

**CRÍTICA À REPRODUÇÃO MODERNA DO ATRASO EM “ADEUS, ITAPARICA”,  
DE JOÃO UBALDO RIBEIRO**

**CRITICISM OF THE MODERN REPRODUCTION OF DELAY IN “ADEUS,  
ITAPARICA”, BY JOÃO UBALDO RIBEIRO**

Rodrigo de Vasconcellos Maciel Guedes Batista  
Graduado em História<sup>1</sup>  
Universidade Federal do Rio de Janeiro  
(guedes.historia@hotmail.com)

**RESUMO:** Este trabalho analisa o texto **Adeus, Itaparica**, de João Ubaldo Ribeiro (2010a), publicado no jornal **A Tarde**, em 2010, na ocasião do anúncio feito pelo então governador da Bahia, Jaques Wagner, de construir uma ponte ligando Salvador a Itaparica. O plano de obra do governo baiano ensejou um amplo debate, cujos argumentos favoráveis e contrários serão aqui sopesados à luz da teoria crítica de Roberto Schwarz (2012) e Francisco Oliveira (2003). Com o coração no passado e os olhos abertos para o futuro, Ubaldo enxerga na ponte um vetor de desenvolvimento que fará de Itaparica uma cidade brasileira tipicamente moderna: autopistas, condomínios fechados e favelas. Em nome do progresso, novos modos de vida serão instaurados, mal disfarçando a prevalência dos interesses econômicos sobre as peculiaridades que distinguem a geografia cultural de Itaparica no mapa civilizatório. Saem de cena os mestres de saveiro, os fabricantes de velames e cordas, os pequenos agricultores e criadores, os artesãos, os carpinteiros e construtores navais (RIBEIRO, 1999) para dar lugar aos modernos trabalhadores inseridos na ordem do capitalismo periférico. Objetiva-se, pois, enfatizar no texto do João Ubaldo a expressão pirrônica de um temperamento que não se deixa seduzir pelos “polissílabos altissonantes” e pela “sintaxe americanalhada”. No curso normal do progresso é que se encontra o motor do desequilíbrio (SCHWARZ, 2012, p. 156). Bem colonizada, a sociedade brasileira está longe de criar ela própria o seu caminho.

**Palavras-chave:** Modernidade. Distopia. Progresso.

**ABSTRACT:** This paper analyzes the text **Adeus, Itaparica**, by João Ubaldo Ribeiro (2010a), published in the newspaper **A Tarde**, in 2010, at a time when Bahia's governor, Jaques Wagner, announced the construction of a bridge linking Salvador to Itaparica. The government plan brought forth a broad debate, and the arguments, both favorable and contrary, will be debated in the light of the critical theory of Roberto Schwarz (2012) and Francisco Oliveira (2003). With his heart in the past and his eyes open to the future, Ubaldo sees in the bridge a vector of development that will turn Itaparica into a modern Brazilian city: highways, closed condominiums, and favelas. In the name of progress, new ways of life will be established, barely disguising the prevalence of economic interests over the peculiarities that distinguish the cultural geography of Itaparica from the civilizing map. Sailing boat masters, canopy and rope makers, small farmers and breeders, artisans, carpenters and shipbuilders (RIBEIRO, 1999) are leaving the scene to give place to modern workers inserted in the order of peripheral capitalism. Therefore, this paper intends to emphasize, in João Ubaldo's text, the Pyrrhonian expression of a temperament that is not seduced by the "high-sounding polysyllables" and the "American-style syntax". In the normal course of progress, it is where the instability is (SCHWARZ, 2012, p.156). The Brazilian society, well settled, is far from creating its own path.

**Keywords:** Modernity. Dystopia. Progress.

<sup>1</sup> Mestrando em Ciência da Literatura, na Universidade Federal do Rio de Janeiro.

“Autor de uns pares de livros e de uns milhares de crônicas”<sup>2</sup> (RIBEIRO, 1998), Ubaldo confirma nas páginas do jornal aquilo que já é comum saber: trata-se de um escritor profundamente brasileiro, interessado no povo e nas realidades de seu país (RIBEIRO, 2004, p. 11). Em **Adeus, Itaparica** a voz que fala mais alto é a do humanista que não é seduzido pelos discursos da modernidade e está convencido de que a política brasileira é conduzida, no geral, com desonestidade. Convém aos agentes públicos a construção de um discurso que oculte e dissimule determinações reais. Deste regime de mascaramentos emergem palavras e expressões insuspeitas. Contrariando, no entanto, a sugestão das aparências, existe uma cumplicidade entre as “pontes do desenvolvimento” e o incremento das mazelas urbanas. Modernidade, crescimento e urbanização nem de longe foram suficientes para pavimentar um caminho que conduzisse o Brasil a formas superiores de estruturação política e de sociabilidade. Anômicas por excelência, as cidades brasileiras sistematizam os contrastes do nosso cotidiano.

Nas páginas do jornal, o Ubaldo literato encontra-se com o Ubaldo crítico da realidade. O contador de histórias une-se ao analista político para construir o perfil do jornalista que segue os fatos do cotidiano como um observador atento. Ferreira Gullar (*apud* RIBEIRO, 2006, p. 07) é quem define o perfil do cronista: **educador malcriado**. A malcriadez a que se refere Gullar é parte da postura impaciente e cética de Ubaldo. Ao contrário do que se espera de um educador, os alunos/leitores de Ubaldo são desestimulados a acreditar no futuro. Se não intervirmos no nosso presente teremos poucas razões para sonharmos com dias melhores. A malcriadez é a expressão de uma face política que encontra no artigo jornalístico o ambiente expositivo ideal. Mais do que uma escolha, a personalidade do educador malcriado é a consequência de um realismo que se impõe triunfantemente.

Ao prefigurar um país a partir de suas mazelas, o literato/educador pratica a pedagogia do (mau) exemplo e acentua a experiência do sofrimento, como quem alerta para as consequências de nossas escolhas ou omissões. A nossa realidade é o reflexo dos passos em falso que damos. O amanhã, como projeção do presente, não pode ser bom.

