

O MODERNO **JÁ** PASSADO | O PASSADO **NO** MODERNO  
reciclagem , requalificação , rearquitetura

ANAIS DO III SEMINÁRIO PROJETAR

porto alegre , 24 a 26 de outubro de 2007

## **Museu Arqueológico Industrial – Península de Itapagipe, Salvador**

Ceila Rosana Carneiro Cardoso

Mestre pela EESC-USP Escola de Engenharia de São Carlos com pesquisa intitulada “Arquitetura e Indústria: A Península de Itapagipe como sítio Industrial da Salvador Moderna”.

Graduada pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFBA.

Endereço: Condomínio Jardim dos Pássaros, Quadra 3, Casa 24, Av. Santos Dumont km 1,5 Lauro de Freitas-Salvador-BA, CEP 42700-000.

E-mail: [ceilacardoso@yahoo.com.br](mailto:ceilacardoso@yahoo.com.br)

## Museu Arqueológico Industrial – Península de Itapagipe, Salvador

O primeiro grande surto de industrialização no território baiano deu-se no final do século XIX até meados do século XX, em decorrência da crise do açúcar e da convergência de investimentos e interesses para a capital. O Museu Arqueológico Industrial nasce como proposta de intervenção na Península de Itapagipe, arrabalde sede das principais indústrias baianas do período.

Estaleiro e balneário repleto de igrejas e residências de verão, no mencionado recorte temporal a área acumulou, principalmente às margens da via férrea e à beira mar, grande número de fábricas, dentre outras razões, pelas linhas de bonde que facilitavam as ligações e a integração da Península com a cidade alta, por ser uma área plana e litorânea, facilmente acessível por terra ou mar, além dos seus terrenos serem de mais baixo custo.

Com a descoberta do petróleo e a implantação da Refinaria Landulfo Alves, em 1950, a economia baiana ganhou novo impulso ao tornar-se o estado o principal produtor de petróleo do País. Com os interesses econômicos voltados para a região metropolitana de Salvador – o Centro Industrial de Aratú – o antigo centro industrial de Itapagipe se arrefeceu dando lugar a um bairro predominantemente residencial, com um considerável número de escolas secundárias e hospitais.

Configurando-se como área residual, o antigo estaleiro/balneário/industrial da península tornou-se um *palimpsesto*, um território rico em camadas de tempo que emergem misturando torres eclesiais, residências, mastros de embarcações, farol, vilas operárias e edifícios fabris.

À antiga contraposição **antigo-novo** oferecida pelo surgimento das fábricas, se contrapôs um terceiro momento – a obsolescência. Estas contraposições tornam-se composição: o **antigo**, o **novo-que se tornou antigo** e o **novo-novo**. Nesta nova configuração o efeito remissivo advém tanto das torres das igrejas e dos baluartes do forte quanto das chaminés das fábricas que, juntos, oferecem mais do que uma imagem da modernidade que chegou ao arrabalde, a imagem de uma modernidade envelhecida.

O Museu Arqueológico Industrial tem como base as ruínas da Usina de Beneficiamento de Cacau Bhering, posteriormente Barreto de Araujo, localizada ao lado norte da península, na embocadura da Enseada dos Tainheiros, entre os bairros do Bomfim, Ribeira e Mont Serrat. O avançado estado de comprometimento estrutural do edifício não deixa alternativa de reciclagem se não o uso de suas referências formais, do maquinário como objeto de exposição e da sua sugestiva implantação: o edifício avança sobre as águas da enseada. Esta localização geográfica possibilita a apropriação de tais elementos no projeto: chaminés, torres, embarcações, navios, piers, ruínas, trilhos, farol. Incorporados na arquitetura a presença do mar e o *modus vivendis* ribeirinho, o museu faz contínuas referências ao ideário maquinário moderno usando linha reta, iluminação zenital no ambiente interno único e com grandes dimensões, transparência, proximidade com o entorno, passarelas com engrenagens acionadas mecanicamente, marquise, estrutura metálica em seqüentes arcos treliçados. A torre-farol-chaminé transpõe a barreira visual da enseada para a baía de Todos os Santos e a cidade alta avistando os navios, contínuos na memória dos itapagipanos. Emite luz tornando-se marco limítrofe que diferencia arrabalde-cidade, e assim os une. De corpo assimétrico e com desalinhos, o museu rearquiteta a usina usando a linguagem das suas ruínas.

