

DESENHO E FOTOGRAFIA: MEMÓRIA DA HISTÓRIA DOS TRANSPORTES EM SALVADOR

Gláucia Maria Costa Trinchão*

RESUMO — *O artigo enfoca a história dos transportes de Salvador, do primeiro esboço de um sistema viário e de transporte, nos primórdios da fundação da cidade, até a segunda metade do século XIX, com a implantação de um sistema moderno e articulado. Toma-se como principal fonte de conhecimento e de informação histórica o desenho, legado histórico deixado pelos viajantes; e a fotografia, fruto da Revolução Industrial, produtos e reflexão das variações sócio-culturais em cada época histórica. O desenhar e o fotografar são métodos atuantes no registro histórico da humanidade. Tratar o desenho e a fotografia, enquanto material da história e da memória coletiva e individual, caracteriza-os como documentos e/ou monumentos. O trabalho demonstra a importância do desenho e da fotografia como meios de representação de imagens, para a reconstituição histórica e cultural dessa cidade, demarcando uma de suas tradições, o uso de ascensores – inclinados e verticais –, como meio de transporte.*

PALAVRAS-CHAVE: *Fotografia. Memória. Transporte.*

INTRODUÇÃO

A finalidade deste artigo é realizar uma abordagem crítica da história dos transportes de Salvador a partir do legado gráfico deixado por viajantes estrangeiros que aqui estiveram e pelo legado fotográfico que surgiu a partir da Revolução Industrial. O registro passa do esboço de um sistema viário e de transporte nos primórdios da fundação da cidade até a

*Prof. Adjunto (DLA/UEFS). E-mail: gaulisy@hotmail.com
Universidade Estadual de Feira de Santana – Dep. de Letras e Artes. Tel./Fax (75) 3224-8265 - Av. Transnordestina, S/N - Novo Horizonte - Feira de Santana/BA – CEP 44036-900. E-mail: let@uefs.br

segunda metade do século XIX, com a implantação de um sistema moderno e articulado, demarcando uma de suas tradições, a do uso de ascensores – inclinados e verticais – como meio de transporte. Procura-se demonstrar que o desenho e a fotografia são testemunhos históricos, produto e reflexão das variações sócio-culturais. Tanto o desenho quanto a fotografia, enquanto documentos, são registros do fato histórico e como monumento constituem-se em herança do passado, portanto, estão ligados ao poder de perpetuar a recordação, seja ela voluntária ou involuntária, por possibilitarem o ‘congelamento’ da imagem num determinado espaço e tempo.

Desenho e fotografia trazem em si o poder de registrar a história, perpetuando a recordação e preservando a identidade e a memória coletiva e/ou individual de um povo, pois desenhar e fotografar foram, e ainda são, métodos atuantes no registro da história da humanidade. O desenho é o mais antigo registro histórico: surgiu antes da escrita e se constituía na própria escrita, uma vez que era pelos códigos gráficos que se organizava a escrita. Com a preocupação do homem em perpetuar, imortalizar e preservar o mito, a tecnologia do desenho, da pintura, da escultura e da arquitetura, dentre outros métodos de se registrar, possibilitaram o desvendar dos caminhos percorridos pelo homem ao longo de sua existência.

O desenho – arte de registrar – só dividiu o seu espaço, bem mais tarde, com a tecnologia da fotografia, que surgiu no Ocidente a partir da primeira metade do século XIX, após a Revolução Industrial, por exigência dos novos paradigmas da vida moderna. No Brasil, a fotografia surge a partir de 1840. O advento da fotografia veio no bojo do desenvolvimento das inovações técnicas que influenciaram decisivamente os caminhos tomados pela História Moderna.

