em 1991, através da eleição direta após a ditadura militar e inicia-se as políticas neoliberais como as privatizações, em 1993 da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN); em 1994 da Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer); em 1997 da Companhia Vale do Rio Doce, maior exportador de minério de ferro do mundo na época; e em 1998 das Telecomunicações Brasileiras S.A. (Telebrás).

Em 1991 a população brasileira é de 146.825.475 habitantes, dos quais 75,47% vivem em cidades e 24,53% na área rural. Em 2000 são 169.544.443 habitantes, sendo 81,21% urbanos e 18,78 rurais. Em 2010 a população brasileira passa para 190.732.694 habitantes, 84,35% vivendo em cidades e 15,65% vivendo no mundo rural, o que retrata uma consolidação da população brasileira nas cidades.

Por outro lado, intensifica-se no Brasil um processo de descentralização das atividades industriais e o crescimento das cidades médias, que passam a atrair empresas ligadas aos setores da agricultura, do comércio e serviços, da indústria e trabalhadores qualificados, fortalecendo os papéis destas cidades na oferta de bens e serviços para sua população e região na qual está inserida (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

Na Bahia ocorre a consolidação das atividades turísticas através das ações dos agentes econômicos e do Estado, principalmente na baía de Todos os Santos, na cidade de Salvador, com o carnaval e o início da recuperação do Centro Histórico em 1992; no litoral Norte do Estado, com abertura da rodovia Linha Verde (BA-099) em 1993 e na Costa do Cacau, no município de Ilhéus; na Costa do Descobrimento, especificamente no

município de Porto Seguro; na Costa do Dendê, nos municípios de Cairu, Camamu e Valença e na Chapada Diamantina, são implantadas infraestruturas voltadas para o turismo.

Ocorre também a diversificação das atividades econômicas no território baiano com a produção de grãos no Oeste baiano (Barreiras, Luís Eduardo e São Desiderio); agricultura irrigada, no Baixo Médio São Francisco (Juazeiro); silvicultura e celulose, no Extremo Sul (Teixeira de Freitas e Mucuri); minérios, na Serra Geral (Brumado e Caetité); produção de energia, no Baixo Médio São Francisco (Sobradinho e Paulo Afonso) e da energia eólica, na chapada Diamantina (Campo Formoso) e Serra Geral (Caetité). Em 2001 foi inaugurado o Complexo Automotivo da Ford, no município de Camaçari (SILVA; SILVA, 2006).

A população baiana, segundo dados do IBGE, em 1991 é de 11.867.991 habitantes, com 59,1% urbanos e 40,9% rurais; enquanto em 2000 a população absoluta do Estado é de 13.066.764 habitantes, com 67,1% urbanos e 32,9% rurais; e em 2010 a Bahia conta com 14.016.906 habitantes, sendo 10.102.476 urbanos, correspondendo 72,1% da população e 3.914.430 rurais, correspondendo a 27,9% dos habitantes.

Em nível municipal ocorre o aumento da elaboração dos Planos Diretores, uma exigência da Constituição brasileira de 1988 e em 1990. Nesta época é promulgada a Lei Orgânica do município de Jequié. Em 1998, Cesar Augusto de Rabelo Borges foi eleito governador da Bahia, concluindo o mandato em 2002. Durante a administração foram implantados e ampliados equipamentos estruturantes nas áreas de educação, saúde, segurança e circulação, como os que são mencionados nas ações do Estado neste período.

Em 1990 é implantado o Centro de Abastecimento Vicente Grillo; em 1996 o Poliduto da Petrobras; em 1997 inicia-se a implantação das indústrias de calçados; e em 2011 é iniciada a construção da Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL), passando pela margem direita do rio das Contas, ao sul dos bairros de Mandacaru, Km 3 e Km 4.

As ações do Estado e dos agentes econômicos continuam sendo significativas nas transformações da cidade de Jequié neste período.

### 3.5.2 Estado

No nível federal, na década de 1990 ocorre a pavimentação asfáltica da rodovia BR-330, no percurso Jequié em direção a Maracás, que faz conexão com as estradas de acesso à Chapada Diamantina e Oeste baiano. É realizado o asfaltamento do percurso que não se

encontrava mais pavimentado, partindo de Jequié em direção ao leste, Ipiaú, Ubatã, até a conexão com a rodovia BR-101.

Na área habitacional são implantados e financiados pela Caixa Econômica Federal, em 1993, o conjunto Brasil Novo com 847 casas; e em 1995 o Conjunto Parque das Algarobas com 400 casas (MARCELO, 2002).

Em 1996 é inaugurado o Poliduto da Petróleo do Brasil S/A (Petrobras), às margens da rodovia BR-116, no trevo da avenida Tote Lomanto, em uma área de aproximadamente 475 hectares. O oleoduto interliga a Refinaria Landulfo Alves, no Recôncavo baiano, às cidades de Jequié e Itabuna. Sua capacidade de armazenamento na base de Jequié é de 57 mil barris de álcool, 40 mil barris de gasolina, 154 mil barris de diesel e 288 mil barris de GLP – gás de cozinha (RIOS, 1997a; 2011). Em 1997 é construído o semianel rodoviário, ligando a base do Poliduto da Petrobras, na rodovia BR-116, alcançando a BR-330, a jusante e leste da cidade, com objetivo de retirar o fluxo de caminhões transportadores de combustíveis do perímetro urbano. A Figura 29 retrata o Poliduto da Petrobras, localizado ao esquerdo da Avenida Tote Lomanto, ao centro da imagem. Ao fundo encontra-se a BR-116.



**Figura 29** – Poliduto da Petrobras, 2007  
Fonte: Arquivo pessoal de Zenilton Meira.

As ações do governo federal prosseguem com a implantação em 2011 do Instituto Federal de Educação, Ciências e Tecnologia da Bahia – Campus de Jequié, localizado no bairro John Kennedy, no loteamento Cidade Nova. Neste mesmo ano inicia-se a abertura da Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL); e em 2014 é inaugurada a nova sede da

Subseção Judiciária de Jequié, localizada no Centro Administrativo Municipal, no bairro do Jequezinho, que atenderá a 44 municípios.

Entre os anos de 2010 e 2017 são implantados 16 empreendimentos com o total de 6.202 unidade habitacionais do Minha Casa Minha Vida, financiados 14 pela Caixa Econômica Federal e 2 pelo Banco do Brasil.

O governo estadual desempenha papel relevante nas transformações da cidade. Na área de segurança em 1996 é implantado o 19º Batalhão da Polícia Militar da Bahia (19º BPM), com efetivo de 700 militares, prestando serviços em Jequié e mais 19 municípios; em 1997 o Presídio Regional de Jequié, com capacidade para 400 internos; e em 1998 o 8º Grupamento de Corpo de Bombeiros da Polícia Militar (8º GBPM), com efetivo inicial de 60 militares.

Na área de saneamento são inaugurados, em 1997, a nova Estação de Tratamento de Água da Barragem da Pedra e a Estação de Tratamento de Esgoto; e em 1998 é construído o Aterro Sanitário de Jequié. Na área cultural, em 2000, é inaugurado o Centro de Cultura Antônio Carlos Magalhães, com 518 lugares. Em 1998 implanta-se o Serviço de Atendimento ao Cidadão (SAC); e em 2018, a sede do SAC no bairro do Mandacaru.

Na educação, entre 1998 e 2002, são construídos o Colégio Estadual Professor Magalhães Neto, no bairro do Joaquim Romão; o Colégio Luís Viana Filho, no Jequezinho, este teve seu primeiro prédio cedido à UESB; o Colégio Professora Mary Rabelo, no Mandacaru; o Colégio Modelo Luís Eduardo Magalhães, no Jequezinho; e em 2007, o Colégio Duque de Caxias passa a ser denominado de Colégio Estadual Milton Santos, no bairro do Barro Preto. O Colégio Professor Magalhaes Neto é transformado em 2012 no Colégio da Polícia Militar Professor Magalhães Neto; e em 2020 o referido Colégio da Polícia Militar é instalado no prédio reformulado do Departamento de Infraestrutura de Transporte da Bahia (DERBA).

Em 1990 o campus da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB) em Jequié conta com três cursos de graduação; e em 2019 passa a contar com 14 cursos de graduação (Ciências Biológica, Dança, Educação Física, Enfermagem, Farmácia, Fisioterapia, Letras, Matemática com enfoque em Informática, Medicina, Odontologia, Pedagogia, Química, Sistema de Informação e Teatro). Na UESB em Jequié são implantados o Módulo de laboratórios; o Módulo de aulas Professor Manoel Sarmento; o centro de Aperfeiçoamento Profissional e Núcleo de Pesquisa e Extensão; a Clínica de Fisioterapia; a Biblioteca Jorge Amado; o Auditório Waly Salomão; o Ginásio de Esporte e Piscina e o Módulo do Curso de Odontologia no semianel Rodoviário.

Em 2017 é inaugurada a Policlínica Regional de Jequié, atendendo 28 municípios consorciados; e em 1998 o Hospital Geral Prado Valadares (HGPV) é reformado e ampliado, passando de 150 para 180 leitos. Em 2018 é realizada uma nova ampliação, totalizando com 275 leitos, sendo classificado pelo Sistema Único de Saúde (SUS) como de grande porte. A Figura 30 retrata o HGPV após a última reforma.



**Figura 30** – Hospital Geral Prado Valadares, 2019  
Fonte: Arquivo pessoal de Emanuel Andrade.

No nível municipal, a feira livre é transferida da praça da Bandeira para o Centro de Abastecimento Vicente Grillo (CAVG), inaugurado em 1990, formado por quatro módulos, uma área descoberta, estacionamentos e câmara frigorífica. O módulo A conta com 148 boxes, comercializando laticínios, lanches e refeições em geral; o módulo B com 121 boxes, comercializando cereais e farinha; o módulo C com 220 boxes, comercializando carnes (bovina, suína, ovinos, caprinos e aves) e peixes frescos; e o módulo D com 400 boxes, comercializando carnes e peixes secos. Na área livre encontra-se, aproximadamente, 400 barracas, comercializando hortifrutigranjeiros e outros produtos (BAHIA, 1996). No centro da Figura 31 pode-se observar os módulos acima descritos, a área livre, além do shopping popular. No entorno do Centro de Abastecimento Vicente Grillo visualiza-se o crescimento de outras atividades comerciais e a junção da Área Central e o bairro do Jequiezinho.



**Figura 31** – Centro de abastecimento Vicente Grillo, 2007  
 Fonte: Arquivo pessoal de Zenilton Meira.

Na Figura 32 é possível visualizar à esquerda da avenida César Borges o Centro de Abastecimento Vicente Grillo. Ao longo da avenida vê-se a canalização do rio Jequiezinho e a expansão da Área Central e sua junção com o bairro do Jequiezinho. Ao fundo da figura visualiza-se o Eixo Norte de crescimento da cidade.



**Figura 32** – Centro de Abastecimento Vicente Grillo, avenida César Borges, 2007  
 Fonte: Arquivo pessoal de Zenilton Meira.

Em 1990 é promulgada a Lei Orgânica do Município de Jequié; e em 1991 é elaborado o Plano Diretor Urbano de Jequié. Em 1996 foi inaugurado o Centro de Atendimento Integral à Criança (CAIC) e é aberta a avenida Vavá Lomanto (Walter Lomanto), ambos no Jequiezinho. No final da década de 1990 tem início a formação da feira livre no largo da avenida Artur Moraes no Jequiezinho.

Entre 1997 e 2004 são construídas praças, quadras poliesportivas e cinco Velas Culturais, localizadas nos bairros do Campo do América (na praça do Viveiro), no Mandacaru, no Joaquim Romão (na avenida Lomanto Junior) e no Jequezinho (na praça da Bíblia e praça do Agarrajão). O Projeto das Velas Culturais do arquiteto Carlos Gonçalves tem como objetivo inserir o uso do computador e da internet no cotidiano da população e espaço de qualificação profissional. Entretanto, o projeto não realiza os objetivos propostos, sendo descontinuado, antes mesmo de ter o funcionamento previsto.

Em 2002 é inaugurada a avenida Cesar Borges; em 2006 ocorre a implantação do Museu Histórico de Jequié, no prédio do Colégio Castro Alves; e em 2008 são implantados a nova Biblioteca Municipal de Jequié. Em prédio adquirido pela Prefeitura Municipal é construído o “Shopping Popular”, com 190 boxes, no Centro de Abastecimento Vicente Grillo.

### 3.5.3 Agentes Econômicos

Os agentes econômicos desempenham papéis fundamentais no desenvolvimento da cidade, entre os quais pode-se destacar os industriais, os comerciantes, os prestadores de serviços e os promotores fundiários e imobiliários, que transformam e modelam a cidade.

Os grandes investimentos econômicos em Jequié, nesse período, ocorrem em 1996 com a implantação do Poliduto da Petrobras, que atrai a instalação das bases de distribuição das grandes empresas do setor, tais como Petrobras, Esso, Ypiranga/Atlantic, Shell, Gás Butano e Minas Gás, o que leva a cidade a desempenhar a função de centro de distribuição de derivados de petróleo, para o Sudoeste e Oeste baiano, alcançando o Norte de Minas Gerais (RIOS, 1997a).

Em 1997 a empresa Ramarim do Nordeste é instalada com duas unidades, sendo a empresa com maior número de trabalhadores na cidade, produzindo calçados de couro, predominantemente femininos, das marcas Ramarim e Confortlex; e em 2000 é implantada a Amazonas Produtos para Calçados Ltda.

Segundo SEI, em 2013, no conjunto do estado da Bahia, o Produto Interno Bruto (PIB) municipal coloca Jequié na 18ª colocação entre os 417 municípios baianos, sendo 76,9% da riqueza originária do setor comercial e de serviços; 21,2% do setor industrial e 1,9% do setor da agropecuária (SEI, 2016).

Em 2014 Jequié conta com um total de 1.445 empresas registradas no setor comercial e 802 na área de serviços; enquanto no setor da indústria de transformação e

construção civil são registradas 407 empresas; e no setor da agropecuária são 218 empresas registradas (SEI, 2016).

O Distrito Industrial de Jequié, segundo a SEI, conta com 28 empresas, empregando 5.777 trabalhadores. As maiores empregadoras são a Calçados Ramarim do Nordeste S.A, com 4.221 trabalhadores; a Amazonas Produtos para Calçados Ltda., com 306 trabalhadores; e Petyan Indústrias de Alimentos, com 241 trabalhadores (SEI, 2017).

O setor comercial neste período é marcado pela implantação, em 2008, do Hiper Cardoso; e em 2014, do Assaí Atacadista, ambos na avenida Cesar Borges; e pelas implantações de empresas comerciais de atuação nacional, a partir da primeira década do século XXI, como as lojas Magazine Luiza, Casas Bahia, Lojas Americanas, Le Biscuit, Ricardo Eletro/Insinuante e Móveis Simonetti, na área central e as concessionárias de automóveis da Toyota e Renault, na avenida Cesar Borges. Ainda no setor comercial, é construído o prédio da loja Silvany, na praça da Bandeira e implantado em 2019 a São José Gourmet, no Jequiezinho, com praça de alimentação e duas salas de cinema.

Na área de educação são implantadas em 1991 a Faculdade de Tecnologia e Ciências (FTC), atualmente com onze cursos de graduação (Administração, Biomedicina, Direito, Enfermagem, Engenharia Elétrica, Engenharia Civil, Farmácia, Nutrição, Odontologia, Psicologia e Sistema de Informação); em 2009 é implantada a Faculdade Unidas de Pesquisa, Ciências e Saúde (FAPEC), com sete cursos de graduação (Administração, Biomedicina, Fisioterapia, Educação Física, Enfermagem, Nutrição e Pedagogia); e em 2014, a Faculdades Integradas Euclides Fernandes, com três cursos de graduação (Ciências Contábeis, Administração e Ciências Econômicas), é adquirida pela Faculdade D. Pedro II. Nesse mesmo período são implantados um Polo da Universidade Norte do Paraná (UNOPAR) e da Faculdade Pitágoras (MARCELO, 2002; RIOS, 2011).

Na saúde, nesse período, o Hospital Santa Helena (HSH), com 90 leitos e uma Unidade de Tratamento Intensivo (UTI), o Hospital São Vicente (HSV), com 98 leitos, são ampliados e passados à categoria de hospital no ano de 1992.

Na década de 1990 é ampliado e passado à categoria de hospital o Instituto de Ortopedia e Reabilitação Traumatológica Educação Física, com 70 leitos; e em 2000, o Hospital Nossa Senhora Perpétuo Socorro (HNSPS), com 112 leito. Em 1998 é inaugurado o Hospital de Olhos Calheira (Day Hospital) (MARCELO, 2002; RIOS, 2011). Em 2014 é implantada, pela Fundação José Silveira, a Santa Casa Hospital São Judas Tadeu, com 71 leitos, incluindo os da Unidade de Tratamento Intensivo (UTI). Em 2012 é criado o Centro Médico Dr. Antônio Astolpho.



Entre as empresas de construção civil, merece destaque a implantação em 1991 da Cerqueira Maia Empreendimentos Imobiliários Ltda.; e em 2008 da ISA Construtora Ltda. Na primeira e na segunda décadas do século XXI, o grupo Gimacon cria no bairro São Judas Tadeu os condomínios fechados Residencial Portal Pindorama e o Golden Club Pindorama; e no Km 4 da BR-330, o Residencial Alvorada Garden e o Residencial Alvorada Residence. Em 2009, a Vooxy e a CPL construtora iniciam a implantação do Residencial Bela Vista, com 25 prédios de três andares; e em 2017 é inaugurado, pela empresa Engenharia e Empreendimentos, o Residencial Jequitibá, com 14 pavimentos e 76 apartamentos.

A agricultura no início do período é marcada pela crise da lavoura cacauzeira na Zona da Mata, ocasionada pela vassoura de bruxa e os baixos preços do produto no mercado internacional. A crise na agricultura cafeeira, no planalto de Jaguaquara e Itiruçu/Maracás, é marcada pelos baixos índices pluviométricos e pelos baixos preços do produto no mercado internacional. As duas atividades agrícolas empregavam muitos trabalhadores e a crise promoveu a migração predominantemente para as cidades médias como Jequié, Vitória da Conquista e o eixo Itabuna/Ilhéus, para Salvador e outros estados, como São Paulo e Rio de Janeiro e o Distrito Federal, Brasília. A crise da agricultura cafeeira ocasiona o fechamento em 1990 do armazém do Instituto Brasileiro do Café (IBC); e entre os cultivos permanentes, o cacau ocupava a maior área cultivada no município, segundo o IBGE. Em 2000 a área produtiva era de 7.377 ha, com a produção de 2.213 toneladas; e em 2015 a área cultivada era de 5.256 ha, com a produção de 2.882 toneladas.

Entre os principais produtos agrícolas cultivados no município, são destacados principalmente os cultivos temporários como: abacaxi, algodão, cana-de-açúcar, mamona, mandioca, melancia, tomate e os hortifrutigranjeiros e os cultivos permanentes: banana, cacau, café, castanha de caju, mamão, manga, maracujá e palmito (IBGE, 2018).

