

RETORNANDO À HISTÓRIA DA REDE VIÁRIA BAIANA: O ESTUDO DOS EFEITOS DO DESENVOLVIMENTO FERROVIÁRIO NA EXPANSÃO DA REDE RODOVIÁRIA DA BAHIA (1850-1950).

*Francisco Antônio Zorzo**

RESUMO — *Retoma-se aqui uma das bases do planejamento dos transportes, o estudo da história da formação da rede de estradas de ferro e de rodagem no Brasil, os seus efeitos de conjunto, suas características morfológicas e seu impacto econômico. Tomando como exemplo o caso do sistema viário da Bahia, a comunicação proporciona uma reflexão sobre a interrelação do desenvolvimento da ferrovia com o crescimento da malha rodoviária ao longo da etapa em que se erigiu a rede de caminhos modernos, com tecnologia de engenharia e segundo métodos industriais, correspondente aos episódios do ferroviarismo, iniciado no século passado, na década de 1850, e do rodoviarismo, que foi vivido após a década de 1920.*

PALAVRAS-CHAVE: *História da Bahia; Urbanização; Ferrovias.*

ABSTRACT — *This paper reexamines one of the bases of the transport planning, the study of the history of the creation of the railways and roads system, its combined effects, its morphological characteristics and its economic impact in Brazil. Taking the example of the transport system of the state of Bahia, we discuss about the relation between the development of the railways system and the expansion of the highways system at the time of the construction of new roads with modern industrial engineering technologies. This process corresponds to the reply of the historic railways episodes of 1850 and the highway options after the year 1920.*

KEY WORDS: *History of Bahia; Urbanization; Railways.*

*Prof. Adjunto do Dep. de Tecnologia (UEFS). Doutor em História da Arquitetura e História Urbana pela Universidade Politécnica da Catalunha (Espanha). E-mail: fazfeira@uefs.br

1 HISTÓRIA DA IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA NA BAHIA

A implantação das ferrovias na Bahia ocorreu, com relativo pioneirismo dentro do quadro nacional, já na década de 1850. As ferrovias foram construídas segundo a visão expansionista característica do pensamento político-territorial do século passado. Apesar da decadência do antigo sistema de produção, os dirigentes e capitalistas baianos ansiavam pela retomada do enriquecimento e da disputa de maiores parcelas do poder nacional. Concebia-se o sistema de transporte ferroviário como um mecanismo de saída da crise, uma extensão eficaz do sistema de navegação mercantil, um caminho ideal para ligar as zonas produtivas do interior com os portos do litoral. A racionalização do sistema viário seguia uma lógica locacional bastante simples, tratava-se de contar com o controle do espaço mercantil baiano e adjacente e de centralizá-lo na capital portuária. Em princípio, as linhas deviam aproveitar os canais hidrográficos e, convenientemente, acompanhá-los, evitando subidas de serra e os gastos decorrentes com maiores obras de terraplenagem. Os produtos agrícolas seriam transportados para pontos estratégicos da costa por meio de dois tipos de vias férreas, umas, do interior para as cidades dotadas de portos fluviais tais como as cidades do Recôncavo, outras, do interior para os núcleos mais importantes do litoral e, desses pontos, por navegação para o porto da capital. O vale do São Francisco era um caso especial porque a ele correspondia uma parte significativa, cerca da metade, da área da Bahia. Como o Rio S. Francisco, que atravessa a Bahia de Sul a Norte, era navegável num grande trecho a montante da localidade de Juazeiro até a fronteira com Minas Gerais, a rede ferroviária teria uma das extremidades naquele ponto do rio para reunir a produção da área tributária. Esse raciocínio, geograficamente simples, era a visão de um grande sonho, com enormes obras de interconexão marítima-hidroviária-ferroviária, fez parte do ufanismo posterior à consolidação da independência e dos delírios de grandeza provincial e nacional.

Na prática, a primeira estrada de ferro da Bahia seguiu a lógica locacional acima descrita. A Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco, também denominada de Bahia and S. Francisco Railway, foi uma estrada de ferro de 578 km de interligação de Salvador com Juazeiro, o ponto onde se situava o porto fluvial do referido trecho navegável do Rio S. Francisco no interior da província. A cara Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco teve as suas primeiras iniciativas datadas de 1852, quando o governo provincial se inclinou a conceder, à “Junta da Lavoura e outros Proprietários” que formavam uma companhia, a construção da estrada de ligação de Salvador (então “Bahia”) ao rio São Francisco, na cidade de Juazeiro. Foi iniciada em 1856 e chegou a Juazeiro em 1895. Para realizar essa interligação, a estrada cruzava, em sua maior parte, um terreno pouco fértil e quase despovoado. Como foi pequeno o desenvolvimento da sua região tributária do vale do S. Francisco a montante de Juazeiro, a estrada redundou em gastos exagerados, pois atingiu apenas um patamar debilitado sem alcançar os grandiosos alvos a que se propôs.