---

<sup>2</sup> Fragmento da crônica intitulada Senhor Presidente, escrita em 1998, na ocasião em que Fernando Henrique Cardoso é reeleito presidente da república.

Em **Adeus, Itaparica**, o educador Ubaldo expõe o baixo apreço que o brasileiro nutre por suas raízes culturais, reflexo de um tipo de colonização afeita a modismos estrangeiros. Um povo colonizado que pouco ou nenhum valor dá às heranças lusófonas. Reagimos ao domínio tirânico do império português não para nos constituirmos autonomamente, mas para adotarmos outros etnocentrismos.

Conhecido por romances como *Sargento Getúlio* e *Viva o Povo Brasileiro*, Ubaldo é considerado um autor importante na investigação do Brasil e dos brasileiros. Quem somos? Que cara temos? Qual a nossa singularidade dentro do mapa civilizatório mundial? Estas são perguntas frequentes àqueles que se dedicam ao estudo da obra do literato que, por sua vez, não é um entusiasta dos atributos que o elegem como porta-voz de um povo oprimido ou como intérprete da identidade nacional<sup>3</sup>. Às especulações acadêmicas, dá de ombros. Diz-se apenas um contador de histórias, um romancista profissional, “como costumava Jorge Amado falar de si mesmo”<sup>4</sup> (RIBEIRO, 2012a). Preso à tradição cultural brasileira, Ubaldo confessa que não sabe nada o suficiente para escrever além de *Itaparica*. “Eu escrevo minha terra e aquele universo de *Itaparica* me absorve inteiramente”<sup>5</sup> (RIBEIRO, 2012b).

O ilhéu tem em sua terra natal as referências afetivas que subsidiam o seu texto. São as almas brasileirinhas de *Itaparica* que estimulam a “misteriosa vocação” de escritor, desde cedo manifestada em Ubaldo. “Delgada de leste a oeste, comprida de norte a sul” (RIBEIRO, 1999, p. 52), com seus quadris preguiçosos esparramados pela boca da baía de Todos os Santos, *Itaparica* possui uma geografia humana que inspira o escritor baiano.

A ecologia local da ilha famosa tem mudado. Ubaldo sabe que a ilha de *Itaparica* será outra daqui a cinquenta anos. O apego sentimental e romântico ao passado, no entanto, não é um fim em si mesmo. Seus olhos apontam para o futuro. Mas esse futuro, da maneira prevista pelo autor, desapegado e até mesmo envergonhado de nosso passado, faz-nos refém de toda a sorte de modismos importados. Neste por vir, o ceticismo do autor se manifesta. Da ilha nostálgica, o

---

<sup>3</sup> Literatura e identidade nacional, de Zilá Bernd (2011); O caminho do meio. Uma leitura da obra de João Ubaldo Ribeiro, de Zilá Bernd e Francis Utéza (2001); e Construções Identitárias na Obra de João Ubaldo Ribeiro, de Rita Olivieri-Godet (2009) são alguns trabalhos que discutem o tema da identidade nacional na obra do romancista.

<sup>4</sup>Fala de João Ubaldo Ribeiro no 5º Ciclo de Conferências - A memória reverenciada: Jorge Amado e a invenção do Brasil, organizado pela Academia Brasileira de Letras (ABL).

<sup>5</sup>Entrevista concedida ao Programa Roda Viva, da TV Cultura.

futuro conservará apenas vestígios: o “gorjeio aflito de um sabiá sobrevivente” (RIBEIRO, 2010a) ou a fala perdida dos contrerrâneos da contracosta. O futuro virá pelas pontes e autopistas do progresso, pela vontade de consumir tudo o que vem de fora. O lamento, desta forma, não deve ser visto como um apego incondicional ao passado. Não é o passado que está em jogo, mas a forma passiva com que assistimos a ação do progresso e a maneira cúmplice com que aderimos aos discursos modernizadores.

Em 1999, na edição número 07 da revista *Cadernos de Literatura Brasileira*<sup>6</sup>, João Ubaldo Ribeiro foi convidado a escrever um texto sobre Itaparica. Em **Uma senhora de muitos pretendentes**, o escritor alerta os visitantes sobre os mistérios da ilha. Estes só são revelados a quem “cortejá-la com afinco e engenho.” Uma dica: visitar o Mercado de Itaparica. Lá, mentirosos e contadores de histórias revelam “um mundo de portentos e maravilhas”. “O peixeiro e casanova Sete Ratos narra em pormenores como presenciou o acasalamento de um caramuru com uma cobra, numa loca de Amoreiras.” Ou como Vavá Panparrão, capoeirista de grande prestígio junto a Santo Antonio, “criava os melhores galos de briga, cruzando algumas linhagens com urubus selecionados”.

Mais algumas horas vagarosas se passam e são descritos venenos espantosos, almas condenadas, mandingas traiçoeiras, amores malfadados, navegadores à deriva, mulheres legendárias, guerras sanguinolentas, músicos insuperáveis, ladrões de altíssimo coturno, intrigas entre santos e tudo mais que se possa imaginar. É bom, é indispensável que se imagine, assim se dá forma ao mundo. E se dá forma ao mundo todo o tempo, na fala mansa e no delírio amável de meus patrícios, na minha ilha querida do coração (RIBEIRO, 1999, p. 53).

João Ubaldo bem sabe da força com que gira o moinho da história. Ficou na lembrança o comércio de cabotagem do Recôncavo, intrincado e romântico. O mar, salpicado de vela, trazia gente, bichos e mercadorias. Quanto aos mentirosos, o mundo ressignificado pelo progresso tratará de realocá-los em funções mais produtoras. Serão mais úteis servindo *drinks* em *resorts* ou trabalhando no *call center* do SAC de alguma multinacional. Não tardará o dia em que a palavra

---

<sup>6</sup> *Cadernos de Literatura Brasileira*, revista publicada semestralmente pelo Instituto Moreira Salles. Foram 27 *Cadernos* impressos desde 1996, apresentando ensaios, depoimentos, entrevistas, manuscritos inéditos e registros fotográficos acerca dos escritores.

aposentadoria comporá um verbete para o Dicionário da Língua Morta. Trabalhar para não morrer, trabalhar até morrer.

