

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

Gil Carlos Silveira Porto

**EVOLUÇÃO DA REDE DE LOCALIDADES CENTRAIS NA BAHIA
NOS SÉCULOS XIX E XX: PERMANÊNCIAS, COMPLEXIDADES
E AMADURECIMENTO**

**Belo Horizonte, MG
25 de abril de 2014**

Gil Carlos Silveira Porto

EVOLUÇÃO DA REDE DE LOCALIDADES CENTRAIS NA
BAHIA NOS SÉCULOS XIX E XX: PERMANÊNCIAS,
COMPLEXIDADES E AMADURECIMENTO

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, como requisito à obtenção do título de doutor em Geografia.

Área de concentração: Organização do Espaço.

Linha de pesquisa: Migração e distribuição espacial da população.

Orientador: Ralfo Edmundo da Silva Matos

Belo Horizonte, MG
25 de abril de 2014

P839e
2014 Porto, Gil Carlos Silveira.
Evolução da rede de localidades centrais na Bahia nos séculos XIX e XX [manuscrito] : permanências, complexidades e amadurecimento / Gil Carlos Silveira Porto. – 2014.
246 f., enc. : il. (algumas color.)

Orientador: Ralfo Edmundo da Silva Matos.
Tese (doutorado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2014.
Área de concentração: Organização do Espaço.
Bibliografia: f. 212-227.
Inclui anexos.

1. Bahia – Geografia histórica – Mapas – Teses. 2. Migração – Bahia Teses. I. Matos, Ralfo Edmundo da Silva. III. Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências. IV. Título.

CDU: 911.3:93 (813.8)

Tese intitulada *Evolução da rede de localidades centrais na Bahia nos séculos XIX e XX: permanências, complexidades e amadurecimento* – de autoria do doutorando Gil Carlos Silveira Porto – apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia do Instituto de Geociências/UFMG como requisito à obtenção do título de doutor em Geografia.

Área de Concentração: Organização do Espaço.

Aprovada pela banca examinadora constituída pelos seguintes professores:

Ralfo Edmundo da Silva Matos (Orientador)
Doutor em Demografia/UFMG - Professor Titular do IGC/UFMG

Adriano Bittencourt Andrade
Doutor em Arquitetura e Urbanismo/UFBA - Professor RJU do Colégio Militar de Brasília

Carlos Fernando Ferreira Lobo
Doutor em Geografia/UFMG - Professor Adjunto do IGC/UFMG

Maria Auxiliadora da Silva
Doutora em Geografia/Universite de Strasbourg I - Professora do Programa de Pós-graduação em Geografia/ IGEO/UFBA

Marly Nogueira
Doutora em Geografia/UFRJ - Professora Associada do IGC/UFMG

Belo Horizonte, 25 de abril de 2014



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA



FOLHA DE APROVAÇÃO

Dimensões da rede de localidades centrais da Bahia e a discussão da macrocefalia urbana de Salvador entre 1822 e 2010.

GIL CARLOS SILVEIRA PORTO

Tese submetida à Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em GEOGRAFIA, como requisito para obtenção do grau de Doutor em GEOGRAFIA, área de concentração ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO.

Aprovada em 25 de abril de 2014, pela banca constituída pelos membros:

Prof(a). Ralfó Edmundo da Silva Matos - Orientador
Universidade Federal de Minas Gerais

Prof(a). Marly Nogueira
Universidade Federal de Minas Gerais

Prof(a). Carlos Fernando Ferreira Lobo
Universidade Federal de Minas Gerais

Prof(a). Adriano Bittencourt Andrade
Colégio Militar de Brasília

Prof(a). Maria Auxiliadora da Silva
Universidade Federal da Bahia

Belo Horizonte, 25 de abril de 2014.

DEDICATÓRIA

*Dedico esta tese a todos os
Valdivinos, Poncianos,
Armandos e Ranulfos e a
todas as Dilmás, Aurelinas e
Helenas, cujas vidas foram
marcadas por belas e
inesquecíveis trajetórias
migratórias.*

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Carlos Souza Porto e Geovanda Silveira Amorim, que em uma viagem movida pela fé à cidade de Bom Jesus da Lapa, em 1974, concretizaram o início de minha trajetória. A *painho*, meu agradecimento por se preocupar sempre com minha aprendizagem e a de meus irmãos sobre as coisas do campo. Com isso, assegurou-me, muitas vezes, o contato com a terra, com a cobertura vegetal, com a água, enfim, com a geografia; à *mainha*, que na Escola Rural Municipal de Maiquinique me ensinou o alfabeto e suas letras, e que sempre incentivou meus estudos, abrindo-me a porta para conhecer outros mundos e geografias. Obrigado pelo amor.

A Leandro Machado, meu companheiro, que nesses mais de quatro anos, ao compartilhar sua vida comigo, tem deixado meus dias mais simples, verdadeiros e felizes. Obrigado por ser um dos interlocutores mais sensatos com quem dialoguei durante a construção desta tese. Obrigado pela paciência diária e também pela revisão textual. “Agora, pois, permanecem a fé, a esperança e o amor, esses três, mas o maior desses é o amor” (BÍBLIA, 1 Coríntios 13:13).

Aos meus irmãos, Cristina, Matheus e Neto, pela companhia constante (ainda que distante geograficamente); obrigado pelo fato de estarmos juntos neste tempo e neste ponto do planeta Terra; também agradeço ao meu cunhado Ricardo, por agregar amor à minha família e principalmente à *Kiu*, minha irmã, que é uma extensão minha em muitos sentidos.

A minha sobrinha Ester, que chegou trazendo alegrias a toda família, agradeço porque me fez reencontrar as histórias infantis e pensar na vida de maneira diferente.

A toda a minha grande família: aos meus avós maternos Valdivino Souza de Amorim e Dilma Silveira Porto e paternos Ponciano de Souza Porto e Aurelina Rosa dos Santos (ambos *in memoriam*); aos meus 18 tios e tias espalhados pelo país afora, que sempre me inspiraram por meio do zelo que tiveram comigo, por conta dos ensinamentos passados; de igual modo agradeço aos meus primos, sobretudo àqueles que tornaram minha infância mais alegre e cheia de aventuras, marcada pelos banhos nos rios, pelas pescarias, pelas subidas em goiabeiras e mangueiras e pelas brincadeiras de gude e jogos de futebol.

Aos professores Adriano Bitencourt Andrade, Carlos Fernandes Lobo, Maria Auxiliadora da Silva e Marly Nogueira, por aceitarem o convite para participar da banca examinadora desta tese. Obrigado por estarem agregando a este estudo novas reflexões sobre o tema proposto. Ressalto aqui a participação especial da professora Maria Auxiliadora, que muito contribuiu para minha formação, na graduação e no mestrado, e também pelo fato de representar os professores da Universidade Federal da Bahia, onde estudei por oito anos. Agradeço ainda ao professor Weber Soares, que junto com os professores Adriano Andrade e Carlos Lobo, participaram do exame de qualificação.

Aos muitos colegas e amigos que fizeram dessa viagem pelo doutorado uma experiência plena, pela interlocução, pelo debate geográfico e pelo respeito: Adriana Mota, Ana Cláudia Oliveira, Ana Maria Queiroz, André Pelinser, Andreia Rodrigues, Cláudio Ressurreição, Edivaldo Ramos, Francigelda Ribeiro, Frederico A. Gonçalves, Guilherme Varajão, Grazielle Carvalho, Ivana Benevides, José Rodrigues Souza, Joseane Biazini, Jucélia Macedo, Júlia Castro, Leila Oliveira Araújo, Leticia Honório, Ludimila Rodrigues, Lussandra Gianasi, Majaci Moura, Mariana Lacerda, Patrício Sousa, Pedro Henrique Barros, Raphael Diniz, Rita de Cássia C. Gomes e Vitor Cei.

A todos os brasileiros e brasileiras, cujos impostos pagos mantêm excelentes centros de ensino e pesquisa em nosso país, como a Universidade Federal de Minas Gerais, e possibilitam oferta de bolsas de pesquisa, participação em estágios no exterior e em eventos científicos. Em especial, aos funcionários públicos da área de educação, que dedicam suas vidas para construir o sistema de ensino público brasileiro, diariamente.

Agradecimentos especiais:

A Ralfo Matos – meu orientador – pela condução sábia neste empreendimento que foi muito além de uma formação universitária, por ter feito me sentir em casa em terra quase estrangeira e pela companhia agradabilíssima em muitas viagens, em especial a fizemos à Andaluzia, Espanha: ali, por meio de suas explicações, encontrei-me com outras geografias, atuais e pretéritas, que desconhecia.

A Angelo Szaniecki Perret Serpa, meu professor na Universidade Federal da Bahia, que conduziu minha iniciação científica na graduação, bem como minha trajetória de pesquisa no mestrado, pela maneira sábia, coerente e ética que conduziu e conduz sua prática de ensino e de pesquisa.

A Mário Gonçalves Fernandes, meu co-orientador na Universidade do Porto em Portugal, por ter me recebido e me incentivado a voltar num tempo mais distante, para encontrar a origem da rede de lugares centrais na Bahia.

A meus ex-alunos Marcos Antônio de Almeida Rodrigues e William Cabral, bem como à Tereza Bernardes, pela contribuição na construção dos mapas que compõem esta tese.

A Loiva, minha sogra, por ser uma benção em minha vida e por sempre me apresentar como seu genro.

RESUMO

Esta tese analisa a evolução da rede urbana da Bahia ao longo dos séculos XIX e XX. Para sua construção, foi necessário apropriar-se do referencial teórico e metodológico da Geografia Histórica e aprofundar o entendimento acerca da categoria *rede geográfica* e da variável *migrações*, uma vez que se objetivou relacionar os efeitos dos fluxos populacionais e do tamanho do contingente demográfico na estruturação da rede. Partiu-se do princípio que a atual rede de localidades centrais da Bahia é um produto histórico, o que orientou a busca para identificar em quais subperíodos de tempo esses assentamentos passaram a ocupar posição de destaque na organização espacial urbana. A pesquisa foi ampliada objetivando entender também quais foram as principais condicionantes que impactaram a função que cada centro desempenhou e desempenha na rede de interações baianas. Para tanto, inicialmente foi consultada fonte secundária – o estudo denominado Regiões de Influência das Cidades (REGIC), produzido pelo IBGE e publicado em 2007 – no qual foram identificados os principais municípios-polo comandados por Salvador na atualidade. Então, para se descobrir o grau de centralidade pretérita de cada um deles, foi necessária leitura, análise e interpretação de mapas antigos, de relatórios dos presidentes da província da Bahia, de livros, artigos e de resultados dos censos realizados no Brasil desde 1872. Assim, concluiu-se que a atual rede de localidades na Bahia já apresentava considerável grau de organização na primeira metade do Oitocentos, e ainda mantinha forte vinculação com a estrutura física territorial. No entanto, a chegada dos trilhos, no final do século XIX, e das rodovias, na segunda parte do século XX, introduziu novas dinâmicas na estrutura espacial do estado, o que intensificou a dispersão populacional interna e externa, promoveu mudanças nas atividades produtivas regionais e deu luminosidade a um grupo de assentamentos humanos distribuídos para além do Recôncavo Baiano e da faixa litorânea. Já no final do século XX, a Bahia integra-se a uma economia globalizada, período que também ficou marcado pelo amadurecimento da rede urbana estadual, pelo alto grau de urbanização municipal e pelo início da diminuição do comando absoluto de Salvador, que desde sua fundação tem sido o polo central dessa rede.

Palavras-chaves: Bahia, Geografia Histórica, rede urbana, hierarquia urbana e migrações.

ABSTRACT

This thesis examines the development of the urban network of Bahia through the 19th and 20th centuries. For its construction, it was necessary to appropriate the theoretical and methodological framework of Historical Geography and deepen the understanding of the category “geographic network” and of the variable “migration”, since the objective was to relate the effects of population flows and the size of the population quota in structuring the network. It was assumed that the current network of the central locations of Bahia is a historical product, which guided the search to identify sub-periods of time in which these settlements came to occupy a prominent position in the urban spatial organization. The search was expanded also aiming to understand what were the main constraints that impacted the role each center played and plays in the Bahia’s network interactions. For this purpose, initially was consulted a secondary source - a study called Areas of Influence of Cities (REGIC), produced and published by IBGE in 2007 - in which the main hub-municipalities led by Salvador today were identified. So, to find out the degree of past centrality of each one, it was required reading, analyzing and the interpretation of old maps, reports of the province of Bahia’s presidents, of books and articles, and results of censuses in Brazil since 1872. Thus, it was concluded that the current network of locations in Bahia already had a considerable degree of organization in the first half of the nineteenth century, and still maintained strong ties with the territorial physical structure. However, the arrival of the rails, in the late nineteenth century, and of the highways, in the second part of the twentieth century, introduced new dynamics in the spatial structure of the state, which has intensified the internal and external population dispersion, induced changes in regional productive activities and gave light to a group of human settlements spread beyond the Recôncavo Baiano and the coastal strip. At the end of the twentieth century, Bahia was part of a globalized economy, and the period was also marked by the maturation of the urban network, the high degree of municipal urbanization and the beginning of the decrease in absolute command of Salvador, which since its founding has been the main and the central hub of this network.

Keywords: Bahia, historical geography, urban network, urban hierarchy and migration.

ABSTRACTO

En esta tesis se analiza el desarrollo de la red urbana de Bahía, al largo de los siglos XIX y XX. Para su construcción, fue necesario apropiarse del marco teórico y metodológico de la geografía histórica y profundizar la comprensión de la categoría “red geográfica” y de la variable “migración”, ya que el objetivo fue relacionar los efectos de los flujos de población y el tamaño de la cuota de población en la estructuración de la red. Se suponía que la red actual de localidades centrales de Bahía es un producto histórico, lo que orientó la búsqueda por la identificación de los sub-períodos de tiempo en los cuales esos asentamientos pasaron a ocupar un lugar destacado en la organización del espacio urbano. La investigación se amplió también con el objetivo de comprender cuales fueran las principales condicionantes que afectaron el rol que cada centro jugó y juega en la red de interacciones de Bahía. Para eso, inicialmente se consultó fuente secundaria - un estudio denominado Áreas de Influencia de las Ciudades (REGIC), producido y publicado por el IBGE en 2007 - en lo cual se identificaron los principales municipios-polo dirigidos por Salvador, la capital, en la actualidad. Luego, para se conocer el grado de centralidad pasado de cada uno de ellos, fue necesario la lectura, el análisis y la interpretación de mapas antiguos, de los informes de los presidentes de la provincia de Bahía, de libros, artículos y de resultados de los censos en Brasil desde 1872. Así, se concluyó que la red actual de ciudades en Bahía ya tenía un considerable grado de organización en el primer mitad del siglo XIX, y todavía mantenía fuertes lazos con la estructura física territorial. Sin embargo, la llegada de los ferrocarriles, a finales del siglo XIX, y de las carreteras, en la segunda parte del siglo XX, introdujo una nueva dinámica en la estructura espacial del Estado, lo que ha intensificado la dispersión interna y externa de la población, ha inducido cambios en las actividades productivas regionales y dio a luz a un grupo de asentamientos humanos diseminado más allá del Recôncavo Baiano y de la franja costera. A finales del siglo XX, Bahía es parte de una economía globalizada, período que se caracterizó también por el estado de maduración de la red urbana, por el alto grado de urbanización municipal y por el inicio de la disminución en el mando absoluto de Salvador, que desde su fundación ha sido el eje central de esta red.

Palabras clave: Bahía, geografía histórica, red urbana, jerarquía urbana y migración.

LISTA DE QUADROS

	Páginas
Quadro 01 - Fases da Geografia Histórica.....	22
Quadro 02 - Fatores determinantes da migração.....	45
Quadro 03 - Paralelo entre os enfoques neoclássico e histórico-cultural em migração.....	46

LISTA DE FIGURAS

	Páginas
Figura 01 - Região de Influência de Salvador - 2007.....	38
Figura 02 - Os caminhos da Bahia no século XVIII.....	58
Figura 03 - Parte da Planta Chorografica da estrada, que principiando na Serra dos Montes Altos [...] vem finalizar no Porto de S. Felis - 1758.....	60
Figura 04 - Parte do Mappa da capitania de Minas Geraes.....	62
Figura 05 - Parte da carta Suite du Bresil. Depuis la Baye de Tous lês Saints jusqu`a St Paul. Pour servir a l` historie gen. ^{le} des voyages - 1754.....	63
Figura 06 - Parte da Carta geographica de projeção espherica ortogonal da Nova Luzitânia ou América Portuguesa e Estado do Brazil - 1798.....	64
Figura 07 - Província da Bahia, vilas fundadas - séculos XVI a XIX.....	71
Figura 08 - Província da Bahia, rede protourbana - 1822.....	74
Figura 09 - Província da Bahia, rede de correios - 1875.....	82
Figura 10 - Província da Bahia, comarcas ofertantes de ensino - 1845 e 1875.....	84
Figura 11 - Recorte da gravura Vue de la ville et du port d`Ilhéos - século XIX.....	96
Figura 12 - Recorte da gravura São Salvador - século XIX.....	100
Figura 13 - Recorte da gravura Cidade de S. Salvador, Bahia de Todos os Santos (1ª vista) - século XIX.....	101
Figura 14 - Estradas de Ferro da Bahia, construídas entre 1856 e 1951.....	116
Figura 15 - Municípios da província da Bahia, turmas de educação primária - 1879.....	131
Figura 16 - Municípios baianos com mais de 200 pessoas ocupadas no comércio - 1920.....	138
Figura 17 - Municípios baianos com população superior a 20 mil hab. - 1940.....	166
Figura 18 - Municípios baianos com mais de 100 estabelecimentos comerciais varejistas - 1940.....	171
Figura 19 - Municípios baianos com mais de 10 empresas registradas - 1940.....	175
Figura 20 - Municípios baianos com população superior a 20 mil hab. - 1980.....	185
Figura 21 - Municípios baianos com população superior a 20 mil hab. - 2010.....	188
Figura 22 - Região de Influência de Salvador, trocas migratórias positivas com o restante do Brasil - (1991, 2000 e 2010)	195
Figura 23 - Região de Influência de Salvador, trocas migratórias negativas com o restante do Brasil - (1991, 2000 e 2010)	196

LISTA DE TABELAS

Páginas

Tabela 01 - Províncias do Brasil, evolução populacional - (1808 a 1900)	66
Tabela 02 - Capitais provinciais do norte, consumo de carne - primeiras décadas do século XIX.....	67
Tabela 03 - Oeste Baiano, evolução populacional - (1872 e 1900)	73
Tabela 04 - Comarcas da província da Bahia, matrículas - século XIX.....	85
Tabela 05 - Província da Bahia, pessoas vacinadas - (1845 a 1875)	86
Tabela 06 - Cidades e vilas da Bahia, quantidade de julgamentos - (1845 e 1860)	91
Tabela 07 - Vilas e cidades do Recôncavo Baiano, população - 1847.....	93
Tabela 08 - Porto de Salvador, procedência, quantidade de embarcações e valor das mercadorias registradas - 1º semestre de 1847.....	104
Tabela 09 - Província da Bahia, quantidade e valor de produtos exportados - 1869.....	107
Tabela 10 - Brasil e Bahia, evolução das ferrovias - (1850 a 1960)	112
Tabela 11 - Brasil, evolução da malha ferroviária - (1854 a 1929)	113
Tabela 12 - Província da Bahia, freguesias, população e fogos - 1872.....	127
Tabela 13 - Municípios baianos com população superior a 20 mil hab. - 1900.....	134
Tabela 14 - Municípios baianos com população absoluta igual ou superior a 20.000 hab. - 1920.....	136
Tabela 15 - Bahia, valores gastos com serviços rodoviários - (1930 a 1938)	161
Tabela 16 - População total e urbana dos 20 principais municípios com mais de 20 mil habitantes em 1940 segundo maiores ganhos na variação de estoque, por situação domiciliar e grau de urbanização - (1940 a 1960)	168
Tabela 17 - Bahia, população na data do recenseamento - estado da população, situação demográfica e classificação por tamanho de cidade - 1940.....	169
Tabela 18 - População total e urbana dos 20 principais municípios com mais de 20 mil habitantes em 1960 segundo maiores ganhos na variação de estoque, por situação domiciliar e grau de urbanização - (1960 a 1980)	178
Tabela 19 - Cidades baianas com população \geq 10 mil hab. - 1960.....	179
Tabela 20 - Cidades baianas com população \geq 15 mil hab. - 1970.....	181
Tabela 21 - População total, urbana e grau de urbanização dos 20 principais municípios com mais de 20 mil habitantes em 1980, segundo maiores ganhos na variação de estoques populacionais.....	184
Tabela 22 - Municípios polos integrantes da REGIC SSA, taxa de crescimento anual média das populações total e urbana - (1970 a 2010)	189
Tabela 23 - Salvador, proporção da macrocefalia urbana* em relação aos polos sob sua influência - (1970 a 2010)	191
Tabela 24 - Bahia, origem e quantidade de imigrantes por unidade da federação - 1970.....	193
Tabela 25 - REGIC SSA, saldos migratórios dos polos com o resto do Brasil e com a própria região - migração de data fixa dos períodos de 1986/91, 1995/2000, 2005/10.....	197
Tabela 26 - Municípios-polos da REGIC SSA, saldos migratórios com o município de Salvador (Sa) e com a periferia imediata de cada polo - migração de data fixa dos períodos de 1986/91, 1995/2000, 2005/10	199

SUMÁRIO

I INTRODUÇÃO.....	16
II APORTES TEÓRICO-CONCEITUAL E METODOLÓGICO.....	21
2.1 A geografia pretérita do espaço.....	21
2.2 As redes geográficas.....	29
2.2.1 Rede urbana.....	31
2.2.2 Regiões de Influência das Cidades.....	36
2.3 Migração.....	39
2.3.1 Rede urbana e migrações.....	47
2.4 Caminhos metodológicos.....	49
III A REDE DE VILAS E CIDADES NA BAHIA NO SÉCULO XIX.....	52
3.1 Caminhos, povoamento e população.....	54
3.1.1 Caminhos e vias.....	56
3.1.2 Povoamento e população.....	65
3.1.3 Experiências de regionalização.....	68
3.2 As primeiras vilas.....	70
3.3 Contexto de formação da rede.....	73
3.3.1 Elementos do quadro político-econômico.....	76
3.3.2 Elementos da configuração viária.....	77
3.4 Serviços de educação, saúde e justiça - três dimensões da rede.....	81
3.5 Contexto das centralidades do interior.....	92
3.5.1 As centralidades e suas razões.....	93
3.6 A centralidade de Salvador e suas razões.....	97
IV FERROVIAS E CONFIGURAÇÃO DA MALHA URBANA.....	108
4.1 Origem e evolução da rede ferroviária no Brasil e na Bahia.....	110
4.2 Estradas de ferro baianas.....	114
4.2.1 Estrada de Ferro de Nazaré.....	114
4.2.2 Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista.....	117
4.2.3 Estrada de Ferro Santo Amaro-Bom Jardim.....	117
4.2.4 Estrada de Ferro Bahia-São Francisco.....	118
4.2.5 Estrada de Ferro Central da Bahia.....	119
4.2.6 Estrada de Ferro de Propriá.....	120
4.2.7 Estrada de Ferro Bahia-Minas.....	121
4.3 O impacto das ferrovias no espaço baiano e as mudanças na hierarquia das cidades.....	122
4.3.1 Redes e hierarquia.....	125
4.3.2 O censo de 1920.....	135
4.3.3 Correios e Telégrafos.....	137
4.4 Polaridades que brilham ou perdem luz; o dado demográfico.....	140
4.4.1 Aspectos demográficos do Nordeste e da Bahia.....	144
4.5 Centralidades emergentes e decadentes.....	147
V RODOVIARISMO, FLUXOS MIGRATÓRIOS E CONSOLIDAÇÃO DA REDE URBANA BAIANA (1940-2010).....	153
5.1 Implantação do sistema rodoviário no Brasil.....	154

5.1.1 Etapas decisivas de instalação do modal na Bahia.....	158
5.2 A reconfiguração da rede urbana e hierarquia nodal entre 1940 e 2010.....	163
5.2.1 A dinâmica demográfica e econômica entre 1940 e 1960.....	164
5.2.2 A dinâmica demográfica e econômica entre 1960 e 1980.....	174
5.2.3 A dinâmica demográfica e econômica entre 1980 e 2010.....	182
5.3 Evidências iniciais sobre os polos da rede urbana capitaneada por Salvador.....	188
5.4 Fluxos migratórios na Região de Influência de Salvador (1980-2010).....	192
VI CONCLUSÃO.....	206
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	212
ANEXOS	

Inicia-se a apresentação deste trabalho com duas questões de natureza temporal: em que momento se começa a escrever uma tese? E quando esta tese em particular começou a ser esboçada? No que tange ao primeiro questionamento, existem possibilidades de respostas que variam de acordo com o tipo e com o objetivo da pesquisa, bem como de acordo com a fundamentação teórica analisada. Em se tratando deste estudo, pode-se dizer que, a princípio, ele foi estruturado durante os quatro anos de doutorado do autor, mas foi nos últimos dois semestres desse período que a peça ganhou a dimensão textual escrita e aqui apresentada. No decurso desses anos, as disciplinas cursadas, os textos lidos, as discussões produzidas nos espaços de ensino e a investigação empreendida em múltiplas dimensões, foram etapas de acúmulo indispensáveis para se atingir o resultado que veremos a partir de agora.

Ainda com relação à segunda indagação, alguns fatos ocorridos num passado já um pouco distante ajudam a jogar luz sobre os caminhos escolhidos para esse estudo: as “viagens” empreendidas nas aulas da disciplina Geografia da População, ministrada pela professora Maria Elvira Passos Costa na Universidade Federal da Bahia em 1996, assim como as consultas ao acervo da biblioteca Shiguemi Fujimori, no Instituto de Geociências da mesma instituição, com o intuito de aprofundar os

conhecimentos sobre *Migrações, Contagem da População e Organização Espacial de Civilizações Antigas*¹, sem dúvida contribuíram para o direcionamento do campo de pesquisa do autor. É provável que a condição de migrante interno, recém-chegado a Salvador proveniente de uma das menores cidades baianas² – situada na zona fronteira com Minas Gerais – tenha despertado a atenção para esses temas.

A retomada de fatos ocorridos num passado ainda mais distante revela estreita relação entre esses acontecimentos e as características da pesquisa iniciada em 2010. Destarte, a migração de dezenas de parentes, amigos e conhecidos do autor para a cidade de São Paulo, nas décadas de 1970 e 1980, em busca de melhores condições de vida e, de igual maneira, as histórias contadas por Belarmina Oliveira Porto (madrinha Bela) – uma de suas bisavós – e por Ponciano de Souza Porto e Aurelina Rosa dos Santos – seus avós paternos – sobre os antepassados, sobre os “Revoltosos” e sobre o desbravamento da Fazenda Baixa Grande, onde nasceu, direcionaram sua curiosidade em relação aos acontecimentos pretéritos. Desse modo, a *Evolução da rede de localidades centrais na Bahia nos séculos XIX e XX: permanências, complexidades e amadurecimento*³ resulta, também, dos contextos de formação escolar e familiar do autor desta tese.

Da mesma forma que as vivências do passado podem definir escolhas acadêmicas e profissionais futuras, formas e fluxos geográficos contemporâneos evidenciam arranjos espaciais pretéritos. Nesse sentido, a rede urbana da Bahia, como se apresenta no início do século XXI, é um reflexo da organização espacial e de interações humanas, naturais, técnicas e econômicas acumuladas ao longo de grandes períodos de tempo.

Nos dois primeiros séculos de ocupação lusitana na América, o território hoje correspondente ao estado da Bahia sediou uma das mais importantes cidades do Hemisfério Ocidental, que articulou o continente a uma rede de cidades distribuídas mundialmente a partir de sua capital, Salvador. Sua localização foi escolhida por critérios estratégicos, dentre os quais figuram a posição central ao longo do litoral Atlântico e o sítio urbano em forma de acrópole, na entrada da baía de Todos os Santos (VASCONCELOS, 1995, p. 97). Nessa época, a comunicação entre os

¹ De acordo com Vidal de La Blache (1954), essas civilizações formavam gêneros de vida, sendo a mobilidade humana inerente a formação desses arranjos.

² Maiquinique que, de acordo com o censo de 1991, tinha 4.056 hab.

³ O título apresentado na defesa foi *Dimensões da Rede de Localidades Centrais da Bahia e a Discussão da Macrocefalia Urbana de Salvador entre 1822 e 2010*.

diferentes nós dessa rede era determinada pelas condições naturais, sobretudo pelo sistema de ventos e de águas do Oceano Atlântico.

Desse modo, acredita-se que, nas primeiras décadas do século XIX, já existia uma rede urbana de maior alcance territorial na província da Bahia, cujos assentamentos humanos localizavam-se para além da faixa litorânea. Essa rede era resultado, sob certos aspectos, da interiorização das atividades econômicas em direção ao sertão, tendo reflexos ainda no florescimento de vilas e na intensificação dos movimentos migratórios destinados à expansão da fronteira agrícola e da atividade mineradora. O cultivo do algodão no sudoeste baiano e o cultivo do cacau no sul do estado foram atividades implementadas ainda no século XIX e que contribuíram para o surgimento de vilas e para a subsequente consolidação da rede urbana na província da Bahia, comandada por Salvador.

Como veremos, embora outros núcleos tenham adquirido, perdido ou mantido função de comando na hierarquia das localidades centrais, a capital manteve alto grau de centralidade na rede urbana estadual. O maior ou menor grau de centralidade das localidades, evidenciado em cada subperíodo, resultou da atuação de um ou mais fatores, como por exemplo os condicionantes naturais – notadamente a disposição dos cursos d'água –, a construção de ferrovias e rodovias, a dinâmica produtiva e os fluxos migratórios. Nesse grupo de condicionantes deu-se mais atenção ao papel das vias de comunicação terrestre, em virtude dos novos arranjos das localidades, produzidos com a chegada do trem e do carro. Cidades como Juazeiro, Jacobina, Ilhéus e Feira de Santana, despontaram como importantes polos na hierarquia urbana estadual desde a segunda metade do século XIX, ao passo que Santo Antônio de Jesus, Barreiras e Teixeira de Freitas, surgiram como localidades-polo somente na segunda metade do século passado.

A rede urbana, por sua vez, pode ser estudada sob diferentes ângulos. No entanto, privilegiamos discuti-la sobretudo em três aspectos: a descrição de seu processo de consolidação, a dimensão hierárquica das localidades e a situação da capital baiana no transcurso dos séculos XIX e XX. Desse modo, as questões que nortearam a pesquisa foram: de que maneira o sistema rodoferroviário, a dinâmica populacional e as atividades econômicas contribuíram para as mudanças nas interações entre as vilas e cidades da Bahia? Há correspondência entre a hierarquia das localidades existentes na primeira metade do Oitocentos e aquela verificada na

atualidade? Em quais momentos pontos luminosos do interior sertanejo se integram à rede urbana como protagonistas? Salvador continua ampliando seu papel de centralidade no sistema urbano baiano estadual? Essas questões permitiram a construção da seguinte hipótese de pesquisa: A configuração da rede de localidades baianas resultou, ao longo do período estudado, de fatores de naturezas diversas, o que determinou a alternância de pontos luminosos, bem como na manutenção e consolidação de outros, mas nada chegou a ameaçar verdadeiramente a centralidade absoluta de Salvador.

Entendemos como fenômeno urbano no século XIX a presença das câmaras municipais, prerrogativas de vilas e cidades, bem como a presença de igrejas e escolas construídas em localidades de importância política, econômica e demográfica situadas na área comandada por Salvador. A presença desses fixos no espaço - e os fluxos por eles demandados - imprimia dinâmicas diferentes daquelas presentes em fazendas e engenhos da época. Usamos, neste trabalho, as expressões *rede de assentamentos, de aglomerados, de localidades, de vilas e de cidades* com o mesmo sentido do uso da expressão *rede urbana*, em função da presença dos objetos acima mencionados e das funções atribuídas a cada fixo que, em conjunto, formam o sistema urbano do qual a rede de localidades faz parte.

Além da relevância temática da pesquisa e dos laços afetivos acima descritos, a escolha do estado da Bahia como recorte espacial para o desenvolvimento do presente estudo justifica-se por outros motivos, como pela constatação da inexistência, até a presente data, de pesquisas que abarcassem o funcionamento da rede pretérita de localidades e que se apoiassem em dados demográficos, sobretudo para evidenciar os níveis hierárquicos do sistema urbano. É importante reiterar que as escolhas envolvidas em qualquer pesquisa conectam-se, com maior ou menor intensidade, à história da vida do pesquisador: pesquisar é fazer escolhas e essas são construídas a partir de diferentes interesses, ideologias, crenças e valores.

Espera-se que o trabalho aqui apresentado seja apropriado por diferentes instâncias da sociedade em geral e seja visto como uma espécie de fotografia ausente num álbum de geografia da Bahia. Que seja um dos materiais de consulta para a definição de políticas públicas futuras, mas, sobretudo, que seja objeto de crítica e que sirva de marco para se empreitar novas viagens pelos lugares, cidades, pela região e pela geografia pretérita da Bahia, sem a qual a Geografia que se espera

construir não será a mesma. Com isso, teremos contribuído para colocar mais alguns grãos de areia nesse continente que é a Geografia brasileira.

O presente capítulo tem por objetivo apresentar os principais marcos teóricos que fundamentaram esse estudo sobre a organização espacial urbana no estado da Bahia. Para tanto, iniciamos pelo arcabouço da Geografia Histórica, no intuito de fazer escolhas adequadas para lançar luz sobre os intercâmbios entre localidades, sobretudo aquelas que ganharam ou perderam posição na rede no transcurso do tempo. Na sequência, nos aproximamos de conceitos e saberes produzidos no âmbito da Geografia Urbana, para alargar a compreensão sobre o fenômeno da urbanização e da própria rede urbana. Por fim, optamos em discorrer sobre a migração, variável importante que, analisada em conjunto com outras, permite entender o arranjo espacial que resulta dos intercâmbios entre localidades. Na sequência, descrevem-se os procedimentos metodológicos utilizados na obtenção e tratamento de dados e informações que deram corpo ao texto.

2.1 A Geografia Pretérita do espaço

Desde a sistematização da Geografia enquanto campo científico, postulou-se a ideia de que ela daria conta de revelar os fenômenos espaciais do tempo presente, ideia essa que, inclusive, contribuía para diferenciá-la de outras ciências. No entanto,

o fato de que a organização do espaço em um determinado tempo reflete, em certa medida, o ocorrido em tempos anteriores, e a crença de que a história da humanidade não se daria sem o espaço, nos induzem a tratar a dimensão histórica do espaço como objeto de estudo, ou pelo menos considerar essa perspectiva como válida e relevante.

Diversas análises têm sido produzidas, desde o início do século XVII, sobre as relações entre Geografia e História. No entanto, foi somente a partir dos anos de 1950 que os estudos geográficos retrospectivos consolidaram-se como campo disciplinar, quando geógrafos de diferentes nacionalidades começaram a construir leituras geográficas diferenciadas acerca do passado (CARNEIRO, 2011, p. 1). No âmbito internacional, entre os estudiosos que mais contribuíram com pesquisas e produção escrita em Geografia Histórica estão Mitchell (1954), Norton (1984), Courville (1995), Baker (1997 e 2003), dentre outros.

Erthal (2003) contribuiu de forma relevante para o entendimento desse campo de pesquisas, ao dialogar com diferentes estudiosos acerca da evolução da disciplina. Baseando-se nas ideias de Butlin, reforçou a existência de três fases evolutivas pelas quais passou a Geografia Histórica e descreveu os principais temas característicos de cada momento, como se observa no Quadro 1.

Quadro 1 - Fases da Geografia Histórica

Fases	Principais temas
Clássica	Povoamento e fronteiras numa perspectiva da paisagem e da região, exprimindo-se frequentemente com a linguagem cartográfica; compromisso com o estudo histórico da paisagem e com mapeamento dos dados dos recursos históricos.
Neoclássica	Fase marcada por poucas possibilidades de estudo da disciplina; alguns estudiosos utilizaram arsenal técnico para a armazenagem e o processamento de dados brutos, bem como análise de sistemas.
Social	Aplicou-se conceitos-chave da Geografia Crítica, como modo de produção, relações de produção, mais-valia e formação socioeconômica nos poucos estudos geográficos históricos realizados; esses conceitos auxiliariam a esclarecer a produção do espaço em diversas escalas; houve maior interesse pela Geografia Histórica principalmente com a emergência da corrente humanista, em função do maior aguçamento da sensibilidade na Geografia Humana e da aproximação e diálogo da geografia com as ciências sociais. Na década de 1970, a Geografia Histórica torna-se mais internalizada e institucionalizada no campo geográfico.