Com esse começo ufanista, a história da criação das companhias de estradas de ferro na Bahia contou com enorme proliferação de concessões, a maioria delas apenas conferindo reserva de mercado a companhias de capitalistas, sem qualquer chance de chegar ao real empreendimento. As concessões eram muito atrativas, pois ofereciam garantia de juros para o investimento nas obras ferroviárias e exclusividade de operação na região tributária. De concreto, somente vieram a ser construídas sete ferrovias na Bahia, tendo cada uma delas uma seqüência de liquidações, transferências de patrimônio, refundações e mudanças de domínio: Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco, Estrada de Ferro Central da Bahia, Estrada de Ferro de Nazaré, Estrada de Ferro de S. Amaro, Estrada de Ferro de Bahia a Minas, Ramal Alagoinhas a Timbó e Estrada de Ferro de Sergipe, Estrada de Ferro de Ilhéus a Conquista. A extensão máxima da rede ferroviária baiana ocorreu por volta de 1950, quando atingiu cerca de 2 600 quilômetros em tráfego. Pouco a pouco, o conjunto das ferrovias da Bahia foi sendo incorporado

às redes maiores, como, a da Leste Brasileiro e a da Rede Ferroviária Nacional.

Dentre as mais eficientes e rentáveis das sete ferrovias, devem ser citadas a Estrada de Ferro Central da Bahia e a Estrada de Ferro de Nazaré. A Estrada Central da Bahia foi a segunda estrada a ser construída na província, sendo chamada, inicialmente, de Paraguassu Steam Tram Road Company (1865) e Brazilian Imperial Central Bahia Railway Company (1875). Seu eixo era direcionado aos sertões centrais da Bahia e do Brasil via Chapada Diamantina. Essa estrada foi efetivamente integradora, ligando o Recôncavo com o alto sertão, transportando produtos agropecuários e minerais. Entre os anos de 1876 e 1888, somente registrou dois anos deficitários comprovando a viabilidade econômica de sua construção (SIMÕES, 1970).

A formação da Tram Road de Nazareth (TRN), a terceira a ser construída na Bahia, ocorreu num cenário econômico bastante crítico e contou com firmes decisões ferroviárias (ZORZO, 1999). Talvez por conta das dificuldades é que a companhia tenha sido resultado de uma coalizão mais realista que a primeira ferrovia baiana, a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco. No Brasil, a crise era a culminância de uma série de dificuldades iniciadas na década anterior. A Bahia estava em crise agrícola e comercial, a produção de cana caiana fora atingida por uma peste, o algodão caíra totalmente de demanda e exploração e a mineração declinou no interior do estado. As dificuldades de reunir capitais explicam por que a primeira companhia dessa estrada de ferro, sendo fundada em 1869, pela firma comercial João Luiz Pires Lopes & Cia, somente se consolidou como Tram Road de Nazaré, em 1871, e inaugurou o primeiro trecho em 1875, passando por várias crises financeiras que paralisaram as obras. A estrada partia de Nazaré, um porto fluvial no rio Jaguaripe na borda Sul do Recôncavo, e dirigia-se para o Sudoeste da província atravessando o vale do rio Jequiriçá e atingindo o meio curso do rio de Contas, numa extensão de 290 Km. A estrada chegou ao ponto extremo, Jequié, em 1927. A estrada de ferro seguiu o traçado de antigo caminho de boiadas que era conhecido desde o início do século

XIX (WIED-NEWID, 1958). Nos primeiros tempos, contou com o surto do café e, depois, com a proliferação da produção do cacau.

De um modo geral, resumindo-se bastante, o quadro econômico no período deste estudo, de 1850 a 1930, foi de grandes crises para a Bahia, com exceções de uma fase rápida de crescimento econômico, nos anos iniciais da República, de 1889 a 1900, e de lenta recuperação, de 1907 em diante, sendo o intervalo de 1914 a 1928 de retomada de um relativo crescimento comercial. As oscilações no comércio no período perturbaram os outros setores da economia, como o setor agrícola e o setor industrial que repontavam. A falta de capitais e as altas taxas de juros afetaram, de modo mais agudo, a um determinado tipo de negócios, como o do alto comércio de exportação e importação e das grandes empresas de serviços públicos, dentre as quais, as ferrovias. Isso é importante para explicar o fato de as empresas ferroviárias que inicialmente eram de iniciativa de companhias privadas terem sido adquiridas pelo governo a partir do ano de 1901. Tornava-se muito difícil reunir capitais privados para a montagem de empresas ferroviárias a partir desse momento. Mesmo sob o domínio do governo, as ferrovias passaram, posteriormente, a ter sérios problemas de reequipamento e conservação.

2 A DECADÊNCIA DE UMA FERROVIA NA BAHIA: O CASO DA EFN

Conforme se observa nas tabelas dos resultados financeiros de uma das empresas ferroviárias da Bahia considerada das mais respeitáveis e produtivas, a empresa da EFN – Estrada de Ferro de Nazaré, tanto em sua fase privada como na de domínio estatal, foi um empreendimento econômico eficiente até o ano de 1945. Depois dessa data, a empresa ferroviária da EFN entrou em ampliada decadência financeira, acumulando *deficits* irreparáveis. O estudo das causas desse descenso empresarial aponta para motivações internas e externas à

estrada de ferro. Do ponto de vista econômico, o estado deficitário decorria, de um lado, da redução do volume do tráfego de mercadorias e, de outro, do aumento dos custos de operação que cresciam devido aos problemas de gerenciamento. Mas o problema é mais envolvente do que denotam os balancetes.