### **Manifestação de interesse<sup>7</sup>**

Em 2010, sob a gestão de Jaques Wagner, eleito governador da Bahia por dois mandatos consecutivos (2007-2015), foi anunciado o interesse pela elaboração de um “anteprojeto de construção e concessão da Ponte Salvador – Ilha de Itaparica e todo o sistema viário acessório.” Sob o nome de Processo de Manifestação de Interesse (PMI), foram contatadas as empresas interessadas em fazer os estudos de viabilidade técnica, ambiental, financeira e jurídica.

Nos anos seguintes ao anúncio feito pelo então governador, foram realizados os levantamentos de dados e os estudos para a confecção do projeto do Sistema Viário Oeste (SVO), do qual a ponte faz parte. Em 2013, foi criado o Grupo de Trabalho do Plano de Desenvolvimento Socioeconômico da Macroárea de influência da Ponte Salvador-Itaparica, responsável pelo encaminhamento operacional do projeto. Recentemente, em junho de 2016, sob o governo de Rui Costa, eleito em 2014, foi emitida a licença prévia ambiental para a construção do SVO. Ao custo de alguns bilhões de reais e com 12,2 Km atravessando a boca da Baía de Todos os Santos, o poder estatal defende a criação de novos eixos de crescimento para a Região Metropolitana de Salvador (RMS) como justificativa para a “ponte do desenvolvimento”.

Formada pelos municípios Salvador, Camaçari, Lauro de Freitas, Simões Filho, Dias D’ávila, Candeias, Madre de Deus, Itaparica, Vera Cruz e Salinas das Margaridas, a Região Metropolitana de Salvador é um dos centros urbanos mais importantes do país e abriga o segundo maior pólo industrial do Norte e do Nordeste do Brasil. Quem sai de Salvador em direção às regiões sul ou oeste do Estado depara-se com a Baía de Todos os Santos. É preciso seguir em direção oposta, contornando a Baía pela BR-324, até o entroncamento com Feira de Santana.

A construção da ponte Salvador-Itaparica descongestionaria o trânsito da RMS e diminuiria o tempo de deslocamento viário. Facilitaria o trânsito de mercadorias do Porto de Aratu e dos estaleiros do Paraguaçu que concentram mais de 80% do

---

<sup>7</sup> As informações vieram da página eletrônica da Secretaria do Planejamento do Governo da Bahia.

comércio exterior da Bahia. Como parte de um ambicioso projeto, a ponte permitiria “novas alternativas de crescimento e desenvolvimento até o próximo século.” Juntamente com o Porto Sul e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste, a ponte vai redesenhar a logística do Estado. Além da “eficiência logística”, a propaganda do governo da Bahia concentra suas argumentações nas vantagens dos desenvolvimentos urbano e socioeconômico. Com apenas 11% do seu território ocupado, Itaparica cumpriria a função de absorver parte da demanda de crescimento urbano de Salvador. Apesar da baixa ocupação, o governo baiano reconhece que Itaparica possui “problemas urbanos típicos”: saúde, educação, habitação, saneamento e mobilidade. Estes problemas estariam com os dias contados. Com a ponte viriam “diversas iniciativas críticas”, visando ao “crescimento urbano ordenado”. As medidas aparecem sumariamente elencadas no endereço eletrônico administrado pelo Governo: revisão dos Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano (PDDU) de Itaparica e Vera Cruz; criação de planos urbanísticos municipais e intermunicipais; elaboração do plano de saneamento; análise dos impactos urbanos e de vizinhança; investimentos em infraestrutura básica para a região. A ponte faria de Itaparica e Vera Cruz, segundo informa a propaganda do governo, as primeiras “cidades baianas planejadas, melhorando a qualidade de vida da população local”.

Invertendo a prática de investimentos, historicamente concentrados nas regiões norte do Recôncavo e da Região Metropolitana de Salvador, o projeto do Sistema Viário Oeste, cuja princesa dos olhos é justamente a ponte Salvador-Itaparica, criaria “novas vantagens competitivas” para o Baixo Sul e Recôncavo Sul baianos, priorizando o desenvolvimento em lugares com menores Índices de Desenvolvimento Humano (IDH).

As preocupações ambientais também foram debatidas nas dezenas de audiências públicas organizadas nos últimos anos, com a intenção de diminuir ao máximo os impactos negativos junto aos ambientes subaquáticos, florestas remanescentes de mata atlântica e manguezais.

Com o objetivo de beneficiar diversas regiões do Estado, a propaganda do governo não esconde o orgulho de enfim poder iniciar uma obra que tanto benefício trará a população baiana. Serão 04 mil postos de trabalho gerados nos canteiros de obra e mais de 100 mil nos municípios beneficiados pelo novo vetor de

desenvolvimento. Estima-se que Itaparica terá sua população quadruplicada. De 65 para 250 mil habitantes pelos próximos 30 anos (FONSECA, 2015).

### Manifestação de repúdio

A manifestação de interesse do governo baiano mal havia saído do forno quando o jornal **A Tarde**<sup>8</sup> publicou, em 22 de janeiro de 2010, o texto de João Ubaldo Ribeiro, **Adeus, Itaparica**.

Limitado pelo editor do jornal a poucas batidas, João Ubaldo não pode escrever nada muito extenso. “Do tamanho de um rótulo de cerveja” (RIBEIRO, 2012b), a resposta veio de maneira concisa, em sete parágrafos curtos. Entre composições idílicas e manifestações declaradamente afetivas, o que se destaca em **Adeus, Itaparica** é a contundência de um ceticismo crítico dirigido aos farisaísmos discursivos cantados aqui e ali pelos defensores do progresso.

Transformar a ilha numa ponte para quem viaja de carro em direção ao sul da Bahia aceleraria uma mudança fisionômica já em curso acelerado. O modelo urbano previsto por Ubaldo é o mesmo que

vem transformando as cidades brasileiras, inclusive e marcadamente Salvador, em agregados modernos de condomínios e shoppings acuados pela violência criminosa que se alastra por onde quer que estejamos enfurnados, ilhas das quais só se sai de automóvel, entre avenidas áridas e desertas de gente (RIBEIRO, 2010a).

Ubaldo atribui ao progresso o fim do comércio local da ilha e a extinção dos “saveiros que faziam cabotagem no Recôncavo; que ao fim dos saveiros juntou o desaparecimento dos marinheiros, dos carpinas, dos fabricantes de velas e toda a economia em torno deles” (RIBEIRO, 2010a). Um devir histórico que negligencia as especificidades locais em benefício do capital especulativo. Os “ávidos sacerdotes de Mamom” – termo bíblico para descrever a cobiça pelo dinheiro – não distinguem os padrões de investimentos feitos aqui, em Pago-Pago ou na Jamaica. “O progresso chega através do abastardamento de toda a verdadeira riqueza das populações assim atingidas.” Como bons colonizados, aceitamos sem maiores críticas a desfiguração cultural imposta pelo dinheiro. Nos *resorts* brasileiros, onde tudo parece

<sup>8</sup> Fundado em 1912 por Ernesto Simões Filho, descendente de grandes proprietários de terra, o jornal *A Tarde* tornou-se um marco do “jornalismo moderno” na Bahia, com inovações gráficas e de editoração. O periódico inspirou-se no carioca *A Noite*, de Irineu Marinho, fundado em 1911 (SPANNENBERG, 2012).

descaracterizado, “um turista bebe um *drink* com abacaxi e uma bandeira da Alemanha sem saber onde está” (RODA VIVA, 2012).

“Por que não se aterra Veneza?” (RODA VIVA, 2012). Como os gondoleiros venezianos, os mestres de saveiro, que faziam o transporte entre Itaparica e o continente, deveriam ser subsidiados. Com vantagem para os mestres de saveiro, que deveriam ser estudados pela habilidade de navegar contra o vento.

Tampouco, em Veneza, as gôndolas foram substituídas por modernas lanchas. [...] os saveiros seriam subsidiados, as antigas profissões, o artesanato e o pequeno comércio também. Exercendo a vocação turística de toda a região, teríamos razão em nos mostrar com tanto orgulho quanto um europeu se mostra a nós. Mas nosso destino parece ser acentuar infinitamente a visão que enxerga em nós um país de drinques imitando jardins, danças primitivas, pouca roupa e nativas fáceis (RIBEIRO, 2010a).

Sobre corrupção, embora Ubaldo não tenha dedicado mais do que uma frase acerca do tema – “entre concorrências públicas fajutas, superfaturamentos, jogadas imobiliárias e desvios de verbas” – não é preciso argumentar muito para dar razão ao escritor. Basta apenas registrar que após o governador Jaques Wagner tornar pública, em 2010, a manifestação de interesse para construir o Vetor Oeste de crescimento, duas construtoras realizaram estudos preliminares e manifestaram interesse em participar de eventuais licitações públicas: OAS e Odebrecht. À época, o governador baiano classificou como “clichê” e “besteiro” a conversa de que as obras públicas no Brasil são necessariamente caras e a serviço de empreiteiras. “João Ubaldo é um grande escritor, não sei se é um grande urbanista”, provocou Jaques Wagner (*apud* FRANÇA, 2010). Walter Pinheiro, secretário do planejamento do governo petista, foi também um debatedor público do assunto: “o velho João saiu da rede. Se não fosse o PMI [Procedimento de Manifestação de Interesse], ele receberia a ponte pelo peito. (...) a suspeita de corrupção levantada pelo escritor é vício da eterna desconfiança de governos passados” (*apud* QUADROS, 2010).

Corrupção, desprestígio das tradições regionais, prevalência dos interesses econômicos, mentalidade colonizada, anomia urbana e, sobretudo, a tristeza pela dissolução de um mundo dentro do qual os vínculos de amizade e reconhecimento produziram os mais fortes e significativos laços de afeto de uma vida toda.

No zelo terno à ilha, destaque para o apelo à memória familiar. O coronel Ubaldo Osório, avô de João Ubaldo, historiador e filho da terra, “que fez pouco mais

na vida que amar e defender a ilha e seu povo” (RIBEIRO, 2010a), é autor do livro **A ilha de Itaparica: história e tradição** (1979). Neste, os entusiasmos com as guerras da independência que “sangraram” o solo da Ilha de Itaparica são erigidos com um orgulho patriótico. Ao contrário dos argumentos que atribuem a nossa independência a um acerto cordato e palaciano, Osório destaca a liderança de Barros Galvão, itaparicano que liderou a resistência que impediu o desembarque de tropas portuguesas, em 07 de janeiro de 1823.

Os invasores sentem-se perdidos diante da resistência heróica dos itaparicanos. Tentam, num supremo esforço, um desembarque às praias do Mocambo, e são repelidos pelos milicianos do Major Rodrigues. Planejam um assalto ao quartelamento de Amoreiras e são bravamente destroçados pelos voluntários de Barros Galvão, o Herói que assim proclama aos seus soldados: Soldados da Independência! Meus patrícios! O inimigo quer expulsar-nos dessa terra em que nascemos e apoderar-se dela para trucidar, com as nossas próprias armas, a Bahia e o Brasil independentes! Juremos, perante o céu, que ele só pisará nestas praias quando não restar mais, de pé, nenhum de nós...Vencer ou Morrer! Viva o Príncipe Regente! À frente da sua tropa, o bravo cabecilha, juntamente com a sua tropa, nesse dia, na Enseada da Praia Grande, realiza a façanha que os imortalizaram (OSÓRIO, 1979, *apud* ALMEIDA, p. 27).

Mesmo após ter uma das mãos mutiladas por um tiro de bala de canhão, Barros Galvão não esmoreceu a guarda. Para alguns itaparicanos, o mais eminente soldado da independência. João Ubaldo, conhecedor da obra de seu avô, sabia que o amor ao povo ilhéu pesou a pena de Osório Ubaldo. **A ilha de Itaparica: história e tradição** é uma mistura orgulhosa de eventos factuais, relatos orais e exageros ufanistas.

A historicidade de Barros Galvão não pode ser negada, mas as narrativas envolvendo o seu protagonismo assumem versões tão entusiasmadas na imaginação dos ilhéus que dificultam a vida de quem quer se ater somente aos fatos. Essa talvez seja, para o escritor Ubaldo, uma das mais marcantes tradições em Itaparica: a capacidade de seu povo de fabular o mundo. “Pouca gente ainda se reúne em torno dos mentirosos e contadores de histórias. Eles, contudo, perseveram e de suas bocas sai um mundo de portentos e maravilhas” (RIBEIRO, 1999, p. 53).

Seguindo Ubaldo, a ponte para Salvador dará celeridade ao processo de destruição física e cultural da ilha. Mudará a sua feição fragilmente preservada. Vivendo num habitat sensível, as alminhas de Itaparica, tão fundamentais para as

tramas inventadas por Ubaldo, correm risco. A ilha serviu de cenário para a maioria dos seus escritos. Amigos e conterrâneos de longas jornadas compuseram enredos variados em crônicas, contos e romances. Do mercado de peixe ao bar do Espanha, vê-se Jacob Branco, que “se tivesse anel no dedo, botaria no chinelo muitos desses advogadecos que por aí abundam” (RIBEIRO, 2012c); Benebê; Vavá Panparão; Sete Ratos; Toinho Sabacu, “filósofo estóico com acentuadas influências de Sêneca” (RIBEIRO, 2008), criador da teoria da catraca<sup>9</sup>; os irmãos Harfushs; Kibe Frito; Cuiuba; Xepa; Espanha; e Zé da Honorina, o famoso Caboclo Capiroba de Viva o povo brasileiro. Estes e outros conterrâneos, entre vivos e mortos, não seriam quem são (ou foram) se não fosse a geografia humana e social da ilha. “Daqui a pouco só existirão seus fantasmas, que se juntarão aos muitos que povoam o Recôncavo e as águas da Baía.” (RIBEIRO, 1999, p. 53).

Em **Adeus, Itaparica**, o adeus do título foi uma maneira de predizer um futuro inevitável. Ubaldo não tomou conhecimento da lição de Bandeira.

Todas as manhãs o aeroporto em frente me dá lições de partir:  
 Hei de aprender com ele  
 A partir de uma vez  
 - Sem medo,  
 Sem remorsos,  
 Sem saudade.

O aeroporto está para Bandeira, como Itaparica está para Ubaldo. São as despedidas que mais entristecem o escritor. Tão logo a maturidade chega, vem a velhice bater à boa porta para informar, sem cerimônia, que se aproxima a hora de passar pela catraca. Ubaldo e seu texto – como o “adro de alguma igrejinha venerável por milagre preservada” ou a fala, daqui a pouco perdida, de seus conterrâneos da contracosta – teimam em não desencarnar. Dar adeus a Itaparica é o mesmo que despedir-se de uma memória familiar, da juventude e da própria vida. Se não existe remorso, medo e saudade assinam o ponto. “E é saudade inútil, porque elas não voltam mais” (RIBEIRO, 1999, p. 53).

---

<sup>9</sup> “A catraca é aquele momento que você passa de um estágio para o outro. Da vida para a morte. Eu ainda não vi ninguém morrer bonitinho. Aquela passagem ali. Mas, da morte eu não tenho medo. É da catraca. Na hora do cara sair dessa para outra. Aí é bronca.” Depoimento de Toinho Sabacu (*apud* BENJAMIN, 2015).

## Saudade do subdesenvolvimento

Não seria o caso, como defende Antonio Risério (2010), sendo a ponte inevitável, de dizer que espécie de obra precisamos ou que ilha queremos ter? O esforço seria para reverter os efeitos do progresso em benefício da coletividade ao invés de esgrimir-se numa causa perdida. Ubaldo continua fornecendo subsídios para o debate. Os defensores da ponte “não mostrarão que esse progresso é na verdade face do nosso atraso” (RIBEIRO, 2010a). Esta revelação dialética é que permite entender a natureza da resistência “malcriada” de Ubaldo à ponte.

O centro da questão não é apenas dizer que entre nós o progresso não foi capaz de criar espaços urbanos que trouxessem os sentimentos de solidariedade e equanimidade para o primeiro plano da convivência humana, mas mostrar que o próprio progresso é promotor de formas regressivas de sociabilidade. Nesse sentido, o modelo desenvolvimentista de urbanização e de industrialização – que tirou o Brasil da condição majoritariamente rural em que se encontrava até meados do século XX – foi o mesmo que gestou o “mostrengo social”, representado pela alegoria do ornitorrinco (SCHWARZ, 2012, p. 152). Ao contrário do que sugere o raciocínio intuitivo, o progresso não veio (ou virá) com a superação do atraso. O progresso foi justamente o que se montou sobre o atraso. O capitalismo brasileiro soube aproveitar as mazelas sociais em benefício próprio. A sociedade brasileira é uma espécie de ornitorrinco: várias etapas “evolutivas” convivendo no mesmo corpo. Como um animal que no processo evolutivo ficou pelo caminho, o ornitorrinco não volta a ser ave, nem se completa como mamífero. Um mamífero que possui nadadeiras, bico de pato e põe ovos. Assim como na alegoria de Francisco de Oliveira (2003), a sociedade brasileira possui setores mais avançados convivendo com o atraso. Não apenas convivendo, mas funcionalizando o atraso. A esperança de que a industrialização e a urbanização da sociedade brasileira fossem capazes de derrogar os estigmas do atraso não se confirmou. Uma ingenuidade política levava-nos a acreditar que as formas superiores de capitalismo corresponderiam a formas superiores de estruturação política e de sociabilidade. O capitalismo entre nós foi capaz de gestar esse bicho estranho.

A “consciência expandida” de Francisco Oliveira foi capaz de enxergar a barbárie do processo brasileiro. A tese Crítica da razão dualista, publicada originalmente em 1972,

dizia algo inusitado sobre o padrão primitivo da agricultura brasileira da época, bem como sobre a peculiar persistência de formas de economia e subsistência no âmbito da cidade grande, ou sobre o desmoralizante inchaço do terciário etc. Para o autor, contrariando o senso comum, estes não eram vestígios do passado, mas partes funcionais do desenvolvimento moderno do país, uma vez que contribuíam para o baixo custo da mão de obra em que se apoiava a nossa acumulação. O lance era dialético e de mestre (SCHWARZ, 2012, p. 160).

Dessa forma, os discursos do desenvolvimento, do crescimento, da geração de emprego e do planejamento urbano casam-se perfeitamente com a favela, com a pobreza e com a violência. O capitalismo contemporâneo transformou a exceção em regra. As cidades brasileiras são o lugar de excelência da exceção. São nelas que a norma transmutou-se em burla permanente. Ao funcionalizar a miséria e o atraso, o Estado brasileiro renunciou a promessa da modernidade de elevar todos os cidadãos à condição de igualdade.

O caminho crítico que expõe a combinação funcional entre atraso e modernidade no curso do progresso é a manifestação atualizada do mal-estar ideológico presente nas jovens nações que, no século XIX, alcançaram a independência política a partir dos processos de descolonização. A versão de progresso desenvolvida no âmbito do capitalismo periférico converte-se em um dos pilares do pensamento conservador de maneira análoga à retórica discursiva que permitiu às elites imperiais brasileiras a conciliação entre liberalismo e trabalho escravo. E se “as ideias e as formas novas, indispensáveis à modernização do país”, não despertam mais “uma irrecusável sensação de estranheza e artificialidade” (SCHWARZ, 2012, p. 167), como era comum aos espíritos esclarecidos do século XIX, é pela inobservância, por cegueira ou cinismo, da cumplicidade íntima entre a anomia social e a modernização.

Pela conveniência da ocasião, os agentes públicos da Bahia, envolvidos com a construção do Sistema Viário Oeste, não reconhecem “a sistematização do contraste em nosso cotidiano e na norma supranacional”. A elaboração de estudos urbanísticos, os investimentos em infraestrutura, a industrialização, as promessas de crescimento e modernização etc, estão na ordem dos “polissílabos altissonantes” a que se refere João Ubaldo Ribeiro. Embora estes polissílabos sirvam para organizar minimamente o espaço urbano, são insuficientes para encaminhar as reformas

urbanas capazes de transformar as cidades brasileiras em uma “morada dos homens, cordial” (O povo brasileiro. RIBEIRO, 2000).

A Barra da Tijuca – bairro emergente do Rio de Janeiro, onde o crescimento urbano manifesta-se prodigiosamente – é útil para exemplificar os efeitos práticos do desenvolvimento para a urbe nacional. Seguramente são gerados muitos empregos nos poucos quilômetros quadrados em que estão inscritos os shoppings centers e os condomínios fechados da Barra da Tijuca, “agregados modernos” de nossa cidade. No Nova Ipanema são 8 edifícios de apartamentos e 120 casas. Na área privada deste condomínio, cujo acesso só é permitido depois de um rigoroso *check in* feito por seguranças encapotados em ternos pretos, os cerca de 3500 moradores contam com uma ampla área segura de lazer e de descanso. Do outro lado das 12 pistas regularmente engarrafadas da Avenida das Américas, encontra-se o *New York*, shopping de grande reputação entre os cariocas, adornado por uma réplica da Estátua da Liberdade, com lojas comerciais, salas de cinema, praças de alimentação e estacionamento sempre cheios. Apenas neste pequeno recorte urbano, onde o desenvolvimento manifesta-se de maneira contundente, pode-se ver a síntese do modelo brasileiro de progresso. A economia da cidade beneficia-se da quantidade de impostos arrecadados e empregos gerados. A poucos quilômetros do planejamento urbano da Barra da Tijuca, atraídas pelas inúmeras oportunidades de trabalho, milhares de famílias fazem crescer as dezenas de favelas que denunciam os contrastes do nosso desenvolvimento.

Em tempos de crise, os moradores das comunidades do Rio das Pedras, Itanhangá, Tijuquinha, César Maia, Cidade de Deus, Asa Branca etc, ciosos de suas responsabilidades, não fazem outra coisa senão trabalhar. Nestas comunidades é onde se acomoda quantitativamente a mão de obra requisitada pelo progresso. Complexos lagunares e praias poluídas, violência, oferta precária de serviços públicos, engarrafamentos e espigões envidraçados completam a paisagem do antigo sertão carioca<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> O Sertão Carioca, livro do ilustrador e naturalista Armando Magalhães Corrêa, publicado em 1936, descreve personagens, lugares e ofícios imemorais de Jacarepaguá, Barra da Tijuca e Recreio. “Sim, embora o carioca da Avenida, do posto 04, dos chás e cinemas chics fique espantado, existe, nesta sua maravilhosa terra um ‘sertão’, como na Amazônia [...] embora menos bravio” (*apud* FERNANDES, 2015).

Moradores ricos e pobres, ambos desterrados em suas terras, “são seres divididos entre a realidade da existência local e os países-exemplo, em que buscam os seus – os nossos – modelos de vida”,

como explica uma formulação clássica de Sérgio Buarque de Holanda, que não era dado ao saudosismo e que afinava com a revolução modernista: “Trazendo de países distantes nossas formas de vida, nossas instituições e nossa visão de mundo e timbrando em manter tudo isso em ambiente muitas vezes desfavorável e hostil (SCHWARZ, 2012, p. 167).

Mas, sem dúvida, os efeitos da modernização, na sua forma urbana e industrial, recaem com mais contundência sobre a vida precária dos trabalhadores mal remunerados e com baixa qualificação. Esperançosos na dinâmica do mundo moderno, o desenvolvimentismo brasileiro mobilizou enormes contingentes populacionais que migraram do campo para a cidade. Faltou fôlego, no entanto, ao motor desenvolvimentista, incapaz de absorver essas populações. Estava criada na experiência social brasileira, desde então, a figura do “sujeito monetário sem dinheiro”, expressão de Robert Kurz para designar essas “multidões modernizadas [...] cujas vidas passam obrigatoriamente pelo dinheiro” (SCHWARZ, 2012, p. 173). Além dos baixos salário e qualificação, a informalidade e a alta rotatividade completam o ambiente hostil ao qual o trabalhador brasileiro está exposto.<sup>11</sup> No atual contexto da “vitória avassaladora do capital sobre os movimentos operários” (*Ibid*, p. 176), o direito ao consumo é a mais evidente forma de inclusão no modo capitalista de produção. Como tudo tem preço e não há emprego ou renda suficiente, “os excluídos de hoje são consumidores sem meios para consumir, o que os obriga a algum grau de ilegalidade” (*Ibid*, p. 174).

Seguindo Roberto Schwarz, o processo moderno urbano e industrial não foi capaz de derrogar os estigmas do passado – clientelismo, patrimonialismo, filhotismo, apadrinhamento – a partir da “generalização do trabalho assalariado, com a sindicalização maciça, conquista de direitos sociais e renegociação da parte do

---

<sup>11</sup>O economista Marcio Pochmann (2012) resumiu as características mais marcantes do ciclo econômico na era do lulismo: concentração dos empregos em ocupações mal remuneradas (mais de 90% dos postos de trabalho abertos nos anos 2000 remuneravam o trabalhador em até 1,5 salário mínimo); e o deslocamento dos postos de trabalho da indústria para o setor de serviços. Mesmo o crescimento do trabalho formal assalariado deve ser visto com cautela, pois são números que flutuam de acordo com os ciclos econômicos e estão inseridos na atual dinâmica de alta rotatividade dos postos de trabalho. Em 2012, o tempo de permanência no emprego caiu para 16 meses para os trabalhadores com remuneração mensal de até 1,5 salário.

trabalho na vida nacional. Não foi o rumo que a história tomou” (*Ibid*, p. 177). Diante da quebra de expectativa é importante reconhecer a ponderação feita pelo próprio Schwarz (*Idem*), de que é preferível, do ponto de vista do sofrimento humano, a vida nas favelas urbanas à miséria rural. Se no curso da história a vida das pessoas melhorou significativamente, “é o gênero de comparação entre patamares de desgraça que esvazia a ideia de progresso” (*idem*).

Longe de redimir o trabalhador, o progresso entre nós é cúmplice da extração extraordinária da mais-valia, da intensificação da exploração econômica, da substituição do emprego pela ocupação e da ameaça constante da exclusão social.

Foi justamente por intermédio do salto das forças produtivas – progresso? – que a “transformação do Brasil em ornitorrinco se completou”. Antes, as brechas possibilitadas pela segunda revolução industrial não foram aproveitadas pelo Brasil, época em que a ciência e a tecnologia ainda não estavam monopolizadas (o atual regime de patentes não se solidariza com as economias do capitalismo periférico). A burguesia nacional e o Estado brasileiro continuaram sócios menores do capital estrangeiro, exportando commodities e importando tecnologia. Depois da terceira revolução tecnológica e científica, as possibilidades de inserção modernizadora passaram a requerer investimentos gigantescos e permanentes em educação. No entanto, o volume necessário de investimentos para que possamos dar um salto “evolutivo” no cenário competitivo global não é afiançado pela economia nacional. A acumulação truncada – que é a venda de patrimônio nacional por intermédio das privatizações – e as commodities são insuficientes para criar novas matrizes de desenvolvimento. Como observou Paulo Arantes, existe em Francisco Oliveira uma “saúde do subdesenvolvimento e suas lutas” (*Idem*, p. 154). O “grão de otimismo” não está no futuro, mas nas chances desperdiçadas no passado.

Respondendo a Antonio Risério, mesmo que sejam cumpridas as promessas polissilábicas de crescimento ordenado, de planejamento urbano e de investimento em infraestrutura, o atual regime de acumulação não possibilita a construção da ponte que queremos. Melhor e mais barato seria investir no *ferry*<sup>12</sup>, seguindo a defesa de Ubaldo.

---

<sup>12</sup> Barco para transporte de passageiros e mercadorias, com serviço regular (ver Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa, versão eletrônica 5.0, 2005). Esse modelo de embarcação possui características específicas: fundo chato, com pequeno calado, para operar próximo às margens em águas rasas e “grande boca” para transporte de veículos.

O ferry funciona no mundo inteiro, como na Escandinávia e no Canal da Mancha, em condições extremamente adversas e com um inverno rigoroso. Mas esse não é o nosso caso. O ferryboat dá certo em toda parte, só não funciona na Bahia, porque não dá dinheiro graúdo. A ponte dá. Com R\$ 150 milhões, daria para colocar três ferries do tipo Ivete Sangalo e o negócio bem administrado não ocasionaria filas. Até no maranhão, que é muito mais pobre que a Bahia, o sistema funciona bem. (RIBEIRO, 2010b).

Em **Adeus, Itaparica**, Ubaldo predisse um futuro de avenidas áridas e desertas de gente, condomínios fechados, shoppings, campos de golfe, *resorts*, engarrafamento e violência. Falava da ilha de Itaparica, não da Barra da Tijuca. “Ver é prever”. “O objeto próprio, único e perpétuo do pensamento é: o que não existe” (VALÉRY, *apud* NOVAES, 2013, p. 12).

Logicamente, não se pretende incutir numa ponte não construída a solução de qualquer problema. No entanto, na inexistência de um caminho pavimentado que nos leve de maneira segura para uma posição melhor, diante do desespero de quem busca uma “saída de incêndio”, é desejável “dar à consciência razões claras de revolta, remorso, vergonha e insatisfação” (SCHWARZ, 2012, p. 158). A nossa irracionalidade social é visível para quem quer ver. “Quem não é atrasado sabe disso” (RIBEIRO, 2010a).

## Referências

ALMEIDA, B. G. de. **Do herói da independência à representação de força e fé: o Caboco de Itaparica**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Estudo de Linguagens, do Departamento de Ciências Humanas da Universidade do Estado da Bahia. Salvador, 2015.

BENJAMIN, B. **Também, João Ubaldo, com uns amigos desses...** Página eletrônica pessoal, 02 jun. 2015. Disponível em <<https://nuncasesabe.com/2015/06/02/tambem-joao-ubaldo-com-uns-amigos-desses-nem-itaparica-aguenta-bate-papo-com-amigos-do-escritor-parte-2/>>. Acesso em 30 mar. 2017.

