

# OS FLUXOS E AS MUDANÇAS DA REDE DE TRANSPORTE DA BAHIA NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XX: LIGAÇÕES FERROVIÁRIAS E RODOVIÁRIAS NACIONAIS NORTE- SUL E LESTE-OESTE

*Francisco Antônio Zorzo*  
Professor da Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS)  
E-mail: fazfeira@uefs.br

**Palavras-chave:** Transporte. Rodoviarismo. Bahia.

## I Introdução

O presente texto pretende aportar alguns resultados do estudo da história da implantação do sistema de transporte no estado da Bahia no século XX. O objetivo é discutir alguns efeitos provocados pela interligação nacional que passou a cruzar o território da Bahia a partir de 1950. O impacto de uma infraestrutura de transporte dependeu do processo modernizante mais amplo ao qual esteve associado. Uma avaliação dos efeitos de associação e disjunção da rede viária com o sistema de fluxos econômicos deve considerar as aptidões para gerar o desenvolvimento regional, ou ao contrário, virar as costas para os territórios formados anteriormente.<sup>1</sup>

A partir de meados do século XIX, a construção ferroviária afetou a conformação territorial baiana, tanto no plano regional, como no plano urbano interno às cidades. O empreendimento das obras e todo o circuito de gastos e geração de recursos advindos com o funcionamento das ferrovias afetaram o território, que passou por uma transformação técnica e uma mudança do modo de produção. Viabilizando uma reconcentração dos fluxos, as novas vias se apoiaram nas linhas de fluxo vindas período colonial, mas superaram-nas em seus atributos de conexão e movimentação de cargas e passageiros.

Na segunda metade do século XX, as cidades baianas sofreram uma mudança funcional e hierárquica com os novos fluxos que passaram a circular pelo modo rodoviário. Cidades e vias

---

<sup>1</sup> Ver tais considerações teóricas da geografia dos transportes conforme a proposta de análise do teórico francês André Fischer em FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de F.; SPOSITO, Eliseu S. (Orgs.). *Indústria, ordenamento e território: a contribuição de André Fischer*. São Paulo: UNESP, 2008.

que sempre promoveram concretamente intensas interações microscópicas, que se estruturam no espaço e no tempo agregando novas forças sociais, passaram a desempenhar um agenciamento fundamental para a fragmentação do território. A rede de rodovias instalou também, ao seu modo um dispositivo territorial. Através de sua disposição e da interconexão terrestre, a rede de cidades da Bahia se ligou com outras regiões do país, cujos fluxos delas oriundos vieram cruzar o território estadual. Nessa altura, as novas modalidades produtivas, da indústria petroquímica e da agricultura do Oeste Baiano colaboraram com novos fluxos dotados de fortes conteúdos axiomáticos e programáticos relativos ao capitalismo industrial. Esses fluxos, em termos da importação e da exportação, exigiram uma reorganização do sistema portuário.

## **II Os fluxos ferroviários no século XIX**

O sistema ferroviário da Bahia alcançou sua máxima conformação em meados do século XX, com o patamar de 2.600 km de ferrovias. Após a década de 1940, a rede ferroviária baiana passou a crescer cada vez menos e somente aumentou em alguns pequenos prolongamentos que já vinham sendo lentamente construídos desde as décadas anteriores. Depois de 1950 a rede diminuiu de extensão. É importante frisar, que o grosso da rede ferroviária do país foi construído seguindo concepções e planos viários vindos do século XIX.

Foram sete as principais linhas ferroviárias que foram construídas na Bahia. A primeira ia da capital, Salvador, à Juazeiro passando por Alagoinhas, que começou a ser construída em 1856. Uma segunda, iniciada em 1867, a Estrada de Ferro Central da Bahia, ia de Cachoeira para Feira de Santana e para a Chapada Diamantina. Uma terceira, que ia de Nazaré a Jequié, foi iniciada em 1871. A quarta, a Estrada de Ferro de Santo Amaro começou a ser construída em 1875. A quinta, a Estrada de Ferro da Bahia a Minas, foi iniciada em 1891. A sexta, era uma ligação do Ramal de Alagoinhas a Timbó com a Estrada de Ferro de Sergipe, começou a ser construída em 1884. A última, a Estrada de Ferro de Ilhéus a Conquista, é obra de 1904.

Dentro dessa rede, Salvador e a região do Recôncavo formaram a zona mais bem servida pelas ferrovias.<sup>2</sup> Dentre as quatro ferrovias que partiam do Recôncavo, a primeira a ser construída, a estrada de ferro que ligava a Bahia (Salvador) ao São Francisco, visava integrar ao

---

<sup>2</sup> A rede, que atingiu 2.603 km de ferrovias foi sendo desativada a partir da década de 1960. Vale dizer que hoje funciona apenas uma parte da antiga rede, sendo operada pela FCA/Vale – Ferrovia Centro Atlântica/ Companhia Vale do Rio Doce.

porto da capital a produção do vale do São Francisco. Ainda dentro dessa referida lógica de localização foram construídas as Central da Bahia, a Estrada de Ferro de Nazaré e a de Santo Amaro. O crescimento da rede ferroviária da Bahia, em linhas gerais, seguiu a lógica de implantação de partir dos portos do litoral em direção aos vales do interior. Especialmente, dentro da região do presente estudo, fruto do próprio processo de disposição da rede urbana e de ocupação da terra, as vias foram sendo implantadas do Recôncavo para o interior.

A rede ferroviária baiana passou por várias fases de reestruturação, ora sob o regime privado ora sob o domínio público, encampada pelos governos estadual e federal. A partir dos anos 1930, a rede baiana foi administrada diretamente pelo governo federal, através da Leste Brasileiro. Essa fase, de maior integração operativa, permitiu a interligação da rede baiana com a nacional. Nos anos 1950, finalmente, as linhas que partiam do Recôncavo foram conectadas, o que permitiu o cruzamento na direção Norte-Sul através da Bahia dos fluxos ferroviários nacionais.

### **III A Implantação das Estradas de Rodagem da Bahia**

A implantação das estradas de rodagem na Bahia, segundo técnicas modernas de projeto, de execução e de pavimentação, teve seu desenvolvimento em pleno século XX. Até o segundo terço do século XX, a espinha dorsal do sistema viário terrestre foi estruturada a partir da rede de ferrovias. Mudando a forma do sistema de transporte mecânico, o rodoviarismo foi concebido como uma aliança do setor público com o privado. O governo, no âmbito federal e estadual se incumbiu da construção e controle das vias enquanto o setor privado dos veículos e da logística operacional. Essa estratégia teve grande efeito sobre a rede urbana que se desenvolveu a partir da expansão crescente da sua malha rodoviária.

Os passos iniciais do rodoviarismo na Bahia foram dados a partir da década de 1910. A lei 1.227 de 31 de Agosto de 1917 que é considerada um marco na organização dos serviços rodoviários da Bahia, concebeu o plano de estradas de rodagem promulgado pela Secretaria de Agricultura. A proposta era de edificar estradas de rodagem ligando zonas produtivas, aos portos e estações ferroviárias. A rede urbana a ser alcançada, inicialmente era a da borda do Recôncavo irradiando para o restante do território.

Após a década de 1930, a racionalização dos transportes rodoviários atingiu um novo patamar em termos das políticas nacionais e estaduais. O governo investiu em política de integração dos transportes para superar uma postura caracterizada por visões localistas.<sup>3</sup> Era decorrente da própria história da formação da rede ferroviária que foi de parca na interligação dos mercados nacionais, de descontinuidade espacial e de reduzida integração modal.

A política rodoviária nacional<sup>4</sup> promoveu uma grande expansão do sistema viário na Bahia a partir de meados do século XX. Essa política deu novos estímulos para a ampliação dos fluxos no país e atingiu plenamente a Bahia. Sua força penetrante se deu por via financeira, pois passou a dar autonomia administrativa e financeira aos órgãos encarregados do sistema rodoviário e garantia de recurso alocado na construção da rede de vias, independente dos nomes integrantes dos governos.

Mas depois, com a chegada das rodovias nacionais na Bahia, na década de 1950, houve uma reorganização dos fluxos que foram repuxados e reconcentração no entorno da face norte do Recôncavo. A partir dessa data o rodoviarismo passou a concentrar cada vez mais o fluxo dos transportes de carga e passageiro da Bahia. Nesse período, no campo de atuação do governo federal o avanço se deu na construção da BR-4 (atual BR-116) e no do governo estadual, a interiorização alcançou o vale do São Francisco. Foi a época da pavimentação da BR-28 Salvador-Feira, o que somente se concluiu em 1960.

De 1946 em diante marcou-se a atuação do DERBA - Departamento de Estradas de Rodagem. Foi obra do DERBA a BR-4, de Feira a Juazeiro, inaugurada em 1967. Em 1971, o DERBA concluiu os 437 km da BR-242 do vale do Paraguaçu ao São Francisco.

Na década de 1970 foram realizadas pelo DERBA a rodovia BA 052, a estrada do Feijão, a BR-330 entre Irecê e Xique-Xique, com 462,6 km, a BA 156, de Oliveira dos Brejinhos a Macaúbas e Paramirim e mais a BA 262 de Ilhéus a Uruçuca. A pavimentação da rede de estradas de rodagem somente ocorreu de forma massiva a partir da década de 1950. A estrada Salvador-Feira de Santana teve sua pavimentação asfáltica concluída somente em 1960.

---

<sup>3</sup> Uma bibliografia sobre história dos transportes pode ser encontrada em LIMA NETO, Oswaldo (Org.). *Transporte no Brasil: História e Reflexões*. Brasília, DF: Geipot, 2001. Os planos de transporte da Era Vargas podem ser estudados nas p. 214-243.

<sup>4</sup> O planejamento dos transportes do Governo Federal gerou em 1944, o Plano Rodoviário Nacional que previa estradas de rodagem interestaduais. O plano descrevia 27 rodovias nacionais de grande extensão, 6 rodovias na direção norte-sul, 15 rodovias transversais leste-oeste e 6 rodovias de ligação (ligando as do norte-sul com as das transversais). Este plano, composto de vias cujas obras somente seriam construídas duas ou três décadas depois, tinha o oceano Atlântico como a linha como o principal tronco viário do sistema de transporte.

Em suas principais linhas, a rede de rodovias da Bahia se consolidou na década de 1980, atingindo uma extensão da ordem de dez mil quilômetros pavimentados. Com a crise internacional do petróleo ocorrida na década anterior, os governos federal e estadual reduziram os seus investimentos nos transportes. Mesmo assim, nas últimas décadas, a rede de rodovias manteve ampliação, mormente nas estradas da região do Oeste Baiano e em estradas de ligação das sedes urbanas com a malha principal.<sup>5</sup>

O crescimento da malha rodoviária da Bahia seguiu dois princípios bem claros, um de acordo com a política regional do próprio estado e o outro segundo a política federal. Espacialmente, dentro de uma estratégia regional, fruto do próprio processo de disposição da rede urbana e de ocupação da terra, as vias foram sendo implantadas do litoral para o interior e, nesse sentido, principalmente da capital e do Recôncavo para o interior. Novos vetores, segundo uma política de integração nacional, a malha viária básica se formaram a partir de linhas norte-sul e leste-oeste.

#### **IV Reconcentração dos fluxos de transporte na Região Metropolitana de Salvador e Recôncavo**

Tomando-se esses dois marcos temporais, correspondentes à emergência do ferropiarismo e do rodoviarismo, pode-se avaliar as mudanças na disposição dos fluxos dos transportes no estado. Na fase das ferrovias houve uma remodelação mecânica do sistema de transporte. A rede ferroviária que foi implantada na Bahia gerou novas tendências de concentração dos fluxos, porém não cobriu todo o território nem atingiu os níveis que foram esperados.<sup>6</sup> O Recôncavo começou a perder aquele sentido que possuía no passado, de uma coesa combinação de papéis entre os pequenos centros urbanos e uma miríade de unidades produtivas de cana e fumo e de comercialização de gado e de outros produtos alimentares.

Como as ferrovias que cruzavam a Bahia alcançaram a ligação nacional norte-sul somente na década de 1950, pode-se dizer que, de maneira geral a rede urbana baiana, até essa altura do

---

<sup>5</sup> Sobre transportes na Bahia, ver: LUZ, Adilson Bastos. *A evolução do sistema de transportes e a ocupação econômica da região oeste do Estado da Bahia*. 2001. Dissertação (Mestrado em Análise Regional) – Universidade Salvador, Salvador, 2001.

<sup>6</sup> Sampaio (2007, p. 1065) coloca que com as ferrovias novos centros urbanos baianos experimentaram o desenvolvimento e a mudança na distribuição espacial da estrutura produtiva no final do século XIX, mas isso não modificou a concentração no entorno da capital e sua hinterlândia, o Recôncavo Baiano.

século XX, manteve ainda sua autonomia interna, permanecendo, quanto aos fluxos terrestres, mantendo-se isolada do resto do país. O grosso da rede mantinha a convergência de fluxos com o Recôncavo e a produção do excedente era mandada, dos pequenos embarcadores urbanos do litoral e do interior da Baía para o porto de Salvador.

Quanto ao processo de expansão de estradas de rodagem, a rede viária da Bahia ampliou a intensidade da sua atuação, pois ela conjugou-se à rede nacional. Além disso, as rodovias passaram a substituir o transporte ferroviário. A Bahia assumiu, no cenário nacional, o papel de interligação terrestre nos sentidos Norte-Sul e Leste-Oeste. Até o pós-guerra no Brasil a principal ligação nacional era feita através da cabotagem no Oceano Atlântico. Sem deixar de empregar esse sistema de navegação costeira, no entanto, as ligações internas rodoviárias ampliaram seu papel no sistema de transporte brasileiro e o espaço baiano foi penetrado de modo incontornável.

Com a industrialização, a modernização da agricultura e o aumento da produção industrial da Bahia, fez-se necessária a construção e modernização de equipamentos, vias e veículos. A composição do sistema portuário evidencia essa mudança dos fluxos. Ao porto de Salvador e de Ilhéus foram agregados os de Aratu (na Baía de Todos os Santos) e Malhado (em Ilhéus). O porto de Salvador passou a ocupar um lugar mais modesto, pois destinava-se a mercadorias de diversas espécies, dito de carga geral, delegando ao de Aratu a exportação de granéis. Em função do volume de movimento dos portos, forma-se uma nova hierarquia dos terminais.

A partir da década de 1960, os fluxos globais aumentaram e se diversificaram. Houve o surgimento de uma nova forma inserção do país e da Bahia na globalização, em que aumentou tanto o ritmo das exportações como o de importações. Os fluxos dos transportes se reconcentraram de um modo totalmente imprevisível até esse “boom” petroquímico. O porto de Aratu foi uma obra planejada desde 1966, com a criação do CIA (Centro Industrial de Aratu), mas foi impulsionado de fato pelo COPEC (Complexo Petroquímico de Camaçari).

Em 1977, foi construído o píer de granéis líquidos do porto de Aratu e, no início da década de 1980, o terminal de produtos gasosos. Hoje o porto de Aratu é responsável pela emissão da maior parte da riqueza da Bahia (ALBAN, 2002). Com isso o porto de Salvador assumiu um papel secundário. A principal mudança no porto de Salvador foi a instalação do TECON, terminal de *containers* para carga geral.

Nesse processo de investimento, uma grande parte dos portos e núcleos urbanos do Recôncavo ficou fora dos investimentos nos transportes ou recebeu poucas infra-estruturas.

Algumas localidades receberam somente melhorias em trapiches para lanchas de uso particular ou para turismo.

Portanto, foram grandes as mudanças ocorridas no final do século XX. Levaram a tal processo de transformação com reconcentração econômica em algumas regiões do estado, a abundância de matérias primas, a localização dos mercados, as políticas de incentivo dos governos e o fornecimento das infraestruturas adequadas.<sup>7</sup> Agora a realidade econômica da Bahia tem o primado da indústria, significando maior concentração da riqueza. Mas o processo em que essa mudança ocorreu levou a “distorções”, conforme Sampaio (2007), de modo que “a alocação de capitais, realizada de maneira difusa”, impediu a geração de ganhos substanciais de escala, o que truncou uma maior integração territorial e a possível redução das desigualdades regionais.

A ênfase da concentração econômica na Bahia vem se dando no eixo de desenvolvimento na Região Metropolitana de Salvador e dos municípios ligados à Petroquímica, que centralizou de maneira expressiva os investimentos, relegando o restante do estado a um plano econômico inferior.

## Referências

- ALBAN, Marcus. *Transportes e Logística*. Salvador: Fundação Luis Eduardo Magalhães. 2002.
- FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de F.; SPOSITO, Eliseu S. (Orgs.). *Indústria, ordenamento e território: a contribuição de André Fischer*. São Paulo: UNESP, 2008.
- LIMA NETO, Oswaldo (Org.). *Transporte no Brasil: História e Reflexões*. Brasília, DF: Geipot, 2001.
- LUZ, Adilson Bastos. *A evolução do sistema de transportes e a ocupação econômica da região oeste do Estado da Bahia*. 2001. Dissertação (Mestrado em Análise Regional) – Universidade Salvador, Salvador, 2001.
- PAMPONET, André Silva. Caminhos para o Oeste na Bahia. *Bahia Análise e Dados*, Salvador, v. 17, n. 3, 2007.
- SAMPAIO, Marcos G. V. Considerações sobre a Concentração Econômica na Bahia. *Bahia Análise e Dados*, Salvador, v. 16, n. 4, 2007.

---

<sup>7</sup> Entre 1960 e 2005, em que os setores primário secundário e terciário passaram de 40%, 12% e 48%, para respectivamente 10,3%, 50,2% e 39,5% da composição da economia da Bahia (SAMPAIO, 2007).

\_\_\_\_\_. Política de interiorização industrial difusa e a persistência da concentração econômica na Bahia. *Bahia Análise e Dados*, Salvador, v. 17, n. 3, 2007.

SANTOS, Milton. Nazaré, um Porto Ferroviário do Recôncavo Baiano. *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*. 1958.

\_\_\_\_\_. A Rede Urbana do Recôncavo. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL LUSO-BRASILEIRO, 4., 1959, Salvador. Imprensa Oficial da Bahia/Universidade Federal da Bahia. 1960.

\_\_\_\_\_. A rede urbana do Recôncavo. In: BRANDÃO, M. A. *Recôncavo da Bahia. Sociedade e economia em transição*. Salvador: Fundação Casa de Jorge Amado, 1998. p. 59-99.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: Território e Sociedade no Início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record. 2002.

SILVA, Sílvio Bandeira Mello e. *Urbanização e Metropolização no Estado da Bahia - Evolução e Dinâmica*. Salvador: Centro Editorial e Didático da UFBA, 1989.

ZORZO, Francisco Antônio. *Ferrovias e Rede Urbana na Bahia*. Feira de Santana: UEFS, 2001.