O DESENHO E O ESBOÇO DO PRIMEIRO SISTEMA DE CIRCULAÇÃO

A história falada e a história escrita são consideradas as responsáveis pelo registro da história do povo brasileiro. A história do Brasil foi construída a partir de impressões, descri-

ções e comentários contidos nos relatos dos descobridores, dos colonizadores e, principalmente dos viajantes e visitantes estrangeiros que passaram pelas principais cidades brasileiras. Porém, dentre outras, a cidade de Salvador, na Bahia, a primeira cidade brasileira e primeira capital do país, teve no registro gráfico, bastante difundido pela técnica da gravura e da aquarela, o conhecimento necessário para a construção dos primórdios da história de sua fundação e do seu sistema de circulação de pessoas e mercadorias. Está nos registros fotográficos a história dos sistemas viário e de transporte modernos nos meados do século XIX, quando se difunde a técnica do registro fotográfico, introduzida no país desde 1840.

A importância dos registros gráficos brasileiros do século XIX está na rica quantidade de desenhos deixados por estrangeiros que aqui estiveram e usaram a técnica da gravura para retratar suas imagens, impressões e críticas. Conforme Neistein (1981), os viajantes desenhadores, dentre os quais, Debret, Rugendas, Ender e Landseer, deixaram como legado desenhos sanguíneos e aquarelas que registraram suas observações sobre o povo brasileiro.

Os desenhos documentam¹ e testemunham o domínio da natureza pelo colonizador, que modificou o ambiente e facilitou a vida dos habitantes, quando a falha geológica, que configura o desenho da cidade de Salvador, foi vencida pela técnica dos meios de transportes inclinados: guindastes, atuais planos inclinados. Também retratam os traços das raças que ali habitavam, o negro e o índio, por exemplo. Registram a energia humana dos escravos e a força animal, boi e cavalo, como a força motriz da cidade, principalmente no serviço de circulação e transporte, até a segunda metade do século XIX².

Desses esquemas de circulação e transporte – caminhos, ladeiras e os antigos ascensores – ficaram apenas os registros escritos dos relatos de viajantes e os registros gráficos, como os panoramas, as cartas seiscentistas da cidade de Salvador e algumas gravuras em que figuram estes aparelhos desengonçados: os panoramas de Frézier (1714), e o de Vilhena; o frontispício de Antônio Caldas, em 1759; os relatos de Pirard de Lavel (1610) e Dampier (1699); as gravuras de Froger

(1695) e Coreal (1722, 1728); as gravuras holandesas feitas em Amsterdam, por Claes Jansz e Fischer, por volta de 1624; e as de Pedro Schenk (1702). Estes registros possibilitaram estudos e análises sobre a evolução urbana de Salvador, principalmente na área que compreende o seu centro antigo.

A cidade de Luiz Dias e Tomé de Sousa, fundada em 1549, tem nos desenhos e nos relatos fontes documentais importantes para a compreensão dos sistemas de transporte e viário dos primórdios de sua fundação. A cidade foi construída sobre uma escarpa que a dividiu em dois planos geomorfológicos: na cumeada ficou a chamada Cidade Alta – local de moradia, do comércio de varejo e onde foram instalados os principais equipamentos do governo – e no sopé da encosta ficou a chamada Cidade Baixa – local de trabalho, do comércio atacado e das atividades comerciais e portuárias. Esta distribuição em dois planos geomorfológicos e funcionalmente diferenciada, desde o início, passou a pesar no tráfego e circulação de pessoas e mercadorias exigindo soluções técnicas inovadoras. Se por um lado esta disposição espacial foi útil para as questões de defesa da cidade nos primórdios de sua fundação³, por outro se tornou um entrave ao progresso e expansão física de Salvador. Calderon (1970, p. 36) relata que a topografia da cidade dividiu-a *“profundamente e obrigando seus habitantes a escavar empinados caminhos no paredão ...”*. Trinchão (1999, p. 59) escreve que:

os primeiros caminhos e a rudimentar e desengonçada técnica dos guindastes insinuaram uma humilde e frágil imagem de progresso tecnológico e serviram de esboço para a organização dos sistemas modernos de transportes e viário e, principalmente, para o incentivo ao progresso dos transportes verticais e inclinados da cidade.

Caminhos e ladeiras foram esculpidos ao longo da escarpa, desde o início da construção da cidade para unir os dois níveis da cidade. Estes caminhos foram os antecessores, dentre outras, da atual Ladeira Barão Homem de Melo ou Ladeira da Montanha e da Misericórdia⁴.