Condomínio Nova Ipanema. **Quem somos...** Administração do condomínio. Disponível em <<http://www.novaipanema.com.br/condominio.php>>. Acesso 30 mar. 2017.

Espaço Aberto Literatura. **Entrevista com João Ubaldo Ribeiro**. Rio de Janeiro, 20 ago. 2008. Globo News. Disponível em <<http://g1.globo.com/globo-news/jornal-globo-news/videos/v/v/871633/>>. Acesso em 30 mar. 2017.

FERNANDES, F. **Barra da Tijuca: o sertão que virou a Miami brasileira**. MultiRio, Rio de Janeiro, 13 nov. 2015. Disponível em

<<http://www.multirio.rj.gov.br/index.php/leia/reportagens-artigos/reportagens/3608-barra-da-tijuca-o-sertao-que-virou-a-miami-brasileira>>. Acesso em 30 mar. 2017.

FERREIRA, A. B. H. **Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa**. [CD-ROM] versão 5.0. Curitiba: Editora Positivo, 2005.

FONSECA, A. **Ponte Salvador-Itaparica pode ter as obras iniciadas em 2017**. Tribuna da Bahia, 23 out. 2015. Disponível em <<http://www.tribunadabahia.com.br/2015/10/23/ponte-salvador-itaparica-pode-ter-as-obras-iniciadas-em-2017>>. Acesso em 30 mar. 2017.

FRANÇA, P. **Wagner diz que é besteiro argumento de João Ubaldo**. A Tarde, Bahia, 05 fev. 2010. Disponível em <<http://atarde.uol.com.br/politica/noticias/1155537-wagner-diz-que-e-besteiro-argumento-de-joao-ubaldo>>. Acesso em 30 mar. 2017.

GOVERNO DA BAHIA. **Ponte do desenvolvimento**. Bahia: Secretaria do Planejamento. Disponível em <<http://www.pontesalvadorilhadeitaparica.ba.gov.br/>>. Acesso em 30 mar. 2017.

NOVAES, A. (org.). 2013. **Mutações: o futuro não é mais o que era**. São Paulo: Edições Sesc SP.

**O Povo Brasileiro**. Darcy Ribeiro. Direção de Isa Grinspum Ferraz. Superfilmes Produção. Brasil, 2000. Disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=wFcpd4ibH3c&list=PLyz4LUAInoJJgiAJBM-MqfA69gCILt1uz>>. Acesso em 30 mar. 2017.

OLIVEIRA, F. **Crítica à razão dualista / O ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo, 2003.

OLIVIERI-GODET, R. **Construções identitárias na obra de João Ubaldo Ribeiro**. São Paulo: HUCITEC; Feira de Santana, BA: UEFS Editora; Rio de Janeiro: Academia Brasileira de Letras, 2009.

POCHMANN, M. **Nova classe média? O trabalho na base da pirâmide social brasileira**. São Paulo: Boitempo, 2012.

QUADROS, V. **Projeto de ponte entre Salvador e Itaparica gera críticas a J. Wagner**. Jornal do Brasil: Rio de Janeiro, 03 fev. 2010. Disponível em <<http://www.jb.com.br/pais/noticias/2010/02/03/projeto-de-ponte-entre-salvador-e-itaparica-gera-criticas-a-j-wagner/>>. Acesso em 30 mar. 2017.

RIBEIRO, J. U. **A ilha na vanguarda**. O Globo: Rio de Janeiro, 02 nov. 2008. Disponível em <<https://almacarioca.wordpress.com/2008/11/02/a-ilha-na-vanguarda-joao-ubaldo-ribeiro/>>. Acesso em 30 mar. 2017.

\_\_\_ **Adeus, Itaparica**. Jornal A Tarde. Bahia, p. 2, 22 jan. 2010(a).

\_\_\_ **Jorge Amado e a invenção do Brasil**. Rio de Janeiro: Academia Brasileira de Letras, 17 de julho de 2012(a). Disponível em <[https://www.youtube.com/watch?v=bGCf\\_Sa2zoM](https://www.youtube.com/watch?v=bGCf_Sa2zoM)>. Acesso em 30 mar. 2017.

\_\_\_ **Ponte é negociata.** Jornal da Metrópole. Bahia, nº 83, 31 jan. 2010(b). Disponível em <<http://manifestoitaparica.blogspot.com.br/2010/01/ponte-e-negociata-diz-joao-ubaldo.html>>. Acesso em 30 mar. 2017.

\_\_\_ **Programa Roda Viva.** São Paulo: TV Cultura, 23 de julho de 2012(b). Programa de TV. Disponível em <<http://tvcultura.com.br/programas/rodaviva/>>. Acesso em 30 mar. 2017.

\_\_\_ **Uma Senhora de Muitos Pretendentes.** Cadernos de Literatura Brasileira. Instituto Moreira Sales. Rio de Janeiro, nº 7, p. 52 - 53, 1999.

\_\_\_ **Visão pragmática da problemática.** O Globo: Rio de Janeiro, 23 dez. 2012(c). Disponível em <<https://almacarioca.wordpress.com/2012/12/23/visao-pragmatica-da-problematica-joao-ubaldo-ribeiro/>>. Acesso em 30 mar. 2017.

RISÉRIO, A. **Entrando no Assunto.** A Tarde, Bahia, 20 fev. 2010. Disponível em <<http://manifestoitaparica.blogspot.com.br/2010/02/antonio-riserio-entrando-no-assunto.html>>. Acesso em 30 mar. 2017.

SCHWARZ, R. **Martinha versus Lucrécia. Ensaios e entrevistas.** São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

SPANNENBERG, A. **Entre modernidade e conservadorismo.** Observatório da Imprensa, edição 716, 16 out. 2012. Disponível em <<http://observatoriodaimprensa.com.br/imprensa-em-questao/ed716-entre-modernidade-e-conservadorismo/>>. Acesso em 06 out. 2017.

Recebido em 31 de março de 2017  
Aprovado em 26 de setembro de 2017