

# Salvador: De Luiz Dias a Mário Leal Ferreira<sup>1</sup>

## Resumo

Paulo Segundo da Costa<sup>2</sup>

**D.** João III nomeou Thomé de Souza "fidalgo de minha Casa", Governador Geral do Brasil. Em 1549, ele e seus auxiliares chegaram à Bahia, desembarcando na "Vila do Pereira" (atual Bairro da Barra). Entre os auxiliares diretos veio Luiz Dias. Thomé de Souza, com seu Estado Maior, tratou imediatamente de escolher o local para construir a cidade. Luiz Dias participou dessa decisão. Em 1553, chegaram à Bahia: D. Duarte da Costa, o novo governador, e Lopo Machado, este designado por D. João III para "provimento do Offício de Mestre das Obras" de Salvador, substituindo Luiz Dias. A cidade tinha cerca de 2.000 habitantes. Salvador atingiu a casa dos 100.000 habitantes no século XIX. Em 1843, o engenheiro polonês André Percevedosk, contratado pela Prefeitura, elaborou um "Plano Básico" para o desenvolvimento da cidade. Quando assumiu o governo da Bahia, em 1912, Seabra realizou significativa intervenção urbana. Em 1943, Mário Leal Ferreira foi contratado pela Prefeitura para elaborar um plano urbano para Salvador, com vista à modernização da cidade, plano realizado pelo EPUCS. A Prefeitura criou a SUCARP para executar as doze obras mais importantes desse plano. Foram construídas avenidas nos vales principais da cidade, dando-lhe significativo avanço em sua modernidade.

**Palavras-chave:** História da Bahia. Cidade do Salvador. Mario Leal Ferreira.

## Abstract

D. João III appointed Thomé de Souza "gentleman of my House", General Governor of Brazil.

<sup>1</sup> A composição deste texto foi extraída do livro em elaboração, intitulado "Mário Leal Ferreira e a Cidade do Salvador", que deverei publicar brevemente.

<sup>2</sup> Paulo Segundo da Costa engenheiro civil pela Escola Politécnica da UFBA; ex-Secretário de Urbanismo e Obras Públicas da Cidade do Salvador; membro fundador da Academia de Letras e Artes do Salvador - ALAS, titular da cadeira 18 que tem como patrono o urbanista Mário Leal Ferreira; sócio permanente do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia; membro permanente do Instituto Genealógico da Bahia. Tem três livros publicados sobre a história da Santa Casa da Bahia e a biografia do ex-Governador da Bahia, sob o título de "Octávio Mangabeira - Democrata Irredutível".



In 1549, he and his aides arrived in Bahia, landing in the "Village of Pereira" (current district of Barra). Among the direct assistants came Luiz Dias. Thomé de Souza, with his General Staff, immediately tried to choose where to build the city. Luiz Dias participated in that decision. In 1553, arrived in Bahia, D. Duarte da Costa, the new governor, and Lopo Machado, designated by D. John III to "fill the Officio Master Works" of the City of Salvador, replacing Luiz Dias. The city had about 2,000 inhabitants. Salvador had reached around 100,000 inhabitants in the nineteenth century. In 1843 the Polish engineer, Andrew Percevedosk, hired by the Municipal Government, prepared a "Basic Plan" for the development of the city. When he took office in Bahia in 1912, Seabra made significant urban intervention. In 1943, Mario Leal Ferreira was hired by the municipal Government to develop a plan for urban Salvador, to modernize the city, conducted by Epucs. The City Council created the SUCARP to run the twelve most important works of this plan. Avenues were built in the main valleys of the city, giving it a significant advance in its modernity.

**Keywords:** The History of Bahia. Salvador City . Mario Leal Ferreira.

D. João III, em 7 de janeiro de 1549, nomeou Thomé de Souza, "fidalgo de minha Casa, pela muita confiança que tenho de que as cousas que o encarrego me saberá bem servir", Governador Geral do Brasil. Recebeu do Rei um minucioso Regimento "estabelecendo dever ser construída uma fortaleza e povoação grande e forte, num lugar conveniente". (SILVA, 1949, p. 231).

Em 29 de março de 1549, Thomé de Souza e seus auxiliares chegaram à Bahia, desembarcando na "Vila do Pereira", atual Bairro da Barra. Entre os auxiliares diretos veio Luiz Dias, Mestre das Obras da construção da "povoação grande e forte", que deveria obedecer aos traços e amostras elaborados por Miguel de Arruda, Mestre das Obras de Muros e Fortificações do Reino de Portugal.