Enquanto na pecuária os principais rebanhos são de bovinos, caprinos, equinos, ovinos, bufalinos, suínos e aves (galinhas), com destaque para criação do gado bovino com 52.401 cabeças, caprinos 6.671 e ovinos com 6.474 (IBGE, 2018). É importante ressaltar que em 1997 o Frigorífico Bahia Carnes Ltda. foi reaberto com capacidade de abate de 450 a 480 bovinos e armazenamento de 800 bois, empregando 180 trabalhadores diretos e contribuindo para o desenvolvimento de indústrias de derivados bovinos como os embutidos e enlatados. No ano de 1998 foi aberto o Frigorífico de Caprinos e Ovinos (FRICAPRI), cancelando suas atividades dois anos depois.

### 3.5.4 Sociedade

Segundo Rios, em 1991 ocorreu a última festa carnavalesca em Jequié, que passa a realizar a partir de 1992 a 1998 a micareta. Em 2000 ocorre a retomada das festas juninas na praça da Bandeira, realizadas anteriormente (em 1990 e 1991) como “Arraiá do Sertão” no parque de exposição agropecuária. Em 2005 a festa junina é ampliada com a criação da Vila Junina (“Arraiá Pisa na Fulô”), na praça Ruy Barbosa (RIOS, 2013). Em 2002, a Exposição Agropecuária, Industrial e Comercial de Jequié ganha status de Exposição Nacional.

Entre os jornais publicados da cidade, Novaes Júnior destaca a criação em 1993 da “Folha do Sudoeste”; em 1995 “A Folha” e a “Gazeta do Sudoeste”; em 1997 o “Jornal Actual”; em 1999 o “Mandacaru” e “A Folha”; em 2000 o “Correio do Interior”; e em 2002 o “Jornal dos Municípios”. Segundo o autor, em 2006 circulavam quatro jornais semanalmente na cidade: o “Jornal Jequié”, “A Folha”, “Novos Tempos” e “Café com Leite”. Entre as revistas de tiragem mensal destacam-se: o lançamento em 2006 da “Contexto” (NOVAES JÚNIOR, 2006), e em 2008 a “Cotoxó”, única revista em circulação atualmente. Em 2019 apenas os jornais “Jequié” e “A Folha” circulam semanalmente em Jequié.

No setor de radiodifusão, em 2010, é inaugurada a Jequié FM 89,7 Mhz; e em 2017 a Rádio do Povo AM 1460 KHz migra sua programação para frequência modulada, passando a ser denominada de Rádio do Povo FM 96,3 Mhz.

Em 1997 é fundada a Academia de Letras de Jequié (ALJ). Em 1995 cria-se a Associação de Amigos do Museu Histórico de Jequié (ASSAM), com objetivo de implantar o Museu Histórico de Jequié, inaugurado em 2006 no prédio do colégio Castro Alves. Em 2008 é inaugurado o Centro de Atividades do Serviço Social do Comércio (SESC) (RIOS, 2013).

Em 1997 é criada a União das Associações Comunitárias da Jequié (UNIMOJE), formada por 125 associações existentes na cidade e na área rural, sendo doze associações não associadas à União (MARCELO, 2002).

Segundo dados do censo do IBGE de 2010, a população residente no município de Jequié é formada por: 59,5% de pardos, 26,3% de brancos, 13,2 de negros, 0,75% de amarelos e 0,23% de indígenas. Quanto à composição por gênero: 78.283 são do sexo feminino, correspondendo a 51,5%, da população; e 73.612 do sexo masculino,

equivalente a 48,5% da população. No que se refere à faixa etária, 11,4% são formadas pela população de 60 anos acima; 24,2% compostas por menores de 15 anos de idade e 64,4% formadas pela população entre 16 e 59 anos (IBGE, 2010).

Na análise da religiosidade, 51,9% definem-se como Católica Apostólica Romana, 28,4% Evangélica, 0,5% Espírita, 0,2% como seguidores da Umbanda e do Candomblé, 3,6% outras e 15,4% declararam sem religião, não sabem ou não informaram (IBGE, 2010).

Segundo dados do Perfil Socioeconômico do Município de Jequié em 2000, 25,3% da população vive abaixo da linha de extrema pobreza e em 2010 o percentual cai para 8,9% da população. São considerados extremamente pobres segundo o Ministério do Desenvolvimento Social (MDS) as pessoas que possuem rendimento domiciliar per capita mensal inferior a R\$ 70,00 em 2010. Segundo o Sebrae, em 2015 existem 16.776 famílias beneficiárias do Programa do Bolsa Família em Jequié.

Esta fase é marcada pela ocorrência de eventos significativos na cidade, entre os quais destacam-se: em 1999, o X Encontro de Líderes, promovido pelo Clube de Dirigentes Lojistas (CDL), Federação do Clube de Dirigentes Lojistas (FCDL) e Associação Comercial e Industrial de Jequié (ACIJ), com 1.200 participantes; em 2000, o XXXVIII Encontro de Lions Clube do Nordeste, com 1.200 participantes; e em 2001, o I Encontro de Prefeitos da Bahia, com 382 chefes do Poder Executivo Municipal Baiano e um total de 1.500 participantes (MARCELO, 2002; MEIRA, 2007; ARAÚJO, 2017). Também são implantados cursos de graduação e pós-graduação na UESB e em outras universidades existentes na cidade e no IFBA – Jequié, onde são realizados eventos científicos, nas modalidades de seminários, encontros e congressos. A partir de 2012, inicia-se a realização da Festa Literária Internacional do Sertão de Jequié (Felisquié). Segundo Sampaio (2017), em 2007 o Quilombo Urbano Barro Preto é reconhecido pela Fundação Cultural Palmares.

### 3.5.5 Desenvolvimento Territorial da Cidade

Quanto ao desenvolvimento territorial da cidade nesse período, realiza-se uma análise dos dados da população, a indicação dos equipamentos urbanos estruturantes, a enumeração dos loteamentos e condomínios implantados, assim como o uso de mapas da cidade e fotografias que a retratam. O desenvolvimento espacial das partes da cidade na Figura 33, a seguir, é representada na cor amarela.

A população de Jequié em 1991 era de 144.772 habitantes, com 116.885 residentes urbanos, equivalendo a 80,7% da população; e 27.887 rurais, correspondendo a 19,3% da população absoluta. Em 2000, o município conta com 147.115 habitantes, sendo 130.207 urbanos, equivalendo a 88,5% da população; e 16.908 rurais, correspondendo a 11,5% da população; e em 2010, a população absoluta passa para 151.895 habitantes, dos quais 139.426 são residentes urbanos, correspondendo a 91,8% da população e 12.469 são residentes rurais, equivalendo a 8,2% da população total.

Em 1990 ocorre a transferência de feira livre da praça da Bandeira para o Centro de Abastecimento Vicente Grillo, localizado na margem direita do rio Jequezinho, entre as avenidas Franz Gedeon e Landulfo Caribé e a leste da praça da Bandeira, para onde foram transferidas e implantadas as atividades comerciais e de serviços. Com o deslocamento da feira, a praça da Bandeira foi transformada em 1991 no terminal rodoviário urbano.

O CAVG é implantado em uma área de várzea, que nos anos de cheias do rio das Contas e do rio Jequezinho era inundada, como retrata no croqui do Plano Diretor de 1992. A partir da construção da Barragem de Pedras, esta área passa a ser ocupada e contribui para a junção entre o bairro do Jequezinho e a Área Central da cidade. Nesta área, ao norte do centro, são implantados na década de 1990 os loteamentos Gustavo Ribeiro e Osvaldo Costa Brito, na margem direita do rio Jequezinho; e no início do ano de 2000 é implantado o loteamento Vila Central, este último com baixa ocupação populacional; enquanto no bairro São Luís, em 2002, é implantado o loteamento Recanto dos Pássaros; e em 2004, o Condomínio Colina de São Paulo.

O Polduto da Petrobras, instalado em 1996, atrai para seu entorno a implantação de empresas distribuidoras dos derivados de petróleo e álcool, contribuindo (assim) para o aparecimento das atividades comerciais e de serviços ligados ao setor automotivo no bairro da John Kennedy (Cidade Nova).

A oeste da cidade, no bairro John Kennedy, são implantados os empreendimentos do Minha Casa Minha Vida e inaugurados em 2012 o Residencial Beira Rio, com 500 casas; e em 2014 o Residencial Vida Jequié I, com 500 apartamentos no modelo *village*. No bairro do Cansanção são inaugurados em 2013 o Residencial da Colina, com 498 apartamentos; e em 2014 o Residencial Campo Belo, com 498 apartamentos, enquanto no bairro do Curral Novo são implantados em 2017 o Loteamento Residencial Segredo, com 851 casas; em 1990 o loteamento Ipanema e no início dos anos 2000 origina o Mutirão do Curral Novo. No Plano Diretor Urbano de 2008, o Curral Novo passa a categoria de bairro da cidade.

A noroeste da cidade, no Joaquim Romão, especificamente no loteamento Bela Vista, no percurso da avenida Tote Lomanto, em direção ao trevo do Poliduto da Petrobras, é implantado em 2007 o Conjunto Habitacional Habitar Brasil, com recursos do Banco Internacional para Reconstrução de Desenvolvimento (BIRD). Entre 1990 a 2018 o loteamento Vicente Leone é implantado na Caixa D'Água.

Ao sul do bairro do Mandacaru e do loteamento Itaigara são implantados em 2011 o Residencial Mandacaru I, com 492 apartamentos; e em 2012 o Residencial Mandacaru II, com 340 apartamentos, no modelo *village*, do programa Minha Casa Minha Vida. Neste período ocorre o crescimento do número de empresas instaladas no Distrito Industrial de Jequié, de 18 em 1990, para 32 empresas em 2017, como destaca Pinheiro (1991) e Bahia (2017). No início dos anos de 1990 ocorre a ocupação espontânea do Sudic, batizada de Vila Esperança, que no Plano Diretor de 2007 passa a ser denominada bairro Agenor Coelho de Aragão.

No setor Norte da cidade ocorre a construção em 1997 do semianel rodoviário, conectando as rodovias BR-116 a BR-330; e em 2002 a construção da avenida Cesar Borges, ligando o centro da cidade ao semianel rodoviário. Os eventos mencionados contribuem para a implantação de condomínios residenciais e novos loteamentos, atividades comerciais e de serviços no setor Norte da cidade.

Em 1995 é implantado o Conjunto Parque das Algarobas, com 400 casas. No final dos anos de 1990 e nas duas primeiras décadas do século XXI o loteamento Algarobas II e a ampliação do loteamento São Judas Tadeu, com a implantação do São Judas Tadeu II e do loteamento fechado Raio de Luz.

Em 2009 tem início a construção do Condomínio Residencial Bela Vista; em 2004 o grupo Gimacon implanta os condomínios fechados: Portal Pindorama, com 531 lotes residenciais e o Golden Club Pindorama, com 590 lotes; e em 2019 iniciou a construção do Golden Mall, centro comercial com duas salas de cinema, restaurante e espaços de lazer; em 2013 o loteamento Sunville I, com 508 lotes; em 2016 o loteamento Sunville II, com 390 lotes; em 2015 são implantados o loteamento Jardim Europa, com aproximadamente 700 lotes e o Residencial Sunset, com 134 lotes. No bairro São Judas Tadeu é instalado um módulo do campus da UESB de Jequié, onde funciona o curso de Odontologia; o Centro de Atividades do Serviço Social do Comércio (SESC); a Santa Casa (Hospital São Judas Tadeu), pela Fundação José Silveira e o Assaí Atacadista.

Neste período o bairro do Jequezinho expande-se para direção leste, como se observa nos mapas do Plano Diretor Urbano de 1992, de 2008, e no mapa da Empresa

Baiana de Águas e Saneamento (EMBASA) de 2018, na escala de 1:10.000, onde foram identificados os nomes dos conjuntos habitacionais e dos loteamentos implantados.

No início dos anos 1990 foram implantados os loteamentos: Vila Aeroporto, Vila Rita, Mirassol, Borda da Mata e Chácara Provisão.

Entre os conjuntos habitacionais, destacam-se: em 1993 a implantação do Conjunto Habitacional do Brasil Novo, com 847 casas; entre 2010 e 2017 os empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida, com a inauguração em 2010 do Residencial Jardim Eldorado, com 199 casas, no loteamento Vila Rodoviária; em 2013 são inaugurados os Jardins Cachoeirinha I, com 500 apartamentos, Jardins Cachoeirinha II, com 220 apartamentos; e em 2014 são implantados os Jardins Cachoeirinha III, com 300 apartamentos e o Jardins Cachoeirinha IV, com 300 apartamentos, todos no modelo *village*, na Cachoeirinha; em 2014 são implantados ainda o Residencial Vida Nova I, com 288 apartamentos e o Residencial Vida Nova II, com 216 apartamentos, ambos no modelo *village*, e o Residencial Tropical, com 500 casas, no loteamento Tropical; e em 2017 implanta-se o Residencial Parque do Sol, com 500 unidades de moradia, no loteamento Vila Rodoviária.

Ainda neste período são implantados a leste da cidade, em 2013, na Água Branca, o condomínio fechado Residencial Vila Imperial, com 502 lotes e o loteamento Vila Paraíso, com 62 casas; em 2016 o condomínio Parque do Mirante, com 202 casas, e o loteamento Novo Mundo. Na Vila Rodoviária é implantado em 2012 o condomínio Vivendo do Bosque, com 230 casas; em 2013 o Residencial Ouro Verde; e em 2014 o condomínio Parque do Mirante, com 202 casas; em 2015 os dois conjuntos da URBIS III e IV, que compõem o bairro do Jequezinho, passam a ser denominados bairro do Espírito Santo.

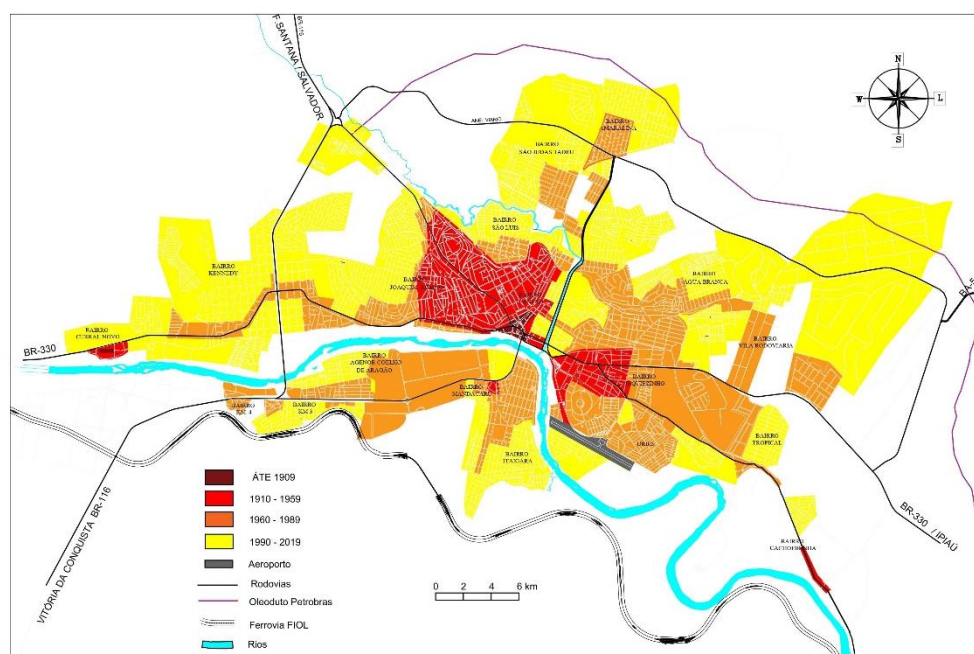
A leste da cidade ocorre (nesta época) a ampliação do Condomínio Jardim Alvorada e a implantação do Residencial Alvorada Garden e do Village Alvorada Residence, ocupados pelas classes médias e de alto poder aquisitivo. Originam-se também as ocupações Bom Sossego e Vila Vitória.

O desenvolvimento territorial da cidade é evidenciado na Figura 33, que apresenta a consolidação das quatro grandes áreas de expansão da cidade como as descritas acima: a primeira formada pelos eixos oeste Joaquim Romão, no percurso da avenida Lomanto Junior, alcançando a BR-116 no bairro John Kenedy (Cidade Nova), prosseguindo até o Curral Novo e a noroeste no percurso da avenida Tote Lomanto; o segundo eixo leste Jequezinho expande-se no percurso da primeira via de circulação ligando a cidade de

Jequié a Ipiauí e na direção a nordeste, alcançando o semianel rodoviário e o terceiro Eixo Sul Mandacaru, incorporando também os bairros do Km 3 e Km 4, expande-se na direção sul e no percurso da avenida Otávio Mangabeira até o trevo na rodovia BR-116. Os três eixos apresentam infraestrutura precária e são ocupados predominantemente por residências de baixo padrão. O quarto Eixo Norte São Judas Tadeu expande-se com a abertura do semianel rodoviário e avenida Cesar Borges, está contribui com a expansão da Área Central, que proporcionou a junção entre os dois núcleos, centro e Jequiezinho, como se observa na Figura 33.

Em relação ao saneamento básico, segundo os dados da Embasa (BAHIA, 2014), 99,89% da população da cidade tem acesso à rede de água e 82,7% à rede de esgoto. Entretanto, o índice de insatisfação da população em relação ao abastecimento de água encanada e rede de esgoto é grande, revelando uma disparidade entre os dados oficiais e os serviços prestados. Outro fator que coloca os índices oficiais em dúvida são os esgotos lançados nos rios e riachos presentes na área urbana.

Os eventos significativos resultantes das ações dos agentes sociais e econômicos que promoveram as modificações na cidade de Jequié estão cronologicamente apresentados no quadro síntese no Apêndice A.



**Figura 33** – Jequié: Desenvolvimento Territorial da Cidade 1910-2019  
 Fonte: Prefeitura Municipal de Jequié (2019). Elaborado pelo autor.

#### **4. A ESTRUTURAÇÃO ESPACIAL DA CIDADE**

Neste capítulo será analisada a estrutura espacial da cidade de Jequié no final do período recente, resultante da atuação dos agentes modeladores do espaço urbano. É importante destacar que a atuação dos agentes não ocorre isoladamente. Atuam sempre em conjunto. Na formação concreta de um bairro residencial ou de uma área comercial e de serviços, vários agentes estão presentes, como destaca Corrêa (1989).

Sendo assim, este estudo trata dos processos e formas espaciais decorrentes da atuação dos agentes sociais, do espaço relativo às atividades econômicas e sua localização, enfatizando as áreas comerciais e de serviço e os espaços industriais. Em seguida identificará e analisará os espaços residenciais, de cultura e lazer e, posteriormente, os espaços de desenvolvimento territorial da cidade, suas limitações e perspectivas. Entre as publicações que dão suporte na elaboração do capítulo, destacam-se o trabalho de Milton Santos e o coordenado por Nice Muller, que abordam o espaço urbano de Jequié. Foram utilizados como suporte também o Plano Diretor Urbano de 1977, o Relatório Final do Estudo de Expansão Urbana Orientada de 1982, o Plano Diretor Urbano de 1992 e a metodologia utilizada por Pedro Vasconcelos em 2002 e 2016 na análise da estrutura espacial da cidade do Salvador.