Se a antiga região de fornecimento de receita da ferrovia não diminuía a sua produção de exportação e a sua demanda de importação, quais teriam sido as causas da fuga desses recursos? A primeira hipótese é que os usuários mais importantes se deslocaram para outros serviços de transporte que não o ferroviário. Isso é correto, porém, outra causa deve ser considerada com a mesma importância, isto é, a desaglutinação da antiga região de influência da EFN. Ou seja, o antigo poder de conexão e atração da ferrovia passou a funcionar debilmente na região, a partir dos anos 1940. A antiga malha viária que magnetizava a região dos municípios na margem da EFN e que conduzia os fluxos desde e para Salvador perdeu seu poder de coesão. Depois dos anos 1940, os municípios à margem da ferrovia passaram a se conectar com outros centros além de Nazaré e Salvador, tais como, Ilhéus, Feira de Santana e centros do Sudoeste do Brasil. Vale a pena, portanto, entender o processo de decadência da ferrovia em dois sentidos simultâneos. O primeiro e mais óbvio é o da obsolescência da própria empresa de transporte ferroviário, incapaz de competir com o transporte rodoviário, mas o outro, o da desarticulação regional dos municípios atendidos pela EFN, importa enormemente.

Tabela 1-Movimento Financeiro das Empresas Tram Road de Nazareth e Estrada de Ferro de Nazaré. 1875-1930. (em réis)

Ano	Receita	Despesa	Saldo/Deficit	Ano	Receita	Despesa	Saldo/Deficit
1875	22:447\$753	25:447\$583	-2:999\$830	1903	577:046\$628	351:836\$819	225:209\$809
1876	-	-	-	1904	660:373\$498	337:976\$024	322:397\$474
1877	43:371\$340	20:040\$027	23:331\$313	1905	468:137\$196	360:937\$345	107:199\$851
1878	-	-	-	1906	643:350\$252	465:102\$543	178:247\$709
1879	3:469\$230	51:689\$844	1:783\$346	1907	845:486\$436	460:607\$605	384:878\$831
1880	71:458\$390	47:743\$990	23:714\$400	1908	757:523\$733	513:461\$113	244:062\$620
1881	143:666\$360	100:712\$720	42:953\$640	1909	865:669\$509	531:119\$682	334:549\$827
						572:493\$538	293:175\$971
						**	**
1882	164:657\$745	99:464\$224	65:193\$521	1910	862:345\$901	583:384\$337	278:961\$564
1883	130:051\$060	108:843\$431	21:607\$629	1911	964:870\$179	600:028\$913	364:841\$266
1884	171:964\$570	115:372\$130	56:592\$440	1912	1.139:430\$745	580:221\$758	559:208\$987
1885	157:876\$210	105:534\$432	52:341\$778	1913	963:294\$965	675:777\$476	287:517\$489
1886	158:290\$970	104:457\$956	53:833\$014	1914	679:755\$658	541:907\$219	137:848\$439
1887	143:010\$700	98:014\$972	44:995\$728	1915	1.119:559\$347	805:572\$643	313:986\$705
					1.114:000\$000		

1888	116:630\$570	94:042\$814	24:587\$756	1916	-	-	-
1889	89:373\$220	85:327\$854	3:045\$366	1917	1.647:298\$107	1.633:400\$691	14:897\$416
1890	108:410\$620	92:783\$720	15:626\$900	1918	1.528:786\$603	1.379:433\$380	149:353\$223
1891	142:082\$460	101:559\$073	40:523\$387	1919	1.573:125\$215	1.536:856\$915	36:228\$300
1892	248:030\$040	204:079\$504	43:950\$536	1920	1.740:920\$997	1.755:643\$804	-14:722\$807
1893	555:480\$040	331:765\$883	223:714\$487	1921	1.994:478\$914	1.480:248\$780	514:230\$134
1894	700:565\$220	424:096\$770	276:468\$450	1922	2.000:628\$751	1.309:018\$025	691:610\$726
1895	687:991\$840	429:618\$327	258:373\$513	1923	2.142:363\$412	1.450:300\$116	692:063\$296
1896	621:988\$600	443:984\$660	178:004\$040	1924	2.511:806\$597	1.791:971\$599	719:834\$998
		443:984\$560					
		*					
1897	689:944\$620	460:246\$713	229:697\$907	1925	2.620:498\$506	2.173:055\$104	447:143\$402
1898	783:014\$294	572:330\$192	210:684\$102	1926	2.527:508\$634	2.745:156\$210	-217:647\$576
1899	784:027\$230	551:799\$970	222:227\$260	1927	3.997:311\$520	3.177:676\$007	819:635\$513
1900	774:474\$908	563:631\$027	210:843\$881	1928	4.835:879\$213	3.638:459\$382	1.197:419\$831
					4.835:879\$253	3.656:160\$422	1.179:718\$831
						****	****
1901	822:463\$756	586:143\$021	236:320\$735	1929	4.120:939\$413	3.434:269\$637	686:669\$776
						3.435:228\$658	685:710\$755
						****	****
1902	677:448\$444	443:063\$329	234:385\$115	1930	3.810:656\$243	3.397:253\$764	413:402\$479