Fonte: ERTHAL, 2003; BUTLIN (1987; 1993) apud ERTHAL, 2003.

No Brasil, embora o interesse pela disciplina tenha se ampliado na chamada fase social, marcada pelo crescimento dos estudos de base marxista na Geografia, a partir da década de 1970 os estudos desenvolvidos no âmbito da Geografia Histórica do espaço dissolveram-se nos trabalhos acadêmicos, ora ocupando a parte introdutória, ora aparecendo como discussão periférica.

Para Carneiro, a Geografia Histórica pode ser definida como

um campo de investigação independente, com conceitos próprios, situado entre a historiografia e a geografia, nas fronteiras disciplinares. Por meio da combinação do espaço com o tempo e das relações entre homem e natureza, ela investiga o desenvolvimento e as mudanças do ambiente geográfico no passado, as causas dessas modificações, suas conseqüências e as regularidades correspondentes (CARNEIRO, 2013, p. 55-56).

O autor também acredita que o geógrafo histórico deve focar seus estudos nas mudanças no espaço e no tempo, além de investigar “como” e “por que” algumas das expressões pretéritas persistem no presente (Ibid., p. 44).

Entre as dimensões da Geografia Histórica, destaca-se a geo-história, na qual os estudos concentram-se no espaço ou no meio para explicar diferentes aspectos de grupos humanos ou de civilizações (DOSSE, 2004, p. 128). A origem da geo-história remonta à primeira metade do século XX, quando um grupo de geógrafos franceses produziu vários trabalhos que abarcavam, dentre outros aspectos, o papel da natureza na organização dos arranjos espaciais, qualificados de monografias regionais. Esses estudos não eram classificados como geo-históricos mas, no entanto, hoje já se sabe que o estudo de antigas paisagens partia de elementos naturais, objetivando entender a organização social.

Coube à Geografia, no bojo do fortalecimento nacionalista francês na segunda metade do Oitocentos, o papel de formar cidadãos e fortalecer seu patriotismo, bem como ensinar mapas e o conhecimento das particularidades regionais da França (LACOSTE, 1988). Os trabalhos realizados à época privilegiavam a dimensão histórica de diferentes áreas, e tinham Vidal de La Blache como seu maior expoente, cuja produção intelectual inspirou importantes estudiosos da Escola dos *Analles*⁴, dentre esses Fernand Braudel, seu aluno entre os anos de 1920-23, e sem dúvida, o estudioso que mais contribuiu para a produção de um conhecimento geo-histórico.

⁴ Com sua criação, abandona-se, aos poucos, uma História positivista tradicional, factual, narrativa, biográfica, militar, centrada no Estado e nos grandes acontecimentos e constrói-se uma História-problema, comparativa, global, interdisciplinar, aberta, utilizando-se de diferentes fontes (RIBEIRO, 2006, p. 88-89).

Pesquisadores que se dedicam a estudar a importância da Geografia na obra do historiador francês ou sobre como ela se constituiu alicerce em parte de sua obra, construíram duas interpretações dessa aproximação com o espaço: a primeira identifica forte tendência determinista em seus escritos, quando vincula características de grupos humanos aos elementos naturais. Para Dosse (1992, p. 139), como herdeiro da geração de seus pais (Lucien Febvre e Marc Bloch), Braudel “ignorou a evolução da própria disciplina geográfica, que mais o desencaminhou do que o enfeitiçou. Pensar a geografia como ciência do espaço das sociedades mais do que como ciência dos meios naturais e das paisagens não influenciou” sua escrita; a segunda infere que Braudel ultrapassou a tessitura natural e valorizou diferentes dimensões da sociedade. Para Ribeiro, um defensor dessa possibilidade, o espaço braudeliano é, dependendo da perspectiva adotada, político, social, simbólico e econômico, e varia, em seus sentidos e em suas funções (2006, p. 106).

Independente das interpretações construídas acerca de sua obra, a geografia retrospectiva de Braudel constitui referência importante para os estudiosos de espacialidades pretéritas. Sem dúvida, o intelectual francês foi o primeiro historiador a lançar mão da Geografia e fazer dela, assumidamente, alicerce para o entendimento da história de uma importante civilização, em torno do Mar Mediterrâneo: “uma civilização é, na base, um espaço trabalhado, organizado pelos homens e pela história” (BRAUDEL, 1984, p. 107). Destarte, sua compreensão acerca da relevância da relação tempo-espaço na constituição dos povos, assim como o caminho construído por ele para abordar o espaço, apresentam-se como referência aos estudos da Geografia Histórica, a partir dele, e possibilitam identificar semelhanças e diferenças entre as pesquisas no âmbito dessa disciplina e da geo-história.

Já no Brasil, esse ramo da Geografia é quase sempre “confundida com história do pensamento geográfico, estudo da paisagem ou influência ambiental na história. Apresenta formulações imprecisas, gerais e simplistas como, por exemplo, a de que esse campo de análise se resume ao estudo do passado” (CARNEIRO, 2011, p. 2). Esse contexto pode ter favorecido a não consolidação da Geografia Histórica como escola de grande importância, apesar da contribuição de autores internacionalmente conhecidos como Maurício de Abreu, Pedro de Almeida Vasconcelos e Antônio Carlos Robert de Moraes (Idem., 2013, p. 42).

Abreu esforça-se para demonstrar que o pesadelo de se fazer uma geografia retrospectiva pode se transformar numa atividade prazerosa e num sonho reconfortante. Para ele “a questão do tempo é uma questão ontológica, que diz respeito mesmo à definição do que é geografia e que se impôs no temário da disciplina desde o momento de sua institucionalização como saber universitário” (ABREU, 2000, p. 14). De acordo com o autor, esse campo foi construído sob três interpretações: primeiro, as pesquisas desenvolvidas nesse âmbito disciplinar buscavam compreender o passado sem o cuidado de transportarem-se para os dias atuais. Os resultados obtidos demonstraram que essa geografia pretérita acabou tratando o passado a partir das questões da História, transformando-se então em história geográfica (p. 15). Segundo, pretendeu-se recuperar as geografias do “tempo de ontem” diacronicamente, mas sem utilizar um esquema conceitual adequado. O resultado desse caminho foi a produção de estudos desconexos temporalmente. Terceiro, buscou-se no passado o caminho para compreender morfologias do presente, mas os processos e as ações foram esquecidos. De igual modo, essa última perspectiva também produziu resultados que não sustentaram o edifício teórico necessário à consolidação convincente da Geografia Histórica como campo de estudos.

Objetivando negar a tese de que cabe à Geografia somente estudar os fenômenos espaciais do tempo presente, Abreu argumenta que os caminhos metodológicos trilhados para compreender o tempo de hoje também podem ser utilizados no estudo do passado, bastando para isso fazer as devidas adequações metodológicas. Nesse sentido, as categorias geográficas mais antigas (espaço, lugar, paisagem, território, região) e aquelas sublinhadas há pouco tempo (rede, escala), ao serem apropriadas como objeto de estudo, darão conta de elucidar espacialidades pretéritas. De igual maneira, categorias ou conceitos propostos por Milton Santos como forma, função, processo, estrutura, sistema de objetos e sistemas de ações⁵, podem ser utilizadas tanto com o intuito de apreender o espaço geográfico atual quanto o de outrora. Algumas outras variáveis ou conceitos que compõem o

⁵ Esses dois sistemas interagem. “De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma” (SANTOS, 2006, p. 39).

arcabouço teórico da Geografia são passíveis desse mesmo tratamento: hierarquia e rede urbana, território-rede, fluxos migratórios, organização espacial, etc.

Como estudar o tempo de ontem? Sobre essa questão, Abreu (2000, p. 18) considera que os espaços do passado têm sido pouco explorados pelos geógrafos. Defende que trabalhos construídos numa perspectiva pretérita não necessariamente precisam chegar ao tempo presente, assim como defendeu muitos pesquisadores, como Brunhes (1910) e Cholley (1951). Apesar de o tratamento diacrônico dos fatos possuir uma importância inquestionável, o autor defende que “a empiricização do tempo também pode ser feita a partir de um corte sincrônico” (Ibid., p. 20). Outra questão relevante abordada por Abreu refere-se às categorias de análise, como por exemplo, o tempo. Ele conclui que, se essas são verdadeiramente universais, possibilitarão a construção do presente e do passado. A única diferença entre uma possibilidade e outra refere-se ao método e o estudo do passado exige a adoção de certas regras metodológicas que não têm necessariamente de ser seguidas quando se analisa o presente. “Por outro lado, as geografias do passado contam com uma vantagem insuperável: como já se sabe o que aconteceu depois, pode-se trabalhar com muito mais confiabilidade com as categorias presente e futuro” (ABREU, 2000, p. 18).

No que se refere aos esclarecimentos feitos por Abreu, construíram-se três considerações (regras) sobre os caminhos metodológicos da Geografia Pretérita: *i)* as categorias de análise da Geografia são universais, as variáveis que as operacionalizam nem sempre o são. “Variáveis não trafegam variavelmente no túnel do tempo” (p. 18). *ii)* Só se pode entender o passado se ele puder ser contextualizado; daí a necessidade de se investir muito em pesquisa indireta, sobre o tempo que se escolheu estudar e também em pesquisa direta, em diferentes espaços de pesquisa. *iii)* As geografias do passado não tratam com o passado propriamente dito, mas com os fragmentos do que ele deixou. Por isso, é relevante desconfiar dos vestígios encontrados porque eles não são neutros politicamente. Por outro lado, deve-se tentar dar conta do que não foi registrado, mas se sabe que ocorreu ou que deve ter ocorrido.

Já Vasconcelos, por sua vez, optou por uma trajetória de pesquisa cujo objetivo central foi identificar os agentes que atuaram no processo de construção de uma determinada paisagem e na produção de determinados fenômenos espaciais. Vasconcelos (2006, p. 247) ao estudar a organização e o funcionamento das cidades

brasileiras no período colonial, bem como no período escravagista, apontou a necessidade de criar novos conceitos e termos para o estudo das sociedades pretéritas. Assim, considerou que, ao estudar os núcleos urbanos desse período, a elaboração de uma proposta de desdobramento dos agentes era necessária, uma vez que eles “não poderiam corresponder, evidentemente, aos atuais agentes da produção da cidade capitalista”. A igreja, as ordens leigas, o Estado, os agentes econômicos, a população e os movimentos sociais foram, para ele, os principais agentes modeladores das cidades coloniais brasileiras. Assim, analisar por essa via a configuração e a existência de espacialidades pretéritas, constitui caminho possível a ser trilhado pelos geógrafos.

Analisando o caso específico de Salvador, entre os anos de 1549 e 1990, Vasconcelos (1995) entende que a combinação de processos históricos gerais, de eventos específicos e de características particulares locais resultam em estruturas sociais únicas. O autor analisa o processo de formação da cidade por meio de uma periodização simplificada, ou seja, a partir de desmembramento de grandes períodos de tempo, levando em conta as grandes rupturas e considerando a continuidade dos fenômenos de longa duração (p. 98). Identificou seis períodos e, obedecendo a uma ordem cronológica, descreveu eventos ocorridos na municipalidade, na província/estado e mesmo no território imperial/republicano em cada um dos períodos, nos quais também identificou os principais agentes responsáveis pelas transformações espaciais mais relevantes. Seu estudo revela que a Igreja, por exemplo, perde poder ao longo dos séculos, à medida que o Estado e os grupos econômicos ampliam a participação na organização social da cidade.

De maneira geral, além da necessidade de definição do método de abordagem a ser utilizado, da escala de análise, bem como dos fenômenos, temas ou categorias a serem aprofundados, estudos desenvolvidos numa perspectiva histórica devem apropriar-se de um referencial teórico capaz de iluminar os percursos da pesquisa, para que conceitos, abordagens, autores e campos disciplinares sejam claros e confiáveis. A não observação dessas regras pode: *i*) gerar certos equívocos nas pesquisas de base histórica, que se apoiam em estudos já consolidados, que podem limitar a construção de novas interpretações; *ii*) levar a um grande distanciamento do objeto de estudo, pelo uso equivocado de conceitos, termos e categorias; e *iii*) levar o

pesquisador à utilização de terminologias que remetam a fatos históricos como se fossem verdades universais e inquestionáveis (ANDRADE, 2007, p. 2-3).

Diante do exposto até aqui, qual teria sido a contribuição de Abreu e Vasconcelos para o desenvolvimento desse trabalho?

Primeiramente consideramos que a pesquisa concluída partiu de uma realidade presente, a partir da qual regressou no tempo, para encontrar a origem ou mesmo a evolução do fenômeno discutido. Para Abreu (2000, p. 18), o estudioso de espacialidades passadas pode e deve utilizar a categoria presente para orientar os estudos passados. “São as ações que transcorrem no presente que redefinem as heranças no passado e preparam o futuro”, escreve. Deduz-se que o passado, assim como escreveu Lepetit (*apud* DOSSE, 2004, p. 143), não terminou e que não deve ser apenas museografado: ao contrário, é uma realidade sempre aberta a novos significados e atribuições. Assim, partimos do pressuposto que existe uma rede urbana na Bahia, comandada por Salvador, sendo a dinâmica demográfica uma das dimensões da hierarquização e ligação entre localidades que participam do sistema. Além disso, pressupõe-se que parte dos elementos dessa rede formaram-se nos primeiros séculos de ocupação lusitana. Nesse sentido, o presente e o passado são entendidos como “partes” de um mesmo fenômeno, iniciado ainda na primeira metade do século XVI, com a criação de vilas e cidades na costa.

O caminho metodológico utilizado para mapear a rede urbana ao longo desses dois últimos séculos possui interfaces com aquele utilizado em pesquisas urbanas contemporâneas, embora algumas adequações conceituais e metodológicas tenham sido feitas: na medida do possível, esforçou-se para identificar a característica das articulações estabelecidas entre localidades baianas desde o século XIX, bem como identificar o lugar de cada centro na hierarquia pretérita urbana. Desse modo, a rede geográfica foi por nós escolhida, como categoria de análise, embora a categoria território apareça tangenciada a discussão proposta, que traz evidências sobre a formação territorial baiana no período. Essas duas (rede e território), como argui Abreu, são categorias universais da Geografia e permitem o estudo do espaço tanto no presente, como no passado.

Utilizando a metodologia proposta por Vasconcelos, elegemos como marco inicial dos estudos sobre a rede urbana da Bahia o ano de 1822, e como marco final o ano de 2010². No referido período, foram identificadas ainda três subfases que tiveram seu início e fim marcados por eventos que repercutiriam na vida sócio-espacial do país: a primeira subfase, analisada no capítulo 3, inicia-se em 1822 e acaba no final da década de 1880, com a Abolição da Escravatura e a Proclamação da República; a segunda, começa no início da década de 1890 e se encerra com a República Velha e a chegada de Getúlio Vargas ao poder, em 1930, objeto de discussão no capítulo 4 - a partir de então houve uma crescente hegemonia dos interesses urbano-industriais, mais especificamente com a implantação do Estado Novo em 1937; o terceiro e último subperíodo, discutido no capítulo 5, vai de 1930 a 2010, fase caracterizada pelo amadurecimento da rede urbana estadual. Embora 2010 não tenha sido marcado por eventos que repercutiram na organização espacial interna, o definimos como marco final por ter sido o ano em que foi realizado o último recenseamento do País e, sobretudo, porque finalizou uma década na qual a sociedade baiana passou por transformações de ordem técnica, social e econômica. Na última subfase, para analisar a rede de localidades, privilegiamos as informações demográficas. De modo geral, entendemos que os dois primeiros subperíodos correspondem à fase caracterizada pela pré-modernidade, enquanto na última, o estado já estava inserido em uma atmosfera moderna, consolidada sobretudo pela industrialização, pela integração rodoviária interna, com o Sul do País e pela sua integração a uma economia global competitiva, por meio do peso relevante das *commodities*.

2.2 As redes geográficas

As redes, via de regra, surgem em função de uma demanda social, desempenhando papel relevante na organização de um determinado território. Para Dias (1996, p. 144), o termo "rede" apareceu como conceito-chave e destacado na literatura em meados da primeira metade do século XIX, nos estudos do Conde de Saint-Simon, filósofo e economista francês. A partir de um artigo publicado em 1832 por Michel Chevalier, engenheiro e professor de economia política no *Colège de France*, seguidor do pensamento de Saint-Simon, o termo rede foi então utilizado para

evocar a relação existente entre as comunicações e o crédito. De acordo com Chevalier:

A indústria se compõe de centros de produção unidos entre eles por um laço relativamente material, ou seja, pelas vias de transporte, e por um laço relativamente espiritual, ou seja, pelos bancos... Existem relações tão estreitas entre a rede de bancos e a rede de linhas de transportes, que um dos dois estando traçado, com a figura mais conveniente à melhor exploração do globo, o outro se encontra paralelamente determinado nos seus elementos essenciais (CHEVALIER *apud* RIBEILL, 1988, *apud* DIAS 1996).

Para Santos (2006, p. 262) as conceituações e definições sobre rede enquadram-se em duas grandes matrizes: a que considera seu aspecto material e a que leva em conta as relações sociais. Outra característica das redes é a existência da polarização de pontos que se atraem e se interpenetram, como ocorre com a rede de cidades (BAKU *apud* SANTOS, 2006, p. 262). Portanto, ele considera que as redes podem ser examinadas tanto do ponto de vista genético quanto atual, inserem-se no período técnico-científico-informacional e se distribuem globalmente. Mesmo tendo como foco, sobretudo, as redes produtivas, de transporte, de comércio e de informação, o autor implicitamente faz referência ao papel das cidades na materialização das redes, indispensável, portanto, na dinâmica das trocas espaciais em diferentes escalas.

Por rede geográfica entende-se “um conjunto de localizações geográficas interconectadas” (CORRÊA, 2011, p. 107) entre si por fluxos de naturezas diversas. Assim, o caráter dinâmico do espaço e da sociedade nele contida existe, sobretudo, em função desses intercâmbios. Embora certa dinamicidade fosse possível existir em ambos isoladamente, sem as trocas de informações, ideias, mercadorias, pessoas e objetos – sem os fluxos materiais e imateriais – as múltiplas e diferentes paisagens da Terra certamente não possuiriam as feições hoje vistas e mapeadas: as revoluções comercial, industrial e tecnológica somente induziram novas organizações espaciais, graças ao sistema reticular por elas demandado. No que tange à origem das redes em discussão, infere-se que sua existência remonta aos tempos das primeiras trocas entre grupos primitivos. Com o avanço das relações capitalistas de produção “as redes geográficas assumem diversas formas de manifestação, tornando-se ainda progressivamente mais importantes” (Ibid., p. 108).

Corrêa (2011, p. 109) também sugere que o estudo sobre as redes geográficas deve levar em consideração suas dimensões organizacional, temporal e espacial. A primeira dimensão consideraria alguns aspectos como a origem da rede, a natureza

dos fluxos, bem como sua função e finalidade. Já a duração, a velocidade com que os fluxos nela se realizam e a frequência na qual esses fluxos se estabelecem constituem aspectos considerados na dimensão temporal. A dimensão espacial, por sua vez, levaria em consideração a escala, a forma espacial e a conexão estabelecida entre o conjunto de seus nós, representados por diferentes objetos geográficos, sendo as cidades os de maior expressividade e impacto na organização do espaço.

2.2.1 Rede urbana

A temática da rede urbana aparece nos estudos geográficos desde o último quartel do século XIX, no bojo da produção acadêmica da Geografia Tradicional (CORRÊA, 1989a, p. 8). Pode-se dizer que o interesse pelo tema surgiu à época da sistematização da Geografia enquanto ciência, sendo que somente na primeira metade do século XX se vê aumentado o interesse em estudar a cidade, enquanto objeto de pesquisa.

São deste período as proposições do conhecido geógrafo alemão Walter Christaller, que apresentou a Teoria das Localidades Centrais, concebida a partir de estudo de caso no qual se analisou a distribuição geográfica de cidades no sul da Alemanha. Para ele, existia uma ordem no padrão de disposição das localidades, observando suas origens, suas funções e suas respectivas áreas de influência, e, sobretudo, a quantidade de instalações eletrônicas – densidade telefônica – ali existentes. Dois conceitos relevantes são apresentados pelo estudioso alemão: *i) o alcance ou raio de ação de um bem*, entendido como a distância que um consumidor está disposto a percorrer para adquiri-lo e *ii) o limiar mínimo de um bem*, definido como o volume de demanda por um produto, necessária para a manutenção do estabelecimento (Ibid., p. 20). Em síntese, pode-se afirmar que a teoria de Christaller valorizou o fluxo populacional (consumidores) entre lugares e que foi uma das primeiras reflexões sobre a existência de redes entre povoamentos. Além disso, valorizou o espaço, ao conferir à distância fator facilitador ou de empecilho ao estabelecimento de relações entre fornecedor e consumidor⁶.

De acordo com a Teoria das Localidades Centrais, a cidade é o centro de uma comunidade regional, cuja função básica é fornecer bens e serviços para sua área

⁶ Essa teoria continua sendo relevante para lançar luz sobre a rede de cidades no período atual, embora sejam necessárias adequações para o caso brasileiro.

dependente circunvizinha (BRADFORD & KENT, 1987; CORRÊA & LOJKASEK, 1972). Essas localidades apresentam-se hierarquizadas, sendo que os centros de níveis superiores desempenham todas ou quase todas as funções das localidades situadas em nível inferior. Os estudos realizados com o intuito de verificar ou analisar a hierarquia urbana em determinada região utilizaram indicadores e técnicas diversas, dentre essas, o método enumerativo, que se propunha a levantar todas as funções centrais de um conjunto de cidades, bem como as características populacionais dos centros, entre outras (CORRÊA & LOJKASEK, 1972, p. 155-156). A capacidade de atração de migrantes, por sua vez, era também importante indicador do grau de centralidade das cidades na rede e na sua posição na hierarquia urbana.

O geógrafo francês Michel Rochefort (1998, p. 13), ao discorrer sobre os fundamentos teóricos que balizaram o estudo da organização urbana da Alsácia, infere que “o desenvolvimento progressivo da concentração econômica” (p. 13) modelou a morfologia urbana regional. Para ele, a organização dos níveis hierárquicos existentes numa rede de cidades define certa estrutura populacional, certa organização geográfica específica do espaço interno e as condições históricas de seu desenvolvimento. Sua “noção de rede urbana se assenta na imbricação das zonas de influência das cidades” [...] “todo comércio, todo serviço responde tanto às necessidades dos habitantes da aglomeração onde ele se localiza quanto às das pessoas que habitam na zona de influência desta” (p. 15). Para ele, na caracterização de uma rede e para que seja elaborado um mapa que define a organização urbana da região, deve-se prestar atenção a dois elementos: primeiro, é necessário determinar os tipos de cidades que a região possui e, segundo, delimitar as zonas de influências das cidades grandes e médias⁷. Ao discorrer sobre noções de rede urbana e de arcabouço urbano, Rochefort ainda afirma que, a depender do grupo de países em estudo, há diversidade na distribuição dos centros na hierarquia da rede e que, de uma maneira geral, nas redes de cidades existem as seguintes categorias: *i*) o centro local, de uso diário ou semanal; *ii*) o centro médio de recorrência mensal; *iii*) o centro

⁷ Para o autor, no caso europeu, “até meados do século XIX, cada cidade representava um organismo mais ou menos autônomo que expressava por sua presença e importância a natureza das necessidades de sua região” (ROCHEFORT, 1998, p. 17). Rochefort identificou na rede urbana francesa oito cidades que ele considerou como metrópoles regionais, dez cidades classificadas como centros regionais em pleno exercício e 24 cidades de função regional incompleta. As oito metrópoles tinham uma disposição periférica em relação à capital nacional, enquanto as pertencentes às outras duas categorias estavam mais diversamente localizadas. O autor conclui que não existia, no caso francês, verdadeira organização hierarquizada entre os três grupos de cidades por ele definidas.

regional, que controla serviços fornecidos pelos centros inferiores; e *iv*) a capital nacional, centro de comando.

Nos países em desenvolvimento, nota-se uma nítida deficiência nos escalões intermediários, enquanto nas nações desenvolvidas as chamadas “cidades médias” existem em maior número. “Essa riqueza das redes em diversos tipos de centros traduz antes de tudo a multiplicidade dos serviços utilizados pelas atividades econômicas e pelos particulares nos países desenvolvidos” (Ibid., p. 22). Num mesmo país, a rede urbana pode variar em função da prevalência da atividade industrial ou agrícola, da densidade populacional, da sua renda, e de fatores históricos, por exemplo.

De maneira geral, considera-se que as redes urbanas tomam forma com o advento do transporte moderno, no século XIX, com exceção das áreas onde a ocupação humana é mais recente. Essas redes tiveram que se adaptar às transformações das atividades produtivas e nasceram quase sempre a partir de um conjunto de cidades antigas, que se formaram antes da Revolução Industrial inglesa. Essas cidades, de acordo com o autor, adquiriram equipamentos e serviços que se multiplicaram desde então, “sem ocupar sempre no interior do espaço as posições mais apropriadas para exercer essas novas funções” (p. 23). Em síntese, a configuração de uma rede urbana traduz não apenas as necessidades presentes, mas também a inércia e objetos advindos de tempos pretéritos⁸.

Ao estudar a rede de cidades dos países em desenvolvimento à luz de teorias e modelos explicativos da realidade das nações desenvolvidas, há a necessidade de se fazerem adequações, sobretudo por conta das singularidades que os fenômenos de natureza local imprimem na organização dessas regiões. Ainda assim, existem aspectos desses modelos que influenciam a configuração de sua rede de localidades, como por exemplo: *i*) o alcance ou raio de ação e o limiar mínimo de um bem (daí o papel da distância nos deslocamentos realizados ou não realizados); *ii*) o papel das condições históricas na organização dos níveis hierárquicos na rede de cidades; *iii*) a existência de zonas de influências de cidades; e *iv*) a observância do comportamento das variáveis demográficas de cada unidade de observação, dentre outros aspectos⁹.

⁸ Nesse sentido, alguns recortes da rede urbana baiana surgiram antes do advento da indústria, mas incorporaram novas localidades com a chegada das ferrovias a partir do final do século XIX.

⁹ Lançamos mão de alguns desses pressupostos no intuito de compreender o desenho da rede de cidades baianas desde a Independência de Portugal.

No Brasil, a discussão sobre o urbano amplia-se consideravelmente a partir dos anos 50 do século XX¹⁰, sendo que os estudos sobre rede urbana somente ganhariam espaço nos diferentes meios de publicação científica a partir dos anos de 1960. Um dos periódicos mais utilizados para esse fim foi a Revista Brasileira de Geografia (RBG), a qual foi utilizada por muitos pesquisadores para divulgar resultados de pesquisas envolvendo o tema, como CORRÊA, 1969, 1987, 1988; CORRÊA & LOJKASEK, 1972; DAVIDOVICH, 1970, 1978; DAVIDOVICH & FREDRICH, 1982; FAISSOL, 1970; MAGNANINI, 1971; dentre outros. Marco importante nos estudos da rede urbana nacional foi a publicação do livro *Evolução da rede urbana brasileira* - escrito por Pedro Pinchas Geiger - em 1963, bem como os estudos denominados *Regiões de Influência das Cidades*, publicado pelo IBGE em 1966, intitulado *Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas*.

Na Bahia, os primeiros estudos de Geografia Urbana focaram, dentre outras dimensões, a hierarquia entre as cidades. Milton Santos foi um dos pioneiros nessas discussões ao produzir, a partir da década de 1950, muitos trabalhos sobre a “vida de relações” de algumas cidades, resultantes de pesquisas desenvolvidas no Laboratório de Geomorfologia e Estudos Regionais¹¹. Suas análises observaram o comportamento de cidades situadas no Recôncavo Baiano (RB), no sul e no Sudoeste do Estado. Dentre outros trabalhos pioneiros de Santos, estão: Ubaitaba, Estudo de Geografia Urbana (1954); A Zona do Cacau, Introdução ao Estudo Geográfico (1955); A Cidade de Jequié e Sua Região (1957); A Rede Urbana do Recôncavo (1959).

Sobre as características dos trabalhos acerca da urbanização brasileira feitos até a década de 1970, Davidovich (1978, p. 51) afirma, de uma maneira geral, que se baseavam em tratamentos teóricos parciais e privilegiavam, por exemplo, a relação entre urbanização e crescimento demográfico nas cidades ou a caracterização da urbanização através da especialização funcional não agrícola da população. Os

¹⁰ O Congresso Internacional de Geografia da União Geográfica Internacional – UGI, realizado no Rio de Janeiro em 1956, possibilitou a introdução do tema da rede urbana no país através dos professores franceses Jean Tricart e Michel Rochefort; esse último foi consultor do IBGE nos primeiros anos da década de 1960 (CORRÊA, 1989b, p. 115, 117).

¹¹ A convite de Edgar Santos, então reitor da Universidade Federal da Bahia, o geógrafo Milton Santos passa a coordenar o referido laboratório, criado em 1º de janeiro 1959. Um ano após sua criação, a partir das necessidades de socializar os resultados das pesquisas outrora iniciadas, cria-se o BBG (Boletim Baiano de Geografia), em 1960, que até o ano de 1968 divulgou a produção geográfica do estado ao país e a nações, representadas por diferentes pesquisadores que frequentavam o laboratório.

trabalhos sobre sistema urbano¹², por sua vez, eram descritivos, acompanhando aqueles feitos na ciência geográfica como um todo. Davidovich ainda afirmava que era frequente neles o uso de postulados da teoria da centralidade, de modelos explicativos europeus e do modelo centro-periferia de Friedman. Sua proposta metodológica para os estudos urbanos será objeto de consideração na sequência deste capítulo.

Dentre os geógrafos brasileiros, Roberto Lobato Corrêa é, sem dúvida, um dos que mais contribuiu para a discussão sobre rede urbana, ora salientando a reflexão teórica e metodológica, ora apresentando estudos de casos com ênfase em redes de cidades localizadas no Norte, no Nordeste e no Sudeste do Brasil. É dele, por exemplo, as afirmações de que a rede estabelecida entre cidades é simultaneamente um reflexo da e uma condição para a divisão territorial do trabalho, e apresenta configurações e especificidades vinculadas ao estágio de exploração da sociedade ou grupo de países em questão, sobretudo no que se refere às relações campo – cidade. Destarte, a rede urbana é “uma expressão fenomênica particular de processos sociais” (CORRÊA, 2005, p. 37), que possui forma, função e insere-se em determinado processo e estrutura específicos, resultando da combinação singular de variáveis que datam de idades diferentes. Para além desse quadro, julga relevante, no estudo das redes, descrever a gênese dos núcleos de povoamento, as funções que desempenham, seu padrão espacial, bem como analisar o papel dos diferentes agentes sociais envolvidos no processo de produção da mesma (p. 43).

Corrêa (1989a, p. 6-7) também admite existir uma rede urbana quando em economias de mercado as trocas alcançaram amplitudes que extrapolam as áreas vizinhas a determinado polo: quando há pontos “fixos” no território que amparam essas trocas e promovem articulação entre diferentes núcleos de povoamento. Para ele, a rede urbana é um conjunto de centros funcionalmente articulados, expressa “as características sociais e econômicas do território, sendo uma dimensão sócio-espacial da sociedade” (Ibid., p. 8), e pode ser estudada sob diferentes perspectivas: a partir das funções das cidades na rede, das dimensões básicas de variação dos sistemas urbanos, a partir das relações entre tamanho demográfico e desenvolvimento, a partir

¹² Para Leão (1989, p. 58-59), os componentes básicos de um sistema urbano são: os elementos ou partes (as unidades urbanas), os atributos ou propriedades (atividades econômicas, estrutura ocupacional, população, etc.) e as relações entre os elementos ou atributos (interdependência entre as unidades urbanas hierarquizadas pelas funções e pelos fluxos de bens, serviços, pessoas, etc.).

das relações com a região onde estão inseridas e a partir da hierarquia das localidades situadas na área em foco (Id.,2005, p. 17).

2.2.2 Regiões de Influência das Cidades

O estudo do IBGE sobre as regiões de influência das cidades foi publicado pela primeira vez em 1966 e novas versões desse trabalho foram divulgadas nos anos de 1978, 1993 e 2007, objetivando atualizar as relações estabelecidas entre as cidades. Os estudos apresentados no século passado definiram os níveis da hierarquia urbana e a delimitação das zonas influenciadas por cada cidade “a partir de questionários que investigaram a intensidade dos fluxos de consumidores em busca de bens e serviços”. A metodologia, adotada nos estudos anteriores, foi proposta por Michel Rochefort, que, como explanado anteriormente, buscou identificar os centros polarizadores da rede urbana, a dimensão da área de influência desses centros e os fluxos que se estabeleciam nessas áreas (REGIC, 2007).

De modo simplificado, a versão que estamos utilizando como referência retoma a concepção utilizada nos primeiros estudos realizados pelo IBGE, que resultaram na publicação do trabalho intitulado *Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas*. Na atual versão, foi privilegiada a função de gestão do território¹³, como definido por Corrêa (1995). Para esse autor, o centro de gestão do território

é aquela cidade onde se localizam, de um lado, os diversos órgãos do Estado e, de outro, as sedes de empresas cujas decisões afetam direta ou indiretamente um dado espaço que passa a ficar sob o controle da cidade através das empresas nela sediadas (CORRÊA, 1995, p. 83).

Para definir os níveis de centralidade administrativa, jurídica e econômica utilizou-se informações secundárias fornecidas por diferentes órgãos. Além dessa etapa, foram realizados estudos complementares enfocando diferentes equipamentos e serviços, como atividades de comércio e serviços, atividade financeira, ensino superior, serviços de saúde, internet, redes de televisão aberta e transporte aéreo. Na etapa seguinte, foram investigadas ligações entre cidades, de modo a delimitar a influência dos centros e a elucidar a articulação das redes no território, utilizando-se de dados secundários e pesquisa direta. Os municípios e as áreas de concentração foram as unidades territoriais que constituíram o universo de estudo. Finalmente, as

¹³ Privilegiou-se dois níveis de centralidade: a Gestão Federal, avaliada a partir da existência de órgãos do Poder Executivo e do Judiciário Federal, e a Gestão Empresarial, que se refere à presença de diferentes equipamentos e serviços (REGIC, 2007).

idades foram classificadas em cinco grandes níveis de hierarquia, como descritos a seguir:

i) **METRÓPOLES** - são os 12 principais centros urbanos do País, que se caracterizam por seu grande porte e por fortes relacionamentos entre si, além de, em geral, possuírem extensa área de influência direta. O conjunto foi dividido em três subníveis, segundo a extensão territorial e a intensidade das relações: 1º - **Grande metrópole nacional**: São Paulo, o maior conjunto urbano do país, com 19,5 milhões de habitantes (estimados para 2007) e alocado no primeiro nível da gestão territorial; 2º - **Metrópole nacional**: Rio de Janeiro e Brasília, com população de 11,8 milhões e 3,2 milhões em 2007, respectivamente, também estão no primeiro nível da gestão territorial. Juntamente com São Paulo, constituem referência espacial para centros localizados em todo o País; e 3º - **Metrópole**: Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, Goiânia e Porto Alegre, com tamanhos populacionais variando de 1,6 (Manaus) a 5,1 milhões (Belo Horizonte), constituem o segundo nível da gestão territorial. Note-se que Manaus e Goiânia, embora estejam no terceiro nível da gestão territorial, têm porte e projeção nacional que lhes garantem a inclusão neste conjunto;

ii) **CAPITAL REGIONAL** - integram este nível 70 centros que, como as metrópoles, também se relacionam com o estrato superior da rede urbana. Com capacidade de gestão no nível imediatamente inferior ao das metrópoles, têm área de influência de âmbito regional, sendo referidas como destino (segundo um conjunto de atividades) para grande número de municípios;

iii) **CENTRO SUB-REGIONAL** - integram este nível 169 centros com atividades de gestão menos complexas, preponderantemente entre os níveis 4 e 5 da gestão territorial. Têm área de atuação mais reduzida e seus relacionamentos com centros externos à sua própria rede se dão, em geral, apenas com as três metrópoles nacionais;

iv) **CENTRO DE ZONA** - nível formado por 556 cidades de menor porte e com atuação restrita à sua área imediata; exercem funções de gestão elementares; e

v) **CENTRO LOCAL** - as demais 4.473 cidades cuja centralidade e atuação não extrapolam os limites do seu município, servindo apenas aos seus habitantes, têm população predominantemente inferior a 10 mil habitantes (mediana de 8.133 habitantes).