Figura 1- Cadeira de Arruar.

Registro gráfico de um dos meios de transporte de pessoas da época, movido à força motriz do braço escravo. Foto de uma gravura encontrada no CEAB. Autor desconhecido.

A primeira solução técnica como meio de transporte de mercadorias avançada para a época ficou registrada no desenho da cidade e na memória dos viajantes e do povo soteropolitano através dos guindastes⁵. Esta tecnologia foi trazida pelos religiosos aos quais pertenceu quase que exclusivamente. Nas últimas décadas de 1600 já existiam seis destes ascensores públicos urbanos. Durante muito tempo serviram de meio de ganho para as ordens religiosas, através de aluguel ou de uma espécie de pedágio, e alguns deles foram utilizados para o transporte do material necessário à construção dos mosteiros.



Figura 2 - Os guindastes.

Junto às linhas sinuosas das íngremes ladeiras, rampas, escadarias, caminhos e picadas, estavam as linhas retas, rígidas e paralelas dos trilhos dos guindastes que foram, mais tarde, substituídos pelos atuais planos inclinados – Gonçalves e Pilar –, assim como também serviram de incentivo para a implantação de meios de transportes verticais – como os atuais Elevador Lacerda e Elevador do Tabão.

Na busca de soluções técnicas para os problemas de circulação e transporte impostas pela geomorfologia da cidade, ficaram registradas na paisagem, ao longo da encosta da cidade, linhas e traços que traduzem a construção do primitivo sistema de transporte e circulação de Salvador. Representaram o percurso de escravos e senhores que trabalhavam na parte baixa e moravam na parte alta, além de expressarem os primeiros passos para a utilização da técnica, enquanto solução de transporte de pessoas e mercadorias entre os dois níveis da cidade. E os registros, gravuras e aquarelas deixados pelos viajantes e invasores transformaram-se em herança do passado, em monumentos⁶, que exprimem “as funções sociais do espírito, a memória”, fazem recordar, avisam, iluminam, instruem e são materiais da memória e da história.

A FOTOGRAFIA E O SISTEMA MODERNO DE TRANSPORTE

A partir da segunda metade do século XIX, a fotografia assume o lugar do registro gráfico e passa a registrar a marcha do progresso físico e material da época. A necessidade de conforto, comodidade, as exigências de fluidez e rapidez de mobilidade por parte dos segmentos sociais abastados fizeram com que se buscasse novas e arrojadas soluções técnicas para a questão dos transportes de Salvador, principalmente na ligação entre as duas cidades. Várias tentativas se fizeram, entre gôndolas e caleches públicos, porém buscava-se implantar o sistema moderno: o esquema viário e de transporte articulado por bondes a burro e elevadores urbanos.

A expressão cultural dos povos exteriorizada através de seus hábitos, costumes, habitação, monumento, mitos e religiões, fatos sociais e políticos passou a ser gradativamente documentada pela câmera (KOSSOY, 1989, p.15).

A fotografia acompanhou e comprovou os registros escritos, como por exemplo os relatórios dos Presidentes da Província que tratavam das transformações realizadas na paisagem urbana, na arquitetura urbana, na arquitetura e, principalmente, as obras de remodelação e implantação do sistema viário e de transportes da cidade. Kossoy (1989, p.15) relata que, após o advento da fotografia,

o homem passou a ter um conhecimento mais preciso e amplo de outras realidades que lhe eram, até aquele momento, transmitidas unicamente pela tradição escrita, verbal e pictórica.

A fotografia alcançou o seu auge praticamente junto com o incremento dos transportes, apesar de ter sido inventada desde 1839 pelo francês Jacques Daguerre e chegado na Bahia⁷ em meados do século XIX. Koury (1995) defende que o registro fotográfico refletia o imaginário do progresso, registrava apenas o que era moderno e que a cristalização do olhar se fazia através da concepção de um novo reconhecimento da

realidade nacional onde a pobreza e a feiúra tornaram-se sinônimos.