Fontes: 1) CARLETTO, Cássia. Estrada de Ferro de Nazaré no Contexto da Política Nacional de Viação Férrea. Salvador: UFBA. 1979. p.114 e 177. 2) MACIEL, Affonso Glycério da Cunha. Memória Histórica e Descritiva da Tram Road de Nazaré. In Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia. N. 52. Salvador: Of. da Livraria Duas Américas. 1926. 3) Relatórios da Direção da Companhia aos Senhores Acionistas. 4) Fallas e Relatórios de Presidentes de Província e Governadores do Estado da Bahia. 3) ZORZO, Francisco Antônio. As Práticas de Territorialização e a Formação de uma Rede Urbana no Brasil: Doze Cidades Conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste da Bahia. Barcelona: Universidade Politécnic da Catalunha. Tese doutoral. 1999.

NOTAS: Há ligeiras divergências de valores, segundo as diversas fontes compulsadas, que estão indicadas com asteriscos: 1) * Segundo o Relatório da Agricultura relativo ao ano de 1896. 2) ** Segundo o Relatório

Tabela 2 - Movimento Financeiro da Empresa Estrada de Ferro de Nazaré. 1931-1969, (em réis entre 1931 e 1945, depois em cruzeiros e correlatos).

Ano	Receita	Despesa	Saldo/Deficit
1931	3.498.004\$489	3.533.263\$742	-35.259\$253
1932	3.722.646\$242	3.250.183\$600	472.462\$640
1933	5.522.081\$805	3.030.479\$083	491.602\$722
1934	4.066.467\$234	3.161.014\$740	905.452\$494
1935	4.430.444\$349	3.644.570\$673	785.873\$676
1936	5.675.982\$370	4.043.030\$064	1.632.952\$306
1937	6.724.018\$910	4.605.870\$495	2.118.148\$415
1938	6.181.663\$550	4.499.598\$550	1.682.065\$000
1939	5.459.057\$500	4.206.922\$900	1.252.134\$600
1940	4.921.585\$500	3.994.808\$300	926.777\$200
1941	6.785.907\$200	4.854.028\$900	1.931.878\$300
1942	7.239.130\$800	6.899.753\$100	399.377\$700
1943	8.062.600\$000	7.926.576\$000	100.024\$900
1944	8.825.695\$400	8.729.269\$900	96.425\$500
1945	10.820.966\$800	11.785.490\$800	-964.524\$500
1946	\$8.275.000,00	\$11.589.000,00	-\$3.314.000,00
1947	\$6.743.000,00	\$12.695.000,00	-\$5.952.000,00
1948	\$7.005.000,00	\$15.689.000,00	-\$8.684.000,00
1949	\$6.889.000,00	\$17.529.000,00	-\$10.640.000,00
1950	\$5.189.000,00	\$18.200.000,00	-\$13.011.000,00
1951	\$5.048.000,00	\$22.499.000,00	-\$17.351.000,00
1952	-	-	-
1953	-	-	-
1954	\$6.682.679,10	-	-
1955	\$9.203.503,90	-	-
1956	\$14.988.705,00	-	-
1957	\$17.919.657,60	-	-
1958	\$17.915.912,70	-	-
1959	-	-	-
1960	\$16.370.474,00	\$136.317.560,30	-\$119.957.086,30
1961	-	-	-
1962	-	-	-
1963	\$25.453.620	\$440.666.274,50	-\$415.212.653,70
1964	\$57.514.370,10	\$904.656.031,30	-\$847.141.661,20
1965	\$103.513.424,00	\$774.721.115,00	-\$671.207.691,00
1966	\$127.812.783,00	\$885.255.930,00	-\$757.443.147,00
1967	\$135.148.210,00	\$1.004.315.560,00	-\$907.395.110,00
1968	\$164.991.240,00	\$1.174.595.700,00	-\$1.009.604.460,00
1969	\$223.826.510,00	\$1.508.346.840,00	-\$1.274.520.330,00

Fonte: 1) CARLETTO, Cássia M. Muniz. A Estrada de Ferro de Nazaré no Contexto da Política Nacional de Viação Férrea. Salvador: UFBA. Dissertação de Mestrado. 1979. Tabelas páginas 177 e 233. 2) ZORZO, Francisco Antônio. As Práticas de Territorialização e a Formação de uma Rede Urbana no Brasil: Doze Cidades Conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste da Bahia. Barcelona: Universidade Politécnica da Catalunha. Tese doutoral, 1999.

de 1912 da EFN, Doc n.709, maço 173, caixa 2384 da S. Ag., Ind., Viação e Ob. Pub. do fundo da Sec. Agr. APEB. 3)*** Segundo a "Exposição Apresentada pelo Dr. J.J. Seabra ao Passar a 29 de Março de 1916 o Governo da Bahia ao seu Sucessor o Dr. Antônio Moniz de Aragão". Bahia: Imprensa Oficial do Estado. 1916. 133 p. + tabelas. P. 59. 4)*** Segundo o Relatório da Agricultura de 1929. Relatório Apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Vital H. B. Soares Governador do Estado pelo Engenheiro Civil Mario de Souza Dantas, Secretário da Ag., Ind., Com., Viação e Obras Públicas. Anno de 1929. Bahia. Imprensa Oficial do Estado. 1930.