Assim, tendo a REGIC como referência base adotada, focou-se a região influenciada pela capital baiana. A Região de Influência de Salvador - REGIC SSA - (Figura 01), envolve um total de 520 municípios (conforme divisão político-administrativa vigente em 2007), discriminados em: a) uma Capital Regional: Aracaju; b) três Capitais Regionais: Feira de Santana, Vitória da Conquista e Ilhéus-Itabuna; c) duas Capitais Regionais: Juazeiro-Petrolina e Barreiras; d) sete Centros Sub-regionais: Paulo Afonso, Irecê, Jacobina, Santo Antônio de Jesus, Jequié, Guanambi e Teixeira de Freitas; e e) um Centro Sub-regional: Itaberaba¹⁴. Os demais territórios municipais são considerados Centros Locais.

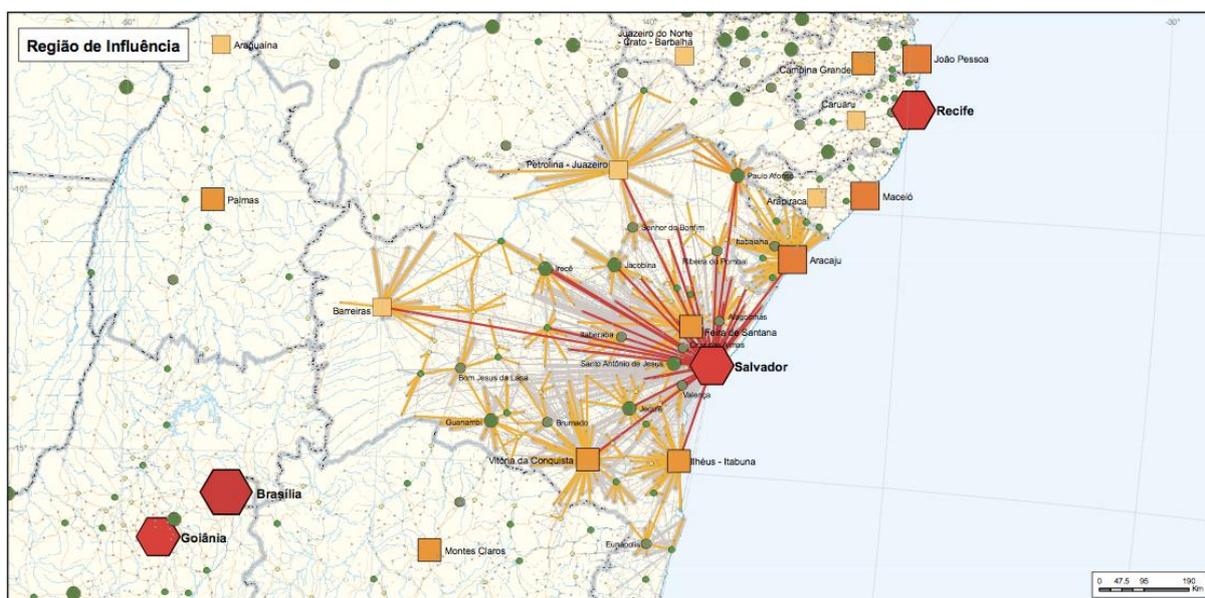


Figura 01 - Região de Influência de Salvador - 2007
Fonte: IBGE, 2007.

¹⁴ Originalmente, o município de Itaberaba e aqueles que fazem parte de sua periferia inseriam-se na área de influência direta de Salvador. No entanto, para atender ao critério de contiguidade espacial, foi necessário tratá-los como um conjunto à parte. Outro aspecto relevante a ser mencionado foi a inclusão da área comandada por Teixeira de Freitas à macrorregião de influência de Salvador. De acordo com a REGIC, este recorte espacial insere-se na região comandada pelo Rio de Janeiro, no entanto, todos os municípios ali inseridos estão sob influência direta da administração pública do estado baiano, em face da presença de sedes regionais, de universidade, de diferentes serviços, bem como do sentimento de pertencimento da população a esta unidade da Federação. Outro fator que corrobora à inclusão deste espaço na grande área de estudo é o interesse em compreender a dinâmica migratória recente do estado da Bahia. Mantivemos ainda a área sob influência direta de Aracaju, quando tratamos da rede urbana comandada pela Bahia nas três últimas décadas, embora, a dinâmica da capital sergipana tenha ficado de fora dos estudos anteriores a esse período.

2.3 Migração

Desde os primórdios da institucionalização da Geografia enquanto ciência, os estudos populacionais passaram a fazer parte da agenda de diversos pesquisadores. A Geografia da População constituiu-se em campo disciplinar responsável por abarcar o comportamento demográfico dos grupos humanos em sua relação com o espaço geográfico. Não se trata apenas de mencionar a quantidade de homens que vivem em determinado lugar, região ou território e suas principais características. Trata-se também de fazê-lo considerando variáveis geográficas, econômicas e culturais no processo de transformação do espaço e, assim sendo, a migração se apresenta como um elemento dinamizador na organização de espacialidades.

Até a década de 1970 do século passado, a maioria dos estudos sobre mobilidade espacial da população possuía referência teórica e metodológica neoclássica, que considerava a decisão de migrar um ato de caráter individual. A migração era vista como elemento de equilíbrio em economias subdesenvolvidas e os métodos utilizados eram, sobretudo, descritivos. O indivíduo era a categoria de análise e a dimensão espaço-temporal da mobilidade populacional caracterizava-se pelo deslocamento do indivíduo entre dois pontos no espaço (BECKER, 1997, p. 344). O movimento de renovação pelo qual passou a Geografia, a partir daquela década, fez surgir novos caminhos na abordagem dos fenômenos espaciais. A geografia crítica, de base marxista, passou a ser referência em detrimento de um conhecimento geográfico de cunho neopositivista. Assim, os estudos populacionais e aqueles referentes às migrações passaram a ser desenvolvidos de forma diferente do que preconizava a teoria neoclássica, sustentados agora por uma leitura histórico-cultural da realidade. Desse modo, a mobilidade espacial da população passou a ser vista como resultado da necessidade de reprodução do capital, e não apenas como uma decisão individual de migrar.

A partir do exposto acima, questiona-se: qual interpretação teórico-metodológica permite analisar o fenômeno migratório, na Geografia, com a maior abrangência e complexidade possível? Qual deve ser o peso das análises feitas, individualmente, por teóricos em diferentes contextos temporais e espaciais? Essas e outras questões estão no centro da problemática de pesquisa construída por muitos que almejam ou têm as migrações como objeto de estudo.

Grosso modo, pode-se afirmar que a migração envolve mudança residencial de pessoas entre regiões, estados e/ou municípios. Para Matos (2011, p. 130), o migrante pode ser classificado como aquela pessoa que “fez um movimento entre dois municípios no intervalo de dois censos, ou o que fez diversas mudanças de domicílio ao longo de sua vida”. Assim, a concretização do movimento, pressupõe uma distância percorrida pelo migrante e um determinado tempo de moradia em nova localidade. Outros aspectos relevantes a serem considerados ao estudar o fenômeno migratório referem-se ao seu volume, às características dos migrantes e aos fatores que condicionam seu fluxo sobre o espaço. Como anteriormente mencionado, esses fatores inserem-se nas explicações gerais de dois troncos teórico-epistemológicos ou correntes explicativas (HISSA, 1993; BECKER, 1997, MATOS, 2011, etc.).

O geógrafo Ernst Georg Ravenstein (1980), ao publicar o artigo *The Laws of Migration*, tornou-se o primeiro estudioso a formular uma teoria explicativa acerca dos fenômenos migratórios. Em seu estudo, realizado no final do século XIX, mapeou a dinâmica populacional inglesa e determinou a intensidade com que a migração ocorria dentro do Reino Unido, bem como destacou algumas das leis que a governavam. Em boa parte do artigo, ele discorre sobre os “condados de absorção”, cujas populações aumentaram não apenas em função do crescimento vegetativo, mas também a partir da chegada de migrantes e aqueles que fornecem população, classificados como “condados de dispersão”. Conclui, sobre este aspecto, que os primeiros correspondem, sobretudo, aos principais centros comerciais e industriais, e os segundos são quase sempre agrícolas e suas populações ou cresceram lentamente, ou chegaram até mesmo a apresentar redução.

Ao definir as leis das migrações, Ravenstein considerou, sobretudo, que a procura por mão de obra nos centros industriais e comerciais ingleses, era, sem dúvida, a causa primordial das correntes migratórias. As leis ou princípios estabelecidos por ele são os seguintes: *i*) A maioria dos migrantes desloca-se por curtas distâncias; como consequência, a mobilidade e o deslocamento geral da população produzem “correntes migratórias”, que se orientam para grandes centros comerciais e industriais; *ii*) como os migrantes movem-se em direção aos centros de absorção, eles deixam “brechas” nos locais de saída, que são ocupadas por aqueles de áreas mais distantes; assim, a força de atração desses centros é sentida, gradativamente, nos mais remotos pontos do reino; *iii*) o processo de dispersão é o

inverso do de absorção e apresenta características semelhantes; *iv*) cada corrente migratória principal produz uma corrente inversa compensatória; *v*) as pessoas que migram a longas distâncias dirigem-se, preferencialmente, para grandes centros comerciais ou industriais; *vi*) as naturais das cidades migram menos do que os naturais das áreas rurais do país; e *vii*) as mulheres migram mais que os homens.

Mais de meio século após a publicação de Ravenstein, sua teoria foi revisada por Everett S. Lee (1980). Além de retomar os princípios defendidos, o demógrafo norte-americano trouxe também novas abordagens explicativas para o fenômeno. No seu clássico artigo *Uma Teoria Sobre Migração*, informa que este fenômeno compreende uma mudança permanente ou semipermanente de residência. A distância do deslocamento, o caráter voluntário ou involuntário do ato, bem como o tipo do movimento (interno ou externo) não são características definidoras da mobilidade. O aspecto que mais interessa e contribui para a análise proposta em seu texto, refere-se aos fatores condicionantes do ato migratório. Para o autor, esses fatores estão associados ao local de origem, ao local de destino, aos obstáculos intervenientes e às decisões pessoais. Quanto aos três primeiros escreve que “em qualquer área, existem inúmeros fatores que atuam no sentido de reter as pessoas dentro da própria área ou de atraí-las para si, e outros que tendem a expulsá-las” (p. 100). Sobre os motivos individuais, considera que alguns “mantêm-se mais ou menos constantes ao longo da vida do indivíduo, enquanto que outros se acham associados às etapas do ciclo vital e, em particular, aos violentos rompimentos que marcam o trânsito entre uma e outra etapas” (p. 101). Além desses condicionantes, Lee observa que as redes sociais mantidas entre o indivíduo que migrou e as pessoas que continuaram no espaço de origem contribuem no processo decisório de migrar; “o conhecimento da situação no local de destino depende dos contatos pessoais ou das fontes de informação” (p. 101). Assim, o autor apresenta condicionantes que definem a mobilidade ocorrida entre diferentes recortes espaciais e contribui teoricamente para outras dimensões do fenômeno migratório, como seu volume, sobre os fluxos e refluxos, bem como sobre as características dos migrantes.

Um dos autores de referência a discorrer sobre as migrações na Geografia Humana foi Pierre George, no livro *Geografia da População*, no qual discorre sobre temas centrais dessa área, como a distribuição das pessoas no espaço, sua relação com o desenvolvimento, sua territorialização, seu crescimento e sua mobilidade

espacial. No último capítulo do livro, o autor apresenta motivos que pesam na concretização dos fluxos migratórios entre espacialidades: as mudanças climáticas, os fatores políticos e econômicos, bem como a inércia migratória, são mencionados como forças dispersoras da população. Esta dispersão responde, também, pela mobilidade da força de trabalho e pelo papel da família. Em termos gerais, infere-se que George (1991, p. 105) associa o fenômeno migratório, sobretudo, a fatores políticos, econômicos e de povoamento. Outros temas em voga nas pesquisas contemporâneas aparecem em sua obra, ainda que sem aprofundamento: as remessas, os fluxos migratórios forçados, os efeitos nocivos da migração, a seletividade dos migrantes e o desenvolvimento das migrações por etapa. Aborda, ainda, as trocas migratórias internacionais, cujos principais espaços migratórios de origem e de chegada eram Ásia, Índia, Turquia, Norte da África, Estados Unidos, Brasil e Argentina.

Nesse campo, outras contribuições significativas e que também merecem destaque foram publicadas pela geógrafa da população Jaqueline Beaujeu-Garnier. No livro *Geografia da População*, aborda o significado dos estudos contemplados pela disciplina, as principais fontes demográficas, as relações estabelecidas entre homem e espaço, e como se dão os movimentos populacionais. Sobre esses, ela evidencia as migrações internacionais e internas, suas causas, suas consequências e suas tipologias e o processo de inserção do migrante na sociedade receptora:

Quer a migração se verifique através de distâncias longas ou curtas, quer envolva algumas centenas ou vários milhões de indivíduos, ela, em todos os casos, acaba transformando não só a área de origem como, também, a de recepção e, às vezes, também transformando o modo de vida dos migrantes e seu próprio metabolismo e sua mentalidade. É, na realidade, não sem profundo motivo que um ser humano pode empreender tal aventura [...] (Beaujeu-Garnier, 1980, p. 245).

Quanto aos fatores que contribuem para a migração, a autora apresenta considerável número de condições determinantes. Os identificados por ela são as redes migratórias, as motivações econômicas, o papel das comunicações, as condições naturais, a cultura (a língua), a necessidade de sobrevivência, a industrialização, o espírito aventureiro, a descoberta de novos recursos, o desenvolvimento das redes de transportes e o papel das fantasias construídas. Sobre o papel das redes infere que

quando a notícia do filho ou do amigo que partiu é boa, o movimento emigratório propaga-se e muitos outros indivíduos emigram por

nenhum outro motivo senão o oriundo do sentimento de companheirismo, que une famílias ou amigos, ou simplesmente o do exemplo dado pelo primeiro a deixar a terra natal (Ibid., p. 251).

Como se observa, a autora não condiciona o fenômeno migratório apenas a partir da atuação de um fator. A depender do recorte espacial em questão, da temporalidade do fenômeno migratório ou de suas tipologias, determinado grupo de fatores pode ter maior peso que outro - no entanto, é menos provável que ela aconteça em função de apenas uma variável condicionante¹⁵. Beaujeu-Garnier, ao descrever os movimentos migratórios ocorridos no território brasileiro, foca sobretudo os fluxos que se destinaram à Região Sudeste provenientes da Região Nordeste. Nesta região exemplifica movimentos internos em direção às capitais estaduais Recife e Salvador. Em nosso entendimento, a maior contribuição da autora para o estudo das migrações refere-se à discussão dos fatores condicionantes da mobilidade, uma vez que sua investigação empírica privilegiou os casos de fluxos migratórios em outras regiões do Planeta.

Paul Singer contribui similarmente com os estudos da mobilidade populacional, definindo a migração como “fenômeno social historicamente condicionado, tornando-se o resultado de processo global de mudanças, separado do qual não deveria ser considerado” (1973, p. 271). Segundo ele, a mobilidade populacional e suas implicações na estruturação dos espaços e na formação de redes entre localidades, articula-se às transformações ocorridas em diferentes instâncias na escala mundial. As migrações ocorridas dentro de determinado contexto (regional, nacional e internacional) refletem as mudanças de uma economia que se globaliza continuamente, conclui.

Por fim, cabe ainda ressaltar o livro de Damiani denominado *Geografia da População*: para a autora, as migrações de europeus para a América, no final do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, deram-se em função das condições de desenvolvimento do capitalismo em seus países de origem. Assim, esses fluxos migratórios, além de revelarem a impossibilidade de assimilação de significativa parte da população pelo emprego, associavam-se às condições da partilha do mundo pelos impérios coloniais e neocoloniais (DAMIANI, 2006, p. 40). De uma maneira geral,

¹⁵ No que tange às migrações internas, e nesse caso focando a Bahia como espaço migratório, é provável que os motivos econômicos e as condições naturais adversas - fatores de repulsão - sejam os de maior peso. Contudo, não se pode deixar de lançar luz, dentre outros fatores, ao papel da rede viária nas trocas migratórias.

pode-se inferir que a explicação central que justificaria para a ela a ocorrência desse fenômeno refere-se ao processo de expropriação e concentração da propriedade, bem como de exploração do trabalhador. A autora defende que, tanto a migração interna quanto a internacional resultariam de um mesmo processo, ou seja, o da reprodução das relações capitalistas de produção. No caso brasileiro, uma das dimensões desse modelo ocorreu por causa da substituição dos antigos proprietários de terra por grandes empresas capitalistas e multinacionais (Ibid., p. 42), o que imprimiu no campo novas relações produtivas, influenciando, assim, na tomada de decisão do trabalhador rural pelo deslocamento.

Os estudos geográficos brasileiros sobre migrações vêm ganhando espaço nas pesquisas desenvolvidas por diferentes centros de investigação mas, se existem muitos estudos de base empírica abordando as migrações internas e, sobretudo, as migrações internacionais, poucas são as análises focadas na dimensão teórica e prática do fenômeno. Pesquisas desenvolvidas por estudiosos desse tema - no Programa de Pós-graduação em Geografia da UFMG - abordam as migrações internas objetivando entender diferentes dimensões do fenômeno: uma que se refere ao mapeamento dos fluxos migratórios em diferentes escalas, outra que privilegia o impactos deles na rede de localidades (ambos os estudos tratam de diferentes escalas) e outra dimensão que joga luz sobre o papel dos fatores que contribuem para a dispersão da população no território nacional. Esses fatores reuniriam, em primeiro lugar, aqueles relacionados às

questões econômicas que envolvem melhoria de condições de vida material (mudança de emprego, acesso à moradia, energia elétrica, água tratada, esgotamento sanitário, educação e saúde). Outros fatores, como distância das residências em relação aos estabelecimentos comerciais e de serviços, expectativa de aumento da renda e alterações no custo de vida, podem ser considerados como fatores objetivos (MATOS, 2011, p. 139).

As ideias construídas sobre a migração, a partir da ótica dos autores até aqui mencionados, podem ser identificadas como parte integrante do arcabouço teórico e metodológico que sustenta as pesquisas e os estudos migratórios desenvolvidos até então. Ao comparar as principais questões abordadas por Ravenstein àquelas estudadas por geógrafos na atualidade, verifica-se que boa parte das características presentes em seu estudo, desenvolvido na Grã-Bretanha, continua presente na dinâmica migratória em diferentes contextos histórico-espaciais.

Quadro 2 - Fatores determinantes da migração

Autores	Fatores
Ravenstein	Melhoria das estradas, facilidades oferecidas pelo sistema de transporte ferroviário, desenvolvimento da marinha mercante, hábito de viajar, crescente educação dos trabalhadores, posição geográfica dos lugares e suas características econômicas (comércio e indústria).
Lee	Associados ao local de origem e ao local de destino; obstáculos intervenientes (distância, barreiras físicas), fatores individuais, redes sociais (amigos, parentes).
George	Mobilidade da força de trabalho (vinculado às demandas do sistema socioeconômico), o papel da família, motivação econômica, fatores políticos.
Beujeau-Garnier	Econômicos, redes sociais, rede de transporte e comunicação, condições naturais, fatores históricos, cultura migratória, fome, descontentamento econômico, fatores psicológicos, fantasias construídas sobre local de destino, descoberta de novos recursos.
Singer	Fatores estruturais (deslocamento de atividades no espaço, crescimento diferencial da atividade em lugares distintos); os motivos individuais manifestam-se no quadro geral de condições socioeconômicas.
Damiani	Ligados à expropriação e concentração da propriedade e exploração do trabalhador.
Matos	Fatores objetivos e subjetivos; os primeiros relacionados às questões econômicas (fatores infraestruturais); distância geográfica, dentre outros.

Fonte: Ravenstein (1973); Lee (1973); Beujeau-Garnier (1980); George (1991); Singer (1973); Damiani (2006), Matos (2011).

Uma questão central, recorrente em todas as abordagens vistas anteriormente, refere-se aos fatores condicionantes das migrações. Daí a importância de serem considerados, minimamente, para o entendimento das dinâmicas sócio-espaciais resultantes do movimento da população. O Quadro 2 acima sistematiza o pensamento dos teóricos citados até aqui acerca dos principais motivos determinantes da migração. A análise cuidadosa do pensamento de cada autor, do momento histórico em que suas obras foram produzidas, do contexto socioeconômico onde estavam inseridos, bem como do grupo de fatores por eles descritos, permite inserir seus estudos em uma das duas correntes teórico-metodológicas descritas no Quadro 3.

Quadro 3 - Paralelo entre os enfoques neoclássico e histórico-cultural em migração

Enfoque neoclássico	Enfoque histórico-cultural
Decisão de migrar: Ato de caráter individual, de livre escolha não determinado por fatores externos; Enfoque atomístico reduzido ao indivíduo; pretensamente neutro e apolítico.	Decisão de migrar: Migração como mobilidade forçada pela necessidade de valorização do capital e não como ato soberano de vontade própria.
Significado: Elemento de equilíbrio em economias subdesenvolvidas, especialmente as mais pobres; Industrialização e modernização como força positiva propulsora da migração.	Significado: Resultado de um processo global de mudanças; Expressão da crescente sujeição do trabalho ao capital.
Metodologia: Análise descritiva, dualista e setorial do fenômeno; Enfoque causal, isolado e pontual das migrações; Considera as características individuais dos migrantes.	Metodologia: Análise histórico-cultural das migrações. Visão de processo; Enfoque dialético; Considera a trajetória dos grupos sociais.
Categoria de análise: O indivíduo.	Categoria de análise: Os grupos sociais.
Dimensão espaço-temporal: Deslocamento do indivíduo entre dois pontos no espaço (fluxos, linhas, pontos); Visão fixa de mercado de trabalho homogêneo e pontual.	Dimensão espaço-temporal: Movimento de um conjunto de indivíduos, num certo período do tempo, sobre o espaço geográfico; A trajetória pode apresentar vários pontos e ser de longa duração, pois representa um processo e não apenas fluxos isolados; Mercado de trabalho multidimensional em transformação no tempo e no espaço.

Fonte: BECKER, 1997.

Para Hissa (1993), existem vantagens na utilização de uma ou de outra corrente na interpretação das migrações. A perspectiva neoclássica “permite uma maior facilidade de tratamento de dados e variáveis. Fornece, ainda, uma boa perspectiva das motivações, como também das características dos migrantes e da sua inserção na sociedade receptora” (p. 11).

As vantagens do modelo histórico-cultural estão associadas à possibilidade de se compreender as migrações dentro de contextos históricos específicos. Ao trabalhar as migrações, sob o ponto de vista das estruturas, engendradas pela própria dinâmica da acumulação, produto e condição do próprio processo de produção do espaço nas sociedades periféricas, o modelo é útil por mostrar para quem a mobilidade inter-regional do trabalho é funcional (Ibid., p. 11).

Diante do exposto, questiona-se: quais fatores devem ser considerados como prevaletentes na produção de movimentos migratórios sobre o espaço? De acordo com Matos (2011, p. 139) não há dúvida de que os motivos de ordem econômica, que

podem ser definidos como os fatores objetivos, são amplamente reconhecidos. No entanto, outros determinantes, esses qualificados como subjetivos, devem ser considerados na análise da problemática migratória:

Os fatores subjetivos são aqueles mais relacionados às questões culturais, familiares, psicológicas, pessoais, paisagísticas etc. e que normalmente apresentam maior dificuldade de mensuração. Incluem itens relativos à cultura esportiva, comunitário-popular, religiosa e cívica (Ibid., p. 139).

Os principais motivos que definem a mobilidade dos homens sobre o espaço foram apresentados pelos autores com os quais dialogamos neste trabalho. Ao que parece, a opção em qualificar os condicionantes da migração a contextos, escalas e temporalidades vincula-se, sobretudo, ao objetivo da pesquisa e à posição do pesquisador quanto às suas escolhas teóricas e metodológicas. Essas escolhas refletem o conhecimento historicamente construído e as demandas sociais do momento.

Assim como os homens se movem sobre o espaço, as abordagens dos fenômenos geográficos movimentam-se nos diferentes campos disciplinares. O conhecimento geográfico produzido ao longo do tempo reflete as transformações ocorridas na sociedade e na academia. Destarte, diferentes lentes têm sido utilizadas na interpretação do fenômeno da mobilidade humana - e seus reflexos em diferentes escalas espaciais - revelando o “papel dos fios migratórios no progresso da complexa teia da civilização” (BEAUJEU-GARNIER, 1980, p. 279), marcada atualmente pelo intenso processo de urbanização.

2.3.1 Rede urbana e migrações

A rede urbana brasileira passou por transformações importantes a partir da década de 1950, com o surgimento de novas cidades e a consolidação de centros intermediários, conjugadas à desconcentração espacial da economia (MATOS, 2005, p. 24). Além disso, o número de localidades com mais de cinco mil habitantes cresceu enormemente, sendo que a dinâmica migratória interna, acrescida ao aumento dos intercâmbios de natureza econômica, foi responsável por esse quadro. Ao discutir a estrutura urbana brasileira, Matos introduz a ideia de país polimórfico “no qual coexistem múltiplas manifestações da modernidade e de arcaísmos históricos” (p. 32) e sugere “ser oportuno pensar na urbanização como um processo sócio-espacial ancorado por conexões geográficas que articulam pontos especiais (cidades ou áreas

urbanas)” (p. 39). Os estudos que reinterpretam o fenômeno da rede urbana brasileira por meio de fluxos migratórios considerados neste trabalho foram os de MATOS (2005), LOBO (2009) e LOBO e MATOS (2011).

É certo que os fatores que condicionaram a mobilidade territorial são de natureza diversa e a esses fatores acumulam-se outras atividades e práticas que ajudam a tecer considerações mais amplas sobre os impactos das interações migratórias na organização da rede de cidades. Desse modo, localidades que apresentaram notável crescimento populacional, impulsionado pela chegada de novos habitantes, mantiveram posição de centralidade na região onde se inseriam. A chegada de novos migrantes refletiu em certa medida a importância das atividades de transformação, bem como do comércio e dos serviços no padrão hierárquico e de funcionamento das localidades centrais da Bahia, por exemplo, ao longo do tempo.

A capacidade de atração e de manutenção do estoque de migrantes indica o grau de centralidade. A centralidade de determinada localidade se manifesta a partir de diferentes dinâmicas; dentre estas citam-se a concentração espacial da população e a polarização dos fluxos migratórios. Desse modo, “a mobilidade espacial, representada pelas variáveis intensidade e conectividade migratória e a dispersão espacial dos fluxos migratórios” (MATOS et al., 2014) permite mapear o nível de articulação estabelecido entre localidades. No entanto, questiona-se por que os fluxos migratórios indicam o grau de centralidade das cidades. A resposta está no fato de que estes fluxos estão entre os mais importantes das redes de países em desenvolvimento, porque indicam processos espaciais que aglutinam força de trabalho, pequenos capitais, informações e trocas de experiência, além de outras dimensões subjetivas alusivas à cultura, expectativas de sucesso e trajetórias do migrante.

Os núcleos que desempenham a função de polos regionais constituem, quase sempre, nós privilegiados de uma rede de cidades. Essas cidades articulam-se com localidades situadas em sua hinterlândia ou em outras porções do território nacional, ou seja, drenam recursos, atraem investimentos, serviços e pessoas. As cidades que mais atraem migrantes detêm, geralmente, maior número de postos de trabalho, maiores oportunidades de consumo e prestação de serviços (MATOS, 1995, 2003, 2005; LOBO et al., 2014), logo, maior grau de conexão com outras áreas e papel de destaque na rede urbana regional e nacional.

Acreditamos ainda que outras forças e agentes atuaram na conformação dos arranjos estabelecidos. São eles: a força do capital, o papel do estado e a presença de recursos naturais, que compunham as singularidades de cada região. Como se verificará adiante, as feições da rede de localidades na Bahia adensadas a partir do segundo quartel do século XIX foram produzidas pela atuação desses fatores, que atuaram com intensidades e temporalidades distintas, mas em conjunto. Difícil é a tarefa de identificar qual desses fatores foi o mais estruturante da rede em cada subperíodo, mas acreditamos que as “partidas” e as “chegadas” de homens, mulheres e crianças ajudaram a definir a posição dos centros na classificação dos lugares centrais. Esse estudo foi possível, graças a utilização de métodos de pesquisa, que variaram de acordo com as fases da rede estudada, de acordo com o foco escolhido e ainda de acordo com a disponibilidade de informações.

2.4 Caminhos metodológicos

Davidovich (1978) apresentou um caminho metodológico para os estudos urbanos, ao identificar diferentes escalas de urbanização, tendo como referência o sistema urbano brasileiro. Essas escalas são tomadas como dimensões diferentes de um mesmo processo de urbanização e a interpretação delas foi feita a partir da observação dos seguintes parâmetros: tamanho urbano, dinâmica populacional, condições de renda e posição na atividade industrial. As escalas identificadas pela autora são: *i)* da metropolização, de alta complexidade - ali estão agrupados centros urbanos de várias características funcionais; *ii)* de tangenciamento à metropolização; *iii)* de cidades com funções regionais; e *iv)* de cidades localizadas em área de fronteira de recursos. Para Davidovich, pode-se reconhecer ainda escalas da urbanização em trechos de concentração urbana, em agregados formados por centros de regiões agrícolas densas, na disposição de localidades ao longo de rodovias importantes e também na distribuição esparsa de aglomerados e áreas de condições econômicas frágeis (DAVIDOVICH, 1978, p. 58).

Essas escalas geográficas definidas por Davidovich serviram como referência na escolha da área sobre a qual desenvolvemos o presente estudo. Por questões de natureza afetiva, como já foi mencionado, decidimos colocar foco sobre a rede urbana da Bahia, estado de origem do pesquisador. Nesse sentido, adaptou-se o modelo supracitado, uma vez que ele não identificou o território estadual como escala possível

ao estudo da urbanização, embora fosse possível identificar na Bahia, as escalas apresentadas por ela. Destarte, o ponto inicial de pesquisa foi o estudo sobre as Regiões de Influência das Cidades (REGIC), publicado pelo IBGE em 2007, que definiu as áreas comandadas pelas mais importantes metrópoles brasileiras. Esse trabalho aproxima-se, sobretudo, da terceira escala de urbanização - aquela que propõe estudar as cidades com funções regionais - e o escolhemos como referência-base por se tratar do mais completo estudo sobre a rede urbana brasileira, uma vez que utilizou diferentes variáveis para definir a hierarquia das localidades no sistema urbano brasileiro, comandado por São Paulo¹⁶.

Definidas as regiões influenciadas pelas principais cidades da Bahia, passamos a jogar luz sobre o papel de cada uma na atração ou repulsão de migrantes. Assim, com base nos fluxos migratórios de data fixa - dos últimos censos (1991, 2000 e 2010) - identificamos os principais vetores dinâmicos na Região de Influência de Salvador. A alta capacidade de atração de pessoas, analisada em conjunto com outros desempenhos na esfera produtiva, revela a importância de cada aglomerado urbano no conjunto das funções urbanas estaduais. Além desse aspecto, o estudo da dinâmica migratória em cidades de porte médio tem papel decisivo na definição da hierarquia entre localidades, pois atentar para unidades espaciais e funcionais de dimensão imediatamente inferior à da *hinterland* metropolitana contribui sobremaneira para o entendimento da organização espacial (CORRÊA, 2005, p. 43).

No que se refere ao período anterior à década de 1980, foram utilizados outros caminhos para mapear a rede de localidades, ampliando o número de variáveis e materiais analisados, dentre eles: *i*) relatos de viajantes, documentos estatísticos históricos, relatórios dos presidentes da província da Bahia e mapas históricos, que auxiliaram na recomposição da rede pretérita de cidades comandada por Salvador; *ii*) livros, artigos, dissertações e teses com informações sobre o quadro demográfico, econômico e social da Bahia e das localidades estudadas; e *iii*) os censos de IBGE, dos quais foram extraídas informações populacionais e de serviços distribuídos em cada unidade básica de observação - partindo-se do princípio de que o entendimento da configuração da rede não seria possível sem a apropriação e interpretação dos

¹⁶ Como se observou ao longo deste capítulo, os estudos sobre rede urbana podem ser feitos a partir de distintos recortes teóricos, metodológicos, espaciais e temporais. Identificamos outros horizontes de pesquisa sobre o tema, como a possibilidade de desvelar solidariedades estabelecidas entre localidades ao longo de um rio, de uma ferrovia ou mesmo de uma estrada, mas não serão tratadas neste estudo.

resultados obtidos da contagem da população. Cabe mencionar ainda a utilização dos censos demográficos de 1940-2010, com especial atenção à informação “população urbana”, que permitiu lançar luz sobre o processo de urbanização baiana e seus reflexos na evolução da rede urbana estadual.

O contato com instituições portuguesas durante o estágio de doutorado sanduíche na Universidade do Porto, sob orientação do professor Mário Gonçalves Fernandes, foi de grande valia para aprofundar os conhecimentos sobre a geografia pretérita do espaço brasileiro, etapa formativa fundamental para a valorização da dimensão histórica na presente tese. Documentos consultados na Biblioteca Municipal do Porto, bem como na Biblioteca Nacional de Portugal e no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa, igualmente contribuíram para definir o eixo de análise trazido no capítulo que veremos a seguir.

O capítulo que se inicia descreve elementos formadores da atual rede urbana da Bahia, enfocando o papel do povoamento, das vias, das vilas e cidades nesse arranjo espacial. Além disso, aborda o contexto político e econômico da província após o processo de independência política do Brasil, descrevendo dimensões da rede de localidades no século XIX. A análise empírica permitiu vislumbrar as relações dos assentamentos interioranos com a capital, Salvador, e dessa com localidades dispostas em outros países. Permitiu ainda identificar quais núcleos desempenharam centralidade na hierarquia das localidades da província, mesmo antes da formação da rede urbana, como é postulado hoje no âmbito da Geografia.

De uma maneira geral, sabe-se que a recomposição de eventos e fenômenos do passado não é tarefa fácil para pesquisadores das Ciências Humanas, uma vez que a indisponibilidade de informações e dados, pontuais ou contínuos, pode comprometer o esforço e a montagem do quebra-cabeça do espaço ora pesquisado. No campo da Geografia Urbana Histórica, à medida que se recua no tempo buscando mapear a rede de cidades, vilas e povoados no interior do País, essa tendência se confirma e as dificuldades aumentam, por causa da escassez de informações. Ainda assim, em se tratando da província da Bahia, é possível encontrar dados substanciais,

sobretudo da capital, Salvador, e de localidades situadas no seu entorno e no litoral, desde o século XVI. O mesmo não se pode dizer sobre as áreas interiores da província.

Os elementos geográficos do sistema de localidades criadas na província da Bahia nos três primeiros séculos de ocupação portuguesa interagiam muito mais com pontos situados em outros continentes que com os que aqui existiam. As relações entre as capitanias eram quase inexistentes, o que leva a crer que Salvador, Porto Seguro e Ilhéus comunicavam-se mais com Lisboa e menos entre si. De acordo com Leão (1989, p. 68), esse sistema começa a mudar na segunda metade do século XVIII, quando o Recôncavo Baiano (RB) passa a produzir e exportar grandes quantidades de açúcar e fumo, que induziram o surgimento das vilas de São Francisco do Conde e de Cachoeira. O porto dessa última - considerado nuclear no Recôncavo - unia os caminhos do sertão e das Minas, assim como áreas do entorno da capital (ANDRADE, 2010, p. 18). Com o crescimento de Salvador e o aumento do movimento em seu porto, a cidade passou então a demandar gêneros alimentícios cultivados nas fazendas e nas localidades vizinhas. Além disso, com a interiorização da agricultura e do povoamento, inaugurou-se novo estágio de ocupação territorial marcado por nuances de atividades urbanas em pontos dispersos do território, articulados a Salvador por um nascente aparelho de circulação de pessoas, ideias e mercadorias.