Esta intervenção na Península pretende re-significar a indústria neste espaço e na cidade de Salvador; e o seu projeto, reprojeta o lugar usando elementos e formas presentes em seu passado material; elementos marcantes, esparsos ou encobertos por usos contemporâneos diferenciados. Tais elementos, postos em uso e evidência, serão capazes de reificar a sua história, de reconduzir os itapagipanos e/ou soteropolitanos a um lugar mais próximo do seu passado e da sua contemporaneidade.

Palavras-chave: indústria, arqueologia, cidade.

## The Museum of Industrial Archaeology - Peninsula of Itapagipe, Salvador.

Bahia's first industrialization boom elapsed from late nineteenth to mid-twentieth century following the sugar cane crisis in the croplands and the increasing interest towards Salvador. The Museum of Industrial Archaeology – MIA is proposed in the study as an intervention to the Peninsula of Itapagipe, which was the first site for the main bahian industries in that period. Having the shipyard and a bathing area, churches and summer residences, the area hosted several factories along the railroad and the sea shore because the tram lines made connections with uptown easier, as much as it was a plain coastal area, accessible either by land and sea, and the land's lower price. Petroleum drilling greatly boosted Bahia's economy as its Landulfo Alves refinery started to operate in 1950, rendering the state the condition of the main Brazilian oil producer. As the metropolitan area of Salvador would attract all economic relevance (to Aratú's Industrial Complex),

Itapagipe lacked its previous importance as industrial site, markedly turning into a residential neighborhood. Formerly a shipyard/bathing area/industrial site, the peninsula then became a palimpsest whose different layers can be noticed by the emerging church towers, houses, boat masts, the lighthouse, the workers' villages and several industrial plants. A third element would confront with the former antagonism **old-new** that came along with the industrial plants: obsolescence. This opposition would just become composition: the **old**, the **new-that-became-old**, and the **new-new**. In such a conformation, the recalling effect would make itself present by the view of the churches towers, the fort fronts and the plants chimneys that, altogether, portrayed a context whose significance went beyond the modernity once arrived in the neighborhood: an image of modernity, but itself passed in time. The MIA has its basis on the ruins of the Bhering Cocoa Processing Mill, renamed as Barreto de Araújo, located in the north face of the peninsula at the gates of *Enseada dos Tainheiros*, near *Bomfim*, *Ribeira* and *Mont Serrat* neighborhoods. The poor structural condition of the building does not allow for other utilization than that of using its formal references (the remaining machinery as exposition objects) and its appealing situation: the building actually projects itself onto the bay waters. Such favorable location makes the chimneys, towers, boats, ruins, ships, piers, railroad and lighthouse the basic features to be incorporated into the project. In its architecture the constant presence of the sea and the riverine *modus vivendis* are deeply rooted, as the Museum makes reference to the modern machinery ideal characterized by the use of straight design, natural lighting in a sole internal environment with larger dimensions, transparency, proximity to the surrounding areas, bridges commanded by mechanical engines, marquee and arch-like metallic trellis structures. The tower-lighthouse-chimney is seen uptown over the *Todos os Santos* bay's natural barriers as a greeting to the approaching ships, which have been so dear and present to the memory of the people of Itapagipe. Therefore, the Museum sets the neighborhoods and the city apart, and at the same time brings them back together. It is asymmetrically shaped, albeit the re-architecture of the plant uses the language of its own ruins. The proposed intervention is aimed at re-signifying the industry in that particular context in Salvador; as its project intends to redesign the scenery using elements and forms that were present in its material past, remarkably emerging elements, which are scattered or covered by contemporary and differentiated uses. The emphasis on these elements is meant to dignify the peninsula's history as to see the people back to a place that brings both their past and contemporaneity together.

Key-words: industry, arqueology, city.