Além dos problemas de produção, o comércio local das cidades servidas pela EFN regrediu consideravelmente. Aquela disposição comercial efetivamente alcançada nos primeiros tempos da ferrovia desaparecera totalmente. O comércio mudou de forma de operar. A partir dos anos 1940, o comércio deixou, paulatinamente, de ser o grande fornecedor do crédito rural na região, cedendo lugar às agências bancárias, essas muito mais desancoradas de qualquer inserção localista. Além disso, há que se considerar outros fatores co-atuantes que também causaram problemas à comercialização dos produtos agrícolas, como é caso do componente da variação declinante dos preços praticados nos produtos regionais.

A decadência da EFN torna-se patente nos relatórios de receita e despesa no período após 1945. Apesar de um aumento da quantidade de passageiros, o volume de mercadorias transportadas tornou-se declinante no período. A viabilidade da ferrovia dependeria de reaparelhamento das vias e das máquinas e de forte campanha de obtenção de cargas, além de uma melhoria técnica dos serviços, para atrair mais passageiros (CPE, 1958). A receita caiu consideravelmente no período, e a despesa praticamente dobrou. Com isso, no ano de 1956, a despesa era 4,43 vezes maior que a receita, com um *deficit* anual insuportável.

As causas da decadência do empreendimento podem ser resumidas, de maneira geral, em três grandes fatores, a incompletude e inoperância da retícula de interligação das estradas de ferro baianas, os problemas técnicos do material fixo e do equipamento rodante, os custos e problemas de operacionalização das tarefas de transporte (Idem, 1958).

A falta da ligação com outras vias foi um fator de limitação da operação da EFN. Uma carga ou passageiro que se destinasse a qualquer localidade fora das poucas linhas férreas existentes na Bahia deveria passar por transbordos e as inevitáveis mudanças de meio de transporte. A desarticulação da rede ferroviária deixava escapar a produção por outros caminhos que se apresentaram como canais de escoamento, como as grandes rodovias nacionais e estaduais. Não foram poucos os pedidos de técnicos e usuários da EFN para o prolongamento da estrada e sua interconexão com outras ferrovias. Em cada

gestão do governo estadual e do federal, faziam-se promessas de construção da interconexão da EFN com as outras ferrovias baianas próximas, como a E. F. Central e a E. F. Ilhéus-Conquista. Na realidade, essas solicitadas ligações vieram a ser feitas por meio de rodovias visando a uma operacionalidade mais barata e imediata e, ao fim e ao cabo, substituindo a rede de estradas de ferro.

Com o passar do tempo, a via permanente da ferrovia ficou defasada em relação às novas condições necessárias para uma ferrovia conduzir os seus veículos com a segurança e a velocidade que competissem com o sistema de transporte por caminhões. O traçado fora desenvolvido segundo antigas diretrizes técnicas, era pouco racional e com condições operacionais desiguais, reflexo da história da estrada (Ibidem, 1958). O trecho S. Roque-Nazaré, de 31 km, o último a ser executado, construído nas décadas de 1930-40, era o que apresentava melhores condições técnicas da estrada. O segundo trecho, entre Nazaré e Santo Antônio, era o que apresentava as piores condições de trafegabilidade, dotado de raios de curvas muito pequenos, de 100 m, e algumas rampas perigosamente inclinadas de 3,3%. Os outros trechos possuíam as rampas mais suaves e os raios mínimos de curvas de 150-170 m. Para se ter uma idéia das complicações da linha férrea, na saída de Nazaré, o trecho estava em más condições dentro do vale apertado do rio Jaguaripe e do casco urbano altamente densificado, onde a estação, oficinas e parque de manobras eram sujeitas a enchentes. Além disso, havia problemas no conjunto das pontes que, apesar de terem sido pouco a pouco substituídas, ainda apresentavam exemplares de madeira que somente suportavam 12 toneladas por eixo, limitando a aquisição de equipamentos atualizados por serem mais pesados. Os trilhos também se apresentavam de tipos variados, trilhos TR-20 (de 20 kg/m) desgastados em trechos antigos e trilhos TR-32 (de 32 kg/m) nos trechos renovados. Os trilhos TR-20 usados no trecho entre S. Inês e Jaguaquara eram ainda os originalmente instalados nas obras de 1912 a 1914 e estavam muito desgastados nos boletos e corroídos nos patins, além de mostrarem pontas deformadas.