O território da Bahia no século XIX apresentava desigualdades regionais visíveis à medida que se afastava do litoral em direção ao interior da província. De acordo com Duarte (apud ZORZO, 2001, p. 18), à proporção que se distanciava do litoral rumo ao interior, recuava-se também, temporalmente, aos séculos XVIII, XVII e XVI. Para Zorzo, essa diferenciação paisagística e temporal era formada por assentamentos originados em momentos diferentes, articulados por “lentas redes de comunicação e organizados de acordo com uma malha político-administrativa em constante rearticulação” (p. 18). Participavam desse sistema “aldeamentos de índios, antigas vilas e povoados, engenhos, fazendas, rede de conexão por navegação fluvial e marítima e rede interna terrestre de caminhos e pousos de tropas” (p. 18). Para ele, as cidades formadas na Bahia nunca surgiram isoladamente, ao contrário, “condensaram pontos interconectados dotados de densas formas políticas” (p. 33). De certa maneira, a formação de um sistema urbano no Brasil não fugiu dessa lógica: o surgimento das vilas e cidades na Bahia foi um reflexo do que teria ocorrido no país

como um todo, desde sua condição de colônia. Esse processo de formação de aglomerados foi se consolidando à medida que a população distribuía-se no território.

3.1 Caminhos, povoamento e população

A formação de vilas e cidades no Brasil remonta ao século XVI, com a implantação do sistema de Capitânicas Hereditárias, que inaugurou a exploração sistemática da nova Colônia, estimulando os donatários a iniciar o povoamento em cada um de seus lotes (ANDRADE, 2004, p. 30). Apesar de as primeiras localidades surgidas estarem situadas predominantemente no litoral, nos períodos seguintes se intensificou a interiorização de atividades tipicamente urbanas no território pertencente à Coroa Portuguesa. De acordo com Freyre (2000, p. 322), Bahia e Pernambuco, no século XVI, eram os dois grandes centros econômicos e sociais e possuíam dois grandes portos de abrangência internacional. Nas terras hoje denominadas Bahia, esse processo ficou evidente desde a fundação da cidade de Salvador, em 1549, e também se caracteriza pela polarização de atividades, de serviços e sobretudo de população na faixa litorânea.

Mesmo com esse desequilíbrio histórico entre Salvador e o restante do estado, alguns núcleos do interior surgiram como importantes aglomerados urbanos, contribuindo decisivamente para a formação da rede de cidades baianas, embora - como veremos ao longo desse estudo - nunca tenham ameaçado a posição da capital. Essa rede de aglomerados também se estabelece a partir da ocupação do litoral e, em seguida, a partir do desbravamento e navegação de importantes rios. Na província da Bahia, após a ocupação do Recôncavo Baiano (RB), o processo de interiorização deu-se por meio do rio São Francisco.

Na comitiva de Thomé de Souza vinha Garcia d'Ávilla, o precursor de nossos bandeirantes. Circunscriptas ao litoral na primeira metade do século XVI, só após a chegada de Thomé de Souza começaram as penetrações pelo sertão. O gado trazido pelas caravelas multiplicou-se com rapidez. Garcia d'Ávilla, penetrando o São Francisco em correrias contra os selvagens, lobrigou as vantagens de aproveitar os vargedos, vasantes e carnaúbaes para o desenvolvimento da pecuária no valle em questão. Os engenhos de assucar se localizam nas imediações da faixa litorânea, aproveitando as possibilidades das terras de maçapê do reconcavo bahiano, e a pecuária se introduziu pouco a pouco nos sertões, onde havia terras inaproveitadas e gordas pastagens naturaes. E, obtidas as grandes sesmarias, Garcia d'Ávilla, Guedes de Britto e seus successores espalharam em fins do seculo XVI e por todo o século XVII os seus curraes pelas margens do São Franncisco e nas dos seus affluentes, de lá se propagando pelos

sertões nordestinos [...] (p. 2-3). [...] **Por ocasião da descoberta do ouro e do desenvolvimento da mineração no século XVIII já o vale do São Francisco se achava repleto de gado, com varias villas florescentes e aldeamentos protectores installados para reduzir os selvícolas** (grifo nosso) [...] (ROCHA, 1940, p. 3).

Tem as suas beyras varias povoações huas mais chegadas, outras mais distantes do dito Rio e na mesma forma se vão continuando por elle asima por espaço de mais de seis centas legoas, athe se a justarem na barra que nelle faz o Rio das Velhas (ANÔNIMO, apud ZEMELLA, 1951, p. 136).

Garcia d'Ávilla “escolheu pontos apropriados, construindo curraes primitivos, deixando em cada um delles um casal de escravos, dez novilhas, um touro e um casal de equinos”, lançando assim as bases efetivas da ocupação das terras drenadas pelo grande rio (ROCHA, 1940, p. 4). Mapas produzidos por viajantes e pela administração da metrópole no século XVIII indicam a localização de aglomerados nas margens daquele importante curso d'água.

Embora tenha sido um dos grandes rios facilitadores da ocupação do interior do Brasil, o São Francisco pouco contribuiu para o povoamento de suas margens, por causa das constantes inundações que matavam animais e pessoas. Os rios maiores serviram mais para dispersar o colonizador e os rios menores teriam servido como viabilizadores da fixação do homem agrícola - e logo sua sedentarização (FREYRE, 2000, p. 98-99). O Recôncavo Baiano foi uma das primeiras áreas densamente ocupadas na colônia, região drenada por rios com essa característica: “vários rios abrem nela (Baía de Todos os Santos) seus estuários largos e profundos, navegáveis por dezenas de quilômetros e articulando uma zona extensa de terras férteis” (PRADO JÚNIOR, 1994, p. 41).

A apropriação e uso das terras descobertas na América resultou das necessidades econômicas da coroa portuguesa, observando, sobretudo, as características físicas (posição do sítio e distribuição dos rios). No caso brasileiro, as *virtualidades naturais*, particularmente a água, tiveram papel relevante nesse processo (Ibid., p. 63). Grosso modo, além dos fatores geográficos, outros condicionantes foram determinantes na configuração do povoamento no Brasil: o sistema de Capitánias Hereditárias, o bandeirismo, a exploração das minas e as missões católicas de evangelização, sendo que, no Nordeste, a criação de gado *vacum* foi determinante (Ibid., p. 37-38).

3.1.1 Caminhos e vias

Desde o princípio do século XVIII, a penetração na colônia, a partir de Salvador, dispersava-se por toda a extensão do atual território baiano, chegando ao sul do Piauí, do Maranhão e do Ceará, enquanto que a incursão a partir de Recife chegou ao Ceará pelo leste, mas não utilizou o mesmo modelo de interiorização a partir da Cidade da Baía (Ibid., p. 62-63). Desde o Setecentos muitos caminhos ligavam a capital baiana às localidades interioranas e, de acordo com Neves & Miguel (2007), a coroa portuguesa mandara construir sete caminhos objetivando facilitar a apropriação do território.

A província da Bahia, no período colonial, comunicava-se com as capitanias do norte e com as províncias do interior em muitas frentes e pelo menos quatro caminhos iniciavam-se no Recôncavo Baiano. A primeira dessas vias originava-se em Salvador com destino à região central da capitania do Piauí, passando por Juazeiro e percorrendo a margem esquerda do rio São Francisco até a região de Oeiras, antiga capital piauiense. Essa foi a via mais importante na história colonial, pois foi por ela que os primeiros migrantes portugueses adentraram o sertão, bem como foi por ali que transitou a maior parte do gado consumido no Recôncavo Baiano naquele período, dispondo a vila de Juazeiro até de uma alfândega para produtos secos. Outro caminho importante ligava a Bahia ao Ceará, tendo como origem Salvador e chegando a Ibó (um dos atuais distritos do município baiano de Abaré), atravessado pelo rio São Francisco, passando por Jeremoabo. Desse ponto dirigia-se à Chapada do Araripe para chegar a Icó, pelas margens do rio Jaguaripe, atravessando o Ceará de norte a sul. Esse foi o caminho utilizado pelos serviços de Correios entre Salvador e a capital cearense, iniciados em 1821. Outros dois caminhos dirigiam-se para o oeste baiano, sendo que um deles conectava Salvador à província do Piauí, alcançando o rio Preto, afluente do rio Grande (PRADO JÚNIOR, 1994, p. 241-242). Esses caminhos eram usados para o transporte de gado e para o deslocamento de migrantes, sobretudo, durante períodos de estiagem.

As vias que interligavam a Bahia com a província de Minas Gerais distribuíam-se em três vertentes: a primeira, partindo do Recôncavo, com pousos nas localidades de Cachoeira, João Amaro e Tranqueira, acompanhava o rio Paraguaçu e o rio de Contas onde se bifurcava em dois percursos, um desses encontrava o rio São Francisco e seguia até o rio das Velhas, onde alcançava as minas no centro da

capitania. Essa estrada ficou conhecida como Caminho da Bahia ou Caminho do São Francisco, como se observa na Figura 02 e, segundo Antonil (1997, p. 186), era melhor que as veredas do Rio de Janeiro e de São Paulo porque era mais aberta, fácil de percorrer e abundante em alimento. Atravessava também extensas áreas mais povoadas, oferecendo maiores comodidades aos condutores de bens para as Minas (ZEMELLA, 1951, p. 71). Outras duas picadas também são descritas: uma que chegava ao arraial de Rio Pardo, na capitania de Minas Gerais, passando pelo rio Gavião e a outra mais curta (aberta no início XIX), que atravessa o alto curso do rio Cachoeira, passando pela então vila originária da cidade de Vitória da Conquista - por aí chegava-se também ao Rio Pardo (Ibid., p. 244).

Existiam mais duas vias que ligavam a Bahia à capitania mineira, e o ponto de partida eram as vilas de São José do Porto Alegre (atual sede do município de Mucuri) e a vila de Ilhéus. A primeira acompanhava o leito do rio Mucuri até a vila de Minas Novas, e a segunda via seguia o leito do rio Cachoeira, chegando à vila de Rio Pardo, passando pela vila de Conquista no Sudoeste Baiano. O primeiro percurso compunha parte da rede que conectava a Bahia à província de Minas pelo Sul, enquanto o segundo trajeto foi abandonado, conforme relato feito pelo príncipe Maximiliano em 1816, quando visitou a região (Ibid., p. 246-247). O príncipe escrevera:

Haviam-me prevenido de que, nessa estrada obstruída por matagais, eu não poderia caminhar sem o recurso de machados e foices; mandei, por conseguinte, fabricar várias dessas ferramentas de boa qualidade, e confiei-as a Hilario, Manuel e Inácio, três homens que eu contratara para a viagem. O primeiro era um mameluco, o segundo um mulato de notável força, afeito à fadiga e acostumado a percorrer as florestas, e o terceiro um índio (WIED-NEUWIED, 1940, p. 333-334).

Boa parte do comércio era feito por meio das duas vias acima descritas, embora as trocas também se realizassem pelos cursos d'água, como o Pardo e o Jequitinhonha. No final do Setecentos e início do Oitocentos, Belmonte (elevada à condição de vila em 1764), situada na desembocadura do Jequitinhonha, teria sido um importante nó na rede de localidades dispostas entre Bahia e Minas Gerais, em razão do contrabando de ouro (ANTONIL, 1997; SPIX & MARTIUS, 1981, p. 146; PRADO JÚNIOR 1994, p. 343-345 e FERREIRA 1999, p. 51, 68).

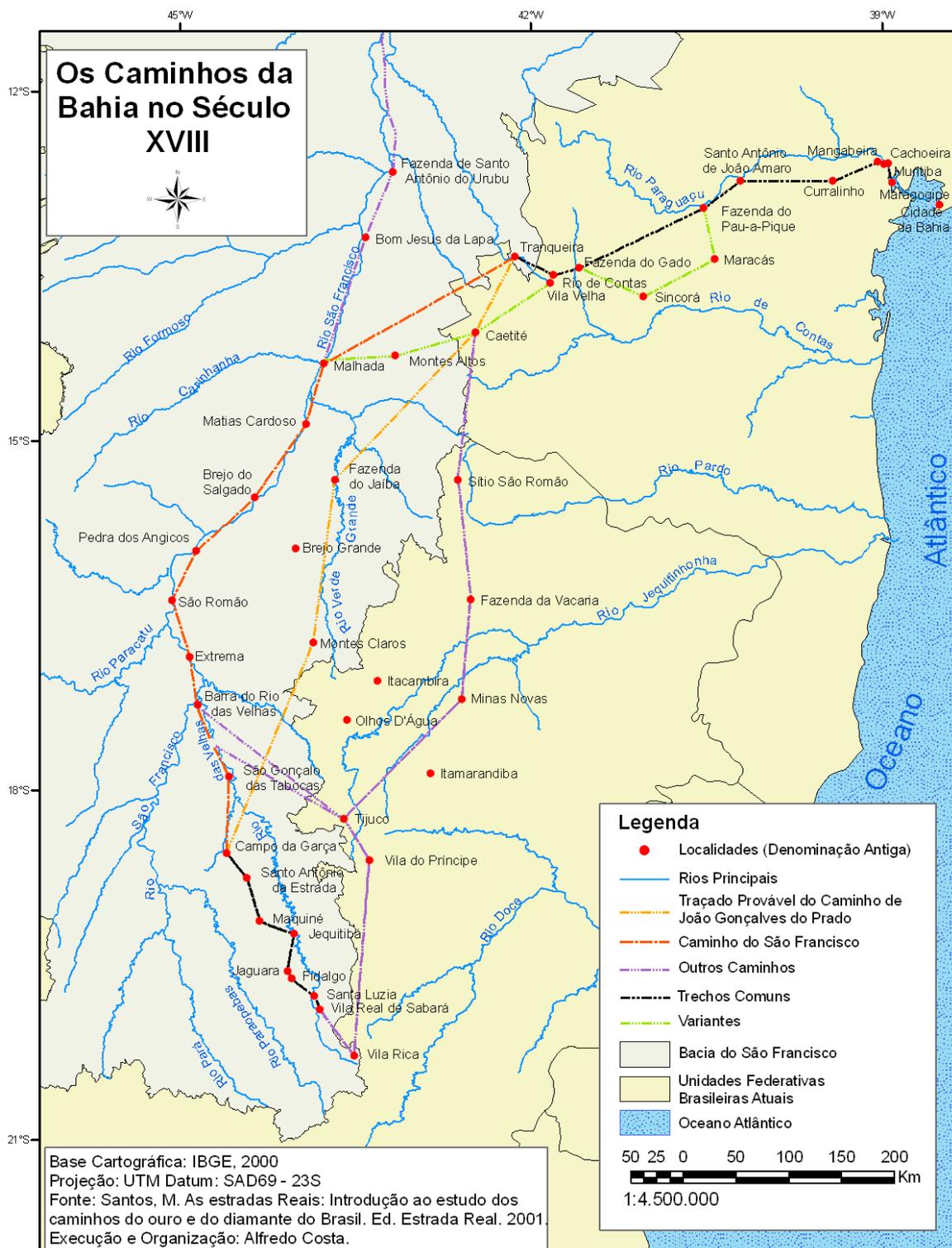


Figura 02

O mais conhecido desses caminhos era o da Bahia, identificado na Figura acima como Caminho do São Francisco, que ligava a Baía de Todos os Santos à província mineira (ATAYDE, 2007, p. 23). Esse caminho foi usado até o século XIX como via de transporte de mercadorias entre a região central mineira e o Nordeste Brasileiro, sendo que as primeiras expedições que chegavam às Minas Gerais

partiram da Bahia ainda no primeiro século de ocupação portuguesa, através do curso do referido rio (PAULA, 1988, p. 127-128). Outros caminhos partiam de diferentes pontos do interior da Capitania da Bahia, objetivando chegar à margem sanfranciscana e dali abastecer o território mineiro (SILVA JÚNIOR, 2010, p. 72).

Na Figura 03, outro percurso pode ser observado: o que representa a estrada que se iniciava no porto de São Félix, defronte da vila de Cachoeira, no rio Paraguaçu - Recôncavo Baiano - e acabava na Serra dos Montes Altos¹⁷. A observação atenta da “planta” permite identificar a localização de fazendas e/ou localidades em toda a extensão do caminho, que atravessava a Bahia no sentido leste - oeste. Os círculos vermelhos observados nesse sentido representam a vila de Cachoeira, a vila de Curralinho (atual sede do município de Castro Alves), a vila do Rio das Contas (atual cidade de Rio de Contas) e o povoado denominado de Vila Velha do Rio das Cotas (atual sede do município de Livramento de Nossa Senhora), a oeste.

A “planta” foi idealizada por Manoel Cardozo de Saldanha - sargento mor da Infantaria e membro da comissão criada para averiguar se existia salitre na referida serra - e elaborada por José Antônio Caldas, membro da Academia Militar da capital da província da Bahia. Trata-se de um dos documentos mais importantes sobre a comunicação no interior da Bahia em meados do século XVIII, se não o mais relevante, tendo sido elaborado por volta de 1758. Além do tráfego existente entre a capital e localidades situadas no atual oeste baiano por meio do rio São Francisco, o serviço de trocas também se fazia via terra, como descrito anteriormente. Outras informações relevantes estão representadas na planta, como a serra do Sincorá e o rio das Rãs, importante afluente da margem esquerda sanfranciscana.

¹⁷ Localiza-se entre o rio São Francisco e a Serra do Espinhaço e se distribui nos territórios municipais baianos atuais de Candiba, Guanambi, Palmas do Monte Alto, Pindaí e Sebastião Laranjeiras.



Figura 03

Parte da Planta Chorografica da estrada, que principiando na Serra dos Montes Altos [...] vem finalizar no Porto de S. Felis - 1758
 Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino. CALDAS. 1958.

No Oitocentos, a área interiorana da colônia mais representada pela cartografia lusitana foi a província de Minas Gerais, em decorrência das atividades desenvolvidas nas jazidas de ouro. Trataram de representar não somente os povoados e vilas que originaram em função da mineração, mas também rastros de ocupação em todo o território provincial. Encontramos um exemplo dessa estratégia na Figura 04, que representa a localização de pontos de ocupação ao longo do alto rio São Francisco e seus afluentes. As setas vermelhas com círculos indicam localização de paróquias e guardas militares, situadas na margem do referido rio e outra num dos lados do rio Pardo, importante curso d'água que desemboca no Oceano Atlântico, na cidade de Canavieiras. Ainda é possível observar capelas, representadas pelos círculos de menor diâmetro - e fazendas representadas pelas estrelas. Na parte superior esquerda do mapa identifica-se a capela de Carinhonha, que originaria, no século seguinte, o município homônimo. Chama a atenção na figura a representação de parte da capitania de Pernambuco, a comarca do Rio São Francisco, anexada à Bahia em 1824. Como o processo de ocupação do espaço nem sempre se atém às fronteiras políticas, acredita-se que as terras baianas não representadas, mas localizadas em volta da província de Minas Gerais, eram ocupadas, uma vez que não existiam barreiras naturais intransponíveis. Essa ocupação deu-se em duas frentes, uma comandada pelos baianos e pernambucanos e outra pelos mineiros e paulistas.

As Figuras 05 e 06 são relevantes em função das informações que trazem, pois é possível identificar no recorte das duas cartas acidentes geográficos, rios, localidades e vilas situadas no litoral e no interior do território baiano no século XVIII. Na Figura 05 vê-se a vila de Santo Antônio do Urubu (atual sede do município de Paratinga); o arraial de Cardoso (atual município de Matias Cardoso), que na época pertencia à província da Bahia e que, no Oitocentos, constituía importante nó na rede de conexão entre localidades da Bahia e da então província de Minas Gerias, para onde convergiam muitos caminhos (SILVA JÚNIOR, 2010, p. 71). Na Figura 06, de maneira diferente da anterior, observam-se muitas localidades situadas no interior, conectadas por um sistema de caminhos¹⁸. Mesmo que a posição geográfica desses povoados não corresponda à exata localização atual, sua representação no final do século XVIII confirma a hipótese de ocupação territorial.

¹⁸ Os círculos representam, em sentido norte - sul, as atuais sedes municipais de Barra, Serrinha, Água Fria, Iaçú, Ibotirama, Paratinga e Lençóis.

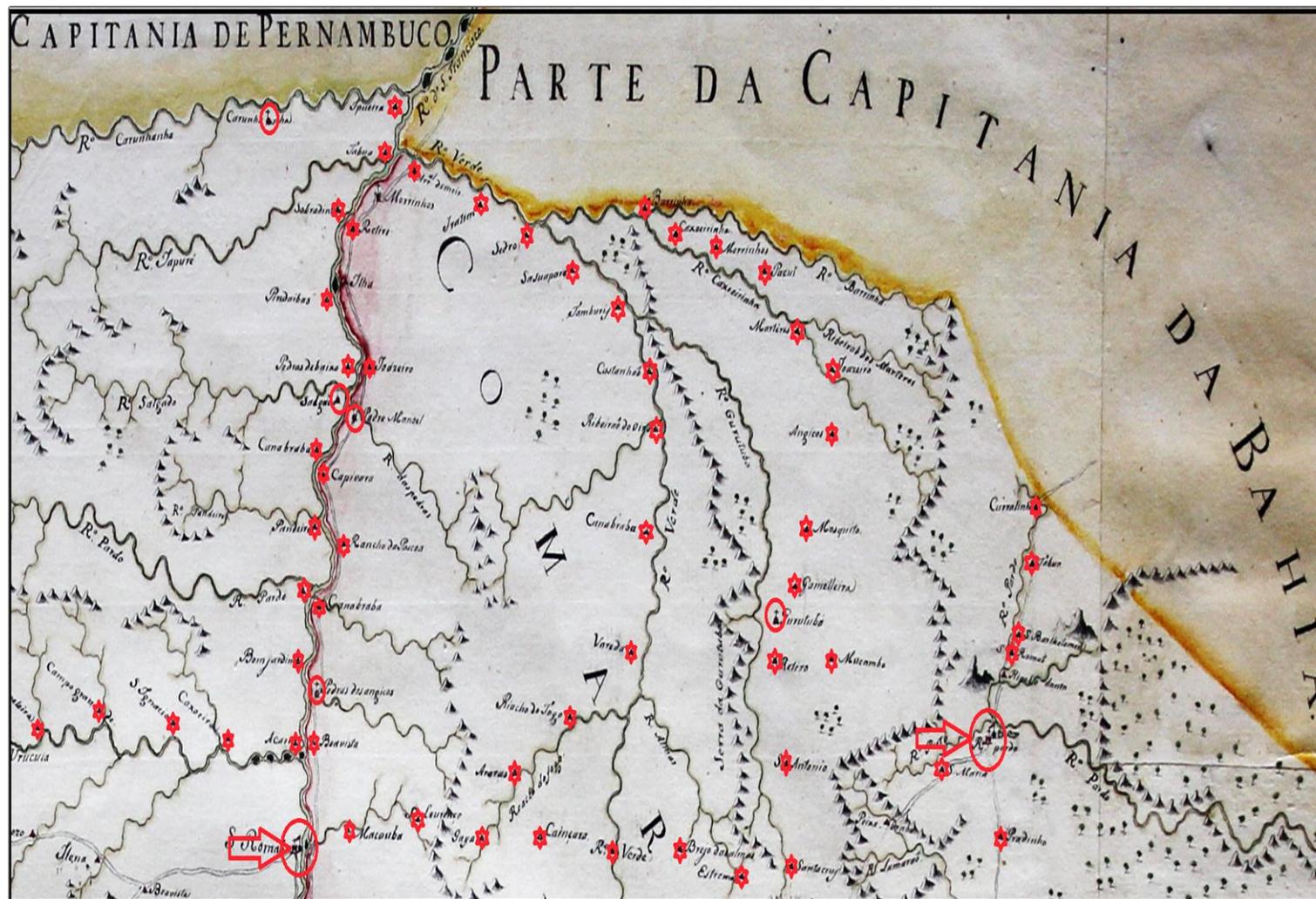


Figura 04

Parte do *Mappa da capitania de Minas Geraes*

Fonte: Biblioteca Pública Municipal do Porto. Sala de manuscritos e reservados. ROCHA, José Joaquim da. 1793.



Figura 05
 Parte da carta *Suite du Bresil. Depuis la Baye de Tous lés Saints jusqu'à St Paul. Pour servir à l'histoire gen.^{le} des voyages* - 1754
 Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal. PRÉVOST (et al.), 1754.

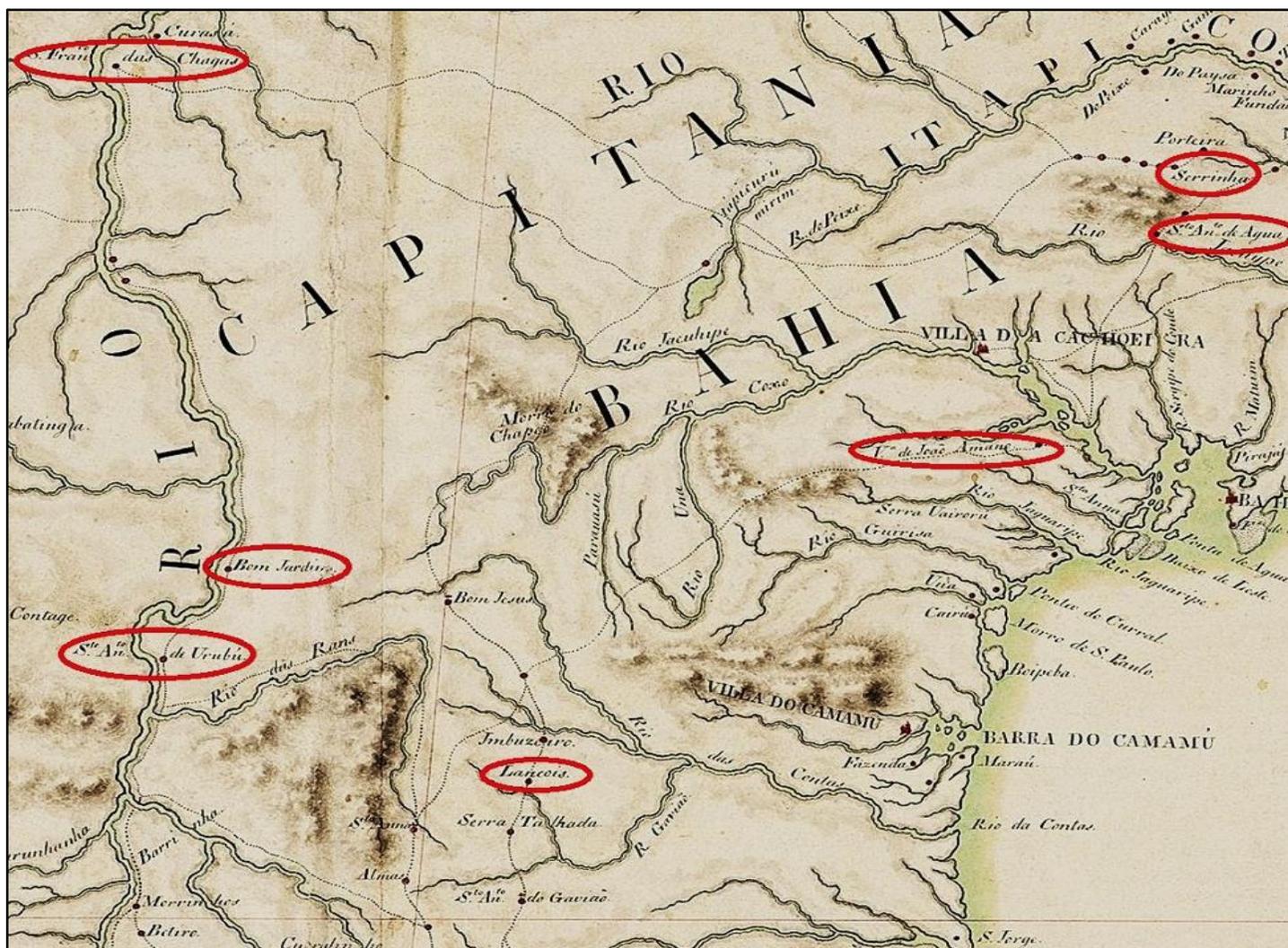


Figura 06 - Parte da Carta geographica de projeção espherica ortogonal da Nova Luzitânia ou América Portuguesa e Estado do Brazil - 1798
 Fonte: Mapoteca do Exército Português - Divisão de Infra-Estrutura. LEME, 1798.

Verifica-se uma maior ocupação no litoral (sobretudo no Recôncavo Baiano) e nos arredores do rio São Francisco, ao passo que a região central aparenta ser menos ocupada. A importância da vila de Santo Antônio do Urubu, vista nas duas Figuras, e da vila de São Francisco das Chagas (atual cidade de Barra) reflete o peso do rio São Francisco como principal eixo de ocupação do espaço regional; no caso da primeira, a centralidade estava vinculada à existência de jazidas de sal situadas na margem direita do rio, que abastecia consumidores das províncias do Piauí, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Esse era um dos fatores que favorecia a pecuária na região, onde se produzia mais de 35.000 surrões¹⁹ (PRADO JÚNIOR, 1994, p. 190). Já a vila de São Francisco das Chagas da Barra do Rio Grande, fundada em 1752, teve sua origem vinculada, sobretudo, a necessidade de apropriação de uma vasta área drenada pelo rio.

Embora a análise dos fragmentos dessas cartas não aponte a existência de uma rede de cidades como aquela que se verificou no Recôncavo Baiano no mesmo período (ANDRADE, 2010), as informações retratadas atestam a existência de caminhos, fazendas, povoados e vilas no interior da província da Bahia, sugerindo uma incipiente rede de localidades para além dos arredores de Salvador, que alimentavam-se de trocas com a capital, o Recôncavo Baiano (RB), o interior e as Minas Gerais, graças à navegação fluvial, ao papel da pecuária e, sobretudo, daqueles que “obedecendo” a uma dispersão migratória, adentravam-se pelos sertões da Bahia.

3.1.2 Povoamento e população

A despeito da contagem da população das províncias, vilas e cidades no Brasil colônia ser uma lacuna pela inexistência de instrumento de coleta eficiente, a mensuração do número aproximado de habitantes era possível graças ao empenho da igreja, das autoridades locais e dos viajantes. Reconhecia-se a importância de se fazer a contagem sistemática da população, para identificar seu movimento e conhecer “facilmente quaes as Povoações, ou comarcas em augmento, ou decadencia”. Havia como se chegar a esse mapeamento consultando os registros feitos pelos vigários, por unidades distritais e por quarteirões, sob jurisdição de cada igreja (ANDREA, 1845, p. 14-15).

¹⁹ Objeto feito de palha de carnaúba em forma de saco.

Nos primeiros séculos de ocupação lusitana, a área correspondente ao atual território da Bahia possuía um dos maiores contingentes populacionais da Colônia e esse quadro manter-se-ia quase inalterado até o final do século XIX, quando a população do estado de São Paulo a superaria, como mostrado na Tabela 01. No final do século XVIII, mais precisamente na década de 1770, o Brasil possuía 1.500.000 habitantes. Minas Gerais, Bahia e Pernambuco eram as três províncias mais populosas, possuindo, respectivamente, cerca de 300.000, 289.000 e 240.000 pessoas. Rio de Janeiro e São Paulo ocupavam as posições seguintes, possuindo cerca de 216.000 e 117.000 habitantes cada uma (MARQUES, 1973, p. 589-590).

Tabela 01 - Províncias do Brasil, evolução populacional - (1808 a 1900)

Províncias	1808	1823	1872	1890	1900
Minas Gerais	350.000	640.000	2.102.689	3.184.099	3.594.471
Bahia	335.961	671.922	1.379.616	1.919.802	2.117.956
Pernambuco	244.277	480.000	841.539	1.030.224	1.178.150
São Paulo	200.408	280.000	837.354	1.384.753	2.279.608
Ceará	160.000	200.000	721.686	805.687	849.127
Rio de Janeiro	235.079*	451.648*	819.604	876.884	926.035
Distrito Federal	XXXX	XXXX	274.972	522.651	746.749
Brasil	2.419.406	3.960.866	9.930.478	14.333.915	16.624.320

*=Acrecida a população do Distrito Federal.

Fonte: IBGE, 1808, 1823, 1872, 1890, 1900.

Muitas vezes as somas de população de uma mesma “área censitária” não convergiam, em decorrência da fragilidade dos mecanismos de coleta e da diversidade de contadores. No entanto, elas não eram obra do acaso, e indicavam a dinâmica populacional dos aglomerados e outras dimensões da vida social da época, quando analisadas em conjunto com fatos e outras variáveis.

Entre 1808, ano da chegada da família real portuguesa no Brasil, e 1823, a população da Bahia quase dobrou de tamanho, atingindo cerca de 670 mil habitantes no período, ultrapassando, assim, o contingente da província de Minas Gerais. Cabe ressaltar que a população do Brasil como um todo igualmente apresentava acentuado crescimento (GRAHAM, 1990, p. 185). O alto consumo de carne bovina de Salvador é representativo desse aumento, como pode ser observado a Tabela 02. Ali se consumia quase o dobro da carne bovina que abastecia a capital da província do Pará e mais que o tripulo daquela consumida em São Luís, no mesmo período.

As áreas mais povoadas na província da Bahia, na transição entre o Setecentos e o Oitocentos, eram o Recôncavo Baiano, o trecho que se estende de Juazeiro a Urubu (decorrente da extração do sal no trecho do São Francisco entre as respectivas vilas e dos pontos de entroncamento), a zona de mineração na Chapada Diamantina

(descobertos em 1732, mais precisamente nas localidades circunvizinhas à Rio de Contas e Jacobina); e nas zonas de abrangência das bacias dos rios São Francisco, Itapicuru e Jacuípe (PRADO JÚNIOR, 1994, p. 64).

Tabela 02 - Capitais provinciais do norte, consumo de carne - primeiras décadas do século XIX

Período	Cidade	Unidades/ano
Início do século XIX	Salvador	20.000/ano
Início do século XIX	São Luís	6.000/ano
1828	Belém	11.000/ano

Fonte: Prado Júnior, 1994, p. 181.

O Recôncavo, no princípio do século XIX, possuía mais de 100.000 hab. cuja vida material e social realizava-se em volta dos mais de 260 engenhos que ali funcionavam (VILHENA, apud PRADO JÚNIOR, 1994, p. 41). Nas localidades existentes no interior e no ambiente tipicamente rural, viviam cerca de 180 mil pessoas, contingente suficiente para dinamizar a vida nos sertões da capitania.

As cidades mais importantes do ponto de vista populacional, em todo império português, eram Lisboa, Salvador e Rio de Janeiro. Na América de colonização Ibérica, por exemplo, Salvador e Rio de Janeiro só perdiam posição para a Cidade do México, cuja população era de aproximadamente 135.000 habitantes (MARQUES, 1973, p. 590). O fator responsável pelo aumento do contingente demográfico nesses locais do Império Lusitano era a migração: milhares de portugueses, sobretudo, do norte do país e dos arquipélagos da Madeira e dos Açores migraram para o Brasil, por conta da atividade econômica de extração do ouro (Ibid., p. 590).

A dispersão populacional para o interior da colônia é da primeira metade do século XVIII, com a descoberta do ouro em Minas Gerais, Cuiabá e Goiás. Essa expansão ocorreu por contiguidade e as pessoas fixadas no sertão conservavam contato “íntimo e geograficamente contínuo” com Salvador, diferentemente da ocupação das minas (PRADO JÚNIOR, 1994, p. 39, 56-57). Há ainda relatos de que grandes contingentes populacionais se deslocaram da capitania da Bahia para a região mineradora, centro da atenção da metrópole naquele momento. São muitos os fatores que contribuíram para que a Bahia fosse, nas primeiras décadas do ciclo de ouro, o principal mercado abastecedor: *i)* facilidade de comunicação terrestre; *ii)* presença do rio São Francisco; *iii)* centro importador de produtos europeus; *iv)* bom aparelhamento para o comércio; *v)* expansão dos currais no sertão; e *vi)* era uma zona de povoamento antigo. Vendia-se secos e molhados, gado bovino e equino, muares, escravos, artigos de luxo, dentre outras para as vilas mineiras, sobretudo nos

primórdios da extração, como mencionado anteriormente. Espelhos, louças da Índia, tecidos, moveis de Jacarandá, etc., também eram comercializados (ZEMELLA, 1951, p. 66-67). Na verdade, a Bahia, desde o descobrimento, constituiu-se em área dispersora de população. A formação territorial dessa província é marcada por deslocamentos de diferentes magnitudes, escalas e temporalidades, cuja inércia ainda pode ser mapeada no início do século XXI.

3.1.3 Experiências de regionalização

Desde o século XVI a colônia brasileira foi dividida em regiões que atendiam fins diversos, sobretudo para facilitar e tornar mais eficiente a administração e o controle das novas terras adquiridas; o estabelecimento do sistema de Capitânicas Hereditárias foi a primeira tentativa de divisão espacial. A capitania era a maior unidade administrativa da colônia, que era subdividida em unidades judiciárias, as comarcas²⁰. Estas subdividiam-se em termos ou municípios cujas sedes eram vilas ou cidades. Por sua vez, os termos desagregavam-se em freguesias, divisão eclesiástica, também utilizada para fins de gestão do governo (FERREIRA, 1999, p. 39; PRADO JÚNIOR, 1994, p. 306 & PAULA, 1988, p. 56-58).