## **Museu Arqueológico Industrial – Península de Itapagipe, Salvador.**

### **O SÍTIO**

Em fins do século XIX, na decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano, decorrência da crise do açúcar, a cidade de Salvador torna-se o centro de convergência dos interesses regionais e reorganizam-se as suas estruturas familiar, econômica e cultural, reconfigurando-se e recharacterizando-se a sua espacialidade. Neste processo a indústria e o comércio movimentam e regulamentam a cidade.

O Recôncavo da Bahia, de cultura rural, modernizou-se. Conduzia-se a cidade de tradicional a moderna. Era parte do plano de modernização da cidade a abertura de avenidas, estabelecendo a comunicação necessária entre o centro e os bairros mais distantes. Construído desde a segunda metade do século XIX, o Elevador Lacerda fazia a ligação cidade-alta e cidade-baixa como complemento do projeto de bondes que ligariam a Praça do Palácio à Barra, além das linhas que chegavam até os confins da península.

No istmo que liga a península à cidade, foi construída em 1860 a Estação Ferroviária da Calçada. A Península de Itapagipe liga-se ao centro de Salvador e ao interior do Estado; estão abertos os caminhos pelos quais levando e trazendo mercadorias e passageiros, o arrabalde passa a fazer parte da cidade. Quando implantadas as linhas de bonde que chegavam à freguesia da Penha, esta passa a ser efetivamente uma freguesia urbana, onde se realizariam as tais *atividades economicamente modernas* ligadas à indústria.

No decorrer do século XIX a ocupação rarefeita dos arrabaldes da península itapagipana torna-se densa e, ao caráter de balneário, de lugar das atividades ligadas à pesca, das vilegiaturas, sede de igrejas e casas de campo, soma-se e mistura-se o subúrbio moderno industrializado. A península aprazível e tranqüila, consolidada, ao longo do século XVIII, como distante lugar de descanso, torna-se uma zona complexa, concentrando-se no seu território edifícios de características funcionais e formais contraditórias: igrejas, fortificação, farol, chácaras de repouso, casas de pescadores, estação ferroviária, indústrias, vilas e cortiços.

A antiga burguesia residente divide espaço e aos poucos cede lugar à indústria. Deu-se início um fenômeno arquitetônico urbano que não se restringe ao erigir das fábricas, mas se estende ao traçado das ruas, às reformas, às casas, enfim, ao processo de modernização do espaço que, partindo dos incentivos do poder público e do capital industrial, torna-se vigente.

Desde o século XIX até meados do XX formou-se o que podemos chamar de um primeiro Centro Industrial Baiano na Península de Itapagipe que foi reconhecida até a década de 1940, pelo Escritório de Planejamento Urbano da Cidade de Salvador, como Zona Industrial. Em 1939 e 1948, foram inaugurados o Hidroporto da Ribeira e o Cine Roma, respectivamente, importantes exemplares da Arquitetura Moderna na Bahia, atualmente em risco de apropriações formais que os descaracterize<sup>1</sup>.

Com a descoberta do petróleo na Baía de Todos os Santos e a criação do Centro Industrial de Aratu as indústrias e fábricas de pequeno porte e matriz regional dão lugar a investimentos e capitais extra-regionais. Fatores locais aliados ao novo ciclo econômico nacional e desenvolvimentista da era Vargas conduziram à expansão industrial para fora do perímetro da cidade.

A partir de então, os edifícios industriais da península foram, em grande parte, abandonados ou passaram a ter novos usos, como comércio ou cortiços. Ainda que algumas pequenas fábricas estejam em atividade, invariavelmente perderam significância enquanto unidades produtivas.

Se a modernidade acentua-se no confronto entre o novo e o antigo o território-objeto deste trabalho seria um curioso exemplo dela própria pois nele o que era moderno se faz ruína. Neste confronto ou justaposição que a caracteriza, as formas permanecem e o conceito sobre as suas atualidades se tranforma continuamente.

No caso particular da modernização na Península, a inserção de novos edifícios e nova dinâmica evidenciam as permanências. Nos resquícios que a modernização guarda em seus interstícios encontra-se material no qual é possível ler a história da cidade e do bairro e assim justificar a intervenção, o projeto do Museu Arqueológico Industrial.