A análise da estruturação espacial da cidade e seus respectivos processos e formas espaciais serão realizadas a partir das consultas aos mapas elaborados por Nice Muller em 1970, na escala de 1:4.000; os elaborados pela Companhia Estadual de Desenvolvimento Urbano (Cedurb) em 1977, na escala de 1:8.000; os elaborados pelo Plano Diretor Urbano de 1992, na escala de 1:20.000; e do Plano Diretor Municipal de Jequié em 2008, na escala de 1:20.000; e o elaborado pela Prefeitura Municipal em 2018. As mudanças na cidade serão retratadas também através do uso de fotografias, de notícias em jornais, revistas e blogs.

Na análise serão consideradas as cinco grandes unidades da cidade e suas respectivas fragmentações, ou seja, os bairros contíguos e os vetores de crescimento, compondo (assim) a totalidade da cidade. Entre estas grandes unidades destacam-se: a área central, o bairro do Jequiezinho a leste, incluindo a unidade espacial da Cachoeirinha; o bairro do Joaquim Romão a oeste/Noroeste, somando-se as unidades espaciais da Cidade Nova e Curral Novo; os bairros Campo do América e São Judas Tadeu ao norte e o Mandacaru ao sul, somando-se as unidades do Km 3 e Km 4.



## 4.1 A ORGANIZAÇÃO ECONÔMICA DA CIDADE

A organização espacial da cidade é resultante das diversas atividades e suas materializações criadas pelos agentes sociais. Aqui serão analisados os espaços das concentrações das atividades comerciais e de serviços como: a área central, seu entorno e seus prolongamentos, os centros secundários de comércio e serviços ou subcentros, o Centro Cívico ou Centro Administrativo, os equipamentos isolados, os novos eixos e novos centros comerciais e de serviços e os espaços industriais – com destaque para o Distrito Industrial de Jequié e o Poliduto da Petrobras.

### 4.1.1 Área central e seus prolongamentos

O centro da cidade é uma área multifuncional, formada pela área central ou “core”, *Central Business District*, ou CDB, constituída por atividades comerciais e de serviços, enquanto seu entorno é ocupado por uma área residencial em processo de transição, também denominada de centro. Interessa aqui tratar da área central, seus prolongamentos e as características que a compõem.

A área central apresenta uma forma geométrica que se aproxima de um quadrado, estendendo-se da ponte Theodoro Sampaio sobre o rio das Contas, passando pelas praças Caixeiro Viajante, Coronel João Borges, Luís Viana, prosseguindo pela rua da Itália, margeando a praça Ruy Barbosa e prolongando-se pela avenida Rio Branco até o viaduto Daniel Andrade. Em seguida contorna-se pela rua Abílio Procópio Ferreira, passando pela Nestor Ribeiro e na altura da Dom Pedro II alcança a avenida São Bernardo. Volta a contornar-se pela rua Jornalista Fernando Barreto, seguindo pela São Cristóvão até a rua Elói Silveira, alcançando a avenida Rio Branco. Na altura da rua Barbosa de Souza, prossegue passando pela praça da Bandeira, pela avenida Franz Gedeon até a avenida Cesar Borges, margeando o rio Jequezinho e o Centro de Abastecimento Vicente Grillo até alcançar a avenida João Goulart.

O prolongamento da área central ocorre na direção oeste através da avenida Lomanto Júnior até a proximidade da estação rodoviária. Na direção norte passa pela avenida Rio Branco até a praça do Viveiro e pelas ruas 15 de Novembro, Manuel Vitorino e Frederico Costa. Enquanto na direção leste, se dá através das avenidas Franz Gedeon, João Goulart e Landulfo Caribé; e na direção noroeste pela rua Siqueira Campos e avenida Tote Lomanto.

Os fluxos de pessoas e mercadorias através das vias de acesso à cidade, tanto na direção norte/sul quanto na direção leste/oeste, foram fundamentais no processo de centralização e no desenvolvimento territorial da cidade.

No início de 1960 ocorreu o desvio do fluxo rodoviário do centro com o novo traçado da rodovia Rio-Bahia, provocando perdas para o comércio e serviços ligados ao setor automotivo, localizados no entorno da praça Luís Viana. No início dos anos de 1970 ocorreu a saída da Prefeitura da área central para o Centro Cívico no bairro do Jequezinho, para onde tem início o processo de instalação de instituições federais, estaduais e privadas. Na segunda metade da década de 1970 ocorreu a saída das atividades industriais para o Distrito Industrial de Jequié, no bairro do Mandacaru.

A feira livre é um elemento marcante na formação de expansão da área central. Área esta que se localizou primeiramente nas praças Luís Viana e Coronel João Borges e foi deslocada para praça Ruy Barbosa, depois de ser destruída pela enchente de 1914. Na década de 1930 a Área Central expande-se com a implantação da feira na praça da Bandeira e no início dos anos de 1990 ocorreu uma nova transferência da feira para o Centro de Abastecimento Vivente Grillo (CAVG). Entre as características da Área Central destaca-se a possibilidade dos consumidores de bens e serviços poder percorrê-la a pé.

As praças Luís Viana, Coronel João Borges e Cacheiro Viajante e as ruas Feliz Gaspar, João Mangabeira e 7 de Setembro, que formaram o primeiro núcleo central da cidade, continuam desempenhando as funções comerciais e de serviços. Na praça Coronel João Borges, localiza-se o Condomínio Edifício Multicenter Cidade Sol. A praça Luís Viana foi revitalizada em 2016 e em 2019, quando instalou-se uma agência bancária. Enquanto isso, na rua Presidente Dutra foi instalada a Lojas Americanas. Na Felix Gaspar predomina o comércio de móveis e material de construção.

No início dos anos de 1980, as ruas 7 de Setembro e Riachuelo são transformadas em calçada; e em 1990 a praça da Bandeira passa a desempenhar a função de terminal de transporte urbano, anteriormente na praça Ruy Barbosa. Estas ações contribuem para o declínio das atividades comerciais na rua 7 de Setembro, que é uma das ligações entre as praças Luís Viana e Ruy Barbosa.

No que se refere à área central, existe uma certa especialização funcional na mesma, sendo o comércio varejista e as atividades de serviços predominantes em toda área. Na praça Ruy Barbosa, que foi reestruturada em 2008, estão localizadas quatro das cinco agências bancárias existentes na cidade, duas das quatro grandes lojas de

eletrodomésticos e farmácias, entre outras atividades. Enquanto na avenida Alves Pereira, que faz ligação entre a praça Ruy Barbosa e a praça da Bandeira, predomina o comércio com lojas estruturadas de sapatarias e de vestuários, em prédios com dois a três pavimentos.

Na década de 1930 a expansão comercial ocorreu com o deslocamento da feira livre para nova área que passa a ser denominada de praça da Bandeira; e em 1954 a estruturação da feira se dá com a inauguração do Mercado Municipal. Nesta praça predominam as atividades comerciais de gêneros alimentícios, insumos para agropecuária e o comércio popular; enquanto no mercado municipal comercializa-se nas barracas, feijão, arroz, milho, produtos derivados de mandioca (farinha, tapioca, beiju etc.) e produtos derivados do leite (queijo, requeijão e manteiga). Existem ainda sapatarias, restaurantes, mercearias/mercadinho e bares.

A partir dos primeiros anos da década de 1990, com a transferência da feira livre para o Centro de Abastecimento Vicente Grillo, ocorrem mudanças nas funções e nas atividades comerciais, existindo também algumas permanências na praça da Bandeira e no Mercado Municipal. Entre as mudanças destacam-se: a implantação de lojas de tecidos, vestuários, armarinhos, eletrodomésticos, celulares e outros serviços, como assistência técnica, salão de beleza e restaurante populares. Quanto às permanências destacam-se: o predomínio do comércio popular e as novas funções, a transformação da praça em terminal rodoviário urbano, o estacionamento, que também é espaço de realizações de eventos, com destaque para a festa junina.

A expansão da área central volta a ocorrer em 1990 com a implantação do CAVG em uma área sujeita às inundações. A ocupação da mesma dá-se em virtude da construção na década de 1970 da Barragem de Pedras e da canalização do rio Jequezinho no percurso do perímetro urbano, como já foi dito. O CAVG, localizado entre as avenidas Fran Gedeon, Landulfo Caribé e Cesar Borges, conta com quatro módulos cobertos, um administrativo, uma área aberta com barracas e três áreas de estacionamento. Em 2002 é implantada uma câmara frigorífica e em 2008 o Shopping popular.

No interior do CAVG predomina a comercialização de produtos alimentícios diversos, restaurantes, lanchonetes, comércio de vestuários e calçados, comércio de produtos eletrônicos, etc.; e em seu entorno são instalados supermercados, lojas de insumos da agropecuária, farmácias, comércio popular de calçados e vestuário, serviços de assistência técnica, armazém, uma agência bancária, um restaurante popular e a agência do INSS.

No prolongamento da área central, na integração com o bairro Jequezinho, predominam na avenida Fran Gedeon as lojas de móveis e casas de material de construção, enquanto na avenida Landulfo Caribé e João Goulart as lojas de vendas de carros, lojas de autopeças e oficinas. Nas referidas avenidas encontram-se três colégios privados de ensino fundamental e médio; e entre as avenidas Fran Gedeon e Landulfo Caribé, na margem direita do rio Jequezinho, no percurso da avenida Cesar Borges, encontram-se distribuidora de bebidas e alimentos, casa de material de construção, oficinas de automóveis. É importante ressaltar que na área de concentração de oficinas, existe a necessidade de realização de pavimentação das ruas e serviço de drenagem.

Por outro lado, o comércio com lojas de grifes (vestuários e calçados) concentra-se na avenida Rio Branco, entre o Museu Histórico de Jequié e o prédio do Teatro Municipal (desativado). Enquanto os serviços de saúde (clínicas, hospitais e consultórios médicos e odontológicos) concentram-se na avenida Rio Branco (do viaduto Daniel Andrade até a rua Elói Silveira) e nas ruas Abílio Procópio Ferreira, Nestor Ribeiro, São Cristóvão, Alves Cabral, Dom Pedro II, Bertino Passos. Nesta área ocorreu o processo de substituição de residências por atividades comerciais e de serviços.

A Figura 34 retrata parte da área central supracitada. Visualiza-se à direita a rua Nestor Ribeiro, onde situam-se alguns equipamentos de saúde, como o Hospital Nossa Senhora Perpétuo Socorro, o Hospital São Vicente; e dando continuidade na mesma direção, na rua São Cristóvão, o Hospital IORTE e o HGPV, além de clínicas e centros médicos. Pode-se visualizar também a avenida Rio Branco – mais ao centro da figura – onde situa-se o primeiro prédio residencial construído com mais de dez andares em Jequié. À esquerda pode-se observar, ainda, o primeiro prédio comercial da cidade.



**Figura 34** – Jequié: Área central, 2007  
Fonte: Arquivo pessoal Zenilton Meira.

Os eixos de prolongamento da Área Central, na direção oeste e noroeste, articulam-se com os subcentros comerciais e de serviços e caracterizam-se por apresentar tanto funções comerciais como residenciais. Na avenida Lomanto Junior, direção oeste, predomina o comércio popular, oficinas, produções de móveis, lojas de material de construção e acessórios automotivos, hotéis e pousadas, os dois últimos com maior concentração na praça Papa João XXIII (rodoviária). Enquanto na avenida Tote Lomanto e rua Siqueira Campos predominam as lojas de material de construção e serviços automotivos; e na rua São Bernardo, bares e restaurantes. Na direção norte, na avenida Rio Branco, no percurso da transversal rua Elói Silveira até a praça do Viveiro e na rua 15 de Novembro, as atividades comerciais e de serviços são mais numerosas, enquanto nas ruas Frederico Costa e Manuel Vitorino, predominam os serviços.

#### 4.1.2 Centros Secundários ou Subcentros

Na literatura os núcleos secundários ou subcentros historicamente são de formação recente em relação ao núcleo central ou área central. Por outro lado, em uma cidade, uma área central tradicional pode entrar em decadência e novas áreas ganharem visibilidade e se tornarem um novo centro. Os subcentros também apresentam características dos centros em tamanho menor, ou seja, uma miniatura onde oferece comércio e serviços para os residentes do seu entorno.

Em Jequié identifica-se quatro subcentros comerciais e de serviços, localizados nos bairros do Jequiezinho, Mandacaru, Cidade Nova e Joaquim Romão. Na análise leva-se em conta a ordem cronológica da origem e formação dos mesmos e aponta as características dos subcentros. É importante destacar que os subcentros do Jequiezinho e Mandacaru são mencionados no trabalho de Milton Santos (1956) e no trabalho coordenado por Nice Muller (1970), que também menciona a formação do subcentro no bairro da Cidade Nova.

O subcentro do Jequiezinho, localizado a leste da área central, origina-se na rua Brigadeiro Sá Bitencourt e rua João Braga, que se beneficiou da passagem da rodovia em direção a Ipiaú e onde os moradores encontravam os bens e serviços de primeiras necessidades. Nesta área são implantados dois empreendimentos, em 2013 um supermercado com estacionamento; e em 2019 a São José Vila Goumert, com praça de alimentação para 250 pessoas, padaria, restaurante, pizzaria, conveniência, duas salas de cinema e estacionamento coberto.

O subcentro do Jequezinho expande-se para praça Juracy Magalhães e para a avenida Artur Moraes, onde em 1998 forma-se uma feira livre que funciona aos sábados no vespertino e aos domingos atraindo para seu entorno atividades comerciais e de serviços.

Neste subcentro forma-se um comércio popular com supermercado, padaria, restaurantes, sorveteria, farmácias, consultórios odontológico e de advogados, laboratório clínico, ótica, casa lotérica, posto de gasolina, lojas de material de construção, lojas de vestuário e calçados. Compõem o prolongamento do subcentro do Jequezinho as principais vias de circulação do bairro, como: o percurso da avenida Fran Gedeon na altura do colégio Fernando Barreto, passando pelo cruzamento com a rua Felicíssimo José Silva, alcançando a rua Professora Virgínia Ribeiro e desta até a avenida Artur Moraes. O crescimento do subcentro do Jequezinho está relacionado com o desenvolvimento territorial do bairro e com a instalação de instituições públicas e privadas no Centro Cívico, como evidenciado anteriormente.

É importante ressaltar que na praça Ademar Vieira (atual praça da Bíblia) e no percurso da avenida João Goulart e Lyons Clube existiam atividades comerciais e de serviços que foram implantadas no período da formação do subcentro do Jequezinho. Entretanto, não tiveram êxito devido ao fluxo pela avenida Brigadeiro Sá Bittencourt. Encontram-se instalados nas referidas avenidas: o Lyons Clube, Loja Maçônica, concessionárias de automóveis e a partir do final da década de 1990, colégios, clínica médica, e outros serviços. Enquanto na praça Ademar Vieira encontram-se instalados restaurantes e uma casa de material de construção.

O subcentro do Mandacaru, localizado ao sul da área central, origina-se em função do traçado da Rio–Bahia, possibilitando a concentração de atividades ligadas à circulação como: oficinas automotivas, posto de gasolina, pousadas, bares e restaurantes. No entanto, a mudança do traçado da Rio–Bahia nos anos de 1960 provocou retração de fluxo no bairro, que voltou a ter maior fluxo de pessoas a partir da implantação do Distrito Industrial e conseqüentemente de novas empresas, juntamente com o desenvolvimento territorial do bairro, proporcionando a atração de novas atividades comerciais e de serviços para o subcentro.

O subcentro do Mandacaru forma-se às margens da Rio–Bahia (na conexão das avenidas Ministro Hélio Almeida e Otávio Mangabeira), no cruzamento com a avenida Exupério Miranda, prolongando-se por ela até a altura do Estádio Municipal Waldomiro Borges. Lá encontram-se as atividades comerciais e de serviços como: posto de gasolina,

oficinas de automóveis, bares e lanchonetes, supermercado, casas de material de construção, farmácia, casa lotérica, pousada, centro médico. Em 2018 foram instalados na área onde existia uma Escola Profissionalizante uma Policlínica Regional e o Serviço de Atendimento ao Cidadão (SAC).

O subcentro da Cidade Nova, localizado a oeste da cidade, forma-se no início da década de 1960, nas margens do novo traçado da rodovia Rio-Bahia (BR-116), no cruzamento com a rodovia BR-330 (avenida Lomanto Junior), apresentando características de apoio rodoviário, onde foram instalados inicialmente posto de combustíveis, pousadas, restaurantes, casas de peças e oficinas automotivas.

Na Figura 35 observa-se, às margens da BR-116 que corta a figura, parte do subcentro comercial da Cidade Nova, no bairro John Kennedy. No sentido oeste, vê-se o percurso da BR-330.



**Figura 35** – Jequié: Subcentro comercial da Cidade Nova, 2007  
Fonte: Arquivo pessoal Zenilton Meira.

Este subcentro é revigorado a partir da segunda metade da década de 1990 com a implantação às margens da rodovia BR-116 do Poliduto da Petrobras, com o desenvolvimento territorial do setor oeste da cidade, a reestruturação da avenida Governador Aurélio Viana (percurso da rodovia BR-116) e a implantação em 2011 do Instituto Federal da Bahia – campus Jequié, promovendo a refuncionalização das atividades comerciais e de serviços e a implantação de novas atividades, principalmente no percurso da avenida Lomanto Junior até a altura do Detran, com destaque para: casas de material de construção, casas de autopeças, restaurantes, mercadinhos.

O subcentro do Joaquim Romão, localizado a noroeste da Área Central, forma-se no largo São Francisco no início dos anos de 1970, a partir da realização de uma feira

livre aos domingos, atraindo atividades comerciais e de serviços, ocupando as ruas do seu entorno, entre as quais destacam-se: Antônio Jacobina de Brito, João José Duarte, Permínio Amorim, Siqueira Campos e a avenida Santa Luzia. A Figura 36 retrata este subcentro comercial. Na atualidade o espaço ainda concentra as atividades comerciais e de serviços importantes ao bairro e à cidade, atraindo pessoas de outras localidades, principalmente aos domingos, quando ocorre a feira.



**Figura 36** – Jequié: Subcentro comercial Joaquim Romão, 2007  
Fonte: Arquivo pessoal de Zenilton Meira.

As principais atividades econômicas existentes no subcentro são: a comercialização de produtos alimentícios nas barracas de frutas, verduras, carnes etc., supermercados, lojas de material de construção, lojas de vestuários e calçados, farmácia, casa lotérica, lojas de material eletrônico, lojas de material de construção, armarinho etc. O prolongamento do subcentro ocorre de maneira espaçada no percurso da avenida Santa Luzia, até alcançar a praça Papa João XXIII (na rodoviária).

Os subcentros de Jequié são conectados à área central pelas principais vias de circulação da cidade, para leste através das avenidas João Goulart, Fran Gedeon e Landulfo Caribé; para sul através da rua Ministro Hélio Almeida; para oeste através da avenida Lomanto Junior e para noroeste através da rua Siqueira Campos e avenida Tote Lomanto.