A intensa ocupação da colônia nos séculos XVII e XVIII foi acompanhada por novas divisões eclesiásticas. Em 1670 somente a Bahia tinha bispo, cuja autoridade abrangia todo o território hoje pertencente ao Brasil. Ainda nessa década, o governo alterou o sistema eleitoral na província, onde os juizes, nomeados pela Coroa, recebiam a missão de intervirem nas votações e o vice-rei passou a selecionar os funcionários consultando a lista dos eleitos. Assim como na metrópole, as Câmaras Municipais eram comandadas pelos mais ricos: na Bahia, a função de câmara era ocupada por proprietários de engenhos de açúcar, que continuaram no comando político por todo o século XVIII e começo do século XIX. Em 1722, com a instituição do vice-reinado na América portuguesa e sua sede no Rio de Janeiro, dividiu-se a Colônia em nove capitânicas gerais e nove subalternas. A Bahia passou a administrar também, a província do Espírito Santo (MARQUES, 1973 p. 587-589).

Entre 1676-77 novas dioceses surgiram (Rio de Janeiro, Olinda e Maranhão) e o bispo da Bahia ascendeu à arcebispo da América portuguesa. Na primeira metade

²⁰ Bahia e Minas Gêrias possuíam quatro comarcas cada, sendo que Sergipe compunha território da primeira (PRADO JÚNIOR, 1994, p. 306). Para Paula (1988, p. 63-64), Pernambuco e São Paulo eram divididas em três unidades comarcais e as demais províncias possuíam apenas uma.

do século XVIII o papa instituiu novas unidades administrativas sediadas no Pará, Mariana, São Paulo, Goiás e em Cuiabá. No final desse século a administração eclesiástica na colônia era formada por um arcebispo, com autoridade direta sobre o Brasil e sobre Angola. A divisão regional firmada a partir de critérios eclesiásticos não coincidia com a divisão regional política, mas aproximavam-se (ibid., p. 588). Pode-se dizer que Salvador era o mais importante nó da rede administrativa religiosa entre Brasil e Portugal, a partir do qual portarias, normas e diferentes ideias disseminavam-se por toda a colônia e pela África. Desse modo, cabe ressaltar a igreja católica como um dos agentes mais atuantes na formação de povoações, vilas e cidades no Brasil colônia (VASCONCELOS, 2006). Além dos jesuítas, destacam-se na Bahia religiosos das Ordens do Carmo (carmelitas), de São Bento (beneditinos) e de São Francisco (franciscanos) (TAVARES, 1963, p. 72). A construção de capelas e a catequização dos índios possibilitou mudanças na paisagem e permitiu articulação entre diferentes localidades.

À medida que o conhecimento do território colonial se ampliava, novas demarcações eram feitas e a divisão do espaço para fins administrativos recebia novos contornos. Nos séculos XVIII e XIX, essas mudanças foram mais marcantes por conta da extração do ouro na província de Minas Gerais e da guerra franco-inglesa e seus desdobramentos. Em meados do Oitocentos, existiam na província da Bahia 126 freguesias, sendo nove pertencentes ao bispado do Rio de Janeiro e sete ao bispado de Pernambuco. A província ainda estava dividida em 15 comarcas, nas quais se distribuíam cinquenta e nove municípios. Naquele momento também existia na província um Tribunal de Relação composto por um presidente e por dezoito desembargadores, cuja jurisdição abrangia, também, a província de Sergipe (ANDREA, 1845, p. 12-16); em 1864 a Bahia ampliara suas comarcas para 23 (ALMEIDA, 1865).

Em alguns casos, a divisão administrativa não se justificava pela organização interna da província e a gestão de alguns serviços adequava-se às reais necessidades da rede de localidades em formação. A vila de Vitória (da Conquista), por exemplo, ficava sob jurisdição da Comarca de Ilhéus mas, no entanto, o juiz não podia visitá-la por falta de estradas. Assim, em termos práticos, Vitória ficava sob administração da comarca de Rio de Contas, com quem mantinha relações, muito embora em termos geográficos Ilhéus - sede da comarca - ficasse à metade da distância (MARTINS,

1851, p. 33). Essa incompatibilidade foi resolvida com uma nova divisão judiciária, que criou foro civil nas vilas de Alagoinhas e Santarém, separou o termo da vila Nova da Rainha da vila de Jacobina e nomeou juiz, com formação, para a vila de Vitória. Essa nova nomeação justificou-se pela incapacidade do juiz da comarca de Rio de Contas em atender todas as demandas, devido ao tamanho de sua área de jurisdição, que compreendia as vilas de Santa Isabel, Rio de Contas, Vitória e Caetité (WANDERLEY, 1855, p. 11). Desse modo, a vila de Rio de Contas destacava-se como localidade central na referida rede.

3.2 As primeiras vilas

Estudar a fisionomia, a estrutura, as funções e as articulações das vilas e cidades em tempos idos não é fácil, como assinalado anteriormente, sobretudo pela indisponibilidade de dados. Apesar dessa dificuldade, as pesquisas empreendidas no âmbito da Geografia Urbana retrospectiva têm ajudado o entendimento do sistema urbano atual e acrescentado cenários urbanos mais diversificados espacial e culturalmente, o que pode ser uma importante ferramenta de planejamento territorial.

No alvorecer do século XIX haviam poucas cidades no Brasil: de acordo com Prado Júnior (1994, p. 306), Salvador, Paraíba, Olinda, Natal, São Luís do Maranhão, Belém do Pará, Mariana, São Paulo, Rio de Janeiro e Cabo Frio detinham essa posição na rede de relacionamentos, em formação. Além de sediar a primeira cidade da América do Sul, o atual território da Bahia possuía quantidade relevante de vilas. Como se observa na Figura 07, a maioria das vilas baianas foi criada no século Setecentos. De aproximadamente 30 vilas instituídas nos três primeiros séculos de posse territorial lusitana, pelo menos 20 vilas²¹ foram erigidas nesse período - quase 67% do total.

Outro aspecto a ser destacado nos mapas é a disposição dos aglomerados humanos ao longo da costa atlântica e dos rios, reforçando a tese da importância que tiveram os recursos naturais na formação das várias economias regionais no Brasil. Foi por meio desses recursos que o País ampliou decisivamente sua produção de riquezas e consolidou seus laços de intercâmbio comercial com o exterior (MATOS, 1995).

²¹ Durante o Setecentos foram criadas na colônia 118 vilas, sendo que 57 são do terceiro quartel desta centúria, sob reinado de D. José I (AZEVEDO, 1994, p. 41-46).



Figura 07 - Província da Bahia, vilas fundadas - séculos XVI a XIX.

Sendo assim, a morfologia do relevo e a existência de corredores de água foram os primeiros fatores a condicionar a estruturação da rede de localidades na Colônia e, por conseguinte, na província²². Convém notar que a configuração da rede urbana da Bahia atual também reflete essa geografia física.

A formação de vilas era um passo decisivo para o povoamento de uma zona, pois significava que a ocupação era concreta, fixando gente na terra e instituindo a política de representação local. A criação de vilas representava um esforço de controle concreto administrativo de uma região, mesmo quando ali as atividades eram extensivas ou de exploração dispersa (como o garimpo) (ZORZO, 2001, p. 42-43).

O crescimento e dispersão da população, o desenvolvimento de atividades econômicas e a inércia produtiva regional figuraram entre os fatores que condicionaram o aumento da vida urbana na província. A extração de ouro e diamantes na Chapada Diamantina e em Minas Gerais contribuíram para esse quadro.

Se no Setecentos ampliou-se consideravelmente a quantidade de vilas, foi no século XIX que começou a ser difundido na Bahia um modo de vida tipicamente urbano, para além do Recôncavo e da faixa litorânea. O primeiro recenseamento realizado pelo governo imperial do Brasil - no ano de 1872 - contabilizou na província da Bahia 72 municípios, 169 freguesias e 11 cidades. Se em 1797 havia 28 vilarejos, o referido censo identificou 61 vilas. Judicialmente, naquele momento, a Bahia era subdividida em 32 comarcas, 49 termos, 169 paróquias e 285 distritos de paz (FERREIRA, 1875).

A análise dos dados apresentados acima permite inferir que as mudanças mais significativas do ponto de vista da reestruturação das unidades espaciais da Bahia ocorreram no século XIX. O maior número de emancipações políticas²³, o crescimento populacional acompanhado pela dispersão da população no território, a extração aurífera e o início do uso do transporte ferroviário foram fatores decisivos na institucionalização de novas sedes administrativas, ampliando assim a ação política do governo nos quatro quadrantes da província.

Além do peso demográfico de Salvador no alvorecer do século XIX, faz-se importante ressaltar o número de vilas presentes na província da Bahia no primeiro quartel desse século. No ano da independência política do Brasil, a Bahia era a província mais urbanizada do país, pois havia nada menos que 40 vilas em seu

²² Os antigos nomes dessas vilas encontram-se no Anexo 1.

²³ “[...] a criação de municípios denota, de certa maneira, a relevância de grupos locais, junto à esfera do executivo provincial, que passa a exigir mais atenção e recursos, e de certa maneira, autonomia administrativa” (PORTO & MATOS, 2013, p. 309).

território, isto é, mais de 18% das vilas do Brasil de então (AZEVEDO, 1994, p. 55). A emancipação política contribuiu para o surgimento de cidades como meio para fortalecer a unidade nacional (Ibid. p. 52). A Tabela 03 ilustra as mudanças ocorridas no último quartel do Oitocentos nas fronteiras internas da região denominada atualmente de Oeste Baiano, reflexo do que teria ocorrido na Bahia, como um todo. Em 1872, existiam, nessa porção da província, 7 municípios, mas em pouco mais de 25 anos as disputas políticas local e regional os tornariam em 11 unidades administrativas.

Tabela 03 - Oeste Baiano, evolução populacional - 1872 e 1900

Municípios	1872			Municípios	1900		
	PA	R (%)	P (%)		PA	R (%)	P (%)
Campo Largo	22.949	17,51	1,66	Campo Largo	19.095	9,65	0,90
				Angical	7.086	3,58	0,33
				Barreiras	9.270	4,69	0,44
Carinhanha	7.511	5,72	0,54	Carinhanha	11.602	5,86	0,55
Barra do Rio Grande	11.525	8,80	0,84	Barra do Rio Grande	17.804	9,00	0,84
N. S. do Riacho do Pilão Arcado	17.971	13,72	1,30	Pilão Arcado	23.114*	11,68	1,09
Rio das Éguas	36.678	28,00	2,66	Correntina	33.350	16,86	1,57
				Sant' Ana dos Brejos	15.112	7,64	0,71
				Stª Maria da Victoria	8.197	4,14	0,39
Santa Rita do Rio Preto	15.658	11,94	1,13	Santa Rita	24.187	12,23	1,14
Urubu	18.774	14,32	1,36	Urubu	29.001**	14,66	1,37
Oeste Baiano	131.006	100	9,50	Oeste Baiano	197.818	100	9,34
Bahia	1.379.616	xxx	xxx	Bahia	2.117.956	xxx	xxx

Notas: PA=População Absoluta/R=Região/P=Província/Estado.

*=Corresponde também à população do município de Remanso, emancipado nesse ano.

**=Corresponde também à população dos municípios de Bom Jesus da Lapa e Oliveira dos Brejinhos, emancipados, respectivamente, em 1890 e 1891.

Fonte: IBGE, 1872 e 1900.

3.3 Contexto de formação da rede

Como mencionado, no final do século XVIII e princípio do século XIX, a província da Bahia possuía número relevante de vilas distribuídas em diferentes pontos do território, e Salvador, principal cidade da época, continuava mantendo papel de comando articulando-se administrativamente à rede de localidades provinciais como se verifica na Figura 08. A sul, na desembocadura de cada um dos maiores rios da província, existiam pequenos núcleos de ocupação: Camamu, Barra de Rio de Contas (atual Itacaré), Ilhéus, Canavieiras, Belmonte, Porto Seguro e Caravelas, figuravam dentre as principais. Esses aglomerados, até então eram estanques e tinham saída apenas pelo mar. No começo do Oitocentos, foram abertas as primeiras vias por terra, partindo de algumas dessas localidades com destino aos sertões (PRADO JÚNIOR, 1994, p. 48). No século XVIII, Belmonte era um importante nó de

uma malha que extrapolava as terras da província, pois era ponto de chegada de ouro contrabandeado da Capitania de Minas Gérias, pelo rio Jequitinhonha. Tornou-se vila em 1764, mas somente no ano de 1804 seu porto foi liberado para navegação (FERREIRA, 1999, p. 68).



Figura 08 - Província da Bahia, rede protourbana - 1822.

No interior, Jacobina e Rio de Contas tinham posição importante na rede, como núcleos de povoamento originários da extração mineral; em Jacobina também se cultivava trigo, cuja farinha era vendida para a capital (PRADO JÚNIOR, 1994, p. 60, 168). Juazeiro, Barra e Urubu (atual Paratinga) igualmente se constituíram em nós da rede de localidades regional, por conta da navegação no rio São Francisco e da extração do sal, conforme mostrado anteriormente. A criação dessas vilas foi resultado do interesse da metrópole em apropriar-se das riquezas extraídas dos territórios, interesse, às vezes, endossado por uma elite nascida no Brasil, em franca expansão. O fato de a Bahia, juntamente com o Rio de Janeiro, passar a exportar algodão nas últimas décadas do século XVIII, demonstra esse interesse em apropriação de riquezas produzidas na nova terra. Na Bahia, a zona produtora compreendia uma área situada a leste do rio São Francisco: a serra de Monte Alto, Rio de Contas, Gavião, Conquista e Caetité, que era o principal centro de produção algodoeira (Ibid., p. 151).

O algodão foi um dos poucos produtos que passou a ser mais demandado internacionalmente, ainda que por um período determinado. Isso se deu à época da Guerra de Secessão (1861-1865), quando os Estados Unidos deixaram de vender o produto para a Inglaterra. Nesse período, o algodão baiano passou a abastecer a indústria britânica (PARAISO, 1982, p. 19-25) e as áreas produtoras, localizadas sobretudo no sudoeste e oeste da província, articulavam-se à Inglaterra, que durante décadas foi a principal parceira comercial da Bahia.

Mesmo com vocação econômica para a exportação, acredita-se que havia parcela de produtos que circulavam internamente, ora abastecendo as feiras locais, ora o mercado consumidor de outras províncias. Essa dinâmica sugere a existência de um mercado interno no Brasil Colônia estabelecido a partir do contato entre localidades litorâneas e interioranas, que ganha robustez com a chegada da família real e a abertura dos portos às “nações amigas”. O fato de a pecuária ter sido a primeira atividade bem sucedida no interior sertanejo contribuiu decisivamente para a formação desse mercado interno, sendo a carne bovina uma das primeiras mercadorias articuladoras de localidades coloniais. Cabe ressaltar que, no contexto desse mercado produtivo para o exterior, a agricultura de subsistência era igualmente importante e seu cultivo se dava nas cercanias das cidades e vilas, com finalidade de prover a população ali residente. Dissemina-se “pelos contornos do Recôncavo,

entremeando os engenhos de açúcar e plantações de tabaco” (PRADO JÚNIOR, 1994, p. 160).

3.3.1 Elementos do quadro político-econômico

Se por um lado Salvador e algumas vilas da província apresentavam certo dinamismo no século XIX, a província como um todo era palco de vários problemas: as relações de produção características desse século impediam o desenvolvimento de um amplo mercado interno regional; a função da pequena propriedade era a agricultura de subsistência à nível familiar e parte considerável da População Economicamente Ativa (PEA), no final do século, ainda não havia sido inserida no circuito produtivo formal; o declínio da mineração na província de Minas Gerais contribuiu para o enfraquecimento da pecuária na Bahia, sobretudo no norte - os mineiros deixaram de ser compradores e passaram a ser, assim como os baianos, criadores de gado; a produção de açúcar sofreu sérios danos, em função da queda do preço do produto, resultante da produção antilhana e da utilização da beterraba como matéria-prima para produzi-lo na Europa (PARAISO, 1982 p. 18-22).

Um dos focos da crise política da Bahia no período em tela estava no controle do governo sobre a produção de bens. As mercadorias que se destinavam aos portos de Salvador e Ilhéus eram recolhidas ao Celeiro Real, que as redistribuía através dos vendedores nomeados pelo Senado. Se por um lado essa prática era nefasta ao produtor por motivos diversos, como a obrigatoriedade de longos deslocamentos, o armazenamento das mercadorias em locais não apropriados, a falta de controle dos preços pelo produtor etc. (Ibid., p. 20), por outro lado também forçava a articulação entre localidades na província. Os contatos entre a capital e as zonas de produção das mercadorias, bem como o transporte e o armazenamento são uma dimensão dessa rede estabelecida entre pontos do interior com Salvador e Ilhéus.

Em meio à dinâmica econômica e populacional pela qual passava a Bahia no período, fatos políticos a ela vinculados indicam a efervescência do momento. No decênio de 1850, por exemplo, foi promulgada a Lei Eusébio, que proibiu o tráfico de escravos e os capitais ociosos em consequência dessa medida foram canalizados “para os melhoramentos técnicos próprios da civilização das cidades²⁴” (HOLANDA,

²⁴ Destaca-se, nesse processo, Mauá, cujos investimentos e mentalidade britânica importada foram incompatível com o patriarcalismo e personalismo típicas da tradição cultural brasileira (Ibid.).

1995, p. 15), sobretudo nos anos de 1851 a 1855: *i*) em 1851, teve início a organização das primeiras sociedades anônimas e criou-se o segundo Banco do Brasil; *ii*) em 1852, inaugura-se a primeira linha teleférica da cidade do Rio de Janeiro; *iii*) em 1853, cria-se o Banco Rural e Hipotecário; *iv*) em 1854, entra em funcionamento a primeira estrada de ferro do país (entre o porto de Mauá e a estação do Frágoso no Rio de Janeiro); e *v*) em 1855, inicia-se a construção da segunda linha ferroviária, que ligaria a capital do Império à capital da província de São Paulo (Ibid., p. 120; 172).

O conjunto de mudanças que ocorria na sociedade brasileira e baiana nesse período demandava novos papéis ao estado, à igreja, aos proprietários rurais e urbanos. As políticas públicas empreendidas pelo governo provincial baiano, indicam a intenção de consolidar o povoamento no campo, nas vilas e arraiais no interior e prover parte da população que vivia na província da Bahia de assistência mínima em serviços, a partir do exemplo da capital, onde já eram, em certa medida, regularmente oferecidos à população. Essas políticas públicas previam a instituição ou ampliação dos serviços de comunicação, educação, saúde e segurança, serviços esses que eram raramente ou parcialmente implantados, por alegada falta de recursos financeiros, conforme análise dos relatórios dos presidentes da província. Os objetos geográficos projetados iam desde prédios públicos, como cadeias, escolas e hospitais, a estradas e pontes - infraestrutura que pudesse facilitar a comunicação do litoral e do interior com a capital da província. O presidente da província, Francisco Gonçalves Martins, considerava em meados do século que

as grandes distâncias, o conhecimento incompleto das localidades, a insuficiência dos meios para remunerar maior número de engenheiros habilitados e a quase impossibilidade de substituir estes por cidadãos inteligentes que nelas habitem, retardam o desenvolvimento dos melhoramentos de que o interior da Província (1851, p. 17)

necessitava.

3.3.2 Elementos da configuração viária

Na agenda governamental, a construção de vias terrestres era pauta constante: em 1838 já se executava o projeto de estrada que ligaria Salvador à cidade de Nazaré e em 1839 foi anunciada a construção da ponte sobre o rio Itapicurú-merim, na comarca de Jacobina (ALMEIDA, 1839, p. 13; 1840, p. 15). A preocupação com a acessibilidade continuou na agenda política nos anos seguintes, e em 1845 o governo anunciou a construção das estradas que ligariam Salvador à vila de Juazeiro e

Camamu e Valença à vila de Mucuri, tendo justificado a necessidade de edificar vias entre o povoado de São Félix e o rio São Francisco, passando pelas vilas de Rio de Contas e Caetité. Naquele momento, também planejou erigir-se uma estrada, marginal à costa, da capital até a província de Sergipe (ANDREA, 1846, p. 39-42). Seguindo nessa direção, em 1850 o governo divulgou o projeto de construção de estrada que ligaria a freguesia de Nossa Senhora do Rosário do Orobó (atual Itaberaba) ao povoado de Lençóis, passando pela localidade de Andaraí, com extensão de 20 léguas e largura de 10 palmos²⁵ (MARTINS, 1851, p. 20). Os gastos em obras ligadas à circulação reiteram que os governantes da época tinham esse setor em sua pauta: em 1849 registraram-se pagamentos à carpinteiros que se deslocaram para Pilão Arcado com o propósito de construir barcas, bem como investimentos na construção de estrada entre Orobó e Andaraí (Idem., 1850, p. 73-74).

Pode-se dizer que o esboço e a construção de vias entre localidades da província sinalizava o interesse público em promover a comunicação entre a capital e as regiões mais distantes, como as comarcas do rio São Francisco e do Santo Sé (ALMEIDA, 1940, p. 15), ou mesmo com os “sertões” das províncias de Minas Gerais, Goiás e do Norte. Nesse sentido, o governo pretendia “facilitar quanto se possa o Comércio com aquelles lugares” (MARTINS, 1851, p. 21), pois possibilitaria o barateamento dos produtos que ali chegavam. No caso específico do Oeste Baiano, por exemplo, essa ligação possibilitaria acesso mais fácil a uma população de aproximadamente 100 mil habitantes, que vivia em áreas cortadas pelos rios Grande, Preto, Corrente e Carinhanha, afluentes do rio São Francisco (WANDERLEY, 1854, p. 28-29). Como se sabe, desde o período colonial, os caminhos do sertão desempenhavam papéis de artérias, promovendo intercâmbios comerciais entre diferentes áreas da Bahia e fazendo a articulação com outras capitanias, testemunhando dessa maneira a existência de um mercado interno colonial (NEVES, 2007, p. 21).

No que tange ao transporte aquaviário, o governo mantinha desde o século XIX a navegação pelo rio São Francisco e incentivava a de outros cursos. Além da navegação interiorana, aquela realizada no litoral Atlântico baiano, nordestino e brasileiro continuou sendo importante meio de comunicação entre localidades da

²⁵ Unidade de medida, onde 1 palmo equivale a aproximadamente 23 centímetros.

província e do Império. Em meados daquele século foram apresentadas propostas de incrementar a navegação sanfranciscana, objetivando intensificar o tráfico fluvial entre Paulo Afonso e Pirapora, com pontos de parada em Pambú (atual Curaçá), Juazeiro, Pilão Arcado, Xique-xique, Vila da Barra, Campo Largo (atual município de Cotegipe) e Santa Rita (de Cássia). Também se discutiu a possibilidade de navegação dos rios Paraguaçu - sobretudo depois da descoberta de diamantes na Chapada do Sincorá - e Pardo. No caso do rio Pardo, antes de torná-lo navegável seria necessária a interiorização de autoridades nos seus arredores, uma vez que drenava terras de uma espécie de território neutro e perigoso, desprovido de assentamentos (AZEVEDO, 1847, p. 17-14; 47). O alto curso desse rio, na província de Minas Gerais, havia sido ocupado pelos mineiros há mais tempo, como sugere a Figura 04 (na parte inferior à direita).

Quanto à navegação de cabotagem, pode-se dizer que ela foi a articuladora de todos os sistemas de comunicação e conseqüente povoamento do Brasil. No caso da Bahia, a Baía de Todos os Santos era a espinha dorsal das comunicações, como se sucedeu com a Baía de Guanabara. O serviço de cabotagem continuou sendo o meio mais importante de comunicação entre vilas e cidades durante o Império articulado às vias de penetração perpendiculares ao litoral (PRADO JÚNIOR, 1994, p. 265). Ainda no século XIX, à medida que os reflexos da industrialização inglesa se faziam presentes no Brasil o serviço de cabotagem foi sacudido pela navegação a vapor. Até o ano de 1839, não existia comunicação rápida entre a capital e as regiões afastadas. Para mudar esse quadro, o governo imperial criou a *Brazilian Steam Packet Company*, com o intuito de fazer transporte regular de mercadorias, malas, postais e passageiros entre diferentes pontos da costa (KIDDER, 1943, p. 1). Mais tarde, a navegação a vapor foi complementada e/ou substituída pelo transporte ferroviário e em seguida pelo rodoviário, questões que serão tratadas na sequência desse trabalho.

Dentre os serviços que refletiram e contribuíram para o avanço da navegação de cabotagem, destaca-se o sistema de correios (PRADO JÚNIOR, 1994, p. 264-265). Embora tenha se ampliado na Bahia, na primeira metade do século XX, foi no final do século XVIII que se implantou na província o transporte de cartas e correspondências: os correios foram instituídos oficialmente pelo alvará de 20 de janeiro de 1798, quando passaram a ser administrados diretamente pela Coroa e atendiam oficialmente o interior da Colônia. Entre 1814 e 1821, foram criadas linhas terrestres mensais entre

a Bahia e o Piauí (1814), Sergipe (1815), Pernambuco (1817), Maranhão (1820) e Ceará (1821) (TORRES, 1939, p. 185 e 193). O governo se preocupou com essa questão em 1822, quando mencionou a dificuldade de comunicação entre Salvador e a capital do Império e a necessidade de estabelecer serviços de correios entre a vila-capital de Cachoeira²⁶ e o Rio de Janeiro. Essa linha deveria passar pelo arraial de Tijuco, localizado na província de Minas Gerais, que se conectava à cidade de Ouro Preto, e essa, por sua vez, à Corte (ALMEIDA, 1823). No entanto, desde 1808 havia interesse da monarquia em estabelecer linha de correios entre a Bahia e o Rio de Janeiro (PRADO JÚNIOR, 1994, p. 48). Na primeira metade do Oitocentos, o serviço também chegara ao interior da província. Em 1828 criaram-se agências no povoado de Nazaré e nas vilas de Jaguaripe e Abadia; em 1832 nas vilas de Cachoeira, Maragogipe, Valença e Caravelas e, em 1833, na cidade de Santo Amaro (ALMEIDA, 1839, p. 199-200); parte do transporte de correspondência entre essas localidades era feita pela navegação de cabotagem.

E o serviço avançava: em 1833 existiam 12 sucursais dos correios; em 1845 esse número chegou a 17 sucursais e, em 1880, a 90 delas. Em 1889, na administração Macedo Costa, o número de agências quase dobrou - existiam na província 146 filiais. Já o serviço de caixas postais começou a funcionar de fato em 1881, quando foram afixadas unidades em diferentes pontos de Salvador. As correspondências poderiam ser enviadas para localidades da capital, do interior da província ou do Império e também para o exterior. Em 1889, fim do Império, a rede de correios na Bahia possuía extensão total de 12.326 quilômetros, dos quais 3.678 eram feitos por via marítima e fluvial, 7.837 por via terrestre e 1.041 quilômetros por via férrea, sendo que os estafetas partiam uma vez por mês das agências iniciais (TORRES, 1939, p. 204, 212). A regularidade na oferta do serviço pode ser verificada por meio das cartas que o geógrafo Teodoro Sampaio escreveu, por longo período, para aquele que lhe hospedara por alguns dias na cidade de Santa Izabel (atual Mucugê), quando lá esteve em 1880.

Por muito tempo, honrou-nos com a sua amizade o sr. Rodrigues Lima escrevendo-nos muitas vezes e procurando informar-se de nós e dos resultados da nossa viagem. Procurei corresponder a tantas provas de estima com uma gratidão sincera e com a lembrança indelével dos benefícios recebidos [...] (SAMPAIO, 2002, p. 294).

²⁶ Em função da guerra pela independência política da província e do Brasil, travada em Salvador, a capital provisória passou a ser a cidade de Cachoeira, localizada no Recôncavo Baiano.

As ramificações das linhas dos correios²⁷ sugerem os principais vetores de expansão da rede de vilas e cidades na província. Elas partiam de Salvador em direção ao interior e a localidades centrais do Império (FERREIRA, 1999, p. 89). As linhas de correios em funcionamento na província no ano de 1875 podem ser identificadas na Figura 09.

3. 4 Serviços de educação, saúde e justiça - três dimensões da rede

É consenso na Geografia Urbana o fato de que a presença, diversidade e quantidade de oferta de serviços médicos, educacionais e de justiça em uma cidade, é diretamente proporcional ao seu grau de centralidade na rede a qual pertence. A nascente rede urbana da Bahia, ainda em formação no século XIX, pode ser observada sob esses três prismas: a posição das localidades na hierarquia provincial, o nível de interação entre elas e o papel de cada uma na organização da vida regional.

Buscou-se fazer um retrato de alguns dados relacionados aos serviços educacionais, como número de matriculados, fluxo de profissionais, bem como disciplinas ofertadas, com o objetivo de tentar identificar o relativo grau de centralidade de vilas e cidades baianas no período. A descrição da vida funcional de docentes quanto aos vencimentos recebidos e, sobretudo, no que se refere às transferências desses professores entre comarcas, por exemplo, sugere a existência de fluxos entre escolas distribuídas nos quatro cantos da província, todas administradas pela diretoria de ensino provincial, localizada em Salvador. Prova disso é que, em 1839, professores de francês da comarca de Valença e de Geometria, Lógica e Retórica da comarca de Cachoeira foram transferidos para a capital; as vagas das disciplinas Lógica e Retórica em Cachoeira foram ocupadas por docentes vindos das comarcas de Caravelas e de São Francisco. Nas comarcas da Bahia, em 1839, existiam em funcionamento 140 turmas de primeiras letras (educação primária), quatorze de latim, quatro de retórica, uma de geometria, três de filosofia, duas de francês e uma de agricultura (ALMEIDA, 1840, p. 13 e 33).

²⁷ Quanto aos serviços de telégrafos elétricos, esses foram inaugurados no Brasil em 1852. Em 1876, data da Exposição Universal que ocorreu nos Estados Unidos, o território era servido por linhas distribuídas em três seções: *i*) a que estava a serviço das repartições públicas; *ii*) a que conectava Linhares, no Espírito Santo, à Cabo Frio, no Rio de Janeiro - outra porção dessa linha comunicava quatorze estações, interligando Camamu na Bahia à Recife em Pernambuco, passando pelas capitais das províncias da Bahia, Sergipe e Alagoas -; e *iii*) a que conectava cidades importantes do Sudeste e Sul do território imperial (BRASIL, 1876, p. 330).



Figura 09 - Província da Bahia, rede de correios - 1875.

Como se observa na Figura 10 e na Tabela 04, a oferta de ensino nas comarcas longínquas reforça a tese de que existiam dinâmicas tipicamente citadinas difundidas pelo interior provincial. Nota-se igualmente a centralidade de comarcas do entorno da capital - Cachoeira, Nazaré e Santo Amaro - das comarcas interioranas de Inhambupe, Jacobina, Feira de Santana, Rio de Contas, Rio de São Francisco e Itapicuru. No litoral, destacam-se Caravelas, Porto Seguro e Ilhéus, pela regularidade do serviço oferecido, aumento ascendente das matrículas no período em análise e, no caso das três primeiras cidades e de Salvador, pelo total de matriculados apresentado. Essa regularidade sugere o estreitamento das relações entre a capital e as primeiras comarcas indicadas acima, bem como o amadurecimento da rede entre as localidades nelas contidas.

A observação do ano de 1875 isoladamente também indica o peso daquelas localidades situadas nas comarcas de Feira de Santana, Lavras Diamantinas, Xique-xique e Rio de Contas, por conta do aumento expressivo de alunos que receberam instrução. Por fim, cabe reiterar que esses locais de ensino, dispersos geograficamente pelo território baiano, eram articulados desde sempre por um centro de gestão, Salvador, com primazia absoluta em quantidade de discentes matriculados.

A partir disso, conclui-se que as comarcas e suas respectivas vilas mais importantes do ponto de vista da oferta ininterrupta de serviços educacionais estavam localizadas em três importantes eixos: o Recôncavo, o litoral e a zona mineradora. No RB, eram as comarcas da capital, de Cachoeira, Nazaré e Santo Amaro as que apresentavam os maiores números de matriculados em escola primária e que haviam “recebido instrução”, como trazia o censo de 1875. Na faixa litorânea, destacavam-se as comarcas de Ilhéus, Caravelas e Porto Seguro e na zona mineradora, Jacobina e Rio de Contas, nessa ordem, lideravam as cidades com maior número de matriculados e “instruídos”, entre 1844 e 1875.



Figura 10 - Província da Bahia, comarcas ofertantes de ensino - 1845 e 1875.

Tabela 04 - Comarcas da província da Bahia, matrículas - século XIX

Comarcas	1844 MEP	1848 MEP	1854 MEP	1859 MEP	1864 MEP	1875 RI	Total
Salvador	1.101	2.225	2.352	1.860	1.788	4.026	13.352
Cachoeira	847	898	1.365	843	1.108	2.069	7.130
Nazaré	164	551	895	678	827	1.325	4.440
Santo Amaro	568	447	549	766	616	1.446	4.392
Inhambupe	-	342	456	421	509	729	2.457
Jacobina	398	227	332	246	277	526	2.006
Feira de Santana	-	-	-	265	439	820	1.524
Caravelas	139	166	329	214	246	351	1.445
Porto Seguro	62	126	504	304	171	206	1.373
Minas do Rio de Contas	31	164	187	262	206	398	1.248
Rio de São Francisco	196	83	361	83	150	213	1.086
Itapicuru	31	233	168	116	218	308	1.074
Camamu	-	-	203	88	347	422	1.060
Abrantes	-	144	-	144	265	370	923
Caetité	-	-	-	140	246	511	897
Ilhéus	184	270	61	71	194	204	800*
Juazeiro	-	-	-	286	175	244	705
Monte Santo	-	72	194	72	116	229	683
Xique-xique	-	-	-	19	108	394	521
Lavras Diamantinas	-	-	-	-	-	452	452
Taperoá	-	-	-	-	-	431	431
Conde	-	-	-	-	-	390	390
Camisão	-	-	-	-	-	293	293
Geremoabo	-	-	-	-	-	263	263
Maracás	-	-	-	-	72	183	255
Canavieiras	-	-	-	-	-	253	253
Campo Largo	-	-	-	-	-	247	247
Carinhanha	-	-	-	-	-	238	238
Sento Sé	3	57	140	-	-	-	200
Alcobaça	-	-	-	-	-	178	178
Monte Alto	-	-	-	-	109	-	109
Total	3.724	6.524	9.025	7.734	8.937	18.544	-

Legenda: MEP: Matrícula em escola primária; RI: Recebeu Instrução* inclui matrículas da vila de Olivença.

Fonte: Relatório dos presidentes da província da Bahia, 1844-1875.

Assim como os serviços educacionais, os serviços de saúde também são bons indicadores de centralidade e de interações entre elementos fixos do espaço, mas cabe ressaltar que eles nem sempre podem ser observados na mesma escala. Enquanto a divulgação das matrículas era feita por comarcas, informações vinculadas aos serviços voltados para a saúde da população, que veremos adiante, eram registradas por unidades municipais. Neste texto serão abordados serviços de saúde

disponibilizados, sobretudo, nas ocasiões em que surtos epidêmicos, quase sempre originados no Velho Mundo, acometiam a Bahia. Para Marcílio (1984), a frequência de epidemias no século em questão estava relacionada à maior exposição da população urbana às possibilidades de contato com pessoas infectadas por vírus ou bactéria contagiosos, sobretudo por conta dos navios que chegavam da Europa e da África aos portos brasileiros. A partir de Salvador, as epidemias (sobretudo de varíola) se alastravam pelo interior da província, dizimando milhares de pessoas, e é provável que esse contingente poderia ser bem maior, se o governo não providenciasse meios para que vacinas chegassem à toda província, como demonstrado na Tabela 05 logo a seguir.

Para Marcílio, surtos de febre amarela, por exemplo, chegaram a comprometer o equilíbrio demográfico de cidades como Salvador, Recife e da capital federal na última metade do século XIX. Ainda pela análise das informações da Tabela 05, e diferentemente dos dados educacionais, não se observa crescimento contínuo dos pacientes vacinados no decorrer dos anos, provavelmente porque o serviço de vacinação estava disponibilizado somente onde havia surtos de doenças.