---

<sup>1</sup> O Hidroporto foi inaugurado pelo presidente Getúlio Vargas, que na mesma ocasião participou da abertura oficial do primeiro poço de petróleo do país no subúrbio do Lobato. Hoje seu espaço é usado como restaurante. O Cine Teatro Roma desde 1983 não abriga mais as mesmas funções, hoje serve às obras sociais da Irmã Dulce.



Figura 1 - Foto aérea da península com os seus marcos e relações com a cidade.

## **AS FORMAS**

A era industrial elabora um projeto que é constitutivo de uma nova estética. Os avanços tecnológicos conquistados compunham uma lógica mecanicista que inevitavelmente se refletiu espacialmente nos edifícios e cidades. Estas novas formas, técnicas e materiais empregados estão nas raízes da arquitetura moderna.

A arquitetura das pontes, estações ferroviárias e grandes pavilhões é a que se faz nos edifícios industriais. São usados na arquitetura fabril os recursos fornecidos pela indústria, pelos novos materiais e pelas novas práticas construtivas. Com o uso do metal em substituição à pedra e à madeira ganhava-se espaço, economia e funcionalidade.

O projeto da fábrica é para atender ao melhor desempenho do trabalho dentro dela, para favorecer a produtividade. Resulta desta primazia funcional o nascimento de uma arquitetura nova, onde a forma seria o resultado da função.

Grandes edifícios são erguidos para abrigar o grande contingente humano que afluía para os centros urbanos. As linhas reguladoras que compõem a cidade determinam as novas relações espaciais que se travam dentro dela: dos edifícios entre si, dos edifícios com os homens e dos homens entre si naquela ambiência.

Como as linhas retas da lógica industrial se conformam espacialmente no território da Península de Itapagipe? Como se reproduziria esta linguagem no concreto da cidade e desta parte dela, seus edifícios, ruas, cheios e vazios? E de que forma se inseriram numa existência de caráter diametralmente oposto?



Figuras 2a, 2b, 2c, 2d – Imagens de edifícios industriais na península.

O bairro do tempo livre, lugar de pesca e veraneio, da produção em pequena escala e dos estaleiros, teria se metamorfoseado em lugar do trabalho, da ocupação industrial. O lugar de repouso retesa-se. Aos antigos pequenos casebres se contrapõe uma outra escala e linguagem formal. O relógio da estação, os trilhos, a velocidade, as fachadas das casas coladas e repetidas, as chaminés e os grandes volumes transformam a paisagem de antes. Coexistem no espaço formas de épocas distintas. Os edifícios novos e os velhos se erguem, cada um fruto de um tempo distinto, evidenciando as suas diferenças e a sua concomitância, como se tempos diversos se encontrassem na materialidade da arquitetura urbana<sup>2</sup>. Contraposição. Confronto. Tautocronia.

## A ARQUITETURA DO MUSEU

A arquitetura do Museu Arqueológico Industrial na Península de Itapagipe é uma intervenção adaptativa. No sítio escolhido a ser requalificado funcionou uma usina de beneficiamento de cacau que sofreu sucessivos incêndios e foi desativada. Apesar de não restar muito em sua forma física, o edifício é capaz de, numa remissiva histórica, inspirar grandes idéias. As ruínas estão na Avenida Beira Mar, no sopé da colina do Bonfim, nas vizinhanças da Igreja do Bonfim e do Estaleiro do Bonfim. Re-arquitetaremos esta usina/ruína e manteremos vivo este testemunho do passado mesmo que sem a feição ou a função original: no mesmo sítio, semelhante linguagem; porém, com espírito do presente.