Acomodados, precariamente, nas casas que Caramuru e sua gente conseguiram, Thomé de Souza, com seu Estado Maior, tratou imediatamente de escolher o local para construir a cidade; evidentemente, Luiz Dias participou dessa decisão. Diz Theodoro Sampaio (1960, p.15-28):

Limpou-se o terreno no cimo de um monte, sob a direção de Luiz Dias, mestre das obras da fortaleza, que o afeiçoou segundo os planos trazidos, isto é, traços e amostras, como então se chamavam, e locados os muros da cerca e feitos no interior os alinhamentos das ruas e praças, a distribuição do terreno para os edifícios públicos, assinaladas as portas da cidade, segundo as quais se alinhavam as ruas de maior longitude, meteu mãos à obra o Governador, para o que achou de bem trazer para aí, a bordo das naus, os soldados, operários e degredados, em vez de os conduzir diariamente da Vila Velha, onde primeiro tinham desembarcados [...]. Em abril passou o Governador a residir definitivamente na nova cidade.

A eficiência do Mestre Luiz Dias na direção dos trabalhos da construção da cidade demonstra sua capacidade técnica e o acerto de sua nomeação para essa função, que contou

com o exemplar apoio do Governador, haja vista o que diz Frei Vicente do Salvador: "assim edificou e construiu a cidade [...], onde ouvi dizer que ele era o primeiro que lançava mão do pilão para as taipas e ajudou a levar em seus ombros os caibros para as casas, mostrando-se, para todos, companheiro afável". (SALVADOR, 1973, p.299).

Em julho de 1553, chegaram à Bahia Dom Duarte da Costa, o novo governador, e Lopo Machado, este designado por D. João III para "provimento do Officio de Mestre das Obras" da Cidade do Salvador, substituindo Luiz Dias. Thomé de Souza e Luiz Dias retornaram a Lisboa. Entregaram a nova cidade com sete ruas, duas praças e 2.000 habitantes.

A evolução populacional da cidade ao longo do tempo foi lenta. Em 1624, já decorridos 75 anos de sua fundação - ano em que foi invadida pelos holandeses - Salvador tinha cerca de 10.000 habitantes. Contudo já era objeto da cobiça econômica da Companhia das Índias Ocidentais, criada pelos holandeses, em 1621, "[...] com o monopólio do comércio, da navegação e de conquista, em toda a área compreendida entre a Terra Nova e o estreito de Magalhães" (ENCICLOPÉDIA Mirador, 1995, p. 5793).

Salvador atingiu a casa dos 100.000 habitantes no século XIX; o primeiro recenseamento de que se tem notícia é o de 1872, apurado com base nos registros da Igreja Católica (casas -"fogos"- número de casamentos, de batizados e outros assentamentos). No tempo do Brasil Colônia não havia interesse ou estímulo à reforma das cidades brasileiras. No Império houve a preocupação principal em dotar as cidades de consistente defesa militar. No primeiro quartel do século XIX, Salvador, Recife e Rio de Janeiro receberam a visita do General Jean Massé para, com vista à defesa militar, elaborar planos visando ao futuro dessas cidades.

Em Salvador pouca coisa foi feita em razão do plano Massé (segundo Gilberto Freyre, é de 1815) que visava, sobretudo, a fortificação e a defesa da cidade. Com o advento da República, e a federalização dos Estados, começou um modesto movimento no sentido da reforma urbana de algumas cidades, a exemplo de Manaus, Belém do Pará, Recife, Salvador.

O desenvolvimento da Cidade do Salvador ao longo de quatro séculos (1549/1940) sempre ocorreu de forma precária, com praças acanhadas, ruas estreitas e fedorentas, sem esgotamento sanitário. O Governador Dom Luiz de Almeida Portugal de Alarcão Mello Silva e Mascarenhas, numa carta a seu tio, Arcebispo de Lisboa, datada de 21 de julho de 1768, narrando sua chegada a Salvador, disse: "Os primeiros perfumes com que me incensaram quando desembarquei, e pelas ruas por onde passei, eram as mais refinadas catingas que conservam nas suas casas todos esses moradores" (CONGRESSO de História da Bahia, 2001, p.200).