Em Salvador, a implantação do novo sistema de transporte e a recriação do sistema viário dependiam da importação de novas tecnologias e materiais, exigindo investimentos de vultosos capitais. Dessa forma, geraram um aumento considerável de novos modelos de sistemas de condução e abertura de novas vias. Os investimentos de peso começaram a partir da década de sessenta do século XIX, com a elaboração e a implantação do sistema integrado de bonde de tração animal sobre trilho e o Elevador Hidráulico da Conceição. Esse sistema foi mais tarde ampliado com a implantação dos planos inclinados Gonçalves e Pilar e o Elevador do Taboão.

A partir de 1869, a gestão governamental (Gonçalves Martins, o então Barão de São Lourenço) e os empreendedores (dentre eles Antônio de Lacerda e família) investiram no desenvolvimento dos meios de transporte na crença de que a facilidade e a rapidez de locomoção, assim como o baixo custo das passagens, poderiam diminuir as tensões provocadas pela diferenciação espacial. E permitiriam o acesso mais direto de toda a população ao comércio e aos demais serviços na área central, apesar de, ao mesmo tempo, gerarem novos pontos de tensões entre veículos e pedestres.

A cidade recebeu os bondes de tração animal, os chamados 'Bondes a Burro,' uma invenção americana que funcionava sobre trilhos⁸. Chegaram para regularizar o sistema de serviços de transportes⁹. Salvador foi a segunda cidade da América do Sul a usar este sistema, ficando atrás apenas do Rio de Janeiro¹⁰. Barreto (1969, p. 2) esclarece que com esse sistema a cidade "(...) *progrediu e se civilizou e o povo adquiriu melhores hábitos e novos costumes*". Para Ruy Barbosa,

(...) o bonde foi, até certo ponto, a salvação da cidade. Foi o grande instrumento, o agente incomparável do seu progresso material. Foi ele que dilatou a zona urbana, que arejou a cidade, desaglomerando a população, que tornou possível a moradia fora da região central...¹¹ (apud BARRETO, 1969, p.2).

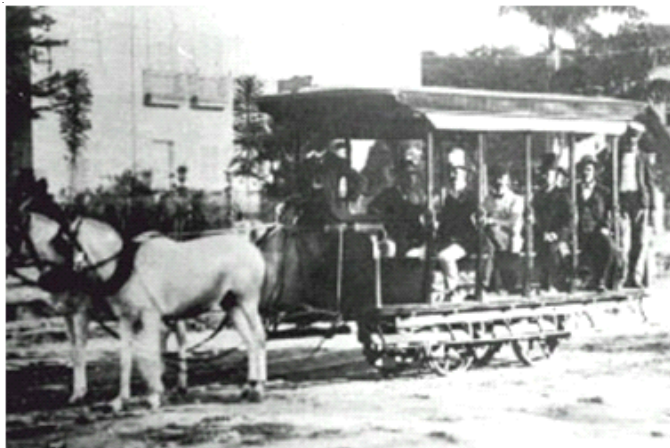


Figura 3 – Bonde a Burro

A introdução dos “Bondes a burro” na paisagem da cidade deixou linhas rígidas que registraram os primeiros passos para implantação de sistema viário e o de transporte moderno e regular.

Paralelamente a esse crescimento/expansão, investiu-se nas ladeiras e no transporte vertical urbano voltado para o uso coletivo e público, num esquema de integração com a investida para melhorar as condições de articulação entre a Cidade Baixa – onde ficavam os centros de negócios – e a Cidade Alta o setor administrativo e residencial, causando um movimento de convergência e fortalecimento do Centro Antigo da cidade.

O Elevador Hidráulico da Conceição, ou ‘o Parafuso’, ou ainda o Elevador Lacerda atual foram a resposta à concessão de 1864 – que autorizava investimentos em meios de articulação entre os dois níveis da cidade. Essa proposta foi viabilizada entre 1869 e 1873, e se transformou no ponto de ligação mais forte entre esses dois pólos de convergência. A partir daí, o progresso tecnológico dos transportes promoveu o surgimento de várias outras modalidades, em geral movidas à força animal, e o êxito com o Elevador estimulou a construção, alguns anos depois, do atual Elevador do Taboão, chamado também de ‘a Balança’. Porém, só a partir de 1897 é que apareceram os bondes elétricos.