---

<sup>2</sup> Nesta passagem do livro em que Nascimento descreve as freguesias da cidade de Salvador, estão descritas as coexistências que caracterizam a península, freguesia da Penha: “Na Penha existiam estaleiros para a construção de grandes embarcações ou de fragatas. No sítio do papagaio encontravam-se os alambiques para destilar a cachaça, e numerosos lugares onde se encontrava o pescado. No Porto do Bonfim havia uma fábrica de vidros e nesta freguesia, durante o século XIX, instalaram-se algumas das primeiras fábricas de tecidos. Na Ribeira de Itapagipe o povo podia atravessar, em barca, de um lado para o outro, procurando a terra firme do subúrbio, sendo animais também aceitos neste precário meio de transporte. À Penha dirigiam-se os romeiros em busca da capela do Bonfim, demonstrando sua devoção nas esmolas generosas, cera e azeite, contribuindo para o patrimônio da igreja. Junto a esta surgiram as casas dos romeiros, todas iguais, que lhes serviam de agasalho, no tempo que passavam em local tão longínquo da cidade”. (NASCIMENTO, 1986, Pg. 33).

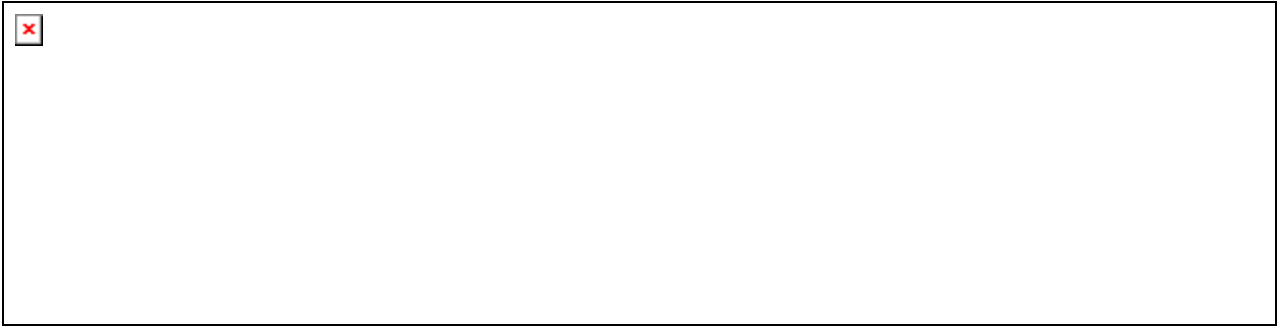


Figura 3 - As ruínas da usina.

O fogo, o tempo e o abandono deixaram restar pouco do edifício a ser reciclado: perfis metálicos retorcidos pelo calor, alguns indícios da cobertura com iluminação zenital, paredes externas pesadas com sucessivos frontões triangulares, algumas meias-paredes internas que subdividiam ambientes além do maquinário usado para o beneficiamento que se propõe seja mantido como principal objeto de exposição do museu – uma evidência do que era inovação e hoje é ruína, da coexistência do passado, da modernidade e do moderno, que confere legibilidade ao edifício e à proposta.



Figura 4 - A fachada voltada para a rua - marquise, pilares metálicos, parede em concreto com aberturas assimétricas, torre/farol/chaminé.

Na fachada voltada para a rua, a altíssima porta de acesso é precedida de uma floresta de pilares delgados e excêntricos sustentando a marquise. Acima da porta de entrada situa-se o relógio, peça indispensável nos edifícios fabris e ferroviários, medidor do tempo que é símbolo do seu decorrer.

Como na arquitetura das fábricas, a fachada do Museu é descolada da parte interna como uma casca, duas partes distintas que compõem o edifício. Por fora, uma arquitetura de massa, por dentro, a arquitetura de linhas de força, inundada de luz pela transparência dos vidros da cobertura, das grandes aberturas laterais irregulares e da fachada aberta voltada para o mar da enseada, de forma que no interior o exterior esteja presente e esta integração situe geograficamente o visitante.