No final do século XVIII, Vilhena (1798), informando a seu superior, em Lisboa, sobre o estado em que a cidade se encontrava, diz: "As vias públicas são ruelas em que, de momento a momento, se topa com paredes salientes de um edifício que parece levantado de propósito para obstruir o caminho, formando um labirinto de becos, travessas e cantos estreitos e escuros" (VILHENA, 1921).

Houve tentativas de corrigir esses defeitos. Em 1843, o engenheiro polonês André Percevedosk, contratado pela Prefeitura, elaborou um "Plano Básico" para o desenvolvimento da cidade, sem maiores consequências. Entre 1850 e 1856 foi implantado o primeiro sistema de abastecimento de água de Salvador, pela Companhia do Queimado, com o abastecimento de água recolhida em charizes. O chafariz da Praça do Terreiro de Jesus, na Cidade Alta, ainda lá existente, foi inaugurado por D. Pedro II, em 1859, quan-

do visitou a Bahia.

O Professor Heliodoro Sampaio (1999, p.61) informa:

Já no final do século (1784-1788), coube ao engenheiro Manoel Teixeira preparar um plano de ação para a cidade, contemplando pavimentação de ruas, alinhamentos, recuos e correções várias [...] com a finalidade de melhorar o aspecto sombrio de várias ruas, nas quais nunca penetrava o sol. O viés higienista já se instalava como procedimento urbanístico básico.

Entre 1810 e 1818, D. Marcos de Noronha e Brito (O Conde dos Arcos) governou a Bahia e realizou intervenções positivas na Cidade do Salvador: construiu a Rua Nova do Cais (Av. Miguel Calmon); Rua Nova do Comércio (Rua Conselheiro Dantas); Avenida dos Dendezeiros; o Palácio da Associação Comercial da Bahia; o Teatro São João (na atual Praça Castro Alves), destruído, em 1923, por incêndio, e; melhorias no Porto de Atracação da Cidade Baixa.

J. J. Seabra, em 1906, Ministro da Justiça (governo Rodrigues Alves) foi o responsável pela construção da Avenida Jequitaita, ligando o Bairro do Comércio ao da Calçada. Quando Ministro da Viação e Obras Públicas (governo do Presidente Hermes da Fonseca) contratou, em 1910, com o Engenheiro Jerônimo Teixeira de Alencar, apud Sampaio (1999, p.170).

Um Plano Geral de Melhoramentos da Cidade do Salvador. Sobre esse plano, diz Heliodoro Sampaio: "Na prática ficou reduzido à abertura da Av. Sete de Setembro, mas contemplava um conjunto de intervenções pontuais e coordenadas, tais como 'cinco mercados higiênicos', alguns parques e jardins, escolas públicas, 'mictórios e defectórios', além de uma rede de águas pluviais. Prevê 250 habitações operárias e tinha como sua mais ousada proposta de desenho, construir uma ligação da Conceição da Praia-Aflitos-Farol da Barra correndo, em quase todo o percurso a meia encosta sobre o mar.

Quando assumiu o governo da Bahia, em 1912, Seabra realizou significativa intervenção urbana no Bairro do Comércio: abertura de novas ruas, implantação de cerca de sete quilômetros de saneamento (projeto de Teodoro Sampaio), e 400 metros do Cais do Porto, cuja inauguração ocorreu no dia 13 de maio de 1913.

Em 1916, o engenheiro Baeta Neves foi contratado pela Prefeitura de Salvador para fazer uma revisão e atualização do plano de saneamento de Salvador. Assim, com a falta de um plano urbano que disciplinasse o desenvolvimento da cidade, Salvador cresceu desordenadamente, como é o caso do populoso Bairro da Liberdade, sem praças públicas, com ruas estreitas, sem saneamento básico, etc., tema que motivou um grupo de engenheiros baianos a procurar uma solução para esse grave problema.