Os problemas operacionais nas vias, estações e nos veículos eram muitos e causavam acidentes. Havia, coroando tais problemas, o agravamento adicional devido à insegurança nos trens com uma elevada incidência de roubos de cargas. Os acidentes que paralisavam os trens decorriam do envelhecimento do material. Nos trilhos mais antigos, fraturas eram reparadas quase diariamente. Além disso, o trecho mais antigo da estrada entre Nazaré e Santo Antônio de Jesus, historicamente implantado segundo especificações técnicas mais débeis e situado em zona com forte pluviosidade, criava enormes problemas, pois os dormentes freqüentemente deslizavam sobre o leito, provocando descarrilhamentos. O prejuízo dos descarrilhamentos era vultoso, com grandes danos nos equipamentos e enormes indenizações pelas perdas de mercadorias e vidas de passageiros, que chegavam, na década de 1950, à ordem de 1 milhão de cruzeiros em cada caso. Isso obrigava de imediato à redução de velocidade de fluxo dos trens e, com a baixa velocidade dos trens, decorriam mais atrasos e conseqüentes desvios do tráfego para o transporte rodoviário.

3 A FORMAÇÃO DA REDE RODOVIÁRIA NA BAHIA

Na década de 1920, uma verdadeira reviravolta produziu-se no sistema viário baiano, conduzida por uma grande euforia rodoviarista. O primeiro plano rodoviário, em forma de legislação, foi aprovado pela Assembléia Legislativa do Estado da Bahia em 31 de agosto de 1917. O plano autorizou a construção de estradas de rodagem ligando centros produtores a mercados consumidores ou a rios navegáveis, estradas de ferro e portos de mar. O estrondoso plano, que não foi devidamente implementado, tinha uma constituição centralizadora na forma de uma “estrada de cintura” contornando a Bahia de Todos os Santos, da qual partiriam outras “estradas de penetração” ou “regionais” e desde as quais partiriam outras linhas de interconexão ligando-se com povoados do interior e com as ferrovias. O resultado direto desse plano foi o início da construção da primeira estrada de rodagem moderna da Bahia, ocorrida no ano seguinte, a estrada de rodagem da Capital a Feira de Santana, considerada,

desde então, a principal conexão terrestre de Salvador ao sertão (TARQUÍNIO, 1934). A estrada teve seu trecho final inaugurado somente em 25 de abril de 1929, mas apesar da demora de sua construção, uma grande mudança estava em jogo. Na década de 1930, um verdadeiro movimento rodoviário se alastrou como uma febre política.

O sistema de ferrovias que aparentemente não entrava no novo *boom* rodoviário, entretanto, foi decisivo para o desenvolvimento rodoviário, pois o conjunto de vias férreas deu consistência ao sistema rodoviário em implantação na Bahia. A ferrovia foi o suporte que havia desencadeado, em grande quantidade, os caminhos de ligação que faziam parte dos planos rodoviários em gestação. Além disso, cabe lembrar que a implantação das novas rodovias veio a reboque das mudanças tecnológicas de engenharia introduzidas pela ferrovia, tais como os cálculos plani-altimétricos e estruturais e o uso dos equipamentos mecanizados de construção.

Apesar da euforia discursiva, o processo de implantação das rodovias foi gradual e sujeito a iniciativas isoladas. O engenheiro José Americano da Costa, em 1924, registra apenas treze estradas de rodagem construídas ou em preparo, todas sem revestimento: da Capital a Feira de Santana (143,7 km), Alagoinhas a Inhambupe (43 km), Mata de S. João a Matas do Panema (12 km), Feira de Santana a Monte Alegre (180 km), Queimada ao Cumbe (116, 5 km), Amargosa a Sítio Novo (120 km), S. Félix a Muritiba (3,5 km), Capital a Aratú (9,5 km), S. Amaro a Oliveira (24 km), Feira de Santana a Berimbau (10 km), Esplanada ao Conde (54 km), Valença a Jaguaripe (43 km), Nazaré a Aratuípe (6, 4 km). A estrada de Amargosa a Sítio Novo, passando por Brejões, área produtora de café e fumo, sob encargo da Inspectoria Federal de Obras contra as Secas, tinha os primeiros 12 quilômetros concluídos (COSTA, 1924).

Segundo documentos da Secretaria de Agricultura, Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas, depositados no Arquivo Público do Estado da Bahia (Maço 120, da caixa 2 367 da Seção Republicana), entre 1925 e 1927 apareceram muitos pedidos das municipalidades baianas para a subvenção das obras rodoviárias a serem construídas pelas intendências municipais e por particulares, muitas vezes seguindo a polarização das

linhas ferroviárias adjacentes. Desse modo, muito decisivos para o alastramento da rede rodoviária foram os caminhos secundários que se multiplicaram por iniciativa particular em cada localidade assistida pela rede de ferrovias. Também na região da EFN, várias estradas carroçáveis podem ser listadas como estando em tráfego ou em reconstrução na década de 1930: de Itirussu (Jaguaquara) a Maracás; de Amargosa a Santa Terezinha; de Jaguaripe a Aratuípe; de Jaguaquara a Itirussu; de Santa Inês a Serra do Vitorino; de Amargosa a Milagres; de Areia a Santa Inês; de Vitória da Conquista a Jequié; de Corta Mão a Alto Seco; de Itaquara a Santa Inês; de Jequié a Volta do Rio; de Jaguaquara a Jequié; de Jaguaquara a Itaquara; de Nazaré a Santo Antônio de Jesus; de Nazaré a Aratuípe; de Santa Inês a Brejões; de São Miguel a Mutuípe; de Areia a Mutuípe; de Santo Antônio a São Miguel; de Santo Antônio a São Roque e de Santa Inês a Taperoá; de Amargosa a Sítio Novo; de Santa Inês a Olhos D'Água (TARQUÍNIO, 1934; SAMPAIO, 1925).