#### 4.1.3 Centro Cívico (Centro Administrativo)



O projeto do Centro Cívico teve como objetivo congrega espacialmente todas as instituições da administração municipal (BAHIA, 1977a), em seguida, estadual e federal. Localizado no bairro do Jequezinho, teve como primeiro prédio construído no início dos anos de 1970 o da Prefeitura Municipal. Em seguida são instalados o Fórum Bertino Passos, o campus da UESB–Jequié, o atual Núcleo Regional de Educação (NRE-22), a 13ª Diretoria Regional de Saúde (DIRES) e o Centro Social Urbano (CSU).

Na Figura 37 vê-se o prédio da prefeitura municipal de Jequié, em destaque, ao fundo, o centro de cultura ACM e o *campus* UESB; à esquerda, situa-se o fórum Bertino Passos.



**Figura 37** – Centro Administrativo, 2018  
Fonte: Arquivo pessoal Emanuel Andrade.

No final da década de 1990 é instalado o atual Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (INEMA). Em 2000 é inaugurado o Centro de Cultura; em 2014 o prédio da Justiça Federal; e em 2019 o do Ministério Público do Estado da Bahia (MPE). Entre as instituições de classe encontram-se: o Sindicato dos Bancários e a Ordem dos Advogados do Brasil–Subseção Jequié (OAB/BA). Enquanto na avenida José Moreira Sobrinho, principal acesso ao Centro Cívico, foram instalados consultórios de advogados.

É importante ressaltar que as instituições da administração municipal até os dias atuais funcionam em prédios ou imóveis alugados, localizados predominantemente na área central ou em seu entorno.

#### 4.1.4 Equipamentos Isolados

Os equipamentos isolados destacados aqui são os fixos que promovem fluxos e interações na cidade e entre a cidade e a região, reforçando (assim) o papel de Jequié como cidade média. É importante mencionar que os equipamentos estão localizados no entorno da área central e nos quatro vetores de crescimento da cidade.

Entre os equipamentos na área da educação destacam-se: o campus da UESB, no bairro do Jequiezinho e no semianel rodoviário, bairro São Judas Tadeu; o campus da Faculdade de Tecnologia e Ciências (FTC), no Jequiezinho e na avenida Cesar Borges; as Faculdades Unidas de Pesquisa, Ciências e Saúde (FAPEC), no bairro da Suíça; o Instituto Federal da Bahia – campus Jequié, no bairro John Kennedy; e a Faculdade Pitágoras, no bairro do Joaquim Romão, avenida Lomanto Junior.

Na saúde destacam-se: o Hospital Geral Prado Valadares (HGPV), o Hospital Santa Helena e o Hospital Nossa Senhora Perpétuo Socorro, no entorno da Área Central; a Santa Casa Hospital São Judas Tadeu, no bairro São Judas Tadeu e a Policlínica Regional de Jequié, no bairro do Mandacaru. Na agropecuária o Parque de Exposição Luiz Braga; e no transporte aéreo, o Terminal Aeroviário Vicente Grillo, ambos no bairro do Jequiezinho.

#### 4.1.5 Novos Eixos e Novos Subcentros Comerciais e de Serviços

Os novos eixos de instalação de atividades comerciais e de serviços são as principais vias de acessibilidade ao núcleo central da cidade. Entre estas vias destacam-se: as avenidas Fran Gedeon e Landulfo Caribé, ligando o Jequiezinho e o leste da cidade ao núcleo central; a avenida Lomanto Junior, ligando o Joaquim Romão, Cidade Nova e o oeste da cidade à área central e a avenida Tote Lomanto, ligando o Poliduto da Petrobras, o Joaquim Romão e o Barro Preto a noroeste da cidade ao núcleo central. Enquanto a avenida Cesar Borges é a principal via de acessibilidade do Eixo Norte da cidade à área central.

No Eixo Leste, a avenida Fran Gedeon conecta-se à avenida Luís Braga, percurso da rodovia BR-330, acesso às cidades de Ipiaú, Itabuna e Ilhéus. Na avenida Fran Gedeon são instaladas as atividades ligadas ao comércio popular, ao setor da construção civil e revendedoras de automóveis. Enquanto na avenida Landulfo Caribé predominam as revendedoras de automóveis e lojas de autopeças.

No Eixo Oeste, no percurso da avenida Lomanto Junior, especificamente entre a rodoviária e a Cidade Nova, foram e são instalados: hotéis e pousadas, casas de autopeças,

casas de material de construção, restaurantes, supermercado, padaria, concessionária de moto, Faculdade Pitágoras, Complexo Policial (Polícia Civil) e Departamento Estadual de Trânsito da Bahia (DETRAN).

Enquanto no eixo noroeste, no percurso da avenida Tote Lomanto, estão localizados predominantemente as oficinas de automóveis, postos de combustíveis e casas de material de construção. Na proximidade da conexão da avenida com a rodovia BR-116 localizam-se as distribuidoras de produtos do Poliduto da Petrobras.

A avenida Cesar Borges é a nova conexão entre a área central ao Eixo Norte da cidade e ao semianel rodoviário. No prolongamento da César Borges foram instalados hipermercado Cardoso (atual GBarbosa), o atacadão Assaí, colégio, faculdade, concessionárias de veículos, postos de combustíveis, revendedora de automóveis, academia de ginástica.

Na praça do Viveiro forma-se um pequeno subcentro comercial, entre os bairros do Campo do América e São José e no prolongamento da avenida Antônio Orrico, um dos acessos ao bairro São Judas Tadeu, no vetor norte da cidade. Na praça do Viveiro encontra-se pequeno supermercado, padaria, farmácia, bares e restaurantes, lojas de confecções e academia de ginástica, enquanto na avenida Antônio Orrico estão instaladas faculdade, casas de material de construção, padaria, academia.

#### 4.1.6 Espaços Industriais: Distrito Industrial e Poliduto da Petrobras

No tratamento dos espaços industriais opta-se em analisar o distrito industrial e o Poliduto da Petrobras, áreas planejadas pelo Estado.

O Distrito Industrial é implantado em 1974 no bairro do Mandacaru, numa área projetada de 3.092.600 m<sup>2</sup> na margem direita do rio das Contas e com acesso ao sistema viário nacional e regional através das rodovias BR-116 no sentido norte/sul e BR-330 no sentido leste/oeste, conectando a rodovia BR-101 (BAHIA, 1974). O projeto foi ajustado e reduzido para uma área de 2.300.000m<sup>2</sup>, composta de: zona industrial, área de administração e serviços básicos; zona de serviços infraestruturais, sistema viário e circulação de pedestres, áreas verdes, linhas de transmissão de energia, subestação de energia e área recreativa composta pela Associação Atlética Banco do Brasil (AABB) (BAHIA, 1996).

Em 1989 existiam 21 empresas instaladas no DIJ, sendo 17 indústrias e quatro de prestação de serviços, empregando 1.312 trabalhadores. Tais empresas são formadas por

indústrias dos gêneros de produtos alimentícios, vestuário, produtos plásticos, produtos de madeira, metalurgia, minerais não metálicos, sabão e vela (PINHEIRO, 1991). Em 1995 existem 22 empresas (BAHIA, 1996).

Em 2000 funcionavam 25 empresas, sendo 20 ligadas à atividade industrial e 5 ao setor de serviços e empregavam 2.050 trabalhadores (MARCELO, 2002). Na análise da situação econômica dos distritos industriais da Bahia em 2017 verifica-se a existência de 35 empresas e instituições instaladas no DIJ, com 5.777 trabalhadores e quatro empresas em processo de instalação. Entre as atividades predominantes das empresas, destacam-se: moagem e torrefação de café, calçados e acessórios para calçados, indústria de construção civil (tanques de fibra de vidro, artefatos de cimento, serralharia), produção de alimentos (leite, grãos, biscoitos e massas), armazéns e centros de distribuição. Existindo empresas de variados portes, como a Calçados Ramarim, empregando 4.200 funcionários e a Amazonas Produtos para Calçados, empregando 306 trabalhadores (BAHIA, 2017). Na Figura 38 tem-se uma vista parcial do DIJ, localizado à margem do rio das Contas e ladeado pelo bairro Mandacaru.



**Figura 38** – Vista parcial do Distrito Industrial de Jequié, 2007  
Fonte: Arquivo pessoal Zenilton Meira.

A produção, em sua grande parte, é destinada para a própria região e a outros estados, de forma diversificada, como São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo, Sergipe, Alagoas, Rio Grande do Sul e Santa Catarina. O destino regional alcança as regiões Sul, Sudoeste e extremo Sul da Bahia. Enquanto o destino internacional é o Chile, cliente da Amazonas Produtos de Calçados (BAHIA, 2017).

Os problemas no DIJ estão relacionados principalmente à infraestrutura, como: falta de pavimentação de ruas, iluminação precária, necessidade de serviços de drenagem (devido às possibilidades de galpão de empresas serem alagados quando há forte precipitação pluviométrica) e a necessidade de melhoria da mobilidade urbana, com a duplicação da ponte sobre o rio das Contas e as vias que margeiam o distrito industrial (BAHIA, 2017).

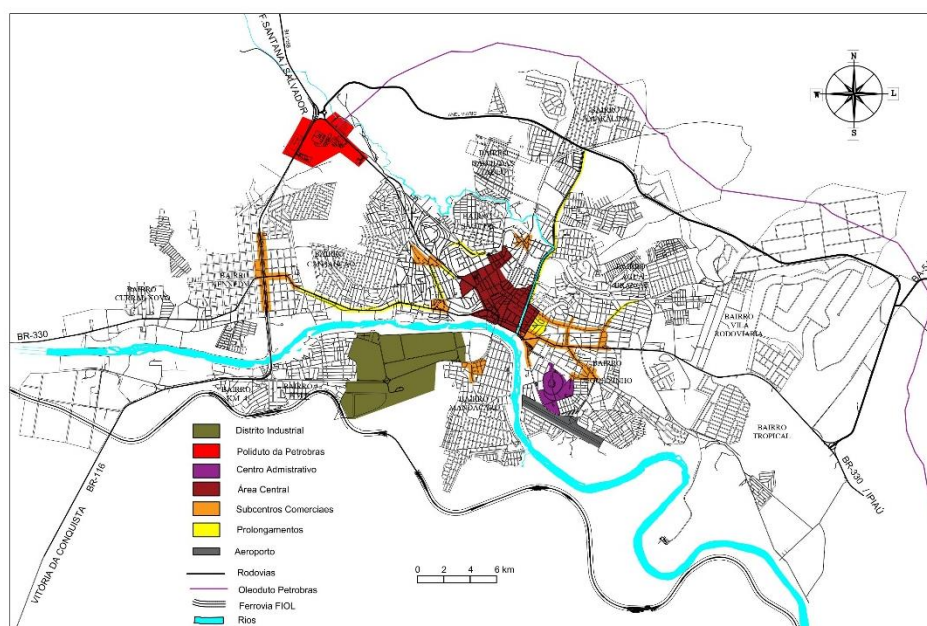
O Poliduto da Petrobras – Petróleo do Brasil S/A, inaugurado em Jequié em 1996, está localizado na avenida Tote Lomanto no entroncamento com a rodovia BR-116, no bairro da Suíça. O objetivo do Poliduto de Jequié é receber e armazenar diesel, gasolina e GLP (gás de cozinha), oriundos do Terminal Madre de Deus, via Oleoduto Recôncavo-Sul da Bahia (Orsub), interligando aos terminais de Jequié e Itabuna. O Poliduto recebe também álcool anidro e álcool hidratado através do transporte rodoviário e transfere-os para as companhias distribuidoras, via plataforma de carregamento de caminhões-tanque (RIOS, 2011). Este transporte será realizado pelo gasoduto que está em fase de conclusão.

Segundo Dermival Rios (2011), a capacidade de armazenamento da base de distribuição da Petrobras “é de 57 mil barris de álcool, 40 mil barris de gasolina, 154 mil barris de diesel e 288 mil barris de GLP (gás de cozinha)”. O autor destaca que esta “capacidade está praticamente triplicada com as unidades de redistribuição das principais distribuidoras de combustíveis” (RIOS, 2011, p. 20) instaladas em Jequié.

A implantação do Poliduto em Jequié tem como finalidade melhorar o abastecimento nas regiões Sudoeste, Sul, Extremo Sul, Chapada Diamantina, Serra Geral, Médio São Francisco e Oeste no Estado da Bahia, e Norte dos Estados de Minas Gerais e Espírito Santo. A partir da base de Jequié, o abastecimento dos municípios é realizado pelo transporte rodoviário (BAHIA, 1996). No entorno do Poliduto da Petrobras estão instaladas as bases das empresas distribuidoras, entre as quais destacam-se: Petrobras, Ypiranga/Atlantic, Shell, Esso, Petroserra, Petrobahia, Gás Butano e Minasgás (MARCELO, 2002; RIOS, 2011).

As unidades econômicas e administrativas analisadas estão representadas e distribuídas na Figura 39, onde se observa a área central no eixo de interações e articulação com as unidades espaciais da cidade e de interações com os espaços regionais. Os centros secundários ou subcentros com características próprias e atendendo às demandas dos residentes nos bairros onde estão instalados. Os prolongamentos da área central e dos subcentros, o centro administrativo no Jequiezinho, o distrito industrial no Mandacaru e o Poliduto da Petrobras a noroeste, no trevo entre a avenida Tote Lomanto,

a rodovia BR-116 e semianel rodoviário. Ao norte da cidade encontra-se o oleoduto da Petrobras e o gasoduto da Bahiagás, que está sendo instalado na cidade com previsão de funcionamento em 2021; e ao sul vê-se o percurso da Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL) em processo de implantação desde 2011, são dois elementos que limitam a expansão da cidade.



**Figura 39** – Jequié: Organização do Espaço Econômico, 2019  
 Fonte: Prefeitura Municipal de Jequié (2019). Elaborado pelo autor.

## 4.2 A ORGANIZAÇÃO SOCIAL DA CIDADE

Trataremos aqui do uso e ocupação do solo urbano pela sociedade, destacando os espaços residenciais e os espaços e equipamentos de cultura e lazer, levando-se em consideração a localização e suas características marcantes. Para os espaços residenciais são relevantes a infraestrutura e os padrões construtivos das habitações.

### 4.2.1 Espaços Residenciais

Os espaços residenciais na cidade de Jequié apresentam semelhanças e diferenças e são resultantes das ações dos agentes sociais e dos processos socioeconômicos e culturais peculiares à cidade. Para análise dos espaços residenciais, utiliza-se o Zoneamento proposto no Plano Diretor Urbano de Jequié de 1977, elaborado pela Companhia Estadual de desenvolvimento Urbano, órgão vinculado à Secretaria do

Saneamento e Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia; e em seguida elabora-se uma proposta com base no zoneamento proposto por Milton Santos em 1956, e em outro proposto no trabalho coordenado por Nice Muller, publicado em 1970. É utilizado também o Estudo de Expansão Urbana Orientada, no que se refere ao uso e ocupação do solo, elaborado pelo Instituto de Desenvolvimento Urbano e Articulação Municipal (INTERURB), publicado em 1982, órgão ligado à Secretaria de Planejamento Ciências e Tecnologia (SEPLANTEC), do governo do Estado da Bahia.

No mapa de Zoneamento Socioeconômico é destacada uma tipologia habitacional retratando três padrões de uso do solo: habitação de alto padrão, habitação de médio padrão e habitação de baixo padrão. Entre os critérios utilizados para definir os padrões habitacionais da cidade destacam-se: as taxas de ocupação domiciliar, os padrões construtivos e qualidade das residências (tipos de cômodos, instalações, dependências etc.) e a renda dos residentes como variável secundária (BAHIA, 1977a).

Segundo dados do Plano Direto Urbano de 1977, a tipologia habitacional em Jequié é formada por 74% de habitações de baixo padrão, enquanto as de padrão médio correspondem a 24,7%, e as de alto padrão perfazem 1,3% do total das habitações.

As habitações de alto padrão são construídas a partir de projetos elaborados com maior rigor estético em relação à fachada e volumetria, erguidas geralmente no meio de amplos lotes e utilizando materiais construtivos variados e de ótima qualidade. Caracterizam-se por contar com mais de dez cômodos, dois a três sanitários, cozinha azulejada, dependências de empregados, paredes de tijolo revestido, forro em laje e piso em mármore, taco, taboado ou cerâmica (BAHIA, 1977a).

As habitações de alto padrão estão localizadas predominantemente no entorno da área central, a leste e ao norte dela, na área denominada de centro, correspondendo a 30% das habitações aí situadas. Nesta localização ocorre a expansão das atividades comerciais e de serviços, que vão ocupando as residências de alto e médio padrão do centro. Constata-se também concentração de habitações de padrão alto, em menor densidade, no loteamento São Luiz e no bairro do Campo do América (BAHIA, 1977a).

As habitações de médio padrão são organizadas sem separação entre setores íntimo e social, tornando-se evidente a falta de *design* interno, com os dormitórios ligados diretamente à sala ou cozinha, compostas geralmente de dois ou três quartos e duas salas. As casas de construção mais recentes apresentam recuo lateral e as mais antigas geralmente ocupam a largura total do lote, com conseqüente precariedade de iluminação e ventilação em alguns cômodos (BAHIA, 1977a).

As habitações de médio padrão contam com fachadas simples, sem recuo em relação ao limite da testada do lote. Predominam telhados de duas águas, aparentes ou protegidos por platibandas, principalmente nas casas de construções mais antigas. As residências deste porte não contam com dependência de serviço, ocorrendo apenas nas casas que foram reformadas. O quintal é um prolongamento da área de serviço e estes tornam-se menores à medida que são construídos novos cômodos (BAHIA, 1977a).

As principais características das habitações de médio padrão são casas de apenas um pavimento, que contam com uma variação de cinco a 10 cômodos, possuem sanitário completo, cozinha com ou sem azulejo, paredes de tijolo ou adobe revestido, piso de cerâmica, taco ou ladrilho, forro em laje ou madeira e telhado de cimento-amianto ou telha de cerâmica (BAHIA, 1977a).

As habitações de padrão médio encontram-se mescladas com as casas de padrão alto ou concentram-se numa faixa intermediária entre as habitações de padrão baixo. As habitações de padrão médio localizam-se predominantemente no entorno da área central; no bairro do Campo do América; no bairro do Joaquim Romão, na proximidade da estação Rodoviária e em menor proporção no Morro do Cemitério e na Barroquinha, próximo à praça Luís Viana (BAHIA, 1977a).

O bairro do Jequezinho caracteriza-se como de classe média, concentrado (dessa maneira) as habitações de padrão médio, principalmente no entorno da praça Ademar Vieira; no subcentro comercial do Jequezinho e em seu entorno, ocupando as baixas colinas e nas proximidades do Centro Cívico. As habitações de padrão médio existem em menor densidade na avenida Fran Gedeon; e entre o Jequezinho e o Pau Ferro existem casas do tipo médio, tendendo ao baixo (BAHIA, 1977a).

As habitações de baixo padrão são predominantes na cidade e representam 74% do total das habitações, com uma área média construída de 40m<sup>2</sup> em lotes médios de 108m<sup>2</sup>, com aproximadamente 6 metros de testada por 18 metros de comprimento. As construções não apresentam recuo em relação à via pública, nem recuos laterais e os materiais utilizados nas construções são de baixa qualidade, com esquadrias de madeira não aparelhadas e as fachadas são geralmente sem revestimento (BAHIA, 1977a).