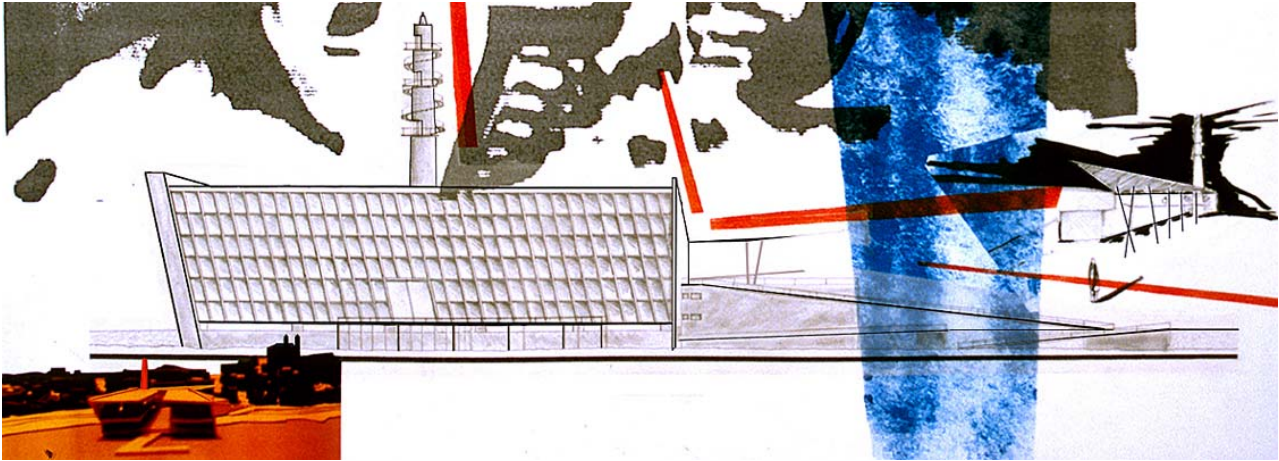


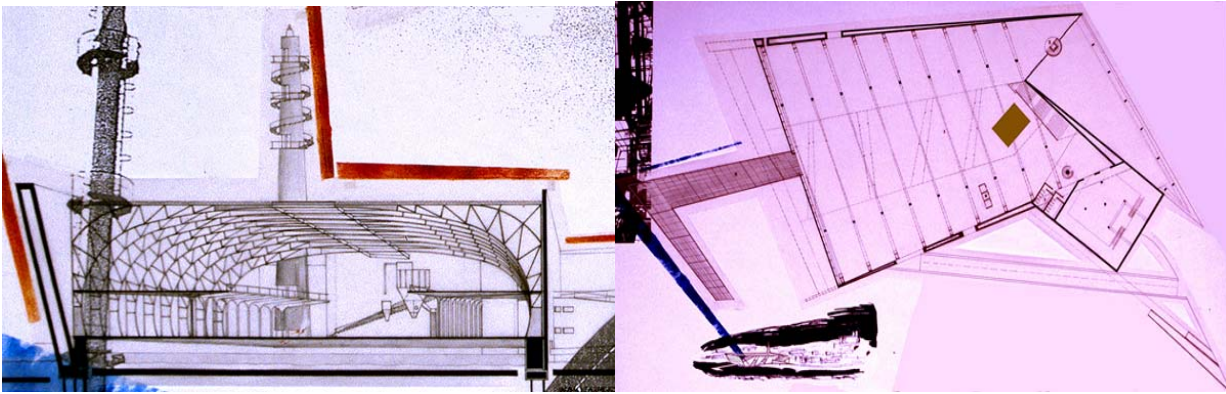
Figura 5 – A fachada voltada para o mar – grande superfície em vidro, pier e rampas.

A iluminação zenital e o ambiente amplo com paredes periféricas também propiciam maior liberdade na disposição das máquinas e objetos expostos. O Museu Arqueológico Industrial poderá ter expostos transistores, válvulas, invólucros, disquetes, circuitos eletrônicos, ferramentas, máquinas obsoletas, esquemas, esboços, fotografias, embarcações, destroços, veículos, documentos, imagens das fábricas, locomotivas, estruturas, papeis, engenhos, enfim, elementos relativos à passagem e à memória da indústria na península. Os objetos expostos serão a evidência de algo que não se dá ali nem naquele tempo, que implicam em ausência. Para além da conservação está o registro arqueológico que elucida o passado e o traz ao presente, unindo-os.

As paredes externas do Museu, largas, pesadas e em concreto aparente contrastam com o interior de estrutura ritmada por arcos metálicos de diferentes e grandes aberturas, conferindo leveza e transparência ao conjunto. Estes arcos treliçados sustentam a cobertura e neles está pendurada uma superfície deslizante movida por engrenagens acionadas eletronicamente. Esta plataforma percorre longitudinalmente o edifício, como ocorria nas grandes exposições universais.