Figura 4 – Elevador Lacerda

O primeiro e único equipamento urbano vertical do século XIX. Arquitetura eclética oitocentista: fachada *art-nouveau* de acesso, sito à atual Praça Municipal. Foi a primeira e a única arquitetura de ferro da Praça: torre em estilo neogótico; fachada neoclássica, de acesso pela atual Praça Cairu .



Figura 5 – Elevador do Taboão

A torre *Eiffel* soteropolitana, a única arquitetura totalmente em ferro fundido do centro antigo da cidade de Salvador, atualmente desativado e abandonado.

Entre os últimos anos do século XIX até os anos trinta do século XX, o Elevador Lacerda e o Elevador do Taboão representaram o que se tinha de melhor em tecnologia de transportes. A corrida pelo progresso físico da cidade se acelerava e várias foram as intervenções urbanísticas realizadas em Salvador nessa época. A fotografia funcionou como testemunha ocular.

Nesse mesmo período, especificamente nos anos vinte do século XX, toda a arquitetura de ferro em linhas *art-nouveau* do 'Parafuso' foi trocada pela arquitetura do atual Elevador Lacerda, que passou a se apresentar em concreto armado pré-fabricado em linhas futuristas e *art-decô*. Todo o processo de reconstrução do Lacerda foi documentado por registros escritos e relatórios que seguiram acompanhados por seções fotográficas, que circulavam entre a sede da firma dinamarquesa Cristiani & Nielsen no Rio de Janeiro, responsável pela construção da nova versão do Elevador Lacerda, e a Linha Circular de Carris da Bahia, proprietária do ascensor vertical.

A fotografia foi o testemunho histórico da introdução da técnica dos transportes verticais – elevadores urbanos – e dos horizontais – os bondes puxados a burro da Salvador oitocentista. Registrou o progresso tecnológico que invadia a cidade e documentou o progresso técnico e a chegada da energia mecânica, que permitiu o uso de máquinas a vapor e, posteriormente, a eletricidade e o motor de combustão, dentre outras. Documentou, assim, a alteração da história dos transportes e da economia soteropolitana, pois o progresso técnico criou novos campos de investimentos, influenciou a vida das pessoas e determinou novos comportamentos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O viajante, ao descrever e desenhar suas impressões da cidade, reproduziu imagens do mundo e das coisas do mundo soteropolitano. Os seus desenhos congelaram o tempo e retrataram os primórdios da formação do frontispício da cidade, a origem do seu sistema de circulação e transporte, os pontos

estratégicos e, principalmente, resgataram os meios de transportes da época. Os vestígios deixados pelo olhar do viajante, desenhador e fotógrafo, têm uma característica especial: a documental. Os registros visuais são legados à memória coletiva e estão ligados ao poder de perpetuação, voluntária ou involuntária. Possibilitam a leitura crítica da história dos transportes de Salvador, assim como transmitem um conhecimento específico sobre esta realidade. Transformaram-se em monumentos, levando-se em conta um conceito mais moderno de que monumento é tudo o que pode evocar o passado e perpetuar a recordação.

DRAWING AND PHOTOGRAPHY: MEMORY OF THE HISTORY OF TRANSPORTATION IN SALVADOR

ABSTRACT – *This article concentrates on the history of transportation in the city of Salvador, from the first attempts to create a road and transportation system at the time of the city's foundation up to the second half of the XIX century, when a modern integrated system was implanted. Drawing and Photography were selected as the main sources of historical information, as the former is a historical legacy from the early travelers, and the latter, a fruit of the Industrial Revolution. As material for collective and individual memory, they are characterized as documents or monuments. This study demonstrates the importance of Drawing and Photography as visual representations used in the historical and cultural reconstitution of the city, pointing out one of the city's traditions: the use of elevators – inclined and vertical – as a means of transportation.*

KEY WORDS: *Photography. Memory. Transportation.*

¹ Le Goff (1994) escreve que o sentido moderno de documento como um testemunho histórico data do início do século XIX. Para a escola histórica positivista do fim do XIX e início do XX, tornou-se o fundamento do fato histórico, mesmo que resulte da escolha do historiador, parece apresentar-se como prova histórica.