As habitações de padrão baixo caracterizam-se por variação no número de cômodos, encontrando-se casas com três quartos, duas salas e casas com apenas quarto e sala, sendo mais frequentes as de dois quartos e duas salas. Geralmente nas habitações existe quintal, onde localiza-se um sanitário rústico, e a cozinha é um cômodo improvisado ou inexistente. As casas são de paredes de taboa, adobe ou taipa revestida



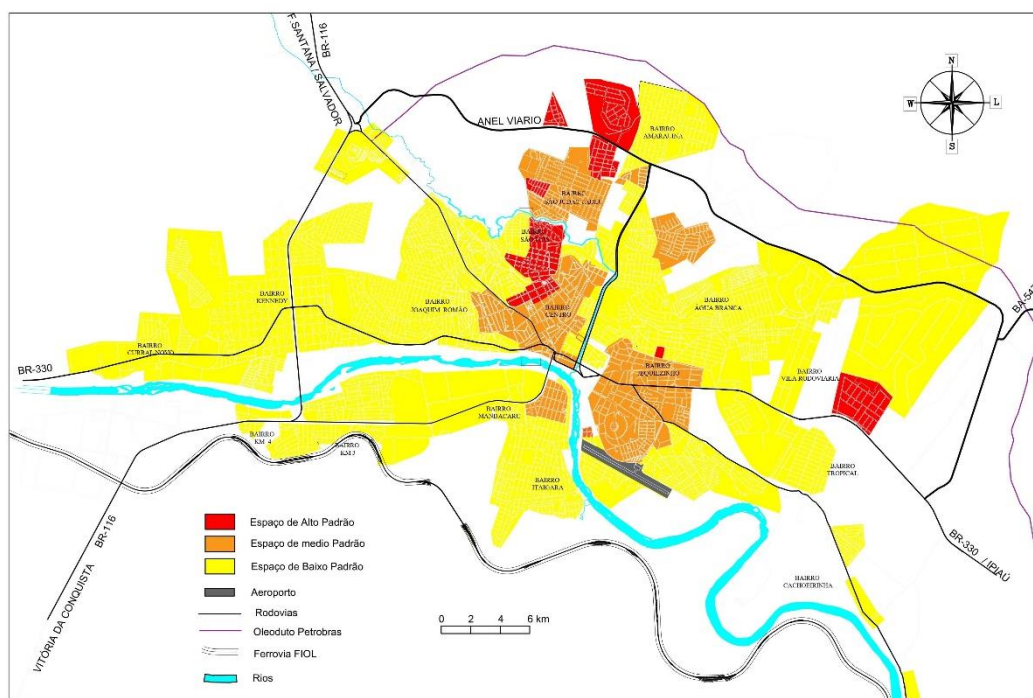
ou não, o piso de chão batido ou cimento, não têm forro e a cobertura são de telha de cerâmica ou cimento (amianto), zinco, palha etc. (BAHIA, 1997a).

As habitações de padrão baixo localizam-se predominantemente na periferia da cidade, nos bairros do Km 3, Km 4 e Mandacaru, à margem direita do rio das Contas, existentes também nos bairros John Kennedy (Cidade Nova), no Joaquim Romão (especificamente no Cururu, Barro Preto e Alto do Cemitério) e no Jequezinho (predominantemente no Pau Ferro e na rua da Banca, atual avenida dos Operários). Encontram-se habitações de padrão baixo em menor densidade próximas às áreas de padrão alto e médio como no Campo do América (no Sobocó da Ema e no percurso da Estrada de Ferro) e no Morro do Cruzeiro (na encosta com maior declividade) (BAHIA, 1977a).

Uma segunda proposta de análise para os espaços residenciais foi realizada com base no trabalho de Milton Santos (1956), no trabalho coordenado por Nice Muller (1970), no trabalho elaborado pelo Estado da Bahia (1982). E nas estruturas dos espaços residenciais da cidade, levando-se em consideração as características marcantes dos espaços, através de observações das fachadas e dos padrões construtivos das habitações, identificou-se três unidades dos espaços residenciais, como: espaços residenciais de classe de alto poder aquisitivo, os espaços habitados pelas classes médias e os espaços habitados pelas classes de baixo poder aquisitivo.

Com base no Estudo de Expansão Urbana Orientada, define-se como classe de alto poder aquisitivo aquela que possui renda superior a sete salários mínimos; a classe média é aquela que possui renda entre três e sete salários mínimos; e as classes de baixo poder aquisitivo as de renda inferior a três salários mínimos (BAHIA, 1982).

A Figura 40 retrata a organização do espaço social, destacando os espaços residenciais de alto padrão, de médio padrão e de baixo padrão, os quais são identificados e analisados no decorrer da pesquisa.



**Figura 40** – Jequié: Organização do Espaço Social, 2019  
 Fonte: Prefeitura Municipal de Jequié (2019). Elaborado pelo autor.

Os espaços residenciais de classe de alto poder aquisitivo são ocupados pelos proprietários dos meios de produção e os assalariados com renda mais elevada, geralmente branco-mestiços, desempenhando atividades de maior status social e retorno financeiro. Os bairros ou espaços de classe de alto poder aquisitivo caracterizam-se pela concentração de construções de luxo, apresentam elevados preços dos terrenos e boa infraestrutura (ruas asfaltadas ou pavimentadas, saneamento, iluminação pública etc.). Os equipamentos coletivos são geralmente privados, como os hospitais, clínicas e os estabelecimentos de ensino fundamental e médio e a existência de facilidade de acessibilidade (VASCONCELOS, 2016).

Os espaços residenciais de classe de alto poder aquisitivo localizam-se no entorno da área central, na cumeada e encosta Leste do espigão central e na cumeada e encosta Leste do Morro do Cruzeiro com declividade inferior a 30° graus e na cumeada e encosta Leste do bairro São Luiz. No Eixo Norte concentra-se especificamente no Alto do Viveiro e no São Judas Tadeu, nos condomínios fechados Portal Pindorama e Golden Club Pindorama, enquanto no bairro do Jequezinho localiza-se nos condomínios fechados Jardim Alvorada, Caminho das Árvores e o Vila da Paz. Na Figura 41, ao centro, vê-se o mercado Municipal na praça da Bandeira; ao fundo, à direita, o Alto do Cruzeiro; ao centro, o bairro São Luiz; e à esquerda, o bairro São Judas Tadeu.



**Figura 41** – Jequié: Área Central, bairro São Luiz e Alto do Cruzeiro, 2019  
Fonte: Arquivo pessoal de Emanuel Andrade.

A tipologia habitacional nos bairros ou espaços de alto poder aquisitivo é resultante de projetos elaborados com maiores preocupações estéticas em relação à fachada e volumetria. As casas são construções boas e de luxo predominantemente em dois pavimentos, geralmente no meio dos amplos lotes, contando com garagens, piscina, muros elevados, cerca elétrica, câmaras e materiais construtivos de alto padrão. O meio de transporte utilizado pelos residentes é o automóvel e a segurança é realizada nos bairros pelo estado e por empresas privadas, existindo ainda o serviço praticados por autônomos através das rondas noturnas. Nos condomínios fechados a segurança é de responsabilidade das próprias administrações ou realizado por empresas privadas. Outros serviços predominantes são os desempenhados por trabalhadores domésticos (cozinheiras, faxineiros, jardineiros, piscineiros etc.).

Os espaços residenciais de classes médias apresentam uma composição mais heterogênea dos padrões construtivos das habitações de boa a regular, com algumas características de bairros ou espaços ocupados pela classe de alto poder aquisitivo, e outras de bairro ou espaços ocupados pelas classes de baixo poder aquisitivo. Nestes espaços ocorrem a concentração em sua maioria de população branco-mestiças ou mestiças, constituídas geralmente de pequenos e médios comerciantes, prestadores de serviços e trabalhadores do setor público e privado com remuneração mediantemente.

Os espaços residenciais de classes médias localizam-se em menor densidade no entorno da área central, especificamente na encosta leste do espigão central e encosta leste do Morro do Cruzeiro. Enquanto na direção norte concentra-se os bairros do Campo do América, São José e São Judas Tadeu, incluído o condomínio Residencial Bela Vista.

Os espaços residenciais de classes médias são concentrados predominantemente no Joaquim Romão, na encosta oeste do espigão central, no percurso entre a rua Siqueira Campos e a avenida Santa Luzia, partindo da estação rodoviária e em seu entorno até alcançar o subcentro comercial e de serviços do Joaquim Romão; e o Mandacaru concentra-se no Loteamento Jardim Maracanã e no percurso da avenida Exupério Miranda.

Enquanto na direção leste, no bairro do Jequezinho, os espaços habitados pelas classes médias localizam-se no entorno da praça Ademar Vieira, praça Juracy Magalhães, rua José Moreira Sobrinho e Alto da Coelba. Envolve também o Conjunto dos Bancários, URBIS I, Conjunto Habitacional do INOCOP, Loteamento Espaço Nobre, Loteamento Vicente Grillo, Condomínio Vivenda do Parque, Condomínio de Edifícios Almerinda e Hildete Lomanto e o Residencial Jequitibá.

A tipologia habitacional nos espaços ou bairros de classes médias é heterogênea, resultando em arruamentos tradicionais, condomínios fechados de casas ou apartamentos de variadas dimensões e conjuntos habitacionais de casas ou apartamentos de variados tamanhos. Os espaços dos remediados seguem o modelo aproximando-se das características dos espaços de classe de alto poder aquisitivo (VASCONCELOS, 2016).

Os espaços habitados pelas classes médias no que se refere à infraestrutura não se diferenciam muito dos espaços de residência de classe alta. São espaços que contam com arruamento pavimentado com asfalto ou paralelepípedo, saneamento básico (rede de distribuição de água potável, rede de coleta e tratamento de esgoto, drenagem urbana e coleta de resíduos sólidos realizada diariamente em todos os espaços) e equipamentos urbanos públicos e privados como escolas de ensino fundamental e médio, clínicas e postos de saúde. Os serviços de transporte utilizados são o ônibus e o moto táxi, a grande maioria dos remediados possuem automóvel e ou moto.

Quanto ao serviço de segurança é realizado pelo estado e por autônomos que fazem a ronda noturna (denominados de guarda noturnos pagos pelos residentes), mas existe também o serviço de segurança privado em menor proporção realizado por empresas particulares, nos condomínios fechados a segurança é de responsabilidade das administrações dos condomínios.

Os espaços habitados pelas classes de baixo poder aquisitivo são ocupados por trabalhadores mal remunerados, subempregados, desempregados e concentram-se nas áreas periféricas da cidade, em terrenos públicos e privados ocupados (invasões), em encostas com declividade superior a 30° graus e em áreas sujeitas às inundações. São

espaços de atração de migrantes e da população expulsa das áreas de maior valorização do solo urbano. Apresentam deficiente infraestrutura e menor valor dos terrenos e concentram a maioria da população mestiça e negro-mestiças. Nestes espaços, as construções são predominantemente modestas, ocorrendo também construções precárias e de padrões de classes médias.

Os espaços habitados pelas classes de baixo poder aquisitivo encontram-se em várias partes da cidade, apresentam infraestrutura precária e localizam-se predominantemente no Eixo Oeste e noroeste da cidade, no bairro do Joaquim Romão, especificamente no Alto do Cemitério, Barro Preto, Caixa D'Água, Posto Manuel Antônio, Bela Vista, Sol Nascente e Cansação; no bairro John Kennedy (loteamento Cidade Nova) e no Curral Novo. Enquanto no Eixo Leste é marcante no bairro do Jequezinho, especificamente no Pau Ferro, URBIS III e IV (atual Espírito Santo), Jardim Tropical, Vila Rodoviária, Água Branca, Conjunto Habitacional Brasil Novo, Conjunto do INOCOOP e as ocupações “invasões” das Malvinas, Bom Sossego, Vila Vitória e no percurso da estrada de Ferro Jequié-Ubaitaba-Ilhéus formada pela rua da Banca e avenida dos Operários.

Os espaços habitados pelas classes de baixo poder aquisitivo são predominantes também na margem direita do rio das Contas, no bairro do Mandacaru incluído o Itaigara e a ocupação do SUDIC/DIJ, os bairros do Km 3 e Km 4. Na Figura 42 vê à frente o bairro Joaquim Romão; e ao fundo os bairros Km 3 e Km 4. Observa-se a falta de infraestrutura, como pavimentação de ruas e ações do poder público.



**Figura 42** – Jequié: Vista parcial do Joaquim Romão, Km 3 e Km 4, 2007  
Fonte: Arquivo pessoal de Zenilton Meira.

No Eixo Norte, estes espaços habitacionais concentram-se no entorno da praça do Viveiro, especificamente no Sobocó da Ema, no terreno que pertenceu à estrada de Ferro Nazaré e no percurso da avenida Antônio Orrico. Prossegue no bairro Pompílio Sampaio, envolvendo também os loteamentos Boa Vista, Parque da Colina e o Conjunto Habitacional Parque das Algarobas e no São Judas Tadeu, especificamente no Jardim Paquetá, no Morre Sem Vela, no Loteamento Jardim Amaralina, o Mutirão São Judas Tadeu e na Ocupação do Jardim Amaralina. Enquanto no entorno da área central as habitações de baixo poder aquisitivo encontram-se em menor densidade na encosta norte e noroeste do Alto do Cruzeiro e no entorno do percurso da rua São José e avenida Lomanto Junior, até a proximidade da estação rodoviária.

A tipologia das habitações é bastante diversificada, predominando os padrões de construções regulares e popular com material convencional e acabamento simples. Existindo também habitações de padrões primitivo e rústico, construída de adobe ou tijolo cru, blocos de cerâmica, sem reboco e pintura. As habitações estão distribuídas em bairros de arruamentos, conjuntos habitacionais (de casas e de prédios com até três pavimentos), loteamentos com infraestrutura precária e em terrenos resultados de ocupação (invasão).

A infraestrutura nos espaços habitados pelas classes de baixo poder aquisitivo é precária, predominando ruas não pavimentadas nas áreas periféricas, onde a iluminação pública é de baixa qualidade. No que se refere ao saneamento, os espaços contam com rede de água encanada, sendo comum a falta do líquido nos espaços periféricos e nos de maior altitude e declividade, enquanto a rede de esgotamento sanitário ainda é inexistente em alguns destes espaços da cidade. A coleta dos resíduos sólidos (lixo) é depositada em caçambas e monturos de lixo, não ocorrendo coleta diariamente, a limpeza urbana também é esporádica, não existindo na maioria dos bairros periféricos.

O transporte coletivo é precário e realizado por ônibus, devido à qualidade do sistema viário, ou seja, a manutenção das vias, qualidade dos veículos e roteiros longos. O transporte privado é realizado por moto táxi (regulares e irregulares) e parte da população de baixo poder aquisitivo possui veículos de duas rodas (motos e bicicletas) e uma outra parte dos residentes desloca-se a pé em longas trajetórias em vias que não contam com estrutura para pedestres.

Os serviços de saúde são públicos e não atendem às demandas dos residentes e em alguns espaços são inexistentes, fazendo com que os moradores realizem grandes deslocamentos para serem atendidos em centros de saúde localizados nos bairros de classe média. Os serviços de educação são públicos, em sua grande maioria, as unidades

escolares não contam com estrutura adequadas e os estudantes de ensino médio deslocam-se para unidades de ensino localizadas nos bairros de classe média. Um dos problemas sociais graves destas localidades é a violência, geralmente ligada ao tráfico de drogas.

A população negro-mestiça concentra-se principalmente no Barro Preto, Pau Ferro, KM 3, Vila Vitória e avenida dos Operários. É importante destacar que o Alto do Cruzeiro e o Sobocó da Ema já foram espaços de concentração da população negro-mestiça que foram expulsas devido à proximidade da área central, melhoria da infraestrutura e consequentemente valorização do solo urbano.

Os condomínios, conjuntos habitacionais e loteamentos localizados na periferia e ocupados pela população de baixo poder aquisitivo são responsáveis pelo crescimento da cidade, especificamente na direção leste, oeste e para o sul e em menor intensidade na direção norte, como estão sendo representados na Figura 40 acima.

#### 4.2.2 Espaços e Equipamentos de Lazer e Cultura

Os espaços e equipamentos de lazer e cultura desempenham papel relevante na vida dos moradores, por serem uma opção do uso do tempo ou das horas livres, por serem também lugares de manifestações culturais e elemento espacial de peso na atração que exerce a partir do ordenamento e do aproveitamento das potencialidades existentes na cidade, proporcionando o aumento de fluxo de turistas e ou visitantes.

Como já foi mencionado, o município de Jequié contempla três unidades geoambientais com diversidade de paisagens. Entre os espaços utilizados como lazer destacam-se: na zona da mata e zona de transição, no distrito de Florestal, as cachoeiras do Humaitá, da Marcela e do rio das Pedras; no distrito de Itajuru, a cachoeira do Boqueirão de Itajuru e no percurso da rodovia Jequié/Jitaúna, a cachoeira do Km 19 e a cachoeira da Frisuba na fazenda Provisão. Os espaços mencionados são bem frequentados e não contam com infraestrutura no entorno das cachoeiras e as áreas de matas oferecem condições para a prática de trilhas. No percurso da rodovia BR-330, a 8 km da cidade, encontra-se o Balneário Provisão, que dispõe de área privada de lazer (RIOS, 2011).

Na zona da Caatinga está localizado o lago da Barragem da Pedra a 18 km da cidade, com 72 km de extensão. Ele conta com uma estrutura de lazer precária e a Gruta de São José (Gruta da Pedra Santa), localizada na Barragem da Pedra, visitada por religiosos e ambientalistas.

Entre os equipamentos de lazer e cultura destaca-se o Centro de Cultura Antônio Carlos Magalhães (ACM) (Figura 43), inaugurado em 2000, com estrutura formada por uma sala de espetáculo (palco italiano) com 515 lugares (com acessibilidade), um *foyer*, uma galeria, três salas multiusos, dois alojamentos e uma sala anexa, localizado no bairro do Jequezinho.



**Figura 43** – Jequié: Centro de Cultura ACM, 2000  
Fonte: Arquivo pessoal de Valter Luiz dos Santos Marcelo.

Em 1998 foi instalado o Teatro Municipal de Jequié, numa parceria entre Prefeitura e Petrobras, no prédio onde funcionou o Cine Auditorium implantado em 1962, com 811 lugares. Em 2007 foi adquirido e reformado pela Prefeitura de Jequié e desde 2017 encontra-se desativado. É importante ressaltar que no início da década de 1990 foram fechados o Cine Auditorium e o Cine Teatro Jequié, este inaugurado em 1947, com 920 lugares. Os equipamentos citados localizam-se na área central.

Em 2019 são inauguradas duas salas de cinema com tecnologia 3D, uma com 99 lugares e outra para acomodar 126 pessoas, localizadas no subcentro comercial e de serviços no bairro do Jequezinho. Em 2020 está planejado a inauguração de duas salas de cinema com tecnologia 3D no Golden Mall, no bairro São Judas Tadeu.