O vão central divide o segundo nível em duas alas ligadas por passarelas. Neste nível estarão expostos objetos de menores dimensões.

O grande volume referencia, além das grandes galerias das exposições universais, as fábricas e os navios. Importante presença na memória dos soteropolitanos e peninsulares, os navios são elementos estruturantes na formação e nas constantes transformações por que passa a cidade em toda a sua história. Veículos primordiais de troca, volumes marcantes na baía, quando atracados se integram ao perfil da escarpa, dissolvendo-se na acumulação de formas urbanas.



Figuras 6a e 6b – Corte transversal e planta-baixa – paredes e arcos desalinhados, iluminação zenital e máquinas da usina em exposição.

Como na antiga usina, o museu e o pier se projetam sobre as águas, são um convite ao atracar, ao permanecer contemplativo. Estendendo o chão sobre o mar, o pier que, quando usina, funcionava como carga e descarga, agora é um lugar onde os visitantes podem estar, experimentar a estreita relação com a água típica dos ribeirinhos, assistir ao deslizar das canoas, ao banho de mar e ao calmo mariscar que segue em prática como atividade de subsistência e como um costume.

A torre/farol/chaminé sobe para além do ponto mais alto da colina do Bomfim. Rompendo a escala vertical, a partir do seu topo é possível vislumbrar o secular frontispício de Salvador: as igrejas do Pelourinho, os edifícios públicos da Praça da Sé, o Elevador Lacerda, o Forte de São Marcelo, a antiga fábrica de rapé do Solar do Unhão, o quebra-mar e os galpões do porto, a ilha de Itaparica e os navios atracados na baía.

Por um elevador pode-se alcançar esta torre em três diferentes níveis. Com diferentes alcances de visada em cada um destes pontos de observação, pode-se experienciar as relações diversas do edifício com a cidade mais distante ou com as suas vizinhanças mais próximas. Trouxemos a possibilidade de contemplação de toda a cidade a partir do museu.



Figura 7 – O edifício inserido na paisagem.

O edifício proposto é relativo ao lugar em que se situa. Como o farol da Ponta de Humaitá demarca os limites geográficos e a entrada da enseada, a luz emitida pela torre/farol/chaminé demarca mais um ponto do seu contorno. Projeta um fecho vermelho sobre a península e sinaliza para a cidade a sua presença. Dá-lhe a noção de distância e/ou proximidade. Relaciona a intervenção e a pré-existência construída. Une e separa. A usina como museu é um projeto singular e novo, tem compromisso com a durabilidade e a valorização da diversidade formal da península.

Neste trabalho as matérias-primas são a arquitetura e o tempo. Sua vertente é arquitetônica e urbanística, uma vez que pensa o edifício relacionado com a história da cidade, do bairro – suas características históricas, culturais e naturais – e o seu entorno imediato. Transformamos a fábrica arruinada em Museu Arqueológico Industrial re-usando o seu espaço e evocando a história do bairro na relação de distância e proximidade que mantém com a cidade, as suas sucessivas imagens de balneário, arrabalde industrial e espaço a ser re-qualificado<sup>3</sup>.

Este é um trabalho de reciclagem, requalificação e rearquitetura. O projeto do Museu Arqueológico Industrial na Península de Itapagipe remonta à história desta porção e da cidade, ressignificando a indústria e reprojetoando o lugar.

As formas passíveis de serem lidas nesta região da cidade evidenciam a simultaneidade das manifestações históricas no tecido urbano e fazem da península um território rico e esgarçado, onde a contraposição é o início de um novo ciclo.

---

<sup>3</sup> O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador recomenda a manutenção das características de Itapagipe como lugar diferenciado do restante da cidade. Reconhece a vocação econômica de Itapagipe como turismo relacionado ao patrimônio natural e cultural e sugere o aproveitamento dos galpões existentes e desocupados na região para implantação de equipamentos de lazer. Com esta intervenção, a Península resgata o caráter de lugar onde atividades contemplativas e culturais voltam a se realizar.