² Existiam tipos e modelos de meios de transportes levados pelos escravos e animais de aluguel: cadeirinha de arruar, redes, palanquins, padiolas e liteiras, dentre outros.

- ³ Alias, Santos (1988) escreve que *“para as finalidades que perseguiram, foram, aliás, bastante inteligentes. Rio e Salvador são para ninguém botar defeito em matéria de bom aproveitamento de um suporte físico complicado”*.
- ⁴ No fim do século XIX, seu acesso se transferiu para o lado da Santa Casa da Misericórdia. As duas seguintes partiam das portas de Santa Luzia, na altura da atual praça Castro Alves, e bifurcavam à meia encosta, dirigindo-se uma para a Ribeira do Góes e outra para o local onde se havia erguido a ermida da Conceição da Praia: eram as ladeiras da Conceição e a da Preguiça. A última ficava ao norte: era a do Carmo, que daria origem à ladeira do Taboão.
- ⁵ Segundo Silva (1953, p.119), baseado nos relatos de alguns viajantes, como exemplo Pirard de Lavel (1610), percebe-se que o guindaste primitivo *“se tratava de um plano inclinado ou ascensor com dois carrinhos a trafegar simultânea e desengonçadamente (...) para subir uma pipa ou qualquer outra coisa pesada desce outra do mesmo peso, na mesma ocasião, tal qual dois baldes que sobem e descem no mesmo poço (...)”*.
- ⁶ Segundo Le Goff (1994), na realidade o que perdura para a posteridade não é o *‘conjunto daquilo que existiu no passado’* mas aquilo escolhido para tal, seja pelas *‘forças que se operam no desenvolvimento temporal do mundo e da humanidade’* ou pelas narrativas dos historiadores.
- ⁷ Tem-se notícia de que no Brasil o Sr Hercules Florence, em Campinas, fizera uma descoberta isolada da fotografia em 1833, seis anos antes de Jacques Daguerre inventar a fotografia na França, relata Boris Kossoy em livro, de 1972.
- ⁸ Salvador se modernizava e, apesar de ter sido a segunda cidade do Brasil a possuir o sistema a tração animal, estava à frente da ex-metrópole brasileira – Portugal e no Brasil - atrás apenas da capital Rio de Janeiro. Segundo BASTOS (1952), só em 1873 é que a primeira linha de transportes coletivos urbanos movidos por força animal, rodando sobre carris de ferro, começa a circular em Portugal entre Santa Apolónia e o Aterro. Foram transferidos para a *“Companhia Carris de Ferro de Lisboa”* todos os direitos e concessões dos irmãos Luciano Cordeiro e Francisco Maria Cordeiro de Sousa, chanceler no consulado dos Estados Unidos da América no Rio de Janeiro, lavrados no tabelião do Rio de Janeiro. Nesse período, em Salvador, as linhas que correspondiam a esse tipo de meio de transporte já estavam em fase de ampliação.

⁹ No Brasil não existiam indústrias de material para transportes coletivos. A maior parte do material vinha dos E.E.U.U. e da Inglaterra e uma pequena parte da Alemanha e Bélgica. O maior fornecedor de bondes era John Stephenson Co. Ltd. de Nova York, que forneceu veículos para Santos, Salvador, Belém, São Luís e Porto Alegre. Para o Rio de Janeiro forneceu os primeiros bondes elétricos (STIEL, 1984, p.12).

¹⁰ Pelo levantamento de datas de implantação dos sistemas de bondes a tração animal nas cidades brasileiras, feito por Walde-mar Corrêa STIEL (1984), percebe-se que a maior parte das implantações desse tipo de bonde foi realizada nas décadas de 70 e 80 do século passado e outras foram realizadas nas primeiras décadas do século XX. O Brasil teve os serviços de bondes animados logo depois de Nova York e, além disso, as companhias brasileiras tiveram concessões para construir, usar e gozar esse tipo de serviço em outros países como: Uruguai, Lisboa, Bruxelas e Paris.