A realização da Semana de Arte Moderna de São Paulo, em 1922, despertou nos meios intelectuais brasileiros um movimento visando, em todos os ramos do conhecimento, a solução dos diversos problemas nacionais sob a ótica de técnicos, literatos, artistas, médicos, cientistas brasileiros, que os conheciam em profundidade, sem, entretanto, desprezar conhecimentos e experiências já estratificados por outros povos. Nesse sentido, em 1935, foi realizada em Salvador a Semana de Urbanismo. Sobre essa "Semana", escreveu o Prefeito Osvaldo Gordilho (1989):

No decurso do tempo, sempre constituiu grande preocupação dos estudiosos e dos técnicos em nossa terra o estado da angústia que representava, na época, a velha Cidade, quando surgiu um grupo de idealistas e de amor à terra para proceder a um estudo geral sobre a cidade, realizando a Semana de Urbanismo, em outubro de 1935. Através de estudos e conferências, foi efetuado o levantamento dos elevados e reais problemas de nossa terra, levantamento este presidido pelo engenheiro Milton de Oliveira, acompanhado pelos engenheiros professores Américo

Simas, Jaime da Gama e Abreu, Elísio de Carvalho Lisboa, com representantes da Prefeitura, do Estado, da Associação de Engenharia, do Rotary Club da Bahia.

O Professor Américo Simas, participante desse movimento, mostrou a necessidade da abertura de um túnel ligando as partes alta e baixa da cidade e o aproveitamento dos vales como vias de tráfego para veículos.

Em 1941, o Prefeito Durval Neves da Rocha, visando a elaboração de um moderno plano urbanístico para a Cidade do Salvador, que na época tinha população em torno de 300.000 habitantes, determinou a contratação de firma competente nessa área. Duas firmas: Coimbra Bueno e Dane & Conceição, representadas respectivamente pelos urbanistas Alfred Agache e Mário Leal Ferreira, apresentaram propostas.

Alfred Agache esteve em Salvador conforme noticiou o jornal A Tarde, (1941):

Chegou ontem à Bahia, no hidroavião da Panair, atracado no Porto dos Tainheiros, o urbanista francês Alfred Agache vindo do Rio de Janeiro a convite da Prefeitura de Salvador e foi recebido na Diretoria de Urbanismo pelo Engenheiro Otávio Junqueira Aires. Esteve em vários locais, inclusive Itapagipe, Mont Serrat, Santo Antônio, Ladeira da Fonte das Pedras, Ladeira dos Galés, Rio Vermelho. Visitou também as obras da Avenida Oceânica. Esteve em visita a este jornal, ocasião em que declarou ao nosso repórter: "A minha função vindo à Bahia, é idêntica à do médico que é chamado a ver o doente. Acho que se pode e deve conservar muita coisa desta bela cidade, sem contrariar as exigências do urbanismo hodierno. Estou observando o estado geral do doente. Um dos principais problemas a resolver na Bahia será o descongestionamento dos bairros da cidade tudo acompanhando a abertura de avenidas, desafogando a circulação para os demais bairros.

Mário Leal Ferreira, baiano de Santo Amaro, que estudara no Colégio São Salvador e na Escola Politécnica da Bahia, e depois como renomado urbanista estivera em Salvador em diversas ocasiões, já conhecia

todas as carências urbanas da cidade. Assim, ambos tiveram condições de apresentar propostas. Foi vencedora a proposta da firma representada por Mário Leal Ferreira.

\* \* \*

A propósito, de Mário Leite Leal Ferreira convém pormenorizar sua trajetória de vida. Baiano de Santo Amaro da Purificação, quarto filho do médico Joaquim Leal Ferreira e da Profa. Izaura Leite Leal Ferreira. Nasceu no dia 8 de janeiro de 1895. O casal Dr. Joaquim/Prof<sup>a</sup> Izaura teve sete filhos: Emílio, Eduardo, Durval, Mário, Hilda, Carmem e Maria. Mário, desde tenra idade sempre se distinguiu nos estudos. Sua mãe o alfabetizou e ensinou, também, as matérias fundamentais do curso primário, ainda residindo em Santo Amaro. Em 1906, no "Gymnasio São Salvador", instalado no Bairro da Barroquinha (em Salvador), iniciou o curso ginásial, concluindo-o em 1911, sempre com ótimas notas como se pode no verificar no "Certificado de exame de promoção [...], prestado nos dias 19 e 21 de novembro de 1908, obtendo as seguintes notas: grau nove em português, francês, Inglês, latim e desenho; grau dez em geometria, trigonometria, álgebra e história universal".

Em 1912 ingressou na Escola Politécnica da Bahia, concluindo o curso de engenheiro geógrafo em dezembro de 1914, aos 19 anos de idade. Em 1915, foi para Porto Alegre trabalhar na Viação Ferroviária do Rio Grande do Sul. Como já se destacara como competente profissional foi designado para, na Alemanha, fiscalizar a fabricação de material ferroviário, adquirido pelo Governo gaúcho para a viação férrea. Permaneceu na Alemanha durante os anos de 1922 a 1924. Aproveitou essa oportunidade para fazer um curso sobre higienização de cidades, estudo que aprofundou ao retornar ao Brasil.