Figura 8 – Imagem da Península de Itapagipe vista a partir do bairro de Plataforma com o Hidroporto da Ribeira em primeiro plano e Salvador à esquerda e ao fundo. Década de 1940.

## BIBLIOGRAFIA

- ARANTES, Otília. Urbanismo em fim de linha. São Paulo: Editora de Universidade de São Paulo 1998.
- AZEVEDO, Thales de. O advento da PETROBRÁS no Recôncavo. In: Brandão, M. A. (Org.). Salvador: Fundação Casa de Jorge Amado, 1999.
- BANHAN, Reyner. Teoria e Projeto na Primeira Era da Máquina. Tradução de A. M. Goldberg Coelho. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1975.
- BENJAMIM, Walter. Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo. Obras escolhidas, vol.3. Trad. Sérgio Paulo Rouanet. São Paulo: Brasiliense, 1994.
- BERMAN, Marshal. Tudo que é sólido se desmancha no ar. Tradução Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriati. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- BERNARDES, Sergio W. Relatório do planejamento físico. In: EMPREENDIMENTOS DA BAHIA. Centro Industrial de Aratú. Salvador: Bureau grafica, 1966.
- BOYER, M. Christine. The city of collective memory: Its historical imagery and architectural entertainments. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology, 1994.
- BUCHANAN, R Angus. Industrial Archaeology in Britain; Great Britain: Hazell Watson & Viney, 1992.
- CARDOSO, C. R. C. Arquitetura e Indústria: a península de Itapagipe como sítio industrial da Salvador Moderna -1891 a 1947. Dissertação de Mestrado, EESC-USP, 2003.
- ENGINEERING, Vol. XLVII – Jan/Jun, 1889. London: W. H. Maw and J. Dredge, Offices for Advertisements and Publications, 1889.
- FERNANDES, Ana e GOMES, Marco A. de F. (orgs). Cidade & História: Modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX. Salvador, UFBA/Faculdade de Arquitetura. Mestrado em Arquitetura e Urbanismo.

- FRAMPTON, Kenneth. História Crítica da Arquitetura Moderna. Tradução de Jefferson L. Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- FREYRE, Gilberto. Sobrados e mucambos: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano. Rio de Janeiro: José Olympio, Recife – Câmara dos Deputados, Governo do Estado de Pernambuco, Secretaria de Turismo, Cultura e Esportes, 1981.
- GIEDION, Siegfried. Space, Time and Architecture. Cambridge: Harvard University Press, 1941.
- GINZBURG, Carlo. Mitos, emblemas e sinais – morfologia e história. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- HARVEY, David. Condição Pós-Moderna. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 1993.
- MATTOSO, Kátia M. de Queiroz. Bahia: A Cidade do Salvador e seu Mercado no Século XIX. São Paulo, Hucitec, 1978.
- NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. Dez Freguesias da Cidade do Salvador. Salvador, Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1986.
- NORBERG-SHULZ Christian. Genius Loci: Paysage, Ambiance, Architecture. Trad. Odile Seyler, Bruxelles: Pierre Mardaga Editeur, 1981.
- OCEPLAN-PLANDURB-PMS. EPUCS - Uma experiência de planejamento urbano. Salvador: Série Estudos Informativos, Nº. 1, 1976.
- OLIVEIRA, Francisco de. Elegia para una re(li)gión: SUDENE, NORDESTE. Planificación y conflictos de classes México: Fondo de Cultura Económica, 1982.
- PEVSNER, Nikolaus. Os pioneiros do desenho moderno: de William Morris a Walter Gropius. Tradução de João Paulo Monteiro. Martins Fontes, São Paulo, 1980.
- PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador. Secretaria de Planejamento Urbano, Prefeitura Municipal de Salvador, 2006.
- ROSSI, Aldo. Arquitetura da cidade. Tradução de Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- SUBIRATS, Eduardo. Da Vanguarda ao Pós-Moderno. Trad. Luiz Carlos Daher, Adélia de Meneses e Beatriz Cannabrava. São Paulo: Nobel, 1991.
- TRONTI, Mário. Fabbrica. In Casabela 651, Dez/Jan 1998.