¹¹ Segundo BARRETO (1969, p. 2), este sistema começou a trafegar pela primeira vez, no Bairro de, Harlaem, concedido a John Mason, então presidente do Chemical Bank, que organizou a 'New York and Harlaem Railroad Company', inaugurados em 14 de novembro de 1832. Nos E.E.U.U., o sistema se estendeu até as cidades de Nova-Orleans, em 1835; Brooklyn, em 1853; Boston, em 1856; Filadélfia, em 1858; Cincinnati, Baltimore e Chicago, em 1859. Em 1853, na França, o Engenheiro Loubat fez uma experiência pública e em 1854 construiu as primeiras linhas deste tipo; em 1860, na Inglaterra, em Birkenhead e depois em Londres, em 1861, e em North Staffordshire, em 1863. Em 1870 foi generalizado este sistema no país através do 'Tramway Act'. Na Europa este sistema se estendeu até a Áustria, a Nova Zelândia, a Índia, a China, o Japão e a África do Sul. Na América do Sul, foi o Rio de Janeiro a primeira cidade que usou este sistema, em 1859, de propriedade da 'Companhia de Carris de Ferro da Tijuca'. Como as datas de inauguração deste sistema no Rio foram divulgadas erradas, como sendo em 9 de outubro de 1869, fica por conta desta confusão o erro da aceitação de Salvador como sendo a primeira cidade a absorver este sistema na América do Sul.

REFERÊNCIAS

- BOTTÉRIO, Jean; MORRISON, Ken et.all. **Cultura, pensamento e escrita**. São Paulo: Ática, 1995. (Coleção múltiplas escritas)
- CALDERON, V. **Biografia de um monumento**: o antigo convento de Sta. Teresa da Bahia. Salvador: Centro de Estudos Baianos/UFBA, 1970.
- CLARET, M. **A essência da intuição**. A essência da sabedoria dos grandes gênios de todos os tempos. São Paulo: Martins Claret, 1997 (Coleção Pensamentos de Sabedoria).
- KOOGAN, A.; HOUAISS, A. **Enciclopédia e dicionário ilustrado**. Rio de Janeiro: Delta, 1994.
- KOSSOY, B.. **Fotografia e história**. São Paulo: Ática, 1989 (Série Princípios).
- KOURY, Mauro Guilherme Pinheiro. Olhares sombrios sobre a cidade: a pobreza urbana através da fotografia. **Cadernos do CEAS**, Salvador, n. 158, p. 61-67, jul/ago,1995.
- LE GOFF, J.. **História e memória**. Trad. Bernardo Leitão et all. 3. ed. São Paulo: UNICAMP, 1994. (Coleção Repertório).
- MOREIRA, Ana Angélica Albano. **O espaço do desenho**: a educação do educador. São Paulo: Loyola, 1983. Dissertação (Mestrado em Psicologia da USP).
- NEISTEIN, J.. **Feitura das artes**. São Paulo: Perspectiva, 1981.
- READ, H.. **O sentido da arte**. São Paulo: IBRASA, 1996.
- SANTOS, José Luiz dos. **O que é cultura**. 14. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994. (Coleção Primeiros Passos, 110).
- TRINCHÃO, Gláucia Maria Costa. **O Parafuso**: de meio de transporte a cartão postal. Salvador, 1999. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1999.

TRINCHÃO, G. M. C. ; OLIVEIRA, L. dos R. A história contada a partir do desenho. In: GRAPHICA 98: SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE ENGENHARIA GRÁFICA NAS ARTES E NO DESENHO, 2; SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOMETRIA DESCRITIVA E DESENHO TÉCNICO, 12, 1998, Feira de Santana. **ANAIS...** Feira de Santana: UEFS; ABPGDDT, 1998. p. 35-43.

Recebido em: 16/08/2010

Aprovado em: 28/08/2010