Em 1927, deixou a Viação Ferroviária do Rio Grande do Sul e mudou-se para São Paulo, onde fundou a Companhia Mecânica e Importadora, prestando serviços ferroviários. Depois fixou residência no Rio de Janeiro, quando, decidiu completar o curso de engenharia civil, concluindo-o em 1928 na Escola Nacional de Engenharia. Embora atuando como técnico ferroviário, dedicou-se aos estudos de urbanismo e engenharia sanitária. Entre 1930 e 1932, fez curso de Engenharia Sanitária e Sociologia na Harvard University (Massachusetts, E.U.A.), como estudante graduado (fellow) da Rockefeller Foundation. Retornando ao Brasil, entre os anos de 1933 a 1942 foi funcionário público federal como engenheiro sanitário e professor da Escola Nacional de Engenharia, ensinando na cadeira de Higiene Industrial e de Edifícios, Saneamento e Traçados das Cidades. Professor, por concurso, da Escola Nacional de Belas Artes, ensinando na cadeira de Higiene das Habitações e Saneamento das Cidades. Já bastante conceituado como técnico competente, foi nomeado pelo Presidente Vargas para diversos cargos: Chefe do Laboratório do Serviço de Águas e Esgotos da Cidade do Rio de Janeiro, Diretor Geral de Engenharia Sanitária dos Serviços de Saúde do Estado do Rio de Janeiro, Diretor do Instituto de Aposentadoria dos Servidores do Estado.

Faleceu no Rio de Janeiro a 11 de março de 1947, aos 52 anos de idade. O Brasil perdeu um notável filho.

\* \* \*

#### PLANO MÁRIO LEAL FERREIRA

Mário Leal Ferreira (OCEPLAN, 1976) elaborou o plano urbanístico para Salvador tendo por premissa:

Corrigir os defeitos de uma cidade ou lhe projetar o desenvolvimento, deve ser, antes de tudo, motivo de profunda meditação do passado, visando a identificar, através de investigação histórica e



científica, os fatores que influíram na sua evolução [...]. Só deste modo é possível compreender os complexos fenômenos sociais, culturais, políticos e econômicos operantes no passado, aos quais se acomodou a cidade na sua evolução até agora.

Assinado o contrato com a Prefeitura, em 3 de novembro de 1942, com prazo de elaboração dos trabalhos em três anos, a contar do dia 1º de janeiro de 1943, com o custo estabelecido em Cr\$ 3.600.000 (três milhões e seiscentos mil cruzeiros), Mário Leal Ferreira organizou o "Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador - EPUCS", tendo-o na liderança dos trabalhos.

Foram seus auxiliares diretos: Arquiteto Diógenes Rebouças, no Setor de Paisagismo; Dr. Lafayette de Azevedo Pondé, no Setor de Legislação; Dr. Admar Guimarães, Historiador Carlos Ott, Médico Francisco Serra, Médico Manoel Caetano da Rocha Passos, no Setor de Pesquisa; Eng. Alceu Hiltner, Eng. Magno dos Santos Valente, Eng. Antônio Aquino, Arqtº Iorgino Loureiro Martins, Eng. João Marchesini, Eletro Mecânico Jesus Teles de Meneses, no Setor de Engenharia.

Colaboradores especiais: Padre Camilo Torrend, em botânica; Eng. Hernani Sávio Sobral e Eng. Hildérico Pinheiro, em engenharia; Eng. Lauro Sampaio, em geografia; Médico Aristides Paes de Almeida, em saúde; Dr. José Prado Valadares, em museus; Dr. Antônio Nonato Marques, em sindicalismo.

Técnicos da Prefeitura à Disposição do EPUCS: Engenheiro Gustavo Maia; Engenheiro Quintino Ferreira Steinback; Arquiteto Antônio da Silva Lisboa; Engenheiro João Augusto Calmon; Engenheiro e Arquiteto Walter Veloso Gordilho. O EPUCS tinha também um corpo de auxiliares diversos, composto de 40 pessoas.

Mário Leal Ferreira não teve como preocupação principal, ao elaborar o plano para

o desenvolvimento urbano de Salvador, atese à formulação de traçados geométricos para as ruas e praças da cidade. Elaborou um trabalho científico abrangente, contemplando: a) diferenciação de zoneamento urbano; b) vias de comunicação; c) parques e jardins; d) habitação; e) instalações de serviços públicos, centro cívico e intercomunicações; f) centros de abastecimentos e suas instalações; g) restauração e preservação de prédios e monumentos público; h) legislação urbanística.

As vias de comunicação, com o aproveitamento dos vales da cidade, demandam a execução de obras de engenharia. As primeiras obras previstas no plano Mário Leal Ferreira a serem iniciadas foram: a Avenida Centenária, no governo Octávio Mangabeira, e a abertura, inicial, do Túnel Américo Simas, na Administração do Prefeito Osvaldo Gordilho. O Prefeito Heitor Dias, tendo por consultor técnico o Engenheiro Virgildásio de Senna, visando a implementar as seguintes obras desse plano, criou, com a aprovação da Câmara de Vereadores, a Superintendência de Urbanização da Capital - SURCAP (Lei 900 de 23/03/1959). Obras prioritárias:

1. Avenida do Centenário (ligação com a Avenida Vasco da Gama), incluindo:
  - a) Viaduto da Rua Bento Gonçalves (Federação);
  - b) Túnel Teodoro Sampaio (Av. Centenário);
2. Túnel Américo Simas (Cidade Baixa - Cidade Alta, conclusão)
3. Avenida Vale do Canela (Ligação Campo Grande - Avenida Centenário), incluindo:
  - a) Passagem inferior: Campo Grande - Vale do Canela;
  - b) Passagem inferior Bento Gonçalves - Vale do Canela

4. Avenida Barros Reis (Ligação Dois Leões - Retiro - Largo do Tanque) OCEPLAN - Órgão Central do Planejamento. EPUCS - uma experiência de planejamento urbano. Salvador, 1976.
  5. Avenida Vale do Camarogipe (Ligação Barros Reis - Largo da Mariquita); SALVADOR, Frei Vicente. **História do Brasil: 1500-1627**. São Paulo: Melhoramentos, 1973.
  6. Avenida Vale do Queimado (Ligação Soledade - Liberdade); SAMPAIO, Antonio Heliodoro Lima. **Formas urbanas: cidade real & cidade ideal; contribuições ao estudo urbanístico de Salvador**. Salvador: Quarteto/PPG/AU, Faculdade de Arquitetura, 1999.
  7. Avenida Bonocô (Ligação Fonte Nova - Avenida Vale do Camarogipe) SAMPAIO, Teodoro. **A cidade do Salvador: sua fundação na Baía de Todos os Santos**. In: CIDADE do Salvador. Salvador: Imprensa Oficial, 1960. (Estudos baianos, 1).
  8. Avenida Vale de Nazaré (Ligação JJ Seabra - Largo da Fonte Nova); SILVA, Alberto. **A cidade de Tomé de Souza: aspectos quinhentistas**. Rio de Janeiro: Pongetti, 1949.
  9. Ligação Djalma Dutra - Largo dos Paranhos (7 Portas - Brotas); VILHENA, Luis dos Santos. **Recompilação de notícias soteropolitanas e brasilicas contidas em XX cartas que da cidade de Salvador, Bahia de Todos os Santos: escreve hum ao outro amigo em Lisboa**. Salvador: Imprensa Official do Estado, 1921. 2 v.
  10. Alargamento da Rua Teixeira Soares (Corredor da Lapinha);
  11. Viaduto: Ligação Politeama - Barris;
  12. Avenida de Contorno (Ligação Cidade Baixa - Barra).
- Mário Leite Leal Ferreira foi um baiano que honrou o Brasil e, em particular, seus conterrâneos desta Boa Terra.

## Referências

AGACHE, Alfred. **A Tarde**, Salvador, 24 abr.1941.

CONGRESSO DE HISTÓRIA DA BAHIA, 4. **Anais...** Salvador, IGHB, 2001, v.6.

**ENCICLOPÉDIA Mirador Internacional**. São Paulo: Encyclopédia Britânica do Brasil, 1995. v.1.

GORDILHO, Osvaldo Velloso. **O Túnel no tempo: a história do Túnel Américo Simas**. Apresentação de Cid Teixeira. São Paulo: [s.n], 1989. (Biblioteca do Arquivo Histórico Municipal de Salvador).