O planejamento da construção da rede rodoviária da Bahia somente entra numa fase que ultrapassou as iniciativas isoladas a partir do fim dos anos 1940, com a implantação do DNER e DERBA que passaram a atuar dentro dos mesmos moldes organizativos (FONTES, 1961). A partir de então, a rede pavimentada na Bahia de conservação estadual e federal teve uma ampliação enorme: em 1960, contava com 550 Km, em 1970, com 2 085 Km, em 1990, chegou a 10 325 Km e continua crescendo apesar de fazê-lo num ímpeto cada vez menor.

4 OS EFEITOS E OS DEFEITOS ADVINDOS COM O DESENVOLVIMENTO FERROVIÁRIO E AS CONSEQÜÊNCIAS NA EXPANSÃO DA REDE RODOVIÁRIA

Inicialmente, três aspectos importantes do problema das rodovias em implantação, a partir dos anos 1920, merecem ser citados. Primeiro, a rede ferroviária teve um papel de suporte decisivo para as vias terrestres antes do *boom* rodoviarista e seguiu sendo importante por muito tempo depois, quer dizer, que as linhas rodoviárias adquiriram maior densidade, graças

a ela. A rede de ferrovias havia sido implantada mantendo as antigas vias de circulação, o que a beneficiou, implicando, obviamente, o aparecimento de novas vias terrestres. Isso tanto é mais verdade na medida em que a circulação alcançada puxou o desenvolvimento da produção regional, aumentou o número de unidades agrícolas e assentamentos urbanos. O segundo aspecto a ser ressaltado é que as vias terrestres, que foram conectadas com a ferrovia, serviram para concentrar e recentralizar os novos pontos da rede viária como um todo. Uma comparação e análise das vias, antes e depois da ferrovia, evidencia a proliferação de vias terrestres advinda, pois, de fato, a ferrovia estava associada com a neocolonização. Um terceiro aspecto, não menos importante, refere-se às demandas pela ampliação da rede viária terrestre. A antiga reivindicação dos governos municipais de obterem novas ligações ferroviárias, a partir da década de 1920, foi substituída pela solicitação na forma de linhas rodoviárias. Essa demanda está ligada ao ferroviarismo, pois pode ser considerada como um efeito advindo do agenciamento técnico propiciado pela própria ferrovia. Na medida em que a ferrovia tornava visível o progresso de localidades que até então eram simples pontos de passagem, causava uma efetiva expansão da demanda política por melhoramentos viários em todos os centros da rede urbana regional.

O que merece ser salientado é que, a partir da década de 1920, a expansão do sistema viário baiano e brasileiro tomou a opção preferencial pela rodovia. É sintomático que, na região baiana de maior desenvolvimento na década de 1930, a da zona do cacau, da qual a referida EFN participava com sua estação terminal de Jequié, a opção rodoviarista foi avassaladora. Também aqui isso se deveu aos atrasos decorrentes das crises da empresa ferroviária daquela zona, a Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista. Os caminhos de terra foram modernizados tecnicamente e transformados em rodovias, com pontes e obras de terraplenagem e de revestimento primário. Em 1932, o plano rodoviário do Instituto de Cacau da Bahia consistia em traçar e executar estradas para vencer distâncias de até 60 km, visando interligar os centros de produção com os pontos de embarque marítimo, fluvial ou ferroviário. Em 1932, foram entregues 310 km de novas estradas de rodagem recém-construídas, além de 16

pontes de concreto armado e a restauração de 90 km de vias antigas, garantindo tráfego ininterrupto durante todo o ano. Foram neste plano construídos mais 800 km, até 1940. Foi criada a Viação Sul Bahiano, uma empresa de transporte rodoviário, subsidiária do Instituto, mantendo linhas de passageiros, nas quais circularam 200 000 passageiros ao ano, segundo dados de 1936. Além dos ônibus e dos caminhões introduzidos nos serviços, foram usados e divulgados equipamentos rodoviários quase totalmente desconhecidos até então, como tratores e escavadeiras mecânicas.

A influência da ferrovia induziu, na suas regiões de serviço, a constituição de uma rede urbana polinuclear pontuada pelas estações férreas. Todas as estradas de ferro da Bahia e do Brasil no período em estudo, estavam direcionadas para a extração de riquezas das zonas interiores para os portos do litoral. A área de influência da referida Estrada de Ferro de Nazaré (EFN), em expansão até a década de 1930, compreendia os municípios localizados ao redor da linha ferroviária. Nessa data, doze municípios eram diretamente instalados na linha e outros doze municípios circunvizinhos, indiretamente vinculados a ela. A influência com o crescimento da linha não se limitava ao transporte de cargas, incluindo todos os serviços urbanos que ela agenciava regionalmente, como, telégrafo, correio e outras atividades sociais e comunicativas. No período de 1871 a 1927, dentro de sua área reservada, ampliou sua área de influência, mantendo a mesma velocidade de construção de cerca de 5 km construídos ao ano. A ampliação da rede comercial foi acompanhada de aumento da área de cultivo. A formação da rede de cidades que emergiu na regiões por ela assistidas pode ser vista como uma composição da ferrovia com o território antecedente. A empresa ferroviária agenciou territorialidades tradicionais e decorreu disso grande parcela do seu êxito. Aqui está incluído o sistema de transporte em lombos de burro já previamente preparado antes da chegada da ferrovia.