Tabela 05 - Província da Bahia, pessoas vacinadas –(1845 a 1875)

Municípios	Anos					Total
	1845	1853	1859	1864	1875	
Salvador	-	377	1.355*	1.029	1.456	4.217
Santo Amaro	348	88	654	515	447	2.052
Minas do Rio de Contas	-	-	1.397	261*	237	1.895
Santa Izabel do Paraguaçu	-	-	128*	1.150*	-	1.278
Valença e Jequiçá	106	60	525	328	229	1.248
Alagoinhas	-	-	105*	228*	874	1.207
Camamu	398	210	370	102*	24	1.104
Nazaré	579	-	181*	83	201	1.044
Vila Nova da Rainha	-	-	-	116	780	896
Cachoeira	-	140	332	-	330	802
Feira de Santana	28	103	91*	284*	264	770
Maragogipe	208	82	79*	305	77	751
Tucano	-	149	61*	70*	466	746
Monte Santo	-	-	-	40	653	693
Taperoá	-	190	316*	-	165	671
São Francisco	27	289	140	206*	-	662
Pombal	-	-	-	111*	391	502
Entre Rios	-	-	-	-	441	441
Canavieiras	179	-	-	-	252	431

Cont.

Tabela 05 - Província da Bahia, pessoas vacinadas - 1845 a 1875

Municípios	Anos					Total
	1845	1853	1859	1864	1875	
Itapicuru	307	-	-	64*	-	371
Porto Seguro	-	80	132*	126*	14	352
Caetité	-	-	344*	-	-	344
Belmonte	179	21	-	31	84	315
Inhambupe	-	-	103	52	157	312
Xique-xique	-	-	-	291*	-	291
Vila da Barra do Rio Grande	188	61	-	-	34	283
Jaguaripe	47	-	-	174	60	281
Ilhéus e Olivença	-	-	60	70	124	254
Conde	-	-	30	19	183	232
Abrantes	-	-	-	65	134	199
Maraú e Barcelos	-	-	47	139	7	193
Cairu	88	-	-	-	94	182
Itaparica	-	39	45	59	31	174
Campo Largo	-	96	-	57*	-	153
Camisão	-	-	-	53*	84	137
Mata de São João	-	62	-	72	-	134
Barra do Rio de Contas	-	-	-	99	31	130
Caravelas	-	-	-	90	22	112
Tapera	-	-	-	-	110	110
Jacobina	-	96	-	-	-	96
Soure	-	-	-	63*	-	63
Vila Viçosa	-	-	-	-	52	52
Barcelos	-	-	-	-	29	29
Brejo Grande	-	-	-	-	29	29
Lençóis	-	-	-	20	7	27
Santa Rita	-	-	-	-	25	25
Madre de Deus	-	-	-	-	23	23
Santarém	-	-	-	-	22	22
Nova Boipeba	-	-	-	-	17	17
Trancoso	15	-	-	-	-	15
Vila Verde	9	-	-	-	-	9
Santa Cruz de Porto Seguro	-	-	-	-	7	7
Carinhanha	-	-	-	6*	-	6
Monte Alegre	-	-	-	-	1	1
Total Geral	2.706	2.143	6.495	6.378	8.668	-

Legenda: *=Valores incompletos pelo não envio de informações dos municípios, que era feito mais de uma vez ao ano.

Fonte: Relatório dos presidentes da província da Bahia, 1845-1875.

Adicionalmente, Lourenço (1869) afirma que, em 1868, receberam vacina 6.238 pessoas na província da Bahia, das quais 3.529 eram homens, 2.709 mulheres, 4.983 livres e 1.305 escravas. O valor gasto com o serviço de vacina nesse ano foi de 20:670\$000, que incluía propaganda, salários de médicos, vacinadores e funcionários da administração do Instituto Vacínico, situado em Salvador. Nesse ano o serviço chegou a 60 localidades interioranas (LOURENÇO, 1869 p. 136-137).

Ainda que o serviço de vacinação estivesse disponível em quase todos os municípios, pode-se dizer que, em termos gerais, não havia regularidade desse serviço no período de 1845 a 1875, com exceção daquelas localidades situadas no litoral e no Recôncavo Baiano, bem como em Feira de Santana. Igualmente é nítida a maior cobertura do serviço nas décadas de 1860 e 1870, talvez justificada pelas mudanças na divisão territorial e, sobretudo, pelo avanço da comunicação a partir de Salvador e Ilhéus e as localidades interioranas, além da rede viária possibilitar o contágio de doenças²⁸, permitia também que as vacinas chegassem a diferentes pontos da província.

Mesmo com a difusão de tipos de serviços médicos pelo interior distante, não há dúvida de que eles se concentravam nas cidades e vilas do Recôncavo. Uma situação bastante pitoresca ilustra esse quadro: no final da década de 1840, o Conselho de Salubridade Pública da província acusou os médicos João Vicente Martins e Alexandre Rouen de exercício ilegal da medicina homeopática (CONSELHO DE SALUBRIDADE PÚBLICA DA BAHIA & MARTINS, 1848, p. 3). Num documento de mais de 143 páginas, o referido conselho e o médico João Vicente Martins dialogam, com trocas de acusações mútuas: o conselho acusa os médicos de estarem inabilitados para curar e de exercerem o curandeirismo indevidamente. O conselho qualifica a prática dos médicos de charlatanismo e eles se defendem justificando o caráter científico de suas condutas, descrevendo suas experiências nas províncias do Rio de Janeiro, Minas e Bahia, onde fizeram várias operações de catarata. Ainda que, à época, a homeopatia fosse tratada como uma “arte” estranha à legislação nacional (Ibid., p. 6-7), as informações descritas no final do documento indicam que Martins conseguiu finalmente institucionalizar o serviço de homeopatia na Bahia, tendo sido o criador da Sociedade Homeopática Baiana e fundador de clínicas em localidades

²⁸ Essas interações permitiram que em 1855 a epidemia de cólera, que acometeu a capital, se difundisse pelo interior (Chaves apud Lyrio, 2004, p. 49).

como Salvador, Cachoeira, Santo Amaro, Nazaré e Mata de São João. Nelas, o serviço era gratuito e, com exceção de um dos consultórios localizados em Salvador, o local de atendimento funcionava em um ou dois dias da semana (Ibid., p. 142-143).

Ainda há que se considerar que, na metade do século XIX, os serviços hospitalares eram bastante precários na província como um todo e, embora o RB fosse mais bem servido nessa área, também refletia as deficiências encontradas no restante da província. Existiam hospitais de caridade nas cidades de Cachoeira, Santo Amaro, Nazaré, Maragogipe e na capital, que se mantinham com poucas doações e quase sempre chegavam ao final do ano com *déficits*, como a Santa Casa de Misericórdia de Salvador, e o hospital São Pedro de Alcântara²⁹ (WANDERLEY, 1854 p. 9-10), localizado na vila de Barra, único hospital construído fora do RB e inaugurado no princípio da década de 1850.

Finalmente, ao observar os dados ligados à dimensão da justiça e segurança pública, mais uma vez podem-se notar os dois atributos da rede vistos anteriormente: a existência de uma hierarquia das cidades e vilas e o fluxo de profissionais entre elas. Durante o século XIX, e sobretudo depois da independência da Bahia, os serviços de segurança foram expandidos para as principais centralidades da província, mas a distribuição desses serviços não se fazia aleatoriamente: identificava-se as demandas das localidades, vilas e cidades dentro das comarcas, e em seguida enviava-se para elas guardas e delegados. Em 1822, por exemplo, o presidente interino Miguel Calmon du Pin e Almeida determinou a implantação de serviços de segurança e de defesa nas vilas de Jacobina e de Urubu de Cima e mandou ainda implantar batalhões no termo de Jaguaripe e na Comarca de Ilhéus (ALMEIDA, 1823, p 13-14). Em 1873, as localidades de Valença, Purificação, São Francisco, Santo Amaro, Feira de Santana e Caetité dispunham cerca de 8 subdelegados lotados em suas cadeias. Cachoeira, Remanso e Minas do Rio de Contas possuíam, respectivamente, 14, 12 e 11 subdelegados (MACHADO, 1874).

Adicionalmente, cadeias eram construídas ou reformadas, indicativo de concentração de pessoas em um determinado espaço. Em 1842, foi anunciada a construção de uma cadeia na vila de Juazeiro e de reformas naquelas situadas nas comunidades de Inhambupe e da extinta vila d'Água Fria, que perdeu essa função

²⁹ Ali estiveram internados, entre os meses de fevereiro e agosto de 1852, vinte e um doentes, dos quais treze foram curados, seis permaneceram nessa condição e dois vieram a óbito no final do período (WANDERLEY, 1853 p. 21).

para a localidade de Purificação, onde seria construída uma nova cadeia (VASCONCELOS, 1843, p. 19).

Em 1849, foram feitas obras nas unidades da capital e naquelas localizadas nas cidades interioranas de Cachoeira, Nazaré e Santo Amaro. Aquelas unidades localizadas nas vilas de Purificação de Santa Izabel do Paraguaçu, de São Francisco (atual sede do município de Barra), Nova da Rainha, Maragogipe e Ilhéus também receberam reparos. Foram gastos 6.178\$818 nessas obras, sendo que o valor investido na vila de São Francisco foi de 1.887\$950, ou seja, 30% do total gasto nas reformas (MARTINS, 1850, p. 73-74). Como panorama geral, em 1875 existiam na província 64 cadeias funcionando em edifícios “velhos e arruinados”, situadas na parte inferior das câmaras municipais ou em prédios particulares alugados. Somente as cadeias da capital, das cidades de Cachoeira, Santo Amaro, Maragogipe, Barra do Rio Grande e Caetité e das vilas de Jaguaripe, Camamu, Inhambupe, Monte Santo e Minas do Rio de Contas funcionavam em bom estado (FERREIRA, 1875, p. 65).

Além do efetivo de segurança e da existência de cadeias, outra variável que pode indicar a centralidade de vilas e cidades na província é o número de julgamentos ocorridos, mas, nos relatórios dos presidentes da província, não há informações suficientes sobre esses acontecimentos durante todos os anos cobertos. No entanto, em dois relatórios que retrataram a situação da província nos anos de 1845 e 1859, identificam-se as cidades e as vilas do RB, do litoral e do interior que pelo menos forneciam esse tipo de serviço à sociedade local, como se pode ver na Tabela 06. Ainda assim e apesar de acontecer em diversas cidades e vilas, cabe anotar o baixíssimo número de julgamentos reportados por localidade.

Tabela 06 - Cidades e vilas da Bahia, quantidade de julgamentos - (1845 e 1860)

Localidades	Anos		
	1845	1859	Total
Cidades			
Salvador	6	6	12
Cachoeira	2	1	3
Santo Amaro	2	1	3
Maragogipe	-	1	1
Vilas			
Itaparica	2	2	4
São Francisco	2	2	4
Barra do Rio de Contas	1	2	3
Caetité	1	2	3
Camamu	1	2	3
Caravelas	1	2	3
Inhambupe	1	2	3
Jacobina	1	2	3
Jaguaripe	1	2	3
Marau	1	2	3
Nazaré	1	2	3
Valença	1	2	3
Abadia	1	1	2
Alcobaça	-	2	2
Barra	-	2	2
Belmonte	1	1	2
Carinhanha	1	1	2
Ilhéus	-	2	2
Itapicuru	1	1	2
Macaúbas	1	1	2
Monte Alto	1	1	2
Nova Boipeba	2	-	2
Vila Nova da Rainha	-	2	2
Porto Seguro	1	1	2
Purificação	1	1	2
Santa Rita do Rio Preto	-	2	2
Santarém	-	2	2
Sento Sé	1	1	2
Taperoá	-	2	2
Urubu	1	1	2
Abrantes	-	1	1
Alagoinhas	-	1	1
Campo Largo	-	1	1
Canavieiras	-	1	1
Capim Grosso	-	1	1
Xique-xique	-	1	1
Feira de Santana	-	1	1
Geremoabo	1	-	1
Juazeiro	-	1	1
Maragogipe	1	-	1
Monte Santo	-	1	1
Remanso	-	1	1
Rio de Contas	1	-	1
Santa Cruz	-	1	1
Tapera	-	1	1
Total	39	69	108

Fonte: ANDREA, 1846; Penna, 1860.

3. 5 Contexto das centralidades do interior

De maneira geral, os núcleos populacionais da Bahia permaneciam isolados, com população rarefeita e itinerante até início do século XVIII (MATTOSO 1992, p. 74). Como visto anteriormente, foi somente no princípio do século XIX esse quadro começou a mudar com o crescimento demográfico, a abertura de vias de comunicação ou melhoramento das que já existiam, a oferta de serviços de educação, saúde e segurança, e a extensão de infraestrutura para os aglomerados longínquos.

Os núcleos do RB, por sua vez, mantinham posição de destaque na dinâmica protourbana da província. Em meados do século XIX, por exemplo, quase a totalidade deles possuía contingente populacional acima de 5 mil habitantes, conforme a Tabela 07. Como se sabe, o número de habitantes de determinada localidade pode indicar sua função na rede de localidades que integra, e as mudanças que nela acontecem são acompanhadas por modificações no volume e na localização da população (FERREIRA, 1999, p. 93). Desse modo, é nítida a função de Salvador no sistema de cidades na província da Bahia e os papéis de destaque das cidades de Cachoeira, Inhambupe e Nazaré.

Um dos fatores responsáveis pela fixação da população nesses espaços protourbanos era a produção agrícola e seus efeitos. No século XIX, a província da Bahia era importante produtora de açúcar, fumo, algodão, café e cacau, sendo que, na década de 1840, o café chegou a ser um dos itens de maior importância para a economia provincial. As principais áreas produtoras localizavam-se na região situada ao sul do RB, mais precisamente nos municípios de Caravelas, Ilhéus, Camamu, Nova Boipeba e Valença. A produção de cacau, por sua vez, apresentava progressão lenta e se espalhava em algumas vilas do sul e a cultura do algodão, em declínio constante, dava pistas de restauração, com a construção de uma fábrica de tecido localizada em Queimado, pertencente ao município de Valença. Esse produto tinha sua origem nas comarcas de Urubu e Rio de Contas e chegava ao local de destino pela estrada de Maracás (AZEVEDO, 1847, p. 22).

Tabela 07 - Vilas e cidades do Recôncavo Baiano, população - 1847

Localidades	População	
	Total	(%)
Salvador	54.352	36
Cachoeira e Maragogipe	22.920	16
Inhambupe	14.779	10
Nazaré	14.035	9
Conde	9.194	6
Jaguaripe	8.807	6
Itaparica	7.982	5
Abadia	5.753	4
Camamu e Barcelos	5.742	4
Canavieiras e Belmonte	3.425	3
Maraú	2.029	1
Total	149.018	100

Fonte: Magalhães, 1848.

A dinâmica agrícola no interior da província, o funcionamento das “casas grandes e senzalas”, os intercâmbios entre vilas e os portos fluvial e marítimo contribuíram para o surgimento e fortalecimento de muitos assentamentos baianos no século XIX. Contudo, segundo Dantas (apud FREYRE 2000, p. 99), a população espalhou-se pela superfície, antes de se desenvolver “em densidade e profundidade”.

3. 5.1 As centralidades e suas razões

A vila de Cachoeira foi criada por Ordem Régia de dezembro de 1693 (BAHIA, 1994, p. 127; PEDREIRA, 1981, p. 27) e, a partir do século XVIII, se tornou um importante nó de uma rede de vilas e cidades no Recôncavo Baiano (ANDRADE, 2010). Seu porto, situado na margem direita do rio Paraguaçu, hoje cidade de São Félix, foi o ponto de partida para viagens aos sertões da província. Possuía uma população de 1.088 almas (ano de referência 1804), uma igreja matriz, dois conventos, quatro capelas, um hospital, um chafariz, pontes sobre rios que atravessavam a cidade, ruas calçadas e casas feitas de pedra e telha. No ano de 1821, quando esteve na Bahia, a viajante Maria Graham, (1990, p. 190) a classificou como importante cidade. Depois de Salvador, era a localidade de maior contingente populacional da província e essa estrutura tipicamente urbana também foi percebida por Kidder (1943, p. 37), anos depois: [...] “vila defendida por um forte, compreendendo duas igrejas e cerca de duzentas casinhas baixas”.

É possível que Cachoeira tenha sido a cidade ou vila mais importante da província, depois da capital, durante todo o século XIX. Essa centralidade justifica-se

pelos objetos geográficos que compunham sua paisagem, pelas possíveis trocas de mercadorias feitas com Salvador e com o mercado consumidor europeu e pela sua polarização no RB. Não foi por acaso que a cidade de Cachoeira foi capital da província da Bahia durante as guerras pela independência do Brasil de Portugal, como descrito anteriormente. Quanto à São Félix - cidade coirmã dela emancipada em 1889 - foi, nos séculos XVIII e XIX, ponto de descanso para tropeiros do sertão. Com o advento da estrada-de-ferro no final do Oitocentos, ela ganhou nova posição na rede citadina sub-regional (NEVES, 2007, p. 52).

No interior, as vilas de Jacobina, Rio de Contas, Urubu, Barra, Caetité, Pilão Arcado e Cotegipe, Senhor do Bomfim destacavam-se como importantes povoações. Barra, Rio de Contas e Jacobina eram detentoras de maior centralidade: a primeira possuía um hospital e as outras, uma casa de fundição de ouro cada, que eram interligadas pela “Estrada Real” em 1726 (PRADO JÚNIOR, 1994, p. 172; NEVES, 2007, p. 21). Jacobina e a vila de Senhor do Bomfim, por sua vez, eram consideradas, no período, bocas do sertão (AZEVEDO, 1994, p. 41). O surgimento dessas vilas resultou do povoamento comandado pela Coroa, da navegação e do uso econômico do território. A extração aurífera direcionou a criação do município de Minas do Rio de Contas (1724), do qual se emanciparam outros territórios, como Maracás (1847) e Jequié (1897) (GUIMARÃES apud ZORZO, 2001, p. 39).

As primeiras cidades e vilas criadas na capitania surgiram no litoral ou nas margens de rios, configurando uma rede de localidades mais dependente das *virtualidades naturais*. A facilidade de comunicação por via marítima e presença de importantes corredores fluviais constituiu um dos fundamentos da política de ocupação portuguesa: “Os regimentos e forais concedidos pela Coroa portuguesa, quando sucedia tratarem de regiões fora da beira-mar, insistiam sempre em que se povoassem somente as partes que ficavam à margem das grandes correntes navegáveis, como o rio São Francisco” (HOLANDA, 1995, p. 104).

O engenheiro Miguel Pereira da Costa, em viagem ao sertão das minas baianas (Distrito das Minas do Rio das Contas) no ano de 1721 e por recomendação do vice-rei de Portugal, Vasco Fernandes Cezar, descreveu a seguinte paisagem ao chegar nos arredores onde se encontra hoje a sede do município de mesmo nome:

Achavam a este tempo no dito riacho setecentos trabalhadores entre batêas e almocafres, além de outros que andavam em varios riachos, e alguns em novos descobrimentos, com que seguramente passavam de 2000 pessoas. Compunha-se este numero de toda a variedade de

gente, que para aquela parte tinha concorrido, como Paulistas do Serro Frio e Minas Geras, homens brancos de pequena esfera, que d'este reconcavo e de muitas partes do sertão tinha ido [...] (NEVES, 2007, p. 43)

No que diz respeito a Juazeiro, desde o primeiro século de ocupação portuguesa já despontava como um importante local de repouso, estratégico no processo de ocupação do interior da província. O caminho baiano que ligava o Recôncavo às Minas, encontrava-se ali com outros caminhos, cujo destino eram os sertões de Pernambuco, Maranhão e Piauí (ZEMELLA, 1951, p. 140). Em 1766, Juazeiro já possuía 156 casas (IBGE, 2013), tornando-se vila em 1833, quando foi desmembrado do município de Sento Sé. Sua centralidade adveio primordialmente da navegação no rio São Francisco e, no final do século XIX, da estrada de Ferro São Francisco, que naquela localidade teria seu ponto final.

No litoral ao sul do RB, destacavam-se as capitais das comarcas de Ilhéus e de Porto Seguro. Depois das leis pombalinas, essas localidades tiveram maior destaque na hierarquia de vilas da Colônia, pela produção de cerâmica e outros objetos que eram vendidos ao sertão, à cidade da Baía e à Pernambuco, além de se tornarem pontos de saída do ouro mineiro (PRADO JÚNIOR, 1994, p. 223, 237). Mas outras vilas também litorâneas apresentavam importância no cenário “urbano” de então: Alcobaça, Belmonte, Caravelas e Canavieiras.

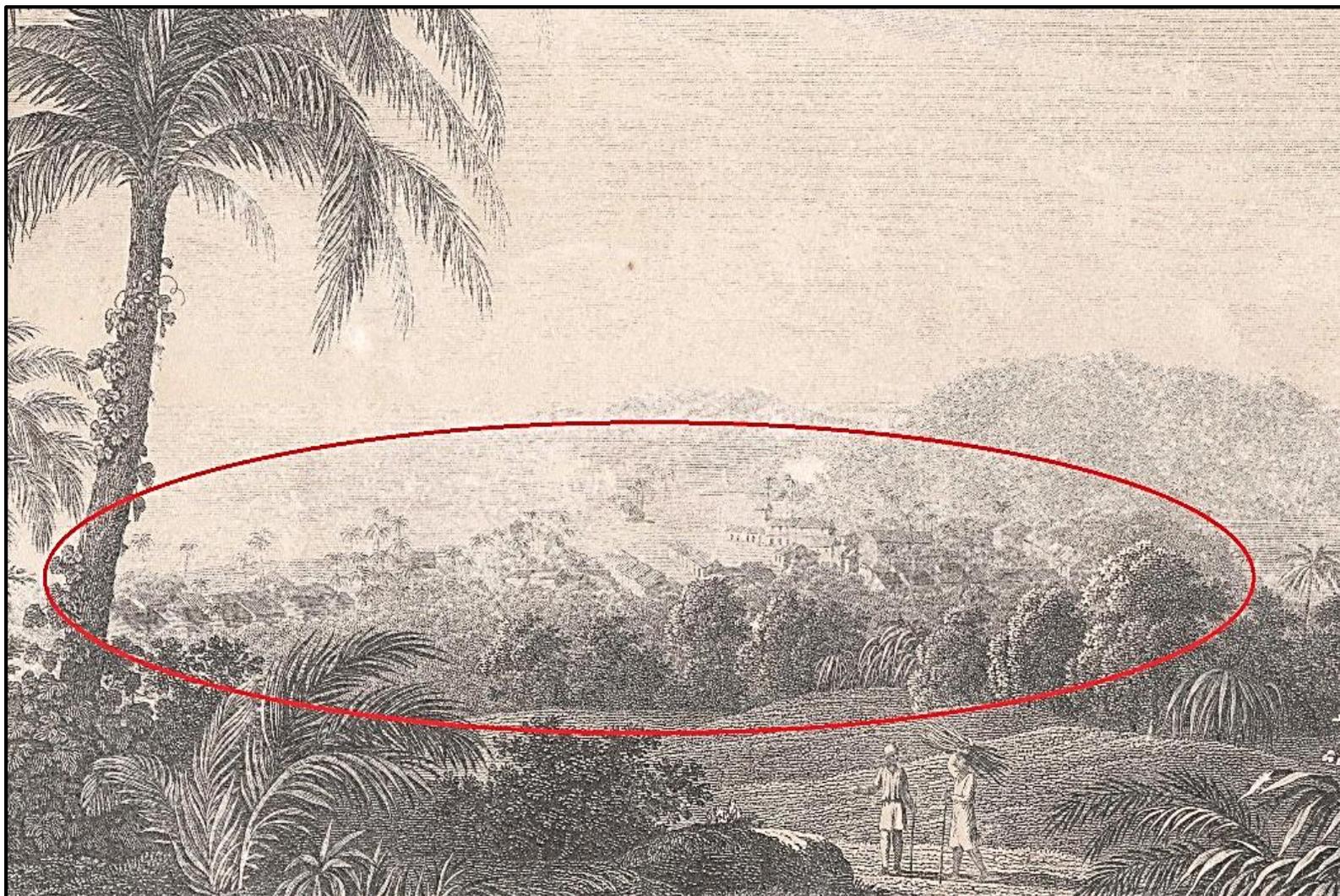


Figura 11 - Recorte da gravura *Vue de la ville et du port d'Ilhéos* - Século XIX
Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa. Cota: AHU_ICONi_005_I, D. 59.

Em meio à crise produtiva no Recôncavo e no norte da província, os projetos de colonização estrangeira, a criação de gado e a produção de cacau redirecionaram políticas, investimentos e pessoas para o sul da província. A vila de Ilhéus, na segunda metade do século XIX, aparece como importante centralidade no conjunto das vilas litorâneas, por conta da cacauicultura, que trouxe nova dinâmica ao seu porto e, em 1881, a vila foi elevada à condição de cidade. O aglomerado de casas identificado na Figura 11, na página anterior, sugere relativa importância de Ilhéus no contexto provincial, sobretudo por sua função comercial e portuária.

Embora no século XIX existissem vilas distribuídas por toda a província, a maioria concentrava-se no RB e nas suas imediações. Além de Cachoeira, destacam-se Maragogipe, Santo Amaro, Cairú, Camamú, Valença, Nazaré, etc. A população de algumas dessas vilas, observadas anteriormente na Tabela 07, indica, de certa maneira, a importância delas na rede de cidades do Recôncavo, desde o século XVIII. De acordo com texto apresentado pelo Brasil na Exposição Universal de 1876, a atividade fabril tinha peso nas atividades produtivas da província. Na cidade de Cachoeira existia uma fábrica de tecidos e unidades produtoras de velas, de sabão e especializada na fundição de materiais. Nas cidades de Valença, Santo Amaro e na vila de São Félix produzia-se, respectivamente, tecidos (três unidades), velas e sabão (e fundição) e charutos; esse último era fabricado em muitas unidades (IMPÉRIO, 1876, p. 325-327). Na capital existiam mais de 11 fábricas de tecidos.

3. 6 A centralidade de Salvador e suas razões

Mesmo com a perda da posição de capital da Colônia, Salvador chega ao século XIX como uma cidade dotada de serviços especializados e com uma organização interna típica de cidades europeias. Sua centralidade resultava da inércia de tempos do Brasil colônia e das funções mantidas e adquiridas ao longo do século XVIII. No princípio do século seguinte, o Governador Conde dos Arcos (1810-1818) dotou-a de muitos estabelecimentos úteis (vidraria, tipografia, bolsa de valores, teatro e a primeira biblioteca pública da cidade) e havia uma política de incentivo ao gosto pela ciência, bem como de embelezamento do espaço público (MAWE, 1978, p. 42-43).

Em relação às questões ligadas à educação, por volta de 1844 a capital provincial era servida por um colégio liceu, uma escola normal e por escolas de

primeiras letras, sendo que, nesse segmento, trabalhavam 38 mestres e mestras. Além disso, em Salvador também funcionava um gabinete de História Natural e um conselho de instrução pública (ANDREA, 1845).

O gabinete de História Natural se vai lentamente enriquecendo de mais espécies, tanto de animais, como de minerais: as últimas compras que se fizeram absorveram quase toda a quantia consignada, e a proporção que se forem consignando outras se irão fazendo novas aquisições (VASCONCELOS, 1843, p. 14).

A biblioteca pública instalada numa velha catedral da cidade tinha acervo de 10 volumes, a maioria em língua francesa (KIDDER, 1943, p. 11). Em 1850, seu acervo foi ampliado com a compra de dois mil exemplares de diferentes compêndios (livros), dentre esses o de Geografia escrito por Justiniano José da Rocha, utilizado no Colégio D. Pedro II, onde lecionava (MARTINS, 1851, p. 10).

No que se refere ao contingente populacional, a capital da província da Bahia era a segunda cidade mais populosa do império português, perdendo lugar apenas para o Rio de Janeiro. De acordo com Mawe (apud AZEVEDO 1994, p. 58), em 1810 Salvador possuía 70.000 hab., e teria chegado em 1820 com 150.000 hab. (SPIX E MARTINS apud AZEVEDO, 1994, p. 58). Ainda que seja improvável que a população soteropolitana tenha dobrado em apenas 10 anos, cabe lembrar que a população de Buenos Aires nos decênios 1820-30 era de 60 mil habitantes. Lisboa possuía 245.000, Nova York 200.000 e Roma 150.000 habitantes (URUCULLU, apud AZEVEDO, 1994, p. 58), números não muito distantes dos encontrados na capital baiana.

Em um dos documentos analisados, o Governador das armas da Bahia, descreve ao Rei D. João VI a situação da província no contexto de independência do Brasil. Informa ao rei que o Brigadeiro Manoel Pedro seria enviado à metrópole para justificar seu apoio a esse movimento. Nessa carta relata que Salvador, pela situação geográfica, pelo seu comércio e pela quantidade de sua população seria um dos portos do Brasil a se conservar sob domínio português, para assegurar a estabilidade do Reino (MELLO, 1822, p. 32), destacando ainda a importância do RB.

Salvador também possuía Casa da Moeda e Casa dos Quintos, porque, assim como a cidade do Rio de Janeiro, era destino do ouro provindo das Minas ou do interior da província (ANTONIL, 1997, p. 168). Em decorrência de sua função como capital da colônia, Salvador exercera função de comando em todo o território português na América até meados do século XVIII e, mesmo com a transferência da sede do

governo para a cidade do Rio de Janeiro, em função da descoberta do ouro no sertão mineiro, continua mantendo forte centralidade até a atualidade.

As primeiras instituições bancárias foram criadas pelo governo no primeiro quartel do século XIX, atendendo aos interesses dos comerciantes e objetivando estabilizar as crises financeiras da capital e da província. A primeira instituição foi criada em 1817, com o nome de Caixa de Descontos, filial do Banco do Brasil para emitir moeda. A Caixa Econômica, que se tornou Banco Econômico da Bahia, foi instalada em 1834. O primeiro banco estrangeiro a se instalar em Salvador foi a filial do *London and Brazilian Bank Limited*, ainda na década de 1860, cuja agência central ficava na cidade do Rio de Janeiro, e o segundo foi o *British Bank of South American*, também de procedência inglesa (FERNANDES, 2005, p. 78-79), confirmando o papel do capital procedente da Inglaterra e investido na Bahia naquela época.

A capital foi a cidade mais visitada por viajantes estrangeiros no século XIX, depois do Rio de Janeiro. As Figuras 12 e 13, ambas pintadas naquele século, representam elementos que sugerem a centralidade mantida por ela, mesmo concorrendo com a capital do Império. Enquanto a primeira mostra o adensamento das construções, a segunda privilegia o tamanho destas, evidenciando a exuberância de uma das maiores cidades da América luso-espanhola.

Em viagem de 52 dias pela cidade da Bahia no segundo semestre de 1821, a escritora britânica Maria Graham³⁰ descreve o cotidiano e a paisagem de Salvador, que indicam sua pujança no início do século XIX. Ao aportar na Baía de Todos os Santos na noite de 17 de outubro, ela descreveu que as luzes espalhadas pela cidade revelavam sua dimensão e, nos 52 dias em que passou na Bahia, observou que ali existiam estabelecimentos comerciais (lojas de ourives, joalherias, armarinhos), hospitais (um somente para os ingleses residentes) e o Tesouro do Governo, cujas construções eram altas.

Muitos dos viajantes que chegavam a Salvador ficavam impressionados com a quantidade de embarcações atracadas nos arredores da Cidade da Bahia; “[...] o nosso navio se embarafustou por entre grande quantidade de embarcações que dificilmente poderiam ser distinguidas senão a bem curta distância” (KIDDER, 1943, p. 6).

³⁰ Durante estadia no Brasil nos anos de 1821, 1822 e 1823 visitou Recife, Salvador e Rio de Janeiro (CERDAN, 2003, p. 126).

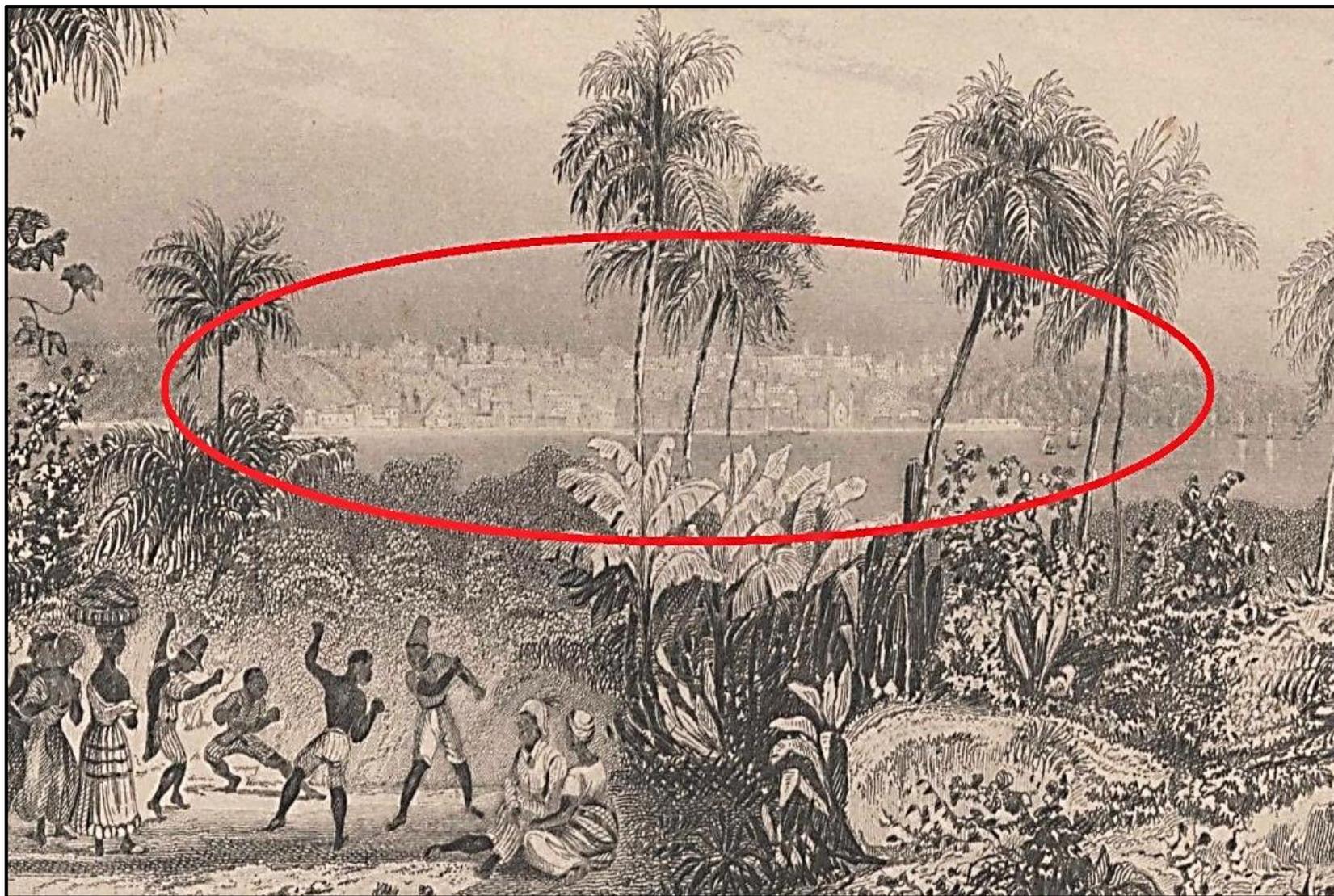


Figura 12 - Recorte da gravura *São Salvador* - século XIX
Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa. Cota: AHU_ICONi_005_I, D. 50.



Figura 13 - Recorte da gravura *Cidade de S. Salvador, Bahia de Todos os Santos (1ª vista)* - Século XIX
Fonte: Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa. Cota: AHU_ICONi_005_I, D. 54.

A capital possuía o segundo porto marítimo da América do Sul e os trapiches existentes no entorno da Cidade Baixa ostentavam proporções enormes e figuravam entre os maiores do mundo, afirma Kidder. Salvador, até o século XIX, possuía ainda uma usina de pesca/beneficiamento de baleia - uma das maiores do mundo (Ibid., p. 7, 11). A disposição do traçado das ruas, o adensamento das construções e o tamanho dos prédios, identificado na Figura 13, de igual forma indicam o nível de pujança desta cidade.