A Casa da Cultura Pacífico Ribeiro é instalada em 1984, no prédio onde funcionou o Fórum Bertino Passos, na rua Gerônimo Sodré, e reinaugurada em 1997, 2011 e 2017. É um espaço voltado para as manifestações culturais, onde são desenvolvidas oficinas de danças, teatro, cerâmica, pintura e apresentações teatrais, musicais, palestras, exposição de arte e exibição de filmes. O Museu Histórico João Carlos Borges é inaugurado em 2006 no prédio onde funcionou o Grupo Escolar Castro Alves, na avenida Rio Branco. Neste museu encontram-se documentos, fotos, publicações e objetos das famílias e de



indivíduos que foram pioneiros na formação da cidade. Os referidos equipamentos localizam-se na área central.

Jequié possui uma biblioteca municipal, Newton Pinto de Araújo, inaugurada em 1942. Ela passou por algumas reformas e em 2008 foi transferida para um prédio onde funcionou um supermercado, adquirido e reformado pela Prefeitura de Jequié (RIOS, 2011). A biblioteca Jorge Amado pertence à UESB, campus de Jequié, e foi implantada em novo prédio em 2002, possuindo um acervo formado por materiais convencionais, livros, periódicos, dissertações e teses e materiais não convencionais, tais como relatórios, catálogos e publicações oficiais. Ela conta com espaço para eventos no *hall* de exposição, do auditório Wally Salomão, para realização de eventos como congressos, simpósios, seminários; e com salas administrativas e de leituras. Estas são as duas únicas bibliotecas da cidade em funcionamento constante abertas ao público. Alguns espaços escolares públicos e privados possuem salas de leitura ou até mesmo pequenas bibliotecas, cujo acesso ao público em geral é restrito.

Na área do esporte, os equipamentos destacados são o estádio de futebol Waldomiro Borges, inaugurado no início da década de 1970, com capacidade para 5 mil pessoas, localizado no Mandacaru. No início da década de 1980 é implantado o Ginásio de Esporte Aníbal Brito, que está sendo transformado em um Complexo Poliesportivo e Educacional, localizado no Jequezinho.

Existem outros campos de futebol com infraestrutura mínima, como os do Cururu, no bairro do Joaquim Romão; da Democracia, no Jequezinho; Elza Leone, no Barro Preto; na Cidade Nova, no Mandacaru, no Km 3 etc. São espaços utilizados para campeonatos e torneios organizados pelas associações e ligas desportivas existentes nos bairros da cidade (RIOS, 2011).

Outros espaços que deveriam contemplar esporte e cultura são as Velas Culturais, cujo objetivo era oferecer à população acesso ao computador e à internet. Em 1999 foram implantadas duas Velas Culturais, a primeira na praça do Viveiro, no bairro do Campo do América, que contava com biblioteca virtual e quadra poliesportiva; e a segunda denominada de Milton Rabelo, localizada no bairro do Joaquim Romão, na proximidade da estação rodoviária, que contava com acesso à biblioteca virtual, quadra poliesportiva e lanchonete e onde existia o único horto da cidade.

Em 2003 foi inaugurada a Vela Cultural Amastozinho Cidreira, na praça Ademar Vieira, no bairro do Jequezinho; e em 2004 a Vela Cultural Wally Salomão, no bairro do Mandacaru e a Vela Cultural na URBIS III e IV, no Jequezinho. Nos referidos espaços,

apenas as quadras poliesportivas são utilizadas pela população e a única coberta e com infraestrutura é da praça do Viveiro. As velas culturais atualmente não funcionam mais.

Entre os equipamentos sociais destacam-se os clubes e associações frequentados pelos associados. O primeiro clube instalado na cidade é o Jequié Tênis Clube (JTC), inaugurado em 1936, frequentado predominantemente pela classe de alto poder aquisitivo até o início dos anos de 1980. Sua estrutura é formada por salão de festa, quadras poliesportivas, piscina e campo de futebol, e está localizado na Área Central. O segundo é a Associação Cultural Jequeense (ACJ), no bairro do Joaquim Romão; e o terceiro o Clube Cultural do Jequezinho. Os dois últimos clubes foram demolidos, no espaço da ACJ foi construído um hotel e no espaço do clube do Jequezinho um restaurante.

Outros clubes são instalados na cidade, com destaque para a Associação Atlética do Banco do Brasil (AABB) no Distrito Industrial de Jequié, no bairro do Mandacaru; o Clube do SESC com infraestrutura composta por piscina, teatro para 200 pessoas em sala climatizada, biblioteca, quadra poliesportiva, palco para shows, campo de futebol, localizado no bairro São Judas Tadeu; o Clube dos Maçons, no bairro do Jequezinho; o Clube da Associação dos Policiais Militares e Bombeiros do Estado da Bahia em Jequié (ASPOJER), também no bairro do Jequezinho e o Clube da Associação dos Praças e Policiais Militares do Estado da Bahia (APPM), no bairro John Kennedy (Cidade Nova).

O Parque de Exposições Luís Carlos Braga, localizado no Jequezinho, realiza anualmente a Exposição Agropecuária, Comercial e Industrial de Jequié e já recebeu outros eventos como a feira de animais, leilões e festas (juninas e shows de artistas nacionalmente conhecidos) e funcionou a Associação Jequeense de Hipismo e Equoterapia. É importante ressaltar a necessidade de melhorar a estruturação do parque para que ele seja melhor aproveitado.

Os equipamentos hoteleiros em Jequié concentram-se na área central; no entorno da estação rodoviária no bairro do Joaquim Romão; na proximidade da área central no bairro do Jequezinho e na margem da rodovia BR-116 nos bairros John Kennedy e Km 3. Entre os hotéis localizados na área central, os que apresentam melhor estrutura são: o Hotel San Remo, Bizzon Inn Hotel, Hotel Rio Branco, Germano's Hotel e Itajubá Hotel e com estrutura simples o Hotel Maringá, Hotel Encanto e o Jequié Palace Hotel. No Joaquim Romão, dentre os hotéis com melhor estrutura destacam-se o Master Hotel e o Gran Terrara Hotel. E com estrutura simples o Hotel Real, Jequié Golden Hotel e o Hotel Pousada Lunara.

Com estrutura simples, na margem da rodovia BR-116, no bairro John Kennedy localiza-se o Hotel Pousada Piu Bella; e no Km 3 o Hotel Pousada Trevo. Enquanto no bairro do Jequezinho, na proximidade da Área Central, localiza-se o Hotel Ideal. Em relação aos equipamentos hoteleiros não foram levados em consideração as pousadas e pensionatos.

Entre as opções de lazer encontram-se bares e restaurantes, aqui destacando-se alguns restaurantes localizados na área central e em seu entorno como o Abruzzi (cozinha italiana), Maria Maria, Vidreira, La Toscana, Viva Vida, Churrascaria Espeto de Ouro e Casa Nostra Pizzaria. No bairro do Jequezinho destacam-se os restaurantes Delícias do Mar, Churrascaria Valdir Filho, São José Gourmet, Brasitalia e Khaza da Pizza. E no bairro do Joaquim Romão destaca-se o restaurante Gema de Ouro. Enquanto no prolongamento de crescimento da cidade no Eixo Oeste destacam-se os restaurantes Tangara e o Sítio Santa Felicidade.

Entre os principais espaços de reuniões, de festas, de reivindicações e de convívio da comunidade destacam-se as praças Ruy Barbosa, da Bandeira, Castro Alves e avenida Rio Branco, localizadas na Área Central. A praça Ruy Barbosa passou por várias reestruturações e desde os anos de 1930 é o espaço de encontro das pessoas, de realização de manifestações culturais, políticas e científicas (feira de artesanato, feira de livros religiosos, feira de ciências), da “paquera”, e existindo até os dias atuais o “senadinho”, lugar do “bate papo” dos senhores idosos. Na praça Ruy Barbosa são realizadas as festas natalinas e ela faz parte do circuito das festas juninas da cidade.

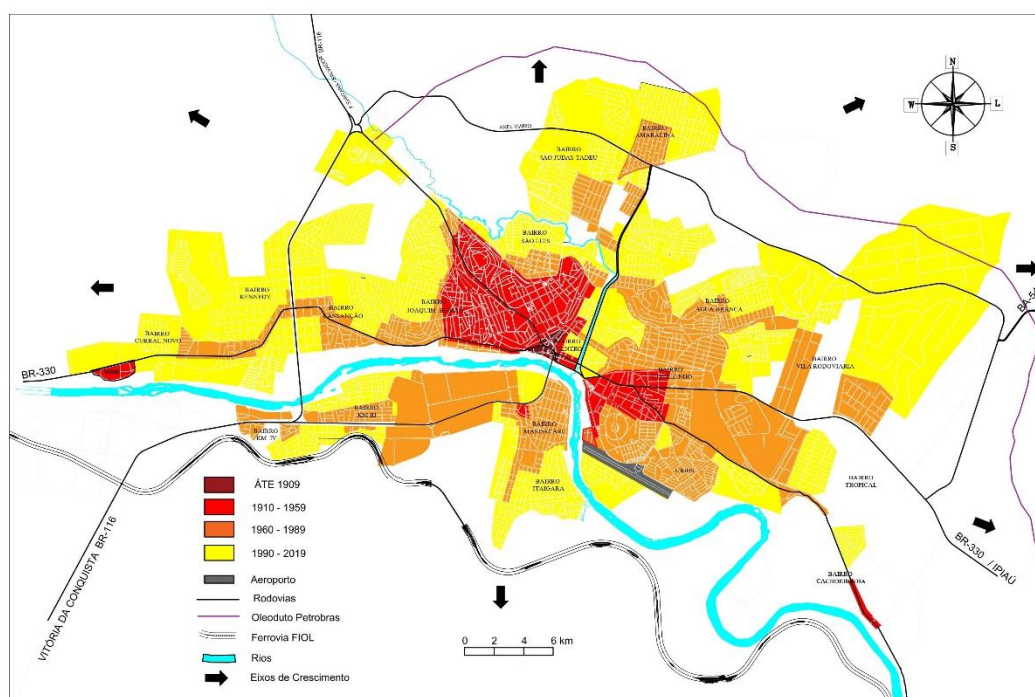
A praça da Bandeira é incorporada às atividades sociais e culturais a partir dos anos de 1990 com a transferência da feira livre para o Centro de Abastecimento Vicente Grillo. A referida praça, a partir do ano 2000, passou a ser o local da festa de São João, onde são realizados shows com artistas conhecidos nacionalmente e internacionalmente. Nesta praça ocorrem outros eventos, como feiras ligadas às atividades comerciais e de serviços, eventos religiosos e o encontro Nacional de Motociclistas. A praça da Bandeira, como já foi mencionado, desempenha a função de terminal rodoviário urbano e necessita de um projeto de reestruturação.

Na praça Castro Alves, no Espaço Dom Cristiano Jakob Krapf e na rua Dois de Julho é realizada a tradicional festa do trezenário de Santo Antônio, padroeiro da cidade, e na avenida Rio Branco, no percurso entre a proximidade da praça do Viveiro até alçar a rua Dois de Julho e sua conexão com a praça Ruy Barbosa são realizados os desfiles de 7 de setembro. No dia 25 de outubro, dia da Emancipação Política de Jequié, também é

realizado desfile comemorativo nestas vias. Este percurso já foi também utilizado pelos blocos carnavalescos nos anos de existência do carnaval e da micareta.

#### 4.3 DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DA CIDADE E SEUS LIMITES

Neste item elabora-se uma análise das tendências de desenvolvimento territorial da cidade, identificando as cinco grandes unidades formadas pela área central e os quatro grandes eixos ou vetores de expansão, destacando seus limites e perspectivas. Entre os eixos ou vetores de crescimento identificados no decorrer do trabalho destacam-se: o Eixo Norte – São Judas Tadeu; o Eixo Oeste/Noroeste – Cidade Nova/Joaquim Romão; Eixo Sul – Mandacaru e seus prolongamentos (Km 3 e Km 4) e o Eixo Leste – Jequezinho, como pode ser constatado na Figura 44, que retrata a espacialização dos eixos de crescimento e ou desenvolvimento territorial da cidade e suas limitações. Os eixos são visualizados e analisados também nas Figuras 45, 46, 47 e 48, a seguir.



**Figura 44** – Jequié: Eixos de Crescimento, 2019

Fonte: Prefeitura Municipal de Jequié (2019). Elaborado pelo autor.

A área central expandiu-se na direção da área de várzea depois da construção da barragem de Pedras, da canalização do rio Jequezinho, da abertura das avenidas Fran Gedeon e Landulfo Caribé, da construção do Centro de Abastecimento Vicente Grillo e da abertura da avenida Cesar Borges, atraindo instalações de atividades comerciais e de

serviços, devido à oferta de terrenos com valor inferior aos existentes nas áreas consolidadas.

A expansão da área central aproximou e consolidou a junção dos dois núcleos anteriormente separados, o centro e o Jequezinho. Nesta área as residências estão sendo ocupadas por atividades comerciais e de serviços, principalmente as existentes na encosta Leste do morro do Cruzeiro, no entorno da Igreja de Santo Antônio até a proximidade do prédio onde funcionou a estação ferroviária, atualmente ocupado pelo 8º Grupamento de Bombeiros Militares da Bahia.

O Eixo Norte ou Vetor Norte São Judas Tadeu é formado por terrenos planos, baixas colinas e encostas com baixa declividade. É o lugar predominantemente ocupado pelas classes médias e de alto poder aquisitivo, existindo alguns enclaves com população de baixo poder aquisitivo. São nas baixas colinas e nas encostas voltadas para o Leste o lugar das residências da classe de alto poder aquisitivo e das classes médias. Destacam-se aqui os bairros São Luís, Campo do América, São José, São Judas Tadeu, os condomínios Pindorama, Golden Clube Pindorama, Bela Vista, Raio de Luz e os loteamentos Canto dos Pássaros, Sun Ville. Na Figura 45, à frente, vê-se o loteamento Canto dos Pássaros; e ao fundo o bairro São Judas Tadeu e os condomínios Raio de Luz, Bela Vista e Pindorana, à esquerda.



**Figura 45** – Jequié: Vista parcial do eixo de crescimento norte, 2019  
Fonte: Arquivo pessoal Emanuel Andrade.

Enquanto a população de baixo poder aquisitivo ocupa as áreas nas proximidades do vale do riacho intermitente e na periferia do eixo como o Morre sem Vela (no São Judas Tadeu), Loteamento Jardim Amaralina, Mutirão São Judas Tadeu, Invasão Amaralina.

O crescimento do Eixo Norte foi proporcionado pela construção da avenida Cesar Borges e a abertura do semianel rodoviário ao Norte do Eixo, por onde passa também o oleoduto e o gasoduto, ligando o Poliduto da Petrobras de Jequié ao de Itabuna, sendo este um elemento de obstáculos ao crescimento do eixo. No percurso da avenida Cesar Borges foram instalados hipermercado, atacadão, concessionárias de veículos, academias, posto de combustível, entre outras atividades.

O Eixo Leste ou Vetor Leste, denominado Jequiezinho, é formado por terrenos planos e baixas colinas e em sua borda encontram-se colinas com encostas mais íngremes, sendo as vertentes a oeste ocupadas por habitações. O Eixo Leste é predominantemente o lugar de residências das classes médias e de baixo poder aquisitivo, existindo pequenos núcleos de classe de alto poder aquisitivo. E nas bordas do eixo existem loteamentos irregulares, de baixa densidade demográfica e com ausência de infraestrutura. Vê-se na Figura 46, ao fundo, a expansão do Vetor Leste.



**Figura 46** – Jequié: Eixo de crescimento leste/noroeste, 2019  
Fonte: Arquivo pessoal de Emanuel Andrade.

As classes médias concentram-se no bairro do Jequiezinho, na URBIS I, no Conjunto dos Bancários e no Conjunto do INOCOOP, nos condomínios Vivenda do Parque e Vila da Paz e nos loteamentos Espaço Nobre, Santa Felicidade, Alto da Coelba.

Por outro lado, as classes de baixo poder aquisitivo concentram-se predominantemente nos bairros Espírito Santo (URBIS III e IV), Cachoeirinha, Tropical, Vila Rodoviária, Água Branca e nas invasões do Bom Sossego, Vila Vitória, Malvinas e rua da Banca (Percurso da Ferrovia Jequié-Ubaitaba-Ilhéus), e na periferia do eixo. Enquanto a classe de alto poder aquisitivo encontra-se localizada no Loteamento Alvorada e no Condomínio Caminho das Árvores.

O Eixo Leste desenvolve-se em três direções, para leste no percurso da rodovia BR-330, em direção a Ipiaú; e no sentido nordeste, no percurso das ruas Professora Virginia e Vovó Camila até alcançar o semianel rodoviário; e no sentido sudoeste, no percurso das avenidas Parque de Exposições e Senhor do Bomfim até alcançar a Cachoeirinha. No bairro do Jequezinho, que dá nome ao eixo, está localizado o Centro Administrativo, o campus da UESB, o aeroporto Vicente Grilo e o Parque de Exposições. A Figura 47 retrata, ao fundo, à esquerda, a expansão do bairro Jequezinho; e à direita a expansão do bairro do Mandacaru.



**Figura 47** – Jequié: Eixo de crescimento leste/sul, 2019  
Fonte: Arquivo pessoal de Emanuel Andrade.

Já o Eixo Oeste/Noroeste ou Vetor Oeste/Noroeste denomina-se de Cidade Nova/Joaquim Romão, apresenta duas direções de desenvolvimento, o primeiro no sentido oeste no percurso da rodovia BR-330 (avenida Barragem da Pedra) e o segundo no percurso da avenida Tote Lomanto. O primeiro conta com uma área plana, com menor capacidade de expansão devido à pequena dimensão do sítio e o segundo é limitado por colinas e encosta, área de proteção ambiental e o Poliduto da Petrobras.

O Eixo Oeste/Noroeste é formado predominantemente por habitantes de baixo poder aquisitivo e em sua borda encontram-se loteamentos irregulares com ausência de infraestrutura. Entre os bairros a oeste destacam-se o Cansação, Cidade Nova e Cural Novo e a noroeste Joaquim Romão, Barro Preto e os loteamentos Sol Nascente e Bela Vista. As classes médias concentram-se no Vetor Oeste do espigão central. E na medida em que se deslocam para as bordas do bairro, as habitações de classes médias tornam-se esparsas. No Eixo Oeste/Noroeste estão localizados a estação Rodoviária, 7ª Circunscrição Regional de Trânsito (CIRETRAN) e o Poliduto da Petrobras. Na Figura

48, ao fundo, pode-se visualizar o Eixo de crescimento Oeste e, o corte da Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL).



**Figura 48** – Jequié: Eixo de Crescimento Oeste, 2019  
Fonte: Arquivo pessoal de Emanuel Andrade.

O Eixo Sul ou Vetor Sul Mandacaru, na margem direita do rio das Contas, apresenta uma área de expansão bastante reduzida devido ao percurso da Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL) e as encostas dos morros ao Sul do eixo. Na direção oeste do Mandacaru, às margens do percurso da rodovia BR-116, existe o projeto de viabilidade da implantação do Terminal Logístico Rodoferroviário com objetivo de integrar ferrovia e rodovia a partir da instalação da ferrovia.

O Eixo Sul é predominantemente formado por população de baixo poder aquisitivo com maior concentração na periferia do bairro do Mandacaru, no loteamento Itaigara e nos bairros do Km 3, Km 4 e Agenor Fernandes, os quais apresentam infraestrutura precária. No entanto existe uma heterogeneidade de habitações de classe média e de baixo poder aquisitivo no Mandacaru; e com um pequeno núcleo composto pela classe média localizado no loteamento Maracanã. Neste eixo estão instalados no bairro do Mandacaru o Estádio Municipal Waldomiro Borges, o Distrito Industrial, a Policlínica, o SAC e o 19º Batalhão da Polícia Militar.

As reflexões acerca dos eixos de desenvolvimento da cidade levam a constatar que os Eixos Norte e Leste são os que apresentaram maior abertura de loteamentos e condomínios. Sendo o Norte lugar de concentração da classe média e de alto poder aquisitivo; e o Eixo Leste de classe média e de baixo poder aquisitivo, principalmente em suas bordas.



Os Eixos Oeste/Noroeste e Sul são marcados pela concentração de habitações de baixo poder aquisitivo e em menor número de habitações de classe média. O Eixo Oeste é marcado pela implantação de condomínios e loteamentos populares; e o Eixo Sul é o que teve menor expansão devido às limitações naturais e à implantação da ferrovia.

O desenvolvimento territorial da cidade, retratado nas Figuras 38, 42, 47 e 48, demonstra que as ações dos agentes sociais e da sociedade não valorizam o rio das Contas. Observa-se isso nas construções de residências, de prédios comerciais e industriais, que dão às costas ao rio, em vez de valorizá-lo, o que permitiria criar infraestrutura de circulação e lazer.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta pesquisa procurou-se analisar as dinâmicas e retrações da cidade de Jequié, dando continuidade às pesquisas de Milton Santos e Nice Muller sobre a cidade. A metodologia usada foi desenvolvida por Pedro Vasconcelos em 1999, em 2002 e 2016, quando o autor a empregou para analisar a cidade de Salvador.

Sendo assim, realizou-se uma periodização (de 1910 a 2019) a partir dos antecedentes da formação da cidade. Considerou-se os eventos marcantes em cada período, destacando o contexto histórico, as ações dos agentes sociais e o desenvolvimento territorial da cidade. Abordou-se também a organização econômica, social, os eixos de crescimento e suas limitações na atualidade.

A periodização foi dividida em três partes: Jequié: do caos à estruturação e dinamismo (1910-1959); Jequié: perdas e retrações (1960-1989); e Jequié: reestruturação e transformações recentes (1990-2019). Foram analisadas as ações dos principais agentes sociais, destacando as dinâmicas, perdas e transformações nas trajetórias da cidade e seu rebatimento na organização econômica e social de Jequié.

Nos antecedentes de formação da cidade, o Estado atuou estimulando as ações dos bandeirantes com o objetivo de ocupar a região até então habitadas por indígenas. Atuou na abertura de vias de fluxos que colaboraram na circulação de pessoas, bens e mercadorias; na doação de terras, com objetivo de consolidar a ocupação da região, implantando instituições ligadas à segurança e cobranças de impostos, consolidando, assim, a implantação do distrito e do município.

Os agentes sociais, especificamente os econômicos, tiveram papel relevante no desenvolvimento das atividades comerciais, de serviços e da agropecuária e foram fundamentais na luta pela criação do distrito, na emancipação política e na elevação de Jequié à categoria de cidade. Neste período, o povoado e a vila sofreram inundações pelas cheias do rio das Contas, mas seus moradores resistiram e continuaram reconstruindo-a.

No primeiro período, marcado pela enchente de 1914, que destruiu a cidade, o Estado implantou equipamentos e instituições que deram suporte à estruturação e dinamismo da cidade. Entretanto, faltou a implantação de estrutura urbana, como saneamento básico disponível a todos os moradores da cidade, ou pelo menos à sua maioria. Os agentes econômicos atuaram na organização e reestruturação da cidade e no controle do desenvolvimento territorial, ocupando espaços privilegiados e deixando à população de menor poder aquisitivo os espaços periféricos ou aqueles sujeitos a

inundações e as encostas de maior declividade. A cidade de Jequié se desenvolveu inicialmente no plano linear, acompanhando as vias de acesso à cidade e as margens dos rios. Posteriormente, assumiu um plano radio-concêntrico. Neste período ocorreu a consolidação do núcleo central e dos três principais bairros da cidade: Jequiezinho, Joaquim Romão e Mandacaru. No entorno destes bairros, originaram-se espaços ocupados pela população de baixo poder aquisitivo. Quanto à organização econômica, as atividades concentravam-se na área central, surgindo o subcentro do Jequiezinho, que atendia às demandas imediatas da população do bairro e no final do período o subcentro do Mandacaru, voltado para o transporte rodoviário.

No segundo período, marcado pelas perdas territoriais e de dinamismo econômico, a cidade passou a sofrer uma competição maior das cidades de Vitória da Conquista e Feira de Santana, no eixo da rodovia BR-116, pós pavimentação asfáltica, e no eixo Ilhéus/Itabuna, na rodovia BR-330. Estas cidades receberam maiores investimentos por parte do Estado em serviços de educação e saúde. Enquanto isso, Jequié passou pela crise cacauera e das indústrias de confecções, aumentando o desemprego e o índice de pobreza. No mesmo período surge um pequeno subcentro comercial do bairro John Kenedy (Cidade Nova) e do Joaquim Romão, o que comprova o deslocamento da população para áreas mais periféricas, enquanto o subcentro do Mandacaru assume as funções de atender às demandas dos residentes.

No terceiro período ocorreu uma reestruturação da cidade, com a ampliação dos serviços de saúde e educação, além de maior crescimento do número de empresas e da implantação do Poliduto da Petrobrás, entre outros já mencionados. Entretanto, é possível constatar que os equipamentos de saúde não atendiam às necessidades da cidade e sua região, provocando o deslocamento de pessoas para outras localidades de maior porte. Sendo assim, o crescimento e reestruturação observados ainda eram tímidos, considerando o aumento do número de habitantes e suas necessidades de emprego e acesso aos serviços de saúde, educação e lazer. Também ocorreu a ampliação da área central, que se prolonga pelas principais avenidas de acesso ao centro.

Os eixos de crescimento da cidade dão-se na direção norte, onde predomina a classe média e de alto poder aquisitivo; na direção leste predomina a classe média e de baixo poder aquisitivo; e nas direções oeste, noroeste e sul predominam a população de baixo poder aquisitivo. Nos eixos de crescimento onde habita a população de baixo poder aquisitivo é comum a existência de loteamentos irregulares e invasões, onde impera a

falta de infraestrutura e equipamentos de saúde, educação, lazer, saneamento e transporte, demonstrando a baixa intervenção do estado nestas localidades.

O que falta à cidade, além da intervenção mais incisiva por parte do poder público, é a regulação dos agentes econômicos, que atuam de maneira individualizada e não pensam o desenvolvimento da cidade em sua totalidade, onde a maioria dos habitantes possam usufruir dos bens e serviços que o desenvolvimento econômico pode ocasionar. Por exemplo, é possível citar os loteamentos abertos sem infraestrutura nos espaços periféricos, diferindo dos loteamentos de classe média e alta.

A pesquisa ora desenvolvida oportuniza aos gestores públicos, aos agentes sociais e econômicos, como o setor imobiliário, conhecer as dinâmicas e retrações de Jequié nos três períodos propostos. A partir das análises desses períodos é possível delinear saídas da retração vivida a partir do segundo período analisado, que ainda não foi superada em sua totalidade. Considerando os equipamentos já implantados na cidade, algumas questões podem ser pontuadas.

A primeira delas diz respeito aos equipamentos de saúde, que atendem ao município e à região. Uma ação filantrópica e duas ações públicas da última década foram de fundamentais importância: a criação da Santa Casa Hospital São Judas Tadeu, a ampliação do Hospital Regional Prado Valadares e a implantação da Policlínica Regional, além da implementação de UPAS em bairros específicos, atendendo à população local. Apesar de estes equipamentos serem de fundamental importância, é preciso o poder público garantir o seu funcionamento adequado, atendendo à demanda populacional, reduzindo longas esperas por atendimento, ação que pode ser implementada a curto e médio prazo. Para isso, é necessário ampliar o número de profissionais, insumos e equipamentos nestes espaços, dinamizando e humanizando o atendimento ao público, além da distribuição destes equipamentos de maneira mais equitativa entre os bairros da cidade, evitando grandes deslocamentos da população.

Em relação à educação, o estado precisa ampliar e melhor equipar as escolas situadas nas periferias e zona rural e oferecer melhores condições de funcionamento, não apenas ampliando o número de crianças e jovens atendidos, mas melhorando a infraestrutura das escolas e da universidade, a formação de professores e técnicos, oportunizando o acesso à internet e equipamentos como *tablet* e/ou *notebook*. O momento atual de pandemia ocasionado pelo Corona vírus descortina as disparidades entre os estudantes assistidos pelas redes públicas em relação às escolas privadas. Diminuir estas distâncias sociais deve ser o objetivo maior de quem se dedica a gerir os bens públicos.

No setor de cultura e turismo é preciso pensar ações que contemplem os espaços de realizações das diversas manifestações culturais, como o Museu Histórico de Jequié, o Teatro Municipal de Jequié, a Casa da Cultura, o Centro de Cultura ACM, o Sesc, o Parque de Exposição Agropecuária, entre outros espaços comunitários e associações. Além disso, as grandes festas populares, como a de São João, precisam ser repensadas, visando o melhor aproveitamento dos espaços abertos da cidade e a capacidade de atrair pessoas e investimentos. O Arquivo Público da cidade precisa ser redimensionado e reestruturado, possibilitando a preservação da memória da cidade e o acesso a estudantes e pesquisadores.

Outra questão essencial é o planejamento do desenvolvimento territorial da cidade, que necessita ser pensado para além de se buscar benefícios particulares, como ocorreu no passado, e sim para oportunizar à população uma vida mais digna. Setores que merecem atenção, considerando os vetores de crescimento populacional, são aqueles que apontam para os espaços periféricos, como o Eixo Oeste, Noroeste e Sul que carecem da intervenção positiva do poder público, com implementação dos equipamentos básicos para se desenvolver, voltados à saúde, educação, lazer, habitação, saneamento e transporte.

No que refere-se ao planejamento é importante destacar a necessidade de construção de serviços de drenagens de ruas, para evitar inundações nos meses de maior precipitação pluviométrica, acarretando prejuízo à população. Outras ações necessárias referem-se à construção de um novo aeroporto; à complementação do anel rodoviário ligando as rodovias BR-116 à BR-330, passando pela margem direita do rio das Contas; construção do Terminal Logístico Rodoferroviário com a inauguração da Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL); ampliação da área industrial do Poliduto; construção de uma nova bacia de tratamento de esgoto; incluindo ainda projetos de valorização das margens do rio das Contas e implantação de infraestrutura nas feiras livres dos bairros do Jequezinho e Joaquim Romão.

É relevante destacar a necessidade de preservação das zonas geoambientais da mata, de transição ou mata de cipó e da caatinga, além dos recursos hídricos do município, melhorando a infraestrutura e acessibilidade, visando o lazer, o turismo, as atividades econômicas, como a agricultura e a piscicultura. É mister pensar em desenvolver projetos de criação de áreas verdes na cidade, como parques, praças arborizadas, além de espaços de deslocamento populacional, como calçadas para pedestres e ciclovias, incrementando

espaços de lazer tanto na área urbana quanto na rural. Para isso deve-se consultar as comunidades respeitando as singularidades.

Finalmente, tomou-se estas ações como exemplos do que precisa ser realizado por agentes públicos e privados, que podem atuar na dinamização da cidade, visando concluir, mesmo que provisoriamente, o estudo proposto na expectativa de vislumbrar frutos não apenas na gestão da cidade, mas em outras pesquisas acadêmicas.

## REFERÊNCIAS

- ABREU, Mauricio de A. O Estudo Geográfico da Cidade no Brasil: evolução e avaliação. *In*: CARLOS, Ana Fani A. (Org.). **Os caminhos da reflexão sobre cidade e urbano**. São Paulo: Edusp, 1994. p. 199-322.
- ABREU, Mauricio de A. A apropriação do território no Brasil colonial. *In*: CASTRO, Iná E. de; GOMES, Paulo Cesar da. C.; CORRÊA, Roberto L. (Org.). **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 197-245.
- ABREU, Mauricio de A. **A Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. 4. ed. Rio de Janeiro: IPP, 2011a.
- ABREU, Mauricio de A. Sobre a memória das cidades. *In*: CARLOS, Ana Fani A.; SOUZA, Marcelo L.; SPOSITO, Maria Encarnação B. (Org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011b. p. 19-39.
- AILTON, Domingos, **Figuras típicas e religiosidade popular de Jequié**. Salvador: Bureau Gráfica e Editora, 2004.
- ALMEIDA, Romulo B. de. Traços da história econômica da Bahia no último século e meio. **Revista de Desenvolvimento Econômico-RDE**, Salvador, a. 11, n. 19, p. 82-101, jan. 2009.
- AMORIM FILHO, Osvaldo B. Las Ciudades Medias em la Planificacion de Minas Gerais-Brasil. *In*: Seminário Internacional Ciudades Intermedias de America, 1996, La Serena (Chile). **Anais [...]**. La Serena: Universidad de La Serena, 1996. p. 9-15.
- AMORIM FILHO, Osvaldo B. Um Cuarto de Siglo de uma Ciudad Media em Minas Gerais: Formiga. **Caderno de Geografia**, Belo Horizonte, v. 8, n. 10, p. 30-43, fev. 1998.
- AMORIM FILHO, Osvaldo B. Origens, evolução e perspectivas dos estudos sobre as cidades médias. *In*: SPOSITO, Maria da Encarnação B. (Org.). **Cidades Médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 69-87.
- ANDRADE, Manuel C. de. **A terra e o homem do Nordeste**. 2. ed. São Paulo: Editora Massagenas, 1964.
- ANDRADE, Manuel C. de. **Geografia Econômica**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 1981.
- ANDRADE, Manuel C. de. **Espaço, Polarização e Desenvolvimento: uma introdução à economia regional**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1987.
- ANDRADE, Manuel C. de. **O Brasil e a América Latina**. São Paulo: Contexto, 1989a.
- ANDRADE, Manuel C. de. **Imperialismo e fragmentação do espaço**. São Paulo: Contexto, 1989b.
- ARAUJO, Emerson P. **História de Jequié**. Salvador: Imprensa Oficial da Bahia, 1971.

- ARAUJO, Emerson P. **Capítulos da História de Jequié**. Salvador: EGB Editora, 1997a.
- ARAUJO, Emerson P. **A Nova História de Jequié**. Salvador: GSH Editora. 1997b.
- ARAÚJO, Emerson P. **A Nova História de Jequié**. Salvador: Assembleia Legislativa do Estado da Bahia, 2017.
- AUAD, Marcia C. **Mulher-Mãe-Guerreira**: um estudo sobre mulher, memória e representação no banditismo na região de Jequié-Bahia. Vitória da Conquista: UESB, 2013.
- AZEVEDO, Aroldo. As cidades. *In*: AZEVEDO, Aroldo (Org.). **Brasil**: a terra e o homem. São Paulo: Cia. Editora Nacional; EDUSP, 1970.
- BAHIA. **Distrito Industrial de Jequié**: Plano Diretor. Salvador: Secretaria da Indústria e Comércio; Departamento da Indústria e Comércio, 1974.
- BAHIA. **Plano Diretor Urbano de Jequié. Análise e Diagnósticos**. Salvador: Secretaria de Saneamento e Desenvolvimento Urbano; Companhia Estadual de Desenvolvimento Urbano – CEDURB, 1977a.
- BAHIA. **Plano Diretor Urbano de Jequié. Proposições**. Salvador: Secretaria de Saneamento e Desenvolvimento Urbano; Companhia Estadual de Desenvolvimento Urbano – CEDURB, 1977b.
- BAHIA. **Estudo de Expansão Urbana Orientada – Disponibilidade de terra – Jequié-Ba**. Relatório Final. Salvador: Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. Instituto de Desenvolvimento Urbano e Articulação Municipal, 1982.
- BAHIA. **Informações Básicas dos Municípios Baianos**: Região Sudoeste. Salvador: CEI, 1994.
- BAHIA. **Diagnóstico de Municípios**: Projeto Cidades Pólos-Grandes Pólos Urbanos Regionais: Jequié. Secretaria da Indústria, Comércio e Mineração. Programa de Desenvolvimento Municipal – PRODEM. Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas – SEBRAE-Ba; Faculdade de Salvador – FACS. Salvador, 1996.
- BAHIA. **Relatório de Fiscalização**: sistemas de abastecimento de água e de esgotamento sanitário do município de Jequié. Agência Reguladora de Saneamento Básico do Estado da Bahia (AGERSA). Salvador: Embasa, 2014.
- BAHIA. **Perfil socioeconômico de Jequié**. Salvador: Secretaria de Planejamento, SEI, 2016.
- BAHIA. **Análise da Situação Econômica dos Distritos Industriais**. Relatório III. Salvador: Secretaria do Planejamento; SEI, 2017.



BAHIA. **Mapa índice de Jequié-Bahia**: loteamento cadastral-cadastro técnico de Jequié. Jequié: EMBASA, 2018. Escala 1:10.000.

BAHIA. **Universidades Estaduais**. Secretaria de Educação, [2020]. Disponível em: [www.educacao.ba.gov.br](http://www.educacao.ba.gov.br). Acesso em: fev. 2020.

BARRETO, Fernando. **Roteiro histórico-sentimental de Jequié cinquentenária**. Jequié: Tipografia Sudoeste, 1960.

BRASIL. **Perfil Empresário de Jequié**. Salvador: SEBRAE, 1998.

BRASIL. **Estudo de Pré-Viabilidade do Terminal Logístico Rodoferroviário de Jequié**. Jequié: SEBRAE, 2012.

BRASIL. **Índice econômico e oportunidades de negócios em Jequié**. Jequié: SEBRAE, 2015.

CAFEZEIRO, Raimundo M. **Depoimento de uma vida e fatos históricos de Jequié**. Jequié: Editoração Eletrônica, 1999.

CAPEL SÁEZ, H. **La morfología de las ciudades**: Agentes urbanos y mercado inmobiliario, III. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2013.

CARLETTO, Cássia M. M. **A Estrada de Ferro Nazaré**: no contexto da política nacional de viação férrea. 1979. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1979.

CARLOS, Ana Fani A. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 1992.

CARLOS, Ana Fani A. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: Hucitec, 1996.

CARLOS, Ana Fani A. **O espaço urbano**: novos escritos sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2004.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999a. (A era da informação: economia, sociedade e cultura, v.1).

CASTELLS, Manuel. **Fim do de milênio**. 2. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999b. (A era da informação: economia, sociedade e cultura, v.3).

CASTELLS, Manuel. **O poder da identidade**. 2. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000. (A era da informação: economia, sociedade e cultura, v.2).

CARVALHO, Nilio B. **A influência do legado africano no Brasil no bairro do Pau Ferro, Jequié-Ba**. 2011. 65 f. Monografia (Antropologia com Ênfase em Culturas Afro-Brasileiras) – Órgão de Educação e Relações Étnicas (ODERE), Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, Jequié, 2011.

CARVALHO, Telmo; RIBEIRO, Araguaci. **Jequié**: sol, histórias e encantos. Salvador: Assembleia Legislativa do Estado da Bahia, 2014.

- CORRÊA, Roberto L. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1989.
- CORRÊA, Roberto L. Interações Espaciais. *In*: CASTRO, Iná E. de; GOMES, Paulo Cesar da. C.; CORRÊA, Roberto L. (Org.). **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 279-318.
- CORRÊA, Roberto L. Construindo o conceito de cidade média. *In*: SPOSITO, Maria da Encarnação B. (Org.). **Cidades Médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 23-33.
- CORRÊA, Roberto L. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. *In*: CARLOS, Ana Fani A.; SOUZA, Marcelo L.; SPOSITO, Maria E. B. (Org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011. p. 41-51.
- CORRÊA, Roberto L. **Caminhos Paralelos e Entrecruzados**. São Paulo: Unesp, 2018.
- DOMINGUES, Alfredo J. P.; KELLER, Elza C. de S. **Bahia**. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1958.
- FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. 12. ed. São Paulo: EDUSP, 2006.
- FERNANDES, Florestan. **A revolução burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sociológica**. 3. ed. São Paulo: Zahar Editores, 1981.
- FERREIRA, Aurélio B. de H. **Novo Dicionário Aurélio da língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.
- FERREIRA, Ivan E. **A Pedra do Curral Novo: cangaço**. Salvador: Brasil Artes Gráfica Ltda., 2006.
- FERREIRA, Jurandyr P. (Org.). **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros – Bahia**. Rio de Janeiro: IBGE, 1958. 2 v.
- FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. 26. ed. São Paulo: Editora Nacional, 1997.
- FURTADO, Celso. **O capitalismo global**. 2. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1998.
- GEIGER, Pedro P. **Evolução da Rede Urbana Brasileira**. Rio de Janeiro: MEC, 1963.
- GIOVANNETE, Gilberto; LACERDA, Madalena. **Melhoramentos: dicionário de geografia, termos, expressões e conceitos**. São Paulo: Companhia Melhoramentos, 1996.
- GOMES, Paulo Cesar da C. **O lugar do olhar: elementos para uma geografia da visibilidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.
- HARVEY, David. **O novo imperialismo**. São Paulo: Loyola, 2005.

HOBBSAWN, Eric J. **A era do capital: 1848-1875**. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

HOBBSAWN, Eric J. **A era dos Impérios: 1875-1914**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

HOBBSAWN, Eric J. **A era dos extremos: o breve século XX, 1914-1991**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HOLANDA, Sergio B. **Raízes do Brasil**. 26. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo Demográfico**. Rio de Janeiro: Edições, 1940.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo Demográfico**. Rio de Janeiro: Edições, 1950.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo Demográfico**. Rio de Janeiro: Edições, 1960.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo Demográfico**. Rio de Janeiro: Edições, 1970.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo Demográfico**. Rio de Janeiro: Edições, 1980.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo Demográfico**. Rio de Janeiro: Edições, 1991.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo Demográfico**. Rio de Janeiro: Edições, 2000.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Regiões de Influências das Cidades - REGIC**. Rio de Janeiro: Edição, 2007.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo Demográfico**. Rio de Janeiro: Edições, 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Monografias Municipais: Nordeste/Bahia Jequié**. Rio de Janeiro: IBGE, 2017. Disponível em: [www.biblioteca.ibge.gov.br](http://www.biblioteca.ibge.gov.br). Acesso em: 01 out. 2019.

JEQUIÉ, Prefeitura Municipal de. **Resumo Histórico-Administrativo de Jequié**. Jequié: Jornal Jequié, 1951.

JEQUIÉ, Prefeitura Municipal de. **Plano Diretor Urbano**. Jequié, 1992.

JEQUIÉ, Prefeitura Municipal de. **Plano Diretor Urbano**. Jequié. 2008.

- LANDIM, Maria Luiza B. **Marcas Identitárias: presença italiana no sertão da Bahia (1878-1910)**. 2012. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.
- LEMOS, Maria Tereza T. B.; BAHIA, Luiz Henrique (Org.). **Percursos da Memória: construção do imaginário nacional**. Rio de Janeiro: UERJ, 2000.
- MARCELO, Valter L. S. **A Reestruturação urbano-regional de Jequié-BA**. 2002. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2002.
- MAROTTA, Carmine. **Trecchina-Jequié, um ponte di ricordisull’Oceano**. Carmignano: Attucci Editrice, 2004.
- MEIRA, Raimundo. Associação comercial e industrial de Jequié-ACIJ. *In: ARAÚJO, Emerson P. Capítulos da História de Jequié*. Salvador: EGB Editora, 1997a. (Anexo I).
- MEIRA, Raimundo. **Fatos Pitorescos da Cidade Sol**. Jequié, 2007.
- MELLO, João Manuel C. **O Capitalismo Tardio**. 8. ed. São Paulo: Brasiliense, 1991.
- MENDES, Sandra R.; ANJOS, Dilson, A. (Org.). **Ipiaú: Histórias de nossa história**. Salvador: Secretaria de Cultura e Turismo, 2006.
- MORAES, Antonio C. R. **Território e História no Brasil**. São Paulo: Annablume, 2005.
- MORAES, Antonio C. R. **Geografia Histórica do Brasil: cinco ensaios, uma proposta e uma crítica**. São Paulo: Annablume, 2009.
- MOREIRA, Ruy. **Sociedade e Espaço Geográfico no Brasil**. São Paulo: Contexto, 2011.
- MÜLLER, Nice L. **Jequié: estudo de geografia urbana**. São Paulo: Associação dos Geógrafos Brasileiros, 1970. 80p. (Avulso n. 7).
- NIMER, Edmon. **Climatologia do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 1989.
- NOVAES JÚNIOR, Wilson. **Garimpando a imprensa numa cidade só**. Jequié, 2006.
- ORMOND, Jorge C. **Jequié, Bahia**. Rio de Janeiro: IBGE, 1970. (Coleção Monografias, nº 467).
- PINHEIRO, José M. **Industrialização baiana: o programa de distritos industriais do interior**. 1991. 109 f. Dissertação (Mestrado em Administração) – Escola de Administração, Universidade Federal da Bahia. Salvador: UFBA, 1991.

- POMIAN, Krzysztof. Periodização. *In: Enciclopédia Einaudi*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1986. v. 29. p. 164-213.
- PRADO JÚNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**. 41. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.
- PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. 23. ed. São Paulo: Brasiliense, 1997.
- RABELO, Milton de A. **Narrativa de uma existência**. Jequié: UESB, 2005.
- REIS FILHO, Nestor G. **Contribuição à evolução urbana do Brasil, 1500-1720**. 2. ed. São Paulo: Pini, 2000.
- RIBEIRO, Darcy. **O Povo Brasileiro: A formação e o sentido Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- RIBEIRO, Pacífico. **O meu canto de amor a Jequié**. 2. ed. Salvador: Bureau Editora, 1997.
- RIOS, Dermival R. **Jequié: síntese histórica e informativa**. Jequié: Gráfica Sudoeste, 1992.
- RIOS, Dermival R. O Poliduto de Jequié. *In: ARAÚJO, Emerson P. Capítulos da História de Jequié*. Salvador: EGB Editora, 1997a. (Anexo II).
- RIOS, Dermival R. **Jequié: síntese histórica e informativa**. 2ª ed. Salvador: JM Gráfica e Editora, 2011.
- ROCHEFORT, Michel. **Redes e Sistemas: ensinando sobre o urbano e a região**. São Paulo: Hucitec, 1998.
- RODRIGUES, Arlete M. **Moradia nas cidades brasileiras**. São Paulo: Contexto, 1990.
- RONCAYOLO, Marcel. Cidade. *In: Enciclopédia Einaudi*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1986. v. 8. p. 396-487.
- ROSA, Lucelina R.; FERREIRA, Darlene A. O. As categorias rural, urbano, campo, cidade: a perspectiva de um *continuum*. *In: SPOSITO, Maria da Encarnação B.; WHITACKER, Arthur M. (Org.). Cidade e campo: relações e contradições entre urbano e rural*. São Paulo: Expressão Popular, 2006. p. 187-204.
- SAMPAIO, Adriana C. **Mulheres Griôs: um estudo etnográfico sobre identidade étnicas e de gênero no quilombo Barro Preto em Jequié-BA**. 2017. 123 f. Dissertação (Relações Étnicas e Contemporaneidade) – Órgão de Educação e Relações Étnicas, Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, Jequié, 2017.
- SANTOS, Milton. A Cidade de Jequié e sua Região. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 18, n. 1, p. 71-112, 1956.

- SANTOS, Milton. **Zona do Cacau**: introdução ao estudo geográfico. São Paulo: Editora Nacional, 1957.
- SANTOS, Milton. Zonas de influência comercial no Estado da Bahia. *In*: TRICART, Jean; SANTOS, Milton (Org.). **Estudos de Geografia da Bahia**. Salvador: Universidade da Bahia. Salvador: UFBA, 1958. p. 25-50.
- SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.
- SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1986.
- SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1991.
- SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.
- SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço Tempo**: globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1994.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, 2000.
- SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. São Paulo: Record, 2001.
- SATHLER, Douglas; AMORIM FILHO, Osvaldo B.; VARAJÃO, Guilherme F. D. C. **Cidades médias**: bases teóricas e estudos aplicados à Diamantina. Belo Horizonte: Fino Traço, 2015.
- SILVA, Sylvio C. B. de M. Teorias de localização e de Desenvolvimento Regional. **Geografia**, Rio Claro, p. 1-21, 1976.
- SILVA, Sylvio C. Bandeira de M.; LEÃO, Sônia O.; SILVA, SILVA, Barbara Christine N. **Urbanização e metropolização no Estado da Bahia**: evolução e dinâmica. Salvador: UFBA, 1989.
- SILVA, Sylvio C. Bandeira de M.; SILVA, Barbara Christine N. **Cidade e região no Estado da Bahia**. Salvador: UFBA, 1991.
- SILVA, Sylvio C. Bandeira de M.; SILVA, Barbara Christine N. Salvador e os novos processos de globalização. **Conjuntura & Planejamento**, Salvador, n. 53, p. 4-9, out. 1998.
- SILVA, Sylvio C. Bandeira de M.; SILVA, Barbara Christine N. **Estudos sobre globalização, território e Bahia**. Salvador: UFBA, 2006.

- SILVA JUNIOR, Almerindo P. da. **Reconstrução da memória histórica de alguns terreiros em Jequié**. 2007. Monografia (Antropologia com Ênfase em Culturas Afro-Brasileiras), Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, Jequié, 2007.
- SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. São Paulo: Nacional, 1977.
- SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**. 14. ed. São Paulo: Contexto, 1998.
- SOUZA, Marcelo L. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.
- SPOSITO, Eliseu S. **A vida nas cidades**. São Paulo: Contexto, 1994.
- SPOSITO, Eliseu S. **Redes e Cidades**. São Paulo: Unesp, 2008.
- SPOSITO, Maria da Encarnação B. (Org.). **Cidades Médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007a.
- SPOSITO, Maria da Encarnação B. **Cidades Médias: reestruturação das cidades médias e reestruturação urbana**. In: SPOSITO, Maria da Encarnação (Org.). **Cidades Médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007b. p. 233-253.
- SPOSITO, Maria da Encarnação B. et al. **O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica**. In: SPOSITO, Maria da Encarnação B. (Org.). **Cidades Médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 35-67.
- TAVARES, Luís H. D. **História da Bahia**. 11. ed. Salvador: EDUFBA, 2008.
- VASCONCELOS, Pedro de A. **Os agentes modeladores das cidades brasileiras no período colonial**. In: CASTRO, Iná E. de; GOMES, Paulo Cesar da; CORRÊA, Roberto L. (Org.). **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 247-278.
- VASCONCELOS, Pedro de A. **Questões metodológicas na geografia urbana histórica**. In: VASCONCELOS, Pedro de A; SILVA, Sylvio B. de M. (Org.). **Novos estudos de Geografia Urbana Brasileira**. Salvador: UFBA, 1999a. p. 191-201.
- VASCONCELOS, Pedro de A. **Dois séculos de pensamento sobre a cidade**. Ilhéus: Editus, 1999b.
- VASCONCELOS, Pedro de A. **A cidade, o urbano, o lugar**. **GEOUSP: espaço e tempo**, São Paulo, v. 3, n. 2, p. 11-15, ago. 1999c.
- VASCONCELOS, Pedro de A. **Salvador: os agentes de seu desenvolvimento**. In: GONCALVES, Neyde M. S.; SILVA, Maria Auxiliadora; LAGE, Creuza S. (Org.). **Os lugares do mundo: A globalização dos lugares**. Salvador: UFBA, 2000. p. 184-199.
- VASCONCELOS, Pedro de A. **Salvador: transformações e permanências (1549-1999)**. Ilhéus: Editus, 2002.

VASCONCELOS, Pedro de A. A utilização dos agentes sociais nos estudos da geografia urbana: avanço e recuo? *In*: CARLOS, Ana Fani A.; SOUZA, Marcelo L.; SPOSITO, Maria E. B. (Org.). **A Produção do espaço urbano**: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011. p. 75-96.

VASCONCELOS, Pedro de A. **Dois séculos de pensamento sobre a cidade**. 2. ed. Salvador: Edufba; Ilhéus: Editus, 2012.

VASCONCELOS, Pedro de A. Contribuição para o debate sobre processos e formas socioespaciais nas cidades. *In*: VASCONCELOS, Pedro de A.; CORRÊA, Roberto L.; PINTAUDI, Silvana M. (Org.). **A Cidade Contemporânea**: segregação espacial. São Paulo: Contexto, 2013. p. 17-37.

VASCONCELOS, Pedro de A. As metamorfoses do conceito de cidade. **Mercator**, Fortaleza, v. 14, n. 4, p. 17-23, dez. 2015.

VASCONCELOS, Pedro de A. **Salvador**: transformações e permanências (1549-1999). 2. ed. Salvador: Edufba, 2016.

VASCONCELOS, Pedro de A. A Geografia Urbana de Mauricio de Abreu. *In*: SERPA, Angelo; CARLOS, Ana Fani A. (Org.). **Geografia Urbana**: desafios teóricos contemporâneos. Salvador: Edufba, 2018. p. 459-470.

VILLAÇA, Flávio. **O espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

ZORZO, Francisco A. **Ferrovias e Rede Urbana na Bahia**: doze cidades conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870-1930). Feira de Santana: UEFS, 2001.



## APÊNDICE

### APÊNDICE A – CRONOLOGIA DOS EVENTOS MARCANTES EM JEQUIÉ: DO INÍCIO DO SÉCULO XIX AO INÍCIO DO SÉCULO XXI

DATAS	EVENTOS
1808-1813	Instalação de José de Sá Bittencourt e Câmara e sua família na fazenda Borda da Mata.
1828	Divisão da fazenda Borda da Mata e origem da fazenda Jequié ou Barra de Jequié de José de Sá Bittencourt e Câmara.
1835	José de Sá Bittencourt e Câmara edifica a sede da fazenda Jequié na confluência do rio Jequiezinho com o rio das Contas.
1861	José de Sá Bittencourt e Câmara passa a fazenda Jequié para seus herdeiros.
1862	A fazenda Jequié passa a pertencer à Senhora Leonora de Sá e ao Senhor Joaquim Fernandes da Silva.
1880	Jequié passa à categoria de distrito de Maracás.
1882	O italiano José Rotondano implanta atividade comercial em Jequié.
1897	Institucionalização do Município de Jequié.
	Instalou-se o Conselho Municipal e comemora-se a emancipação política de Jequié.
1899	Criação da Paróquia de Santo Antônio.
1910	Jequié é elevada à categoria de cidade.
1912	A cidade de Jequié é capital do Estado da Bahia durante oito dias.
1914	Enchente do rio das Contas.
1916	Implantação da Comarca de Jequié.
1920	Inaugurado o Cemitério São João Batista.
1923	Implantação da agência do Banco do Brasil.
1927	Inauguração da Estação da Estrada de Ferro Nazaré/Jequié.
1930	Inauguração da igreja de Santo Antônio.
1934	Inauguração do Grupo Escolar Castro Alves (atual Museu Histórico de Jequié).
1935	Inauguração do Ginásio de Jequié (Centro Educacional Ministro Espínola).
1936	Inauguração do Jequié Tênis Clube.
1940	Inauguração da ponte Theodoro Sampaio no rio das Contas.
	Inauguração do Aeroporto Vicente Grillo.
1947	Inauguração do Hospital Regional Prado Valadares.
	Inauguração do Cine Teatro Jequié.
1948	Inauguração da rodovia Rio-Bahia (BR – 116).

	Inauguração da Biblioteca Municipal.
1950	Início da construção da Estrada de Ferro Jequié-Ubaitaba-Ilhéus.
1952	Inauguração do Instituto de Educação Regis Pacheco.
1954	Inauguração do Mercado Municipal na praça da Bandeira.
	Instalação da Rádio Baiana de Jequié.
1960	Pavimentação asfáltica da rodovia BR 116 e novo traçado retirado do interior da cidade.
	Inauguração da ponte sobre o rio das Contas na Cidade Nova.
	Paralisação da estrada de ferro Jequié-Ubaitaba-Ilhéus.
	Emancipação política do distrito de Itagi.
1961	Emancipação política do distrito de Jitaúna.
1962	Emancipação política do distrito de Aiquara.
	Desativada a estrada de ferro Nazaré-Jequié.
1963	Antônio Lomanto Junior é eleito governador do Estado da Bahia.
1964	Inauguração da Estação Rodoviária.
1965	Inauguração da agência do Departamento de Estrada e Rodagem da Bahia (DERBA).
1966	Inauguração do viaduto Daniel Andrade.
1970	Inauguração do Parque de Exposição Agropecuário.
	Início da construção do Centro Administrativo.
	Inauguração do Estádio Municipal de Jequié.
1972	Inauguração da barragem da Pedra.
1974	Implantação do Distrito Industrial de Jequié.
1975	Implantada a Diocese de Jequié.
1977	Implantação da Faculdade de Formação de Professores.
1980	Implantação do campus da Universidade do Sudoeste da Bahia (UESB).
1983	Abertura da avenida Landulfo Caribé.
1990	Inauguração do Centro de Abastecimento Vicente Grillo.
1996	Inauguração do Poliduto da Petrobras.
1997	Abertura do semianel rodoviário ligando a BR 116 à BR 330.
1998	Cesar Augusto Rabelo Borges foi eleito governador da Bahia.
	Implantado o Aterro Sanitário em Jequié.
1999	Inauguração o Centro de Cultura Antônio Carlos Magalhães.
2002	Inauguração da avenida Cesar Borges.
2006	Implantado o Museu Histórico de Jequié.

2011	Inauguração de campus do Instituto Federal de Educação, Ciências e Tecnologia da Bahia.
	Abertura da Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL).
2017	Inauguração da Policlínica Regional de Jequié.
2018	Ampliação do Hospital Geral Prado Valadares.