A linha férrea foi o dispositivo de ataque comercial mais eficaz, segundo os ventos liberais e financeiros do período da segunda metade do século XIX ao primeiro terço do século XX. A ferrovia formava uma rede de coleta e distribuição de mercadorias com tempo regulado. A exploração do transporte em escala

industrial, com horários programados de ir e voltar mecanicamente, em intervalos regulares, acarretou uma ampliação dos rendimentos comerciais. Porém o que se verificou foi que a ferrovia propiciava uma predatória disposição comercial dentro da zona agrícola em expansão. No momento de supressão das empresas ferroviárias, que ocorreu nas décadas de 1960 e 1970, o capital comercial não necessitava mais da ferrovia para reproduzir-se. O fato da liquidação da ferrovia veio demonstrar o lado efêmero do território alcançado na modernização tecnológica propiciada. No período da eliminação da ferrovia os comerciantes desertaram-na, buscando o transporte privado através de caminhões, tendo o frete como um elemento formador do próprio capital.

Sintomaticamente, cabe dizer, para finalizar, muitos dos problemas mostrados pela história da ferrovia em seu estágio de decadência, como as dificuldades de reunir recursos para a expansão da rede, o sucateamento de infra-estruturas e o abandono de tarefas de conservação de patrimônio, podem ser observados no quadro rodoviário atual. Porém, com grande diferença, no caso da falência da ferrovia houve um processo de substituição do meio de circulação, graças às inversões de recursos oriundos do fundo rodoviário nacional, enquanto que, agora, os problemas do sistema rodoviário não se inserem em um quadro de desenvolvimento econômico e tampouco se percebe a emergência de alguma alternativa de troca na técnica dos transportes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

APPRATO, Tenório Douglas. 2.ed. **Capitalismo e Ferrovias no Brasil**. Curitiba: HD Livros e Ed. 1996. 207 p.

CARLETTO, Cassia M. Muniz. **A Estrada de Ferro de Nazaré no Contexto da Política Nacional de Viação Férrea**. Salvador: UFBA. (Dissertação de Mestrado em Ciências Sociais) UFBA, Salvador, 1979. 360 p.

COSTA, José Americano da. **Estradas de Rodagem no Estado da Bahia**. Bahia: Imprensa Oficial do Estado. 1924. 117 p.

CPE-Comissão de Planejamento Econômico de 1958. Desenvolvimento do Sudoeste Bahiano. **Plano de Reequipamento da Estrada de Ferro de Nazaré**. Salvador: Edições Mimeografadas CPE. 1958.122 p.

Sitientibus, Feira de Santana, n.22, p.99-115, jan./jun. 2000

FONTES, Adhemar de Souza. **Rodoviarismo na Bahia**. Salvador: Federação das Indústrias da Bahia. 1961. Mimeo.

LEPETIT, Bernard. **Chemins de Terre et Voies d'Eau. Réseaux de Transports et Organization de l'Espace en France, 1740-1840**. Paris: Éd. L'École des Hautes Études en Sciences Sociales. 1984.

MATOSO M. Queirós, Katia. **Bahia, Século XIX - Uma Província no Império**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira. 1992.

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

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ática. 1993.

SAES, Flávio A . M. **A Grande Empresa de Serviços Públicos na Economia Cafeeira, 1850-1930**. São Paulo: Hucitec. 1986. 298p.

SAMPAIO, Teodoro. **O Estado da Bahia**. Bahia: Imprensa Oficial do Estado da Bahia. 1925. 72 p. p.63 e ss.

SANTOS, Milton. **A Rede Urbana do Recôncavo**. Comunicação. In: IV COLÓQUIO INTERNACIONAL LUSO-BRASILEIRO. Salvador. 1959.

SIMÕES, Lindinalva. **As Estradas de Ferro do Recôncavo**. Salvador: UFBA. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais), UFBA, 1970.

TOPIK, Steven. **A Presença do Estado na Economia Política do Brasil de 1889 a 1939**. Rio de Janeiro: Record, 1987. p.111-150.

TARQUÍNIO, Mário. Vias de Comunicação e Meios de Transporte no Estado da Bahia. **Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia**, Salvador, p.325-444, 1934.

ZORZO, Francisco Antônio. **As Práticas de Territorialização e a Formação de uma Rede Urbana no Brasil: Doze Cidade Conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste da Bahia. 1870-1930**. Tese (Doutorado em História da Arquitetura e História Urbana) Universidade Politécnica da Catalunha, Barcelona, 1999.

WIED-NEWID, Maximiliano (Príncipe). **Viagem ao Brasil nos Anos de 1815 a 1817**. São Paulo: Nacional, 1958.

Sitientibus, Feira de Santana, n.22, p.99-115, jan./jun. 2000