No que tange a conexão de Salvador com a Europa, havia uma linha de navegação oceânica articulando a cidade diretamente com Lisboa, assim como havia linha de navegação entre a capital portuguesa e as cidades de Recife e Rio de Janeiro. De acordo com o relatório da Companhia de Navegação a Vapor do Pacífico, os paquetes da companhia saíam às quartas-feiras de Lisboa, de 14 em 14 dias para o Brasil, Rio da Prata e Pacífico. A viagem durava cerca de 11, 13 e 14 dias para Recife, Salvador e Rio de Janeiro, respectivamente. Para Valparaíso, destino mais longínquo, a duração era de 34 dias (PACIFIC STEAM NAVIGATION CORPORATION, 1931, p. 3).

O detalhamento do documento quanto ao tráfego de cães e pássaros, quanto às criadas de passageiras e amas de crianças (estas não podiam ser consideradas passageiras de 1ª classe), quanto às bagagens e às cargas, bem como quanto à compra de bilhetes e descontos, indica a organização do serviço oferecido aos passageiros que se destinavam a essas cidades e a importância de Salvador na rede de localidades atendida pela companhia. Esse serviço, por sua vez, através da capital da província, chegava a vilas e cidades situadas nos arredores e no interior configurando uma rede incipiente de localidades.

O movimento de passageiros era intenso no porto da capital. Durante o ano de 1869, por exemplo, registrou-se no embarcadouro de Salvador a entrada de 6.372 pessoas, das quais, 5.608 chegavam de outras províncias e 764 do exterior. Quanto às saídas, 7.600 passageiros deixaram a capital, sendo que 6.996 indivíduos tinham como destino o próprio Império e 604 portos estrangeiros. Mesmo com saldo negativo de 1.228 pessoas durante o referido ano, a alfândega da Bahia registrou movimento de 13.972³¹ passageiros (LOURENÇO, 1870). Desde 1836, com a criação da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, que ligou a Corte às províncias do Norte,

³¹ Desse total, 681 eram escravos que registraram entradas e 1.488, saída.

e o estabelecimento de uma linha regular de embarcações a vapor entre o Brasil e a França, para o serviço postal e de passageiros (MARCONDES, 2012, p. 149), o fluxo populacional entre localidades se intensificou. Desse modo, o movimento de pessoas registradas em 1869 também é reflexo dessa rede de navegação a vapor instalada no Brasil desde a primeira metade do Oitocentos, o que reforça a centralidade demográfica e econômica de Salvador e da Bahia como espaços de grande circulação de pessoas.

Salvador também abrigava a sede de uma companhia de navegação a vapor que atendia a localidades do Recôncavo e das províncias do Espírito Santo, Sergipe, Alagoas e Pernambuco. Essa companhia era proprietária de 16 embarcações: metade eram vapores costeiros que realizavam 80 viagens, e a outra metade era composta por fluviais, que realizavam mais de 600 deslocamentos anuais. A companhia fazia três viagens semanais para localidades baianas a partir da capital e os destinos eram a cidade de Santo Amaro - com a qual se articulavam Alagoinhas, Purificação, Inhambupe e Feira de Santana - Cachoeira e Maragogipe³², localidade onde se originavam as linhas dos correios para as cidades de Feira de Santana, Caetitê, Lençóis e Barra. Os barcos deslocavam-se da capital para Caravelas, com entrepostos nas cidades de Nazaré e Valença. A empresa de navegação do rio Jequitinhonha fazia uma viagem mensal de Salvador à vila de Belmonte com escalas em Camamu, Una, Comandatuba e Barra do Rio de Contas (FERREIRA, 1875, p. 89-90).

O porto de Salvador, para além de ter um intenso fluxo de passageiros, como observado logo acima, também embarcava mercadorias que eram distribuídas na América do Norte e na Europa e de lá recebia outras. No final da primeira metade do Oitocentos e nas décadas seguintes, as trocas comerciais da capital da província eram intensas e sugerem a dimensão de seu mercado consumidor: no ano de 1847, por exemplo, chegaram em Salvador 382 pacotes, das quais 121 foram recebidas no primeiro e 261 no segundo semestre (MAGALHÃES, 1848). A Tabela 08 ilustra a dimensão dessas trocas e traz à luz uma rede de trocas internacionais de mercadorias, que tinha como um dos nós a capital da província da Bahia.

³² Era de Maragogipe, igualmente, de onde partiam as tropas para Curalinho, Tapera, Jacobina, Feira de Santana, Monte Alto e Urubu.

A observação da Tabela 08 também permite mensurar a importância da alfândega da Bahia nas trocas com cidades e portos distribuídos em diferentes países. A Inglaterra, como visto, se destaca como principal fornecedora de produtos manufaturados aos consumidores da província e a cidade de Liverpool era a principal fornecedora de mercadoria: das 47 embarcações inglesas atracadas em Salvador no período, pelo menos 24 eram daquela cidade. Esse contexto mantém estreita relação com o ambiente de disputas políticas e econômicas no qual vivia a Europa no início do século XIX. Um dos desdobramentos desses conflitos foi a vinda da família real portuguesa para o Brasil, que, naquele momento, era protegida pela coroa britânica. Em troca do apoio concedido a D. João VI, os ingleses exigiram que a Colônia portuguesa abrisse seus portos às nações amigas, sendo a Inglaterra a principal beneficiária desses acordos, pois passou a pagar as menores taxas alfandegárias nos portos brasileiros. França e Portugal aparecem como importantes nós dessa rede pela quantidade de embarcações. Chama atenção, de certa maneira, a participação da frota brasileira que chegou à capital: aportaram ali 5 navios de origem local - poucos, se comparados àqueles de origem exterior, mas reveladores da existência de um incipiente mercado interno no Império do Brasil, que era fruto, dentre outros motivos, das diferenças regionais de suas vocações.

Tabela 08 - Porto de Salvador, procedência, quantidade de embarcações e valor das mercadorias registradas - 1º semestre de 1847

Procedência	Embarcações	Valor da mercadoria Importada (em Mil-Réis)
Inglaterra	47	2:933.535\$602
Portugal	14	310:133\$050
Itália	11	214:108\$140
Estados Unidos	10	214:155\$590
Suécia	9	102:632\$813
França	7	515:612\$704
Dinamarca	6	391:513\$113
Brasil	5	140:098\$880
Hamburgo*	4	272:271\$700
Bremen*	2	4:740\$575
Espanha	2	14:106\$800
Prússia**	2	12:123\$285
Rússia	2	17:262\$452
Total	121	5:142.294\$704

*=Atualmente são cidades-estado situadas no norte da Alemanha.

**=Reino pertencente ao Império Alemão entre 1701 e 1918.

Fonte: MAGALHÃES, 1848.

A intensidade das relações estabelecidas com a Inglaterra igualmente sugere a difusão de insumos e produtos industrializados para o consumo interno. No leque de produtos adquiridos, por exemplo, inserem-se os materiais utilizados para a construção de ferrovias, que também serviam para difundir outros produtos para o interior da província na segunda metade do século XIX. Já as mercadorias exportadas, iam de piaçava até diamantes, mas produtos tipicamente tropicais constituíam a base de exportação da província. Como também se evidenciou na Tabela 08, Portugal continuou sendo importante fornecedora de produtos ao Brasil, mesmo depois da Independência.

Para se ter uma ideia da interação Inglaterra-Bahia, na aurora do século XIX havia em Salvador dezoito estabelecimentos comerciais ingleses e as conexões da cidade com a Inglaterra ocorriam sobretudo com Liverpool, que vendia produtos manufaturados e sal e recebia em seus portos açúcar, aguardente, tabaco, algodão, café e melão (GRAHAM, 1990, p. 180). Os comerciantes ingleses também dedicavam-se ao setor financeiro e à construção e exploração de estradas de ferro (FERNANDES, 2005, p. 67). Além das fortes relações comerciais com países europeus, as trocas da Bahia com as províncias vizinhas cresciam e floresciam continuamente (MAWE, 1978, p. 42).

No início do século XIX, Salvador não possuía grandes estabelecimentos fabris. No entanto, a demanda na província de Minas Gerais induziu a produção baiana de roupas para atender aos consumidores mineiros, além de prover a população local com esse item (GRAHAM, 1990 p. 180). Outras localidades do território da Bahia igualmente se conectavam a vilas e aglomerados de províncias vizinhas: a proximidade geográfica também contribuía para fazer de Salvador e da província como um todo mercados fornecedores privilegiados. E isso envolvia também trocas entre povoados e vilas no interior com a capital. A vila de Itaparica, por exemplo, abastecia a capital com aves, verduras, frutas e cal e fornecia cavalos à vizinhança (GRAHAM, p. 178); da mesma maneira, muitos produtos eram oferecidos na praça de Salvador³³.

³³ Alguns desses produtos eram inimagináveis, como o capim de angola, que era vendido para criadores de gado que residiam na capital ou a visitavam, mas eram detentores de propriedades no interior. A mercadoria era produzida pelo senhor Tschfelli, de origem suíça, residente da cidade, conhecido do viajante Martius (PRADO JÚNIOR, 1994, p. 188).

A centralidade soteropolitana na rede urbana brasileira manteve-se inalterada até o Oitocentos, em razão de sua importância histórica, religiosa, política e econômica sob a monarquia, mas também pelas estruturas produtivas localizadas no interior da província. Sem a participação dos fluxos produtivos advindos daí, seu importante papel na rede de cidades do Império não teria perdurado por tanto tempo, já que a perda de população da província para os atuais estados do Sudeste foi muito grande ao longo do século XX. A produção e o transporte de produtos até o mercado consumidor imperial, africano, europeu ou estadunidense não era desprezível, e isso exigia a construção de depósitos e de estradas. “Basta que uma nova planta seja domesticada e incorporada à produção para que se imponha um novo comando sobre o tempo; e isso impõe ao mesmo tempo localizações novas, isto é, uma nova organização do espaço” (SANTOS, 2004, p. 203).

Demandas correntes capitaneadas por Salvador condicionavam a materialização de fluxos de mercadorias. Vários produtos compunham a base produtiva voltada para a exportação, como listado na Tabela 09. Destacavam-se em volume e em valor de venda o açúcar, o algodão, o fumo, o café e os diamantes. Mais de 1/3 das vendas no ano de 1869 resultou da comercialização do açúcar e do fumo - produtos cuja origem remonta ao início da colonização do Recôncavo Baiano. Por sua vez, o algodão provinha também do Sudoeste e do Oeste Baiano, mais precisamente dos arredores da cidade de Caetité e da vila de Urubu (FERREIRA, 1875, p. 102); os diamantes das áreas adjacentes às vilas da Chapada Diamantina; e o café, do planalto conquistense, do vale do rio São Francisco e de plantações situadas a sul do RB. Entre 1868 e 1874, a província exportou 263.095.366 toneladas de açúcar, 83.420.096 de fumo, 27.082.708 de café, 18.235.323 de algodão e 6.276.284 de cacau (Ibid., p. 82).

O texto apresentado pelo Brasil na Exposição Internacional de 1873 sinaliza a dinâmica produtiva da província: muitos produtos indicados na tabela anterior estiveram à mostra nessa Exposição que aconteceu em Viena, Áustria³⁴. A maioria dos produtos expostos pela Bahia passara pelo processo de transformação a partir de matéria-prima original. A fabricação de fios de algodão, sabão, charutos, redes, caixas

³⁴ Esses produtos foram classificados nos seguintes grupos: i) lavra de minas, produtos minerais e metalúrgicos; ii) agricultura, horticultura e silvicultura; iii) indústria química; iv) substâncias alimentícias e de consumo, produtos de indústria, etc.; v) indústria de tecidos e seus preparos; vi) indústria do couro e da borracha; vii) indústria de metais; viii) indústria de madeiras; ix) artefatos de pedra, barro e vidro; x) objetos de quinquilharia e plástico, etc. (BRASIL, 1873).

de madeira, etc., reflete a incipiente industrialização de algumas localidades provinciais. Em meados da década de 1870, existiam na Bahia 893 engenhos de açúcar, dos quais 282 eram a vapor (FERREIRA, 1875, p. 80). Entre 1827 e 1833 foram edificadas 142 no RB³⁵.

Tabela 09 - Província da Bahia, quantidade e valor dos produtos exportados - 1869

Produtos	Quantidade	Valor
Aguardente	775.157 (medidas)	302:559\$881
Algodão em ramo	444.263 (arrobas)	4.581:576\$818
Açúcar branco	251.060 e 25 libras @	549:708\$035
Açúcar Mascavo	3.076.642 e 16 libras @	8.082:574\$947
Cacau	56.078 e 9 libras @	275:860\$905
Café em grão	439.600 e 4 libras @	2.158:638\$849
Charutos	3.479 e 20 libras @	222:720\$000
Couro salgado	48.463 peças	288:178\$040
Couro seco	30.371 e 11 libras @	245.047\$160
Diamante	5.064 ½ oitavas	1.519:550\$000
Fumo em folha	654.558 e 16 libras @	3.037:352\$084
Fumo em rolo	106.650 e 2 libras @	334:494\$828
Madeira	839 e 2 paus (dúzias)	152:196\$368
Pau Brasil	163.947 e 20 libras @	144:985\$006
Piaçava	337.415 1/2 molhos	126:532\$515
Outros	-	224:605\$775
Total	-	22.264:582\$507

Fonte: LOURENÇO, 1870.

Procurou-se demonstrar até aqui - a partir de diferentes evidências empíricas - a configuração da rede de localidades na Bahia no Oitocentos. Como visto, dentre os fatores condicionantes desse arranjo figuram as condições naturais, o expressivo contingente populacional e a participação do governo na construção de infraestruturas urbanas (estradas, cadeias, hospitais, escolas, etc.) e no oferecimento de serviços (educação, saúde e justiça) a localidades situadas em diferentes posições do estado. Foi no século XIX, contudo, que um modo de vida tipicamente urbano se expandiu para além do RB e da faixa litorânea, mas sem retirar de Salvador a primazia absoluta na rede urbana baiana, a despeito de outras localidades surgirem e/ou permanecerem com importância regional, como Cachoeira, Porto Seguro, Belmonte, Jacobina e Caetité. No capítulo seguinte, veremos como outras localidades tiveram ainda suas funções alteradas com o desenvolvimento do transporte ferroviário e aumento da população de vilas e cidades.

³⁵ A lei de 13 de novembro de 1827 permitira que qualquer cidadão construísse engenho em suas propriedades, a qualquer distância de outras unidades e mesmo sem cultivar a cana cayanna, introduzida na província em 1815 (ALMEIDA, 1903, p. 40).

O século XIX abrigou eventos que deixaram marcas indeléveis nas espacialidades brasileiras. Se no primeiro quartel a sociedade se reorganizou com a chegada da família real portuguesa e com o rompimento político da Colônia com sua metrópole, de igual modo, nos últimos 25 anos daquele século, alguns acontecimentos sacudiram as estruturas sociais e espaciais do Império, como a promulgação da Lei Áurea e seus reflexos, e a proclamação da República e seus consequentes desdobramentos. É a partir desse contexto que discutiremos, no capítulo que se inicia, o papel da rede ferroviária no rearranjo dos assentamentos urbanos da Bahia. Inicialmente serão estudadas as condições geográficas que favoreceram sua instalação, para em seguida descrever as principais linhas que serviam as localidades desde o final do Oitocentos. Os desdobramentos da ferrovia na redistribuição espacial da população, nos modos de vida por onde passava e na hierarquia das vilas e cidades serão apresentadas na sequência, focando aquelas que emergiram e aquelas que perderam fôlego com a prenúncio de uma modernidade no interior do estado.

No Nordeste, por exemplo, o 13 de Maio veio apenas reforçar a crise já vivenciada pelos estados, em virtude da baixa dos preços do açúcar no mercado

mundial, o que levou os barões do açúcar a se resignarem ou se enquadrarem às condições de vida nascentes (HOLANDA, 1995, p. 172-175).

O desaparecimento do velho engenho, engolido pela usina moderna, a queda de prestígio do antigo sistema agrário e a ascensão de um novo tipo de senhores de empresas concebidas à maneira de estabelecimentos industriais urbanos indicam bem claramente em que rumo se (Ibid., p. 176).

desenrolou essa transição.

Em outras regiões do Brasil, com o descenso da primazia açucareira - de base escravagista -, e com a assunção da cafeeira - de base assalariada -, também se nota a passagem de uma vida centrada no meio rural para uma vida orientada pelo meio urbano. Atividades tipicamente citadinas passam a ocupar espaço no rol das profissões, às vezes ligadas à atividade política, à burocracia ou às ocupações liberais (Ibid., p. 18, 82). Se o contexto de transição do final do século XIX, de uma cultura predominante baseada em mão de obra escrava para uma baseada sobretudo em imigrantes assalariados, ajuda a consolidar um modo de vida tipicamente urbano, sobretudo no sudeste brasileiro, como ocorreu esse processo no estado da Bahia?

Na Bahia, embora a cafeicultura não tenha se estabelecido como no Sudeste do país, principalmente no que tange à extensão de terras para o cultivo, a atividade também contribuiu para essa transição do campo para a cidade. Em um contexto mais amplo, ocorriam ao mesmo tempo outros eventos influenciadores dessa transição, como o enfraquecimento da atividade mineradora na região central do estado, o declínio da indústria açucareira no Recôncavo, assim como o desenvolvimento da cacauicultura no sul da Bahia.

Nesse cenário baiano, foi relevante o papel do transporte ferroviário, levado desde final do Oitocentos em direção a algumas regiões do estado. Influuiu na reconfiguração espacial, econômica e demográfica e demarcou a incipiente rede urbana sempre comandada por Salvador.

A prática de fazer o território ferroviário, ao mesmo tempo em que reterritorializou os códigos de um movimento mundial de modernização [...], [...] desterritorializou outros códigos culturais baseados em ritmos locais tradicionais, remodelando o alinhamento das instituições existentes (ZORZO, 2001, p. 2).

Pode-se dizer, de um modo geral, que a ferrovia surge em escala mundial como produto da associação entre comércio, agricultura e indústria (Ibid., p. 2). No Brasil, os fatores internos favoráveis a esse modal foram o desenvolvimento da lavoura cafeeira, a consolidação das fronteiras nacionais, a circulação do capital financeiro, o

fim do tráfico de escravos e as maiores arrecadações dos cofres públicos; externamente, contribuiu para o surto ferroviário a expansão e modernização do capitalismo internacional. Ainda no Brasil, merece destaque o papel do governo central e provincial, que “eram os maiores fiadores dos empreendimentos” ferroviários (Ibid., p. 77-78). A partir daí, é natural deduzir que haveria interesse dos principais grupos políticos e econômicos de modernizar o território baiano e sua “malha logística” e de integrá-los à economia mundial, mas o desconhecimento da geografia do interior, entre outros, teria sido um dos fatores responsáveis pela demora e insucesso de muitas dessas empreitadas.

4.1 Origem e evolução da rede ferroviária no Brasil e na Bahia

A partir da metade do século XIX, o mundo ocidental assiste à emergência do transporte ferroviário, reflexo da expansão ferroviária inglesa, que no mesmo período difundia-se por toda a Europa. Na América do Sul, a implantação do transporte ferroviário chegou aos Andes com a Central Railway do Peru e à Argentina, que no final de 1870 já começava a fazer sua rede de trens alcançar capitais provinciais afastadas de Buenos Aires, como Tucumán, Catamarca e Salta (BALÁN, 1972, p. 37).

Segundo Brito (1961), o primeiro plano ferroviário do Brasil, sempre atribuído ao Regente Feijó (1835-1837), foi fruto, na verdade, de um projeto apresentado na Câmara em outubro de 1835 pelos deputados Bernardo Pereira de Vasconcelos, da província de Minas Gerais, Manuel Paranhos da Silva Veloso, da província do Rio Grande do Sul, e José Florindo de Figueiredo Rocha, da província da Bahia. O plano estabelecia três linhas tronco, que fariam a ligação da capital do Império com as capitais das províncias de origem dos deputados. Mas a primeira iniciativa concreta só viria a acontecer na segunda metade daquele século, por obra de Irineu Evangelista da Silva (o Barão de Mauá), que em 1854 inaugurou 14,5 km de linha férrea entre o porto de Estrela, na Baía de Guanabara, e a localidade de Raiz da Serra, próximo a Petrópolis. A segunda ferrovia inaugurada no Império foi a Recife-São Francisco em 08 de fevereiro de 1858, quando foi liberado o trecho entre a vila do Cabo e a capital, Recife. Apesar de nunca ter atingido o seu destino final, a margem sanfranciscana, essa linha férrea se caracterizou como condição determinante para a formação e a consolidação de núcleos de povoadamentos por onde passou. A terceira foi a ferrovia D. Pedro II, igualmente inaugurada em 1858, tinha uma extensão de 47,21 km e

articulava a cidade do Rio de Janeiro à localidade de Queimados, hoje sede do município homônimo (AZEVEDO JUNIOR, 2007, p. 71; 74-77).

Como se verifica na Tabela 10, se considerarmos o período compreendido entre os anos de 1850 e 1960, veremos que somente um quarto da rede ferroviária do Brasil foi construído durante o Império³⁶. Em 1890, ela possuía cerca de 10.000 km de extensão e suas locomotivas a vapor substituíam o transporte feito à tração animal e a navegação feita por barcos a vela e a vapor (ZORZO, 2001, p. 251; FERNANDES, 2005, p. 40). O ritmo de expansão da rede se intensifica bastante ainda na Primeira República, para então crescer a taxas bem mais lentas nos trinta anos seguintes. O Brasil chega ao final da década de 1960 com uma extensão ferroviária de aproximadamente 38.000 km, que se distribui irregularmente pelo território e com parte das estradas de ferro não conectadas: embora importantes cidades do país já estivessem interligadas, era impossível chegar a todas as localidades, vilas e cidades atendidas pela rede ferroviária nacional utilizando apenas o trem. Analisando a distribuição do transporte ferroviário nacional dessa década é possível identificar alguns centros de dispersão e conversão como Salvador, Recife, Santos, o eixo Rio de Janeiro-Niterói e Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, no Rio Grande do Sul (IBGE, 1954, p. 1, 51). Esse modelo ratifica, em parte, a configuração histórica da rede urbana brasileira, cujos principais nós situavam-se no litoral, servidos pelas estradas de ferro.

O marco de fundação da rede ferroviária baiana se deu em 1856, com o início da construção da Estrada de Ferro Bahia-São Francisco (EFBSF) e, embora a malha não tenha se difundido com rapidez para o interior, o que foi construído até a Proclamação da República já representava mais de 40% do total de quilômetros de linhas férreas que o estado viria a ter em 1960. A grande extensão territorial, o relevo acidentado, a crise financeira, as más administrações, bem como a falta de um plano ferroviário regional retardaram ou impediram a difusão da malha pelos sertões baianos. Em 1910, mais de meio século após o início da construção da primeira estrada de ferro, foi apresentado um plano geral da viação férrea para o estado (TARQUINIO, 1934, p. 309, 325-326). Talvez por isso Zorzo (2001, p. 71-72) considere que a construção de uma rede ferroviária na Bahia, na segunda metade do século XIX, não provocou rupturas sociais e econômicas, “nem rompeu totalmente

³⁶ O subperíodo de 1881 e 1888 foi um dos mais intensos de construção; a rede ferroviária existente foi ampliada com cerca de 5.921 km de estrada nesse ínterim (IBGE, 1954, p. 4).

com as tradições”, embora fosse defendida, no campo das políticas, como meio para se promover o enriquecimento da província e do território nacional. Embora não tenham ocorrido mudanças abruptas na estrutura espacial da província com a rede de trilhos, acreditamos que sua instalação articulou localidades por meio do fluxo de serviços, informações e pessoas, impactando a configuração da rede urbana de então e fazendo com que perdurassem algumas rugosidades até os dias de hoje.

Tabela 10 - Brasil e Bahia, evolução das ferrovias - (1850 a 1960)

Período	Brasil		Bahia	
	Extensão construída (km)	Percentual da extensão total (%)	Extensão construída (km)	Percentual da extensão total (%)
1850 - 1870	735	2	123	5
1870 - 1890	9.830	26	1.057	41
1890 - 1910	21.128	56	1.434	55
1910 - 1930	32.334	85	2.101*	81
1930 - 1950	36.668	97	2.603	100
1950 - 1960	37.967	100	2.593**	99,6

*=Os dados oficiais de 1930 foram aproximados ao do ano anterior, porque se estimou que eram muito parecidos, sendo retirados da Mensagem Apresentada pelo Governador à Assembleia Geral Legislativa na gestão de 1929.

**=Os dados de 1950-1958 indicam que houve remoção de trilhos neste período, o que obrigou a adotar a extensão de 2.603 km como a extensão máxima da rede da Bahia entre 1850 e 1958.

Fonte: CARLEIAL, 1960; PINHO & WANDERLEY, 1923; SOARES, 1929; IBGE, 1952, 1957 apud ZORZO, 2001, p. 75.

No Brasil, mais precisamente nos estados do Sul, a expansão das linhas férreas esteve vinculada à cafeicultura. Para muitos estudiosos que analisam o papel da agricultura na economia brasileira nos séculos XIX e XX, a malha ferroviária foi construída no país como caminho de escoamento do café aos portos marítimos, sobretudo para os do Rio de Janeiro e de Santos. Na Tabela 11 logo a seguir, é possível constatar essa relação, uma vez que a construção ferroviária anual na zona do café, a partir de 1864, corresponde à metade ou quase totalidade das linhas construídas no país. Dos 17.340,4 km de caminhos férreos construídos em território brasileiro até o ano de 1906, 11.281,3 km foram implantados na região cafeicultora.

Na Bahia, ainda que a malha ferroviária também tenha sido construída atendendo à lógica de reprodução capitalista, cujo principal objetivo era escoar a produção para outros mercados, as linhas de trem - de igual maneira - possibilitavam maior integração da população do interior às cidades do RB e à capital, Salvador. A EFBSF, por exemplo, além disso, servia para abastecer a população das áreas semiáridas com água trazida pelos trens. Em termos gerais, além dos fluxos internos,

as ferrovias baianas mantiveram ou consolidaram as conexões da província com a Europa, estabelecidas desde o século XVI. Além dos produtos que abasteciam o mercado europeu, o projeto de construção das linhas permitiu que chegassem ao Brasil novos produtos, como os bens de produção³⁷.

Tabela 11 - Brasil, evolução da malha ferroviária - (1854 a 1929)

Anos	Região Cafeeira* (Km)	Brasil (Km)
1854	14,5	14,5
1859	77,9	109,4
1864	163,2	411,3
1869	450,4	713,1
1874	1.053,1	1.357,3
1879	2.395,9	2.895,7
1884	3.830,1	6.324,6
1889	5.590,3	9.076,1
1894	7.676,6	12.474,3
1899	8.713,9	13.980,6
1904	10.212,0	16.023,9
1906	11.281,3	17.340,4
1910	-	21.466,6
1915	-	26.646,6
1920	-	28.556,2
1925	-	32.000,3
1929	18.326,1	32.000,3

*=ES, RJ, Guanabara (antigo DF), MG e SP.

Fonte: SILVA, 1943, p. 52.

³⁷ A maioria das peças utilizadas na construção das ferrovias era importada da Inglaterra, como os trilhos, as locomotivas. Estas eram adquiridas da *Waterlow & Sons*, fábrica inglesa localizada em Londres (ARGOLLO, 1898 apud FERNANDES, 2005, p. 176).

4.2 Estradas de ferro baianas

No ano de 1875 existiam em todo o Império cento e dezenove estradas de ferro administradas pelos governos provincianos, sendo trinta e seis localizadas no Rio de Janeiro, vinte e duas em Minas Gerais, treze em São Paulo, oito na província da Bahia e sete nas províncias de São Pedro do Rio Grande do Sul e Pernambuco. Desse total, apenas vinte e duas estavam em funcionamento integral ou parcial³⁸ (BRASIL, 1876).

As oitos ferrovias administradas pela Bahia naquele ano haviam sido construídas nas duas décadas anteriores, e as primeiras obras iniciadas na província, como vimos anteriormente, foram as da Estrada de Ferro Bahia-São Francisco, em 1856, cujo destino final era a então vila de Juazeiro. Em 1867 foi iniciada a construção da Central da Bahia, que conectou, inicialmente, Cachoeira e São Félix a Feira de Santana e depois a diferentes cidades situadas no interior do estado. As estradas de Ferro de Nazaré e de Santo Amaro tiveram sua construção iniciada na década de 1870, enquanto a Ferrovia Bahia-Minas e a Estrada de Ferro de Propriá tiveram suas obras começadas na década seguinte. Apenas as obras da Ferrovia Ilhéus-Conquista tiveram início na primeira década do século XX (ZORZO, 2001, p. 79).

A seguir perpassaremos pelas características das linhas férreas que atravessavam o território baiano desde o Oitocentos, primeiramente observando-se aquelas linhas administradas pelo governo da província da Bahia, para na sequência analisarmos aquelas administradas pelo governo imperial ou federal³⁹. Elas ainda podem ser visualizadas na Figura 14.

4.2.1 Estrada de Ferro de Nazaré

A Estrada de Ferro de Nazaré (EFN)⁴⁰ começou a ser construída em 1871 e, originalmente, no projeto inicial apresentado à Câmara Municipal de Nazaré em 1869, a linha de trilhos atenderia à própria cidade de Nazaré e algumas localidades do seu entorno⁴¹. Mais tarde, decidiu-se estendê-la até Onha “centro de um commercio que já então crescia pela affluencia nas grandes feiras semanais de variados produtos de

³⁸ Na Bahia, a Estrada de Ferro Nazaré funcionava parcialmente ligando a cidade de mesmo nome ao povoado de Onha - trecho de 8 km - do total de 126 previstos (BRASIL, 1876).

³⁹ Estas últimas estavam arrendadas à Companhia Ferro Viária Este Brasileiro, sucessora da Companhia Viação Geral da Bahia.

⁴⁰ Até 1906 era chamada de *Tram Road de Nazareth*.

⁴¹No último contrato estabelecido entre o governo e empreiteiros previa-se o prolongamento da Estrada até a cidade de Vitória da Conquista.

lavoura” (MACIEL, 1926, p. 320) e a outras localidades, como a vila de Santo Antônio de Jesus e finalmente a Jequié, situada a mais de 150km de Nazaré, em linha reta.

Em 1875 foi inaugurado o trecho de 8 km até Onha, para em 1880 ser aberto o tramo de 28km até o povoado à Santo Antônio, e em 1892 até Amargosa, depois de acordos firmados entre empresários e governo republicano e estadual. O trecho entre Santo Antônio e Amargosa perfazia 65 km e foi estendido até esta porque a cidade era centro de uma extensa região cafeeira, cuja economia foi impulsionada pela perspectiva de chegada da estrada, com o aumento da produção e do comércio local. No ano de 1906 inaugurou-se a estação de Santa Inês e, por fim, em 15 de novembro de 1927, foi inaugurada a estação em Jequié, último ponto da linha. A EFN serviu a região mais rica da Bahia no século XIX conectando três cidades importantes, a saber: Nazaré, onde estava localizada a sede da empresa, Santo Antônio de Jesus e Amargosa, bem como a vila de São Miguel. Essa linha férrea também permitiu a conexão da cidade de Areia - importante centro de café, fumo e comércio - à rede ferroviária. A centralidade urbana dos núcleos de povoamento conectados foi se alterando ao longo do trecho de aproximadamente 324 km, de Nazaré a Jequié. O fator responsável pelo dinamismo da ferrovia foi o transporte de café, de fumo e de açúcar - principais produtos de exportação do estado naquele momento. Por aquela linha férrea circulavam também mercadorias nacionais e estrangeiras adquiridas pelos comerciantes da região, que as passavam adiante para consumidores de diferentes localidades. Por seus comboios transportavam-se veículos, animais, pessoas e mercadorias distribuídas em classes distintas e, mesmo tendo sua existência vinculada à expansão do capitalismo naquele momento, a EFN também possibilitou a interiorização do comércio, de serviços e de pessoas e ampliação do número de escolas e consequente instrução da população regional, com difusão de livros, revistas e jornais, etc. (FERREIRA, 1875; MACIEL, 1926; TARQUINIO, 1934; ZORZO, 2001).

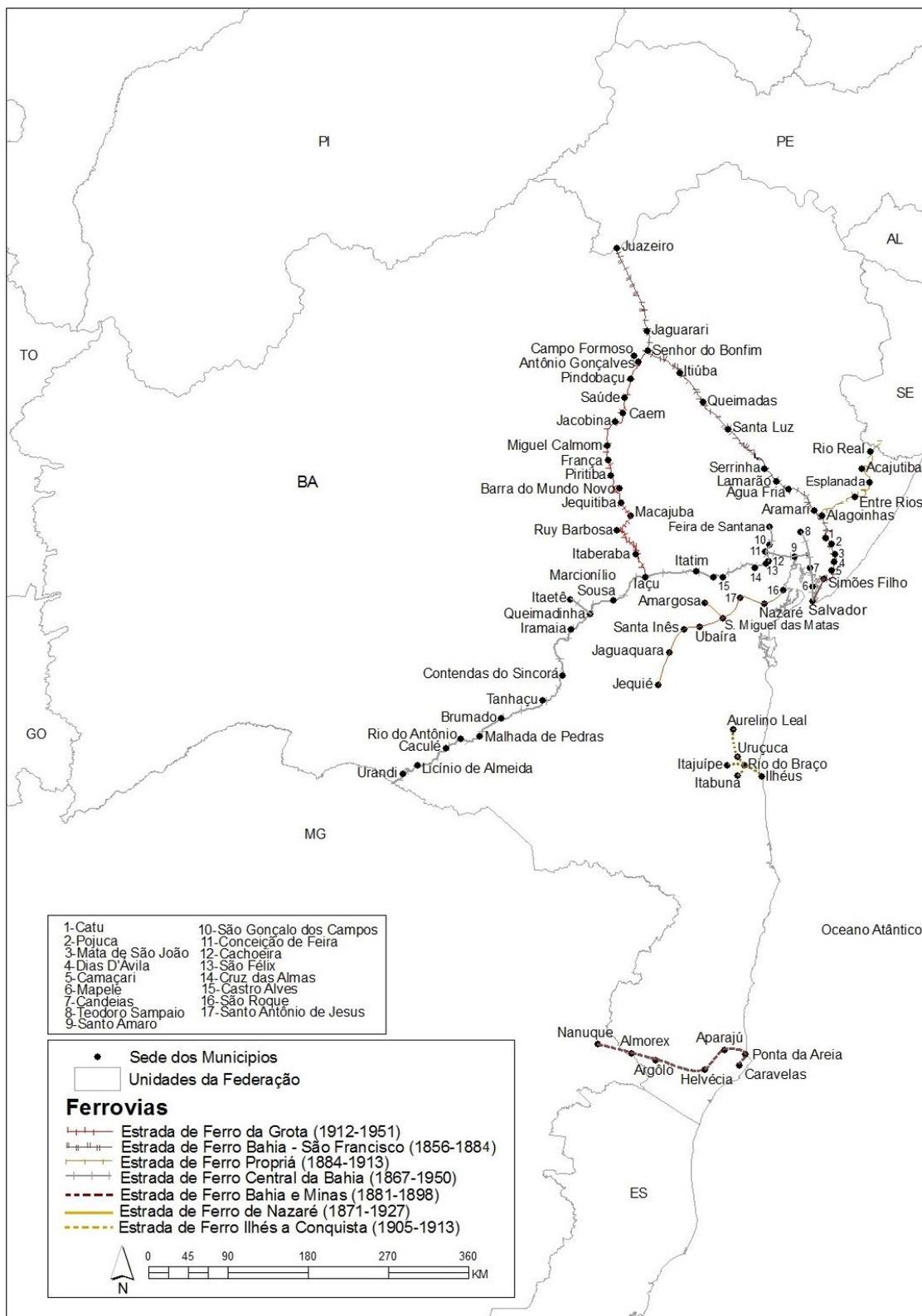


Figura 14 - Estradas de Ferro da Bahia, construídas entre 1856 e 1951
 Fonte: FERREIRA, 1875; MACIEL, 1926; TARQUINIO, 1934; ZORZO, 2001; AZEVEDO JÚNIOR, 2007.

4.2.2 Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista

A Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista se constituía em uma importante via de escoamento do cacau no período em que esteve em funcionamento. Os trabalhos de construção foram iniciados oficialmente em 1905 e finalizados em 1913, ano em que os trilhos chegaram à cidade de Itabuna, perfazendo até ali 59 km de extensão. Possuía dois ramais, o de Sequeiro do Espinho e o de Itapira; seu percurso real era de aproximadamente 126 km. A construção e o funcionamento dessa linha resultou da expansão da agricultura do cacau e a ampliação do consumo do produto no mercado internacional, pois o transporte pelo trem garantia maior proteção à mercadoria, abrigo esse que as canoas não podiam oferecer. Além da ferrovia, a região cacauzeira recebeu à época forte investimento em infraestrutura bancária, comercial e portuária, repercutindo no espraiamento de atividades urbanas ao longo do eixo Ilhéus-Itabuna e na elevação daquela vila à categoria de cidade, em junho de 1881. Também contribuiu para o fortalecimento de outros núcleos populacionais, como Água Preta (hoje Uruçuca) e Pirangi (hoje Itajuípe) (SANTOS, 1957, p. 63-64). A ferrovia não chegou ao destino final, a cidade de Vitória da Conquista, e um dos motivos apresentados foi o alto lucro obtido com o transporte do cacau – o que teria feito a concessionária se desinteressar pelo trecho até o sudoeste baiano, zona voltada para a pecuária. Essa linha deixou de funcionar na década de 1960 (TARQUINIO, 1934; AZEVEDO JUNIOR, 2007).

4.2.3 Estrada de Ferro Santo Amaro-Bom Jardim

A Ferrovia Santo Amaro-Bom Jardim foi autorizada pela lei provincial 909 de 26 de maio de 1863 mas, sua construção foi iniciada somente em 1875, após uma intensa troca de ocupantes do cargo de engenheiro responsável pelo desenvolvimento do projeto, num curto período de tempo. O trecho inicial da linha era a estação do Pilar, distante 1,8 km da cidade de Santo Amaro, que detinha estratégico porto fluvial, situado à margem direita do rio Traripe, para onde convergia o açúcar produzido na região. Dali, era conduzido à Salvador e depois ao mercado estrangeiro. Entre os anos de 1880 e 1882 foram inaugurados os trechos até Traripe, Jacuípe e Terra Nova, e nos anos de 1883 e 1912 foram concluídas as obras nas estações de Jacu e Bom Jardim (atual Teodoro Sampaio), respectivamente. A extensão real da ferrovia foi de aproximadamente 94 km, e os principais produtos por ela transportados eram cana-

de-açúcar e fumo. Em 1939, a estrada foi incorporada à Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro (VFFLB) (TARQUINIO, 1934). Note-se que, ao representar essa linha na Figura 14, ela foi incorporada à Estrada de Ferro Central da Bahia, em função de sua diminuta extensão.

4.2.4 Estrada de Ferro Bahia-São Francisco

A mais importante estrada de ferro administrada pelo governo imperial foi a Ferrovia Bahia-São Francisco, que interligou a capital da província à cidade de Juazeiro. A linha férrea foi construída por uma companhia inglesa, a *Bahia and San Francisco Railway Company*, que recebeu a concessão de Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, e iniciou as obras em 24 de maio de 1856, no atual bairro da Calçada em Salvador. O primeiro trecho, inaugurado em 28 de junho de 1860, tinha fim em Aratu e o segundo, concluído em 1863, articulava Salvador à vila de Alagoinhas por meio de 123,5 km de trilhos. Essa ferrovia era considerada

a mais poderosa artéria do Norte da República Brasileira, não só pela extensão do seu percurso como pelo número de Estados que d'ella vão se utilizar para a expansão de suas forças productivas e consequente desenvolvimento de suas transações comerciais, industriaes e politicas (MAGALHÃES, 1896, p. 77-78).

Em 1872 o governo aprovou a execução do terceiro trecho da linha, que articulava a estação de Alagoinhas à Vila Nova da Rainha, hoje cidade de Senhor do Bonfim. As obras desse último segmento foram iniciadas em 1876 e, quatro anos depois, em 1880, já se podia viajar por trilhos de Salvador à Serrinha, passando por Alagoinhas. Em 1887 finaliza-se o projeto firmado anteriormente, com a inauguração da estação de Senhor do Bonfim. A estação de Angico foi aberta ao público em 1894⁴², ano em que também foi inaugurada a estação final da ferrovia no território baiano, em Juazeiro, com a presença de engenheiros e políticos - dentre estes o ministro de Viação. A EFBSF possuía dois ramais e um sub-ramal: o ramal de Água Comprida a Buranhém, antiga Estrada de Ferro Centro Oeste⁴³ do Brasil; o de Bomfim à França; e o sub-ramal de Campo Formoso (TARQUINIO, 1934; FERNANDES, 2005).

⁴² Para Fernandes (2005, p. 202), a abertura da estrada para tráfego até Juazeiro ocorreu em 24 de fevereiro de 1896.

⁴³ Linha de 52 quilômetros entre Simões Filho e a localidade de Buranhém, no entroncamento com a Estrada de Ferro Santo Amaro-Bom Jardim.

Entretanto a Estrada de Ferro Bahia-São Francisco parecia não gozar de unanimidade no que tangia ao apoio local à sua construção. De um lado, a maioria da elite local, empresários e governo, apoiava o empreendimento justificando que a construção da ferrovia permitiria o intercâmbio de bens e pessoas, entre localidades distribuídas no espaço dos estados nordestinos, possibilitando a chegada de mercadorias ao interior da província. De outro lado, apesar de quase metade da população brasileira estar localizada, naquele momento, no território nordestino (BALÁN, 1972, p. 20), fica latente a não observação das condições internas da Bahia, uma vez que a linha férrea atravessava uma região de clima semiárido, pouco habitada e sem expressividade econômica. Os trens que trafegavam por essa linha tinham sua capacidade reduzida porque transportavam água em seus vagões-tanques, para abastecer as locomotivas e, sobretudo, a população do entorno da linha. Atualmente se cogita com algum grau de certeza que a construção dessa ferrovia resultou, em certa medida, da influência de políticos junto ao poder central, desejosos de que suas localidades de nascimento fossem beneficiadas pelo transporte ferroviário. João Maurício Wanderley, o Barão de Cotegipe, por exemplo, nascido na vila de Barra e presidente da província entre 1852-55, foi um dos grandes defensores dos trilhos por aquelas bandas, reforçando o *modus operandi* patrimonialista e de confusão entre público e privado, característica marcante da política que fora implantada pelo Estado Colonial Português.

4.2.5 Estrada de Ferro Central da Bahia

A estrada de ferro Central da Bahia (ou do Paraguaçu) estabeleceu comunicação entre a cidade de São Félix, no Recôncavo Baiano, e Contendas (atual cidade de Contendas do Sincorá), no sertão da Bahia. À linha tronco, conectavam-se os ramais de Paraguassú-Itahyba, Bandeira Mello-Brotas, Cachoeira-Feira de Santana e de Conceição-Buranhém. Essa linha foi construída pela empresa dirigida pelo engenheiro Hugh Wilson, cujas obras iniciaram-se em 21 de julho de 1867. A principal via não foi a primeira a ser inaugurada, e sim o ramal entre Cachoeira e Feira de Santana, de 44,6 km, aberto ao público em 1875. Em 1881 foi inaugurada a estação de Tapera e, finalmente, em 1928 chegou-se à estação de Contendas. Vinte e dois anos mais tarde - em 1950 - essa linha estaria conectada ao sul do País, com a inauguração de seu trecho final na cidade de Monte Azul, Minas Gerais. Com a

abertura do tráfego, já se podia viajar de Propriá (cidade sergipana na margem do São Francisco) até São Paulo, que desde o final do século XIX recebia migrantes nordestinos. Esse caminho férreo foi, por muitas décadas, importante via de acesso ao mercado de trabalho na Região Sudeste, ampliado com a industrialização da capital paulista. A região servida por essa estrada era rica na produção de cereais, café e fumo e importante na atividade pecuária. Como se observa na figura 14, em meados do século XX (em 1951) a Estrada de Ferro Central da Bahia foi articulada à Estrada de Ferro Bahia-São Francisco pela Ferrovia da Grota, entre as estações de laçu - uma das estações de seu trecho - e Senhor do Bomfim, importante entroncamento da linha Bahia-sanfranciscana⁴⁴. Com a inauguração da Linha da Grota, que teve sua construção iniciada no começo da década de 1910 (TARQUINIO, 1934; IBGE, 1954; CUNHA, 2011), três cidades importantes da região foram conectadas pela ferrovia: Senhor do Bomfim, Itaberaba e Jacobina.

4.2.6 Estrada de Ferro de Propriá

Outra importante linha de trilho sob administração federal era a Estrada de ferro de Propriá, composta por dois ramais: o primeiro ligava Alagoinhas a Timbó, e o segundo fazia a ligação entre Timbó e a ponte sobre o rio Real, que atravessava o município dos Prazeres (atual Inhambupe), e se encontrava com a Estrada de Ferro de Sergipe. Os trabalhos de construção do primeiro trecho tiveram início em julho de 1884, com entrega para uso em março de 1887, enquanto o segundo ramal, entre Timbó e Rio Real (antigo prolongamento de Timbó a Propriá), foi iniciado em 6 de abril de 1908 e disponibilizado para uso em março de 1910. Não se identificou a data precisa da inauguração, mas se sabe que em julho de 1913 a linha chegou à Sergipe. O trecho baiano compreendia aproximadamente 269 quilômetros entre a estação da Calçada até a ponte sobre o rio Real, limite fronteiro entre os dois estados (TARQUINIO, 1934).

⁴⁴ Nesse período essas linhas tiveram seus trilhos ligados à Estrada de Ferro de Santo Amaro-Bom Jardim e à Estrada de Ferro Centro-Oeste da Bahia, unidas sob o nome de Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro (VFFLB). Elas tiveram suas linhas unidas e prolongadas, de forma que em 1951, Salvador e Mapele foram conectadas à localidade mineira de Monte Azul, ponta dos trilhos da E. F. Central do Brasil.

4.2.7 Estrada de Ferro Bahia-Minas

A estrada de ferro Bahia-Minas (seção Bahia) perfazia um total de aproximadamente 143 quilômetros entre o povoado de Ponta de Areia, que distava a três quilômetros da cidade de Caravelas, e tinha como ponto final a região fronteira entre as duas províncias, na estação de Aimorés. Em 1898 a ferrovia chegaria à cidade de Teófilo Otoni, onde se estabeleceu a sede administrativa da empresa, para, em 1918, chegar ao distrito de Ladainha, localizado a cerca de 60km da sede daquele município. Em 1941 os trilhos alcançaram a localidade de Alfredo Graça e, em 1942, a cidade de Araçuaí, estação final da linha. Dali até o litoral baiano eram percorridos 582 km de trilhos, por meio de locomotiva que funcionava por sistema de tração a vapor.

A Bahia-Minas foi a estrada construída com maior rapidez na Bahia e, além disso, era de grande interesse para a província de Minas Gerais, que precisava de um porto no litoral por onde pudesse escoar sua produção. O contrato entre o governo da província e empreiteiros foi assinado em 1881 e em novembro de 1882 o trecho baiano já estava a serviço de usuários, tendo deixado de funcionar no ano de 1966. Durante o período que funcionou, a cidade de Caravelas destacou-se como importante nó na rede de localidades baianas, predominantemente no final do século XIX.

Essa via, assim como a Estrada de Ferro de Nazaré e a Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista, não se conectou a outros sistemas de vias férreas durante o tempo em que existiu (TARQUINIO, 1934; IBGE, 1954). O isolamento de muitas estradas de ferro brasileiras resultou da atuação de diferentes agentes interessados em participar do financiamento, construção ou gestão de linhas de trem (CUNHA, 2011, p. 32). Embora a iniciativa de se construir e a própria construção das estradas de ferro no Brasil tivessem a participação e financiamento privado e público - feito pela elite econômica e política - não havia consenso em integrá-las, por conta da frágil articulação do mercado interno. Esse padrão de (des)conexões espaciais denota também a incapacidade econômica do Estado brasileiro de tocar esse tipo de empreendimento.

Contudo, algumas tentativas foram feitas no sentido de integrar as ferrovias baianas num único sistema estadual e nacional: o Ministro da Viação, Joaquim José Seabra, conhecido como J.J. Seabra se esforçou para que durante sua gestão (1910-1912) as estradas de ferro da Bahia fossem interligadas e administradas por uma

única empresa. Finalmente, foi outorgada à *Campagnie Chemins de Fer du L'est Brésilien* (CCFLB), empresa estrangeira franco-belga, o direito de administrar as ferrovias, construir novos trechos e requalificar os já existentes. No entanto, fatores externos como a 1ª Guerra Mundial e a Grande Depressão, de 1929, impediram que se cumprissem os acordos contratuais, fazendo com que o Governo Federal decidisse, em 1935, pela encampação de todos os serviços. Daquele momento em diante a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB), com sede em Salvador, passou a administrar um grupo específico de ferrovias nacionais, dentre as quais essas ferrovias baianas (IBGE, 1954, p. 119-120).

Como mencionado anteriormente, no ano de 1950 foram interligados os trilhos das estradas de ferros baianos sob administração da VFFLB com a ferrovia Central do Brasil, em Monte Azul, no Estado de Minas Gerais. A inauguração oficial desse complexo viário realizou-se em 15 de novembro do referido ano, mas o tráfego havia sido aberto em 7 de setembro, quando um trem especial partiu da estação D. Pedro II, no Rio de Janeiro, e chegou no dia 12 desse mês na estação da Calçada em Salvador (IBGE, 1954, p. 119-120). Em 1954, as ferrovias federais acima mencionadas estavam integradas em dois sistemas: o primeiro compunha a rede mineiro-baiana, formada pela ligação da ferrovia Central do Brasil à Estrada de Ferro Central da Bahia, e o segundo que conectava a Estrada de Ferro de Propriá à Sergipe e a Estrada de Ferro Bahia-São Francisco ao interior de Pernambuco e de Piauí (Ibid., p. 56).

4.3 O impacto das ferrovias no espaço baiano e as mudanças na hierarquia das cidades

Muitas foram as consequências do traçado ferroviário que cortava a Bahia desde meados do século XIX na configuração da rede de cidades baianas, e um dos desdobramentos foi a formação de povoados em locais utilizados para acampamento dos operários, que trabalhavam na construção das linhas. Assim, altera-se a antiga reestruturação das vilas e cidades surgidas no período colonial, conformadas a partir de uma igreja, de um curso d'água ou de uma jazida mineral.

Além dos aglomerados de operários, as vias férreas demandavam profissões tipicamente urbanas nas vilas e cidades por onde passavam, alterando o comportamento da população local, ao mesmo tempo que possibilitava contatos com

chefes de trem, maquinistas, foguistas, seguranças ferroviários e outros profissionais. Parcela relevante da população masculina das localidades, e do entorno, por onde a ferrovia passava, foi atraída para prestar serviços em atividades melhor remuneradas que se beneficiavam de pagamentos feitos regularmente, coisa certamente rara no interior da Bahia no final do século XIX. Os trilhos também faziam chegar aos sertões dínamos, turbinas, máquinas, pontes de ferro, equipamentos gráficos e muitos outros itens que mudaram a vida no interior do estado a partir do litoral. É possível que o preço de muitos produtos tenha baixado por conta da facilidade e rapidez em transportar mercadorias dos centros distribuidores aos consumidores. Além disso, produtos antes não comercializados, como pedra, barro e areia eram encontrados em casas comerciais em Senhor do Bomfim ou junto a proprietários rurais, na ocasião da construção da Ferrovia da Grota entre esta cidade e laçu (CUNHA, 2011, p. 103-104).

Outro impacto provocado pela chegada da linha foi a criação de subempregos para uma população não ocupada diretamente pelas novas atividades, que passou a comercializar diversos tipos de guloseimas e artefatos nas estações locais, com a chegada dos vagões e dos passageiros, ou ainda quando carregavam encomendas e bagagens de usuários da ferrovia. Outros empregavam-se temporariamente para fazer a limpeza e a roçagem das linhas e demais atividades voltadas para o funcionamento da ferrovia (FERNANDES, 2005, p. 225-226). A chegada dos trilhos e das estações foi naturalmente acompanhada pelo aparecimento de pousadas e restaurantes, que atendiam a muitos passageiros em trânsito, que precisavam seguir viagem por outros tipos de caminho. Observava-se ainda, no campo político, um esmaecimento da autoridade local, em virtude da entrada em cena da figura do trem, uma vez que era por ele que todos aguardavam. No campo econômico, além de modificar as relações de compra e venda, diminuía também as trocas a crédito e o conseqüente costume do “fiado” (CAMPOS, 2007, p. 7-9). Enfim, não se pode negar os efeitos das locomotivas nas relações de poder econômico ou político, no âmbito inter-regional e local.

Uma conseqüência adicional na rede de cidades, relacionadas à chegada das ferrovias, foi a ampliação da atividade comercial em áreas rurais e longínquas e a relativa rapidez na entrega das mercadorias nos espaços consumidores. Enquanto nos primeiros séculos de colonização o proprietário de terra exercia, quase sempre, também as atividades comerciais, no século XIX, com a formação de entrepostos

urbanos, a atividade comercial deixou de ser tão vinculada ao fazendeiro. O grande comerciante ampliou sua área de influência para além do espaço citadino, sobretudo, com o trabalho dos caixeiros viajantes e dos mascates (ZORZO, 2001, p. 139).

Além da exibição de insígnias de poder, na referida competição com os senhores da terra, os comerciantes se serviram da estrada de ferro e do sistema viário como seu braço forte e ampliaram sua capacidade de atuação no interior da província. Houve uma nítida mudança no estilo de comerciar nas últimas décadas do s. XIX, mudança acoplada ao fato de os comerciantes dirigirem-se para o interior da Bahia. Através do impacto da modernização ferroviária, os comerciantes, inclusive os estrangeiros, antes sediados na praça de Salvador, atingiram o sertão e fundaram estabelecimentos ou assumiram o atendimento às emergentes casas atacadistas locais (Ibid., p. 140).

As ferrovias construídas na Bahia foram determinantes tanto para o surgimento e evolução de muitas localidades. Até a construção da Ferrovia Bahia-São Francisco, por exemplo, Alagoinhas era um tímido povoado. Mas, com a conclusão de uma das estações dessa linha em 1863, distante a apenas 1 km da vila original, a população se deslocou para ali, abandonando a localidade anterior. O impacto da chegada dos trilhos foi tamanho que o governo provincial determinou, por meio da resolução 1.013, de 16 de abril de 1866, que a vila fosse transferida para o local de parada do trem (FERNANDES, 2005, p. 147-148).

Por fim, a chegada dos trilhos permitiu o desenvolvimento da imprensa local e o ritmo de funcionamento das cidades também se alterou, sendo o princípio de transformações sociais mais profundas. Muitos equipamentos públicos e privados somente começaram a ser instalados após a implantação da estrada de ferro, como por exemplo em Senhor do Bomfim, onde começou a funcionar uma usina de geração de energia elétrica em 1921, e em Jacobina, que teve sua primeira usina posta em operação no ano de 1927 (CUNHA, 2011, p. 102). Na mesma Jacobina, inclusive, onde alguns anos antes passou a funcionar uma oficina tipográfica.

Mudanças na estrutura espacial foram acompanhadas por outras de ordem imaterial: a ferrovia possibilitou intercâmbio de atividades culturais entre localidades e o acesso a informações jornalísticas editadas na capital passaram a chegar no interior em poucas horas. Estávamos na *Belle Époque* brasileira que abrangeu, grosso modo, os primeiros 20 anos do século XX e que introduziu no país novos padrões de consumo, instigados por uma nascente, mas agressiva, ordem publicitária, além de extraordinário dinamismo cultural representado pela interação entre as modernas revistas ilustradas, pela difusão de práticas desportivas, pela criação do mercado

fonográfico voltado para as músicas ritmadas e danças sensuais e pela popularização do cinema (SEVCENKO, 1992). Além disso, as chegadas e partidas do trem eram momentos culturais densos, potencializados em dia de feira livre (CUNHA, 2011, p. 102, 110-111), e igualmente era modificada a relação espaço-tempo da população, influenciada direta ou indiretamente pela ferrovia, pois “cada vez que o uso social do tempo muda, a organização do espaço muda igualmente” (SANTOS, 2004, p. 204).

4.3.1 Redes e hierarquia

Como afirmado anteriormente, a dimensão da rede urbana abordada neste capítulo terá como eixo a instituição do sistema ferroviário baiano apresentado acima. Das oito ferrovias que cortavam a província, pelo menos três começaram a funcionar na década de 1880, quando já era possível transitar de trem entre Nazaré e Santo Antônio de Jesus (pela Estrada de Ferro de Nazaré); entre Salvador e Serrinha (pela Estrada de Ferro Bahia São Francisco); e entre Cachoeira e Feira de Santana (pela Estrada de Ferro Central da Bahia). Naquele momento teve início o processo de densificação da urbanização brasileira e baiana. Convém ressaltar novamente que o conceito de urbanização aqui usado não corresponde à urbanização da sociedade como resultado do processo de industrialização ocorrido após 1940, mas sim à consolidação da malha de localidades no interior do Brasil no último quartel do século XIX, e ao crescimento da população de vilas e cidades. Corresponde, sobretudo, ao aumento da quantidade e estruturação dos núcleos urbanos. Neste século, referindo-se ao Nordeste

“[...] e em especial durante o terceiro quartel a população crescia rapidamente e avançava aceleradamente para o sertão (grifo nosso). A economia açucareira saiu do longo período de estagnação e iniciou uma lenta fase ascendente desde começos do Século XIX com algumas renovações técnicas continuando esta ascensão até a segunda metade daquele século. Além disso, o algodão, que tinha surgido como um novo produto de exportação em fins do Século XVIII, ascendeu consideravelmente durante o Século XIX e atingiu seu apogeu durante os anos de guerra civil nos Estados Unidos (BALÁN, 1972, p. 20-21).

No ano de 1872 se realizou, pela primeira vez no Brasil, um recenseamento moderno. No questionário foram coletadas um corpo de informações da população livre e escrava, que abarcava variáveis como cor, idade, estado civil, lugar de nascimento, profissão, instrução, religião, etc. (SENRA, 2006, p. 353-361). O Império, tal como muitos países europeus, decidiu conhecer a estrutura populacional e

econômica das províncias. Então, considerando-se o contingente populacional das freguesias como ponto de partida para recompor a rede de localidades, apresenta-se na Tabela 12 a quantidade de pessoas contabilizadas na Bahia, bem como o número de fogos.

Nesse primeiro recenseamento realizado, foram identificados 72 municípios e 177 freguesias na província da Bahia. O município de Salvador, por exemplo, possuía o maior número de freguesias, contabilizando 18 no total. As freguesias foram as menores unidades espaciais levadas em conta na primeira contagem geral da população brasileira e foram os embriões de muitos municípios e cidades surgidas a partir de então. Certamente as mais populosas e que tinham maior número de fogos estavam situadas nos estratos mais altos da hierarquia das localidades baianas no último quartel do século XIX.

Das 177 freguesias, para efeito de análise, foram consideradas aquelas com população superior a 5.000 hab. e cujo número de fogos fosse superior a mil, como se verifica na Tabela 12. Pode-se agrupar as unidades espaciais em duas grandes faixas: *i*) a litorânea e o Recôncavo Baiano, sendo que a primeira se estende da linha oceânica até aproximadamente 100 km para o interior; e *ii*) a faixa restante, que compreendia a zona interiorana. No primeiro recorte, do litoral, foram incluídos pontos do RB, por conta de sua importância no projeto expansionista lusitano de ocupação e uso do espaço. Em termos gerais, duas categorias de freguesias foram identificadas nessa região: a) aquelas que possuíam população superior a 10 mil, mais concentradas no RB e no Litoral Norte, e; b) aquelas situadas no litoral sul baiano – zona de chegada dos portugueses. Salvador, nesse caso, mantinha posição isolada, indicando a continuidade do seu grau de centralidade demográfica, econômica e política. É relevante frisar que a maioria das freguesias que se destacou por seu tamanho populacional à época não permaneceu com centralidade até os dias de hoje, com exceção de São Jorge dos Ilhéus (atual Ilhéus), Nossa Senhora do Bom Sucesso da Cruz das Almas (atual Cruz das Almas) e Santíssimo Sagrado Coração de Jesus de Valença (atual Valença). No segundo recorte, a zona do interior da província, considerada como uma área deprimida ao longo do século XIX, também se identificaram pelo menos duas categorias de freguesias: a primeira constituída por localidades situadas nas áreas de mineração, na atual Chapada Diamantina, e outras dispersas ao longo do rio São Francisco.

Tabela 12 - Província da Bahia, freguesias, população e fogos - 1872

Freguesias	Informações			
	Livre	Escrava	Total	Fogos
Recôncavo e Faixa Litorânea				
São Salvador (atual Salvador)	112.641	16.408	129.049	24.288
N. Sra. do Bom Sucesso da Cruz das Almas (atual Cruz das Almas)	13.658	1.945	15.603	1.341
N. S. de Nazareth das Farinhas (atual Nazaré)	11.050	2.284	13.334	2.202
S. Felipe de Maragogipe (atual São Felipe)	11.519	1.291	12.810	2.088
São Pedro da Muritiba (atual Muritiba)	11.089	1.698	12.787	2.186
S. Bartholomeu do Maragogipe (atual Maragogipe)	10.929	1.827	12.756	1.342
S. Gonçalo dos Campos (atual São Gonçalo dos Campos)	9.867	2.383	12.250	2.605
São Pedro do Assú da Torre (atual Camaçari)	8.230	3.800	12.030	1.809
Sant'Anna do Rio da Dona (atual Conceição do Almeida)	10.287	1.483	11.770	1.467
N. Sr.ª do Monte do Itapicuru da Praia (atual Conde)	10.585	1.177	11.762	2.172
N. Sra. dos Prazeres (atual Entre Rios)	8.773	2.611	11.384	1.631
N. S. Da Conceição da Feira (atual Conceição da Feira)	8.466	2.912	11.378	1.784
N. Sra. da Purificação do Santo Amaro (atual Santo Amaro)	10.339	609	10.948	1.970
São Pedro do Rio Fundo (atual Terra Nova)	9.779	1.090	10.869	1.160
N. S. das Dores da Nova Lage (atual Lage)	8.979	1.129	10.108	1.248
Santo Antônio de Jesus (atual Santo Antônio de Jesus)	5.654	4.000	9.654	1.491
N. Sr.ª do Rosário da Cachoeira (atual Cachoeira)	8.146	1.124	9.270	1.403
S. S. Coração de Jesus de Valença (atual Valença)	7.065	484	7.549	1.487
N. Sra. da Assumpção de Camamu (atual Camamu)	6.424	799	7.223	1.476
São Jorge dos Ilhéus (atual Ilhéus)	4.631	1.051	5.682	1.122
N. Sr.ª da Abadia (atual Jandaíra)	4.920	669	5.589	1.266
Total	293.031	50.774	343.805	57.538
Interior Sertanejo				
N. Sra. da Glória do Rio das Éguas (atual Correntina)	24.252	2.643	26.895	2.867
Santo Antônio de Jequiricá (atual Jiquiriçá)	23.649	1.613	25.262	4.731
Senhor do Bom Jesus do Rio de Contas (atual Piatã)	21.529	3.446	24.975	3.187
Santo Antônio da Barra (atual Condeúba)	18.903	2.120	21.023	-
N. Sra. da Boa Viagem e Almas (atual Jacaraci)	18.870	1.114	19.984	2.217
N. Sra. da Vitória da Conquista (atual Vitória da Conquista)	17.619	1.817	19.436	2.880
Santo Antônio do Urubu de Cima (atual Paratinga)	17.830	944	18.774	3.183
São João de Sta. Izabel de Paraguassú (atual Mucugê)	15.469	2.633	18.102	2.067
Santo Antônio do Pilão Arcado (atual Pilão Arcado)	14.200	3.711	17.911	1.612
N. Sra. das Brotas de Macaúbas (atual Ipuiara)	16.612	1.234	17.846	1.718
Sant'Anna de Caetitê (atual Caetitê)	16.778	1.058	17.836	1.765
N. Sra. da Conceição dos Lençóis (Lençóis)	14.863	1.483	16.346	3.457
Santa Rita do Rio Preto (atual Formosa do Rio Preto)	15.047	611	15.658	2.884
N. Sra. do Carmo do Morro do Fogo (atual Paramirim)	11.369	2.014	13.383	2.029
N. Sra. do Patrocínio do Coité (atual Paripiranga)	12.159	683	12.842	2.059
N. Sra. do Livramento do Rio de Contas (atual Livramento de N. Senhora)	11.676	1.058	12.734	1.287
Sant'Anna do Campo Largo (atual Cotegipe)	11.778	583	12.361	1.385
São João Baptista de Geremoabo (atual Jeremoabo)	11.555	382	11.935	1.967
N. Sra. Mãe dos Homens de Monte Alto (atual Palmas do Monte Alto)	10.761	1.105	11.866	1.865
São Francisco das Chagas da Barra do Rio Grande (atual Barra)	10.891	634	11.525	2.583
N. Sra. da Conceição da Tapera (atual Santa Teresinha)	10.710	700	11.410	1.209
Jesus, Maria e José de Igreja Nova (atual Alagoinhas)	8.766	2.497	11.263	1.260
Santa Bárbara (atual Santa Bárbara)	10.112	1.146	11.258	1.041
Divino Espírito Santo de Inhambupe (atual Inhambupe)	9.433	1.459	10.892	1.750
Senhor do Bom Fim da Vila Nova da Rainha (atual Senhor do Bomfim)	10.606	241	10.847	2.224
Sant'Anna de Angical (atual Angical)	10.109	479	10.588	1.231
N. Sra. da Conceição do Aporá (atual Aporá)	8.742	1.206	9.948	1.648
N. Sra. da Graça de Maracás (atual Maracás)	8.185	950	9.135	1.390
Senhor Bom Jesus dos Meiras (atual Brumado)	7.935	1.145	9.080	1.693
S.S. Coração de Jesus do Monte Santo (atual Monte Santo)	7.601	1.438	9.039	1.405
S. Antonio do Capim Grosso (atual Capim Grosso)	8.020	742	8.762	1.493
Santo Antonio de Jacobina (atual Jacobina)	7.870	814	8.684	1.446
São Sebastião do Sincorá (atual Contendas do Sincorá)	7.714	843	8.557	1.078
S. Antonio da Freguesia Velha de Jacobina (atual Campo Formoso)	8.054	262	8.316	1.477
S.S. Sacramento de Minas do Rio de Contas (atual Rio de Contas)	6.356	1.555	7.911	1.132
Sant'Anna do Camisão (atual Ipirá)	6.942	939	7.881	1.189
N. Sra. das Grotas do Joazeiro (atual Juazeiro)	6.454	1.409	7.863	1.607
S. João Baptista de Oriçangas (atual Oriçangas)	7.219	500	7.719	1.803
N. Sra. da Graça do Morro de Chapéu (atual Morro do Chapéu)	7.166	253	7.419	1.393
São José de Carinhanha (atual Carinhanha)	6.855	556	7.411	1.491
Sant'Anna do Tucano (atual Tucano)	6.443	770	7.213	1.177
N. S. da Conceição da Baixa Grande (atual Baixa Grande)	6.683	400	7.083	1.049
S.S. Coração de Jesus do Riachão (atual Riachão do Jacuípe)	5.664	318	5.982	1.113
Total	229.545	51.508	281.053	67.257
Total Geral	522.576	102.282	624.858	127.662
Bahia	1.211.792	167.824	1.379.616	180.307

Fonte: IBGE, Recenseamento de 1872.

Essa estrutura sócio-espacial refletiu a expansão demográfica a partir de Salvador, facilitada pelos cursos de água e relacionada às atividades auríferas desenvolvidas no interior da província, mas não garantiu que as vilas e cidades ali surgidas mantivessem a função de gestão do território no longo prazo, com exceção das sedes das freguesias que hoje correspondem às localidades de Vitória da Conquista (capital Regional B), Juazeiro (Capital Regional C, juntamente com Petrolina/PE), Jacobina (centro sub-regional A) e Alagoinhas, Senhor do Bonfim e Brumado (centros sub-regionais B⁴⁵).

Outro aspecto que merece destaque e que permite qualificar a organização espacial do interior da província é a expressiva presença de escravos, não somente no RB, região tradicionalmente marcada pelo cultivo da cana-de-açúcar – atividade vinculada à mão-de-obra africana – mas também no interior da Bahia. Dos 167.824 escravos identificados pelo censo, cerca de 51.508 viviam nas 43 freguesias mais povoadas do interior. Nas unidades espaciais de Santo Antônio do Pilão Arcado e Bom Jesus do Rio de Contas (atual Piatã) foram identificados o maior número de cativos: 3.711 e 3.446, respectivamente. Esse quadro pode expressar, de certa maneira, a existência de diferentes fluxos de mercadorias entre a capital e o interior, inclusive de escravos. Existiam ali propriedades especializadas em cultivar algodão e café e criar gado. Vasconcelos, ao discorrer sobre os agentes modeladores das cidades coloniais brasileiras, enfatizando o papel dos movimentos sociais, esclarece que

os escravos realizavam todos os tipos de trabalhos urbanos, desde o doméstico, como os serviços de cozinha, limpeza, busca de água e despejo de resíduos, assim como o artesanato, o comércio ambulante, o transporte de pessoas e mercadorias, a construção, e o trabalho jornalheiro ou *de ganho*, que lhes permitiam maior liberdade (VASCONCELOS, 2006, p. 266-267).

Acredita-se que, no final do Império, atividades tipicamente urbanas não se realizavam somente nas capitais, como Salvador e Rio de Janeiro, e em vilas distribuídas pelas províncias, mas que difundiam-se - ainda que lentamente - pelos núcleos de povoação interioranos, onde os escravos, embora trabalhassem nas áreas rurais, ocupavam-se também em atividades urbanas, como as descritas por Vasconcelos.

⁴⁵ Classificação feita pela REGIC, 2007.

Embora não seja possível vincular diretamente a dinâmica populacional à implantação do sistema ferroviário na província, algumas freguesias, cujas localidades eram servidas ou seriam conectadas pelos trilhos, aparecem com expressivo tamanho populacional e quantidade de domicílios, além de Salvador, a exemplo de Alagoinhas, Santo Antônio de Jesus, Senhor do Bonfim e Juazeiro. Embora o projeto de chegada dos trilhos fosse considerado fator determinante no aumento populacional nos locais por onde passaria, já existia uma rede de caminhos construída e interligada por nós criados antes da ferrovia, herança do passado colonial.

Como visto no capítulo anterior, desde meados do século XIX o governo provincial baiano criara políticas de difusão do ensino regular primário e informações para além da capital. De maneira irregular, divulgava informações sobre a quantidade de matrículas, professores e escolas por comarcas. Essas informações ajudam a dimensionar a oferta do serviço educacional na província e indicam níveis de hierarquia entre as localidades de forma precária. Mas, ao final da década de 1880 o governo divulgou o número de turmas de educação primária nas cidades, vilas e arraiais da província, possibilitando assim mensurar a hierarquia das localidades a partir desse serviço. Se a universalização do ensino primário no Brasil dá-se somente no século XX, no crepúsculo do século XIX a cobertura escolar era consideravelmente menor, com menos crianças matriculadas. Por isso mesmo, essa variável permite inferir aproximadamente a posição que os principais núcleos ocupavam na hierarquia da rede de localidades baianas. O mapa da Figura 15 sugere haver uma distribuição de escolas em funcionamento concentrada na faixa litorânea sul, assim como uma concentração no RB. No restante da província havia uma distribuição dispersa e alguns “vazios”, localizados no interior da porção sul, central e do Oeste Baiano.

A observação atenta à figura, permite identificar três subsistemas de localidades:

- i)* A que se erigiu na faixa litorânea, expandindo-se para o interior na altura de Salvador – nesse sistema, o mar foi o eixo estruturador da ocupação;
- ii)* o que se formou na margem do rio São Francisco (estendida, mais ou menos, entre Curaçá e Carinhanha); e
- iii)* um sistema formado na zona da mineração da Bahia, na atual região da Chapada Diamantina ou em sua periferia, sendo a atividade de mineração o fio condutor do povoamento.

No que se refere à hierarquia dos núcleos de povoamento, pode-se dizer que havia um sistema hierárquico mais simples, pois o número de turmas não se diferenciou muito no interior, embora apresentasse variação à medida que a distância da capital diminuía, como se verifica em Valença (que possuía três turmas), Feira de Santana, Maragogipe e Nazaré (que possuíam quatro), Cachoeira (seis) e Salvador (que possuía 58 classes).

Esses últimos centros, situados na posição mais alta na classificação das localidades centrais da província, indica o prelúdio de uma rede urbana mais complexa nos arredores da capital, reforçando seu papel polarizador ao absorver cerca de ¼ das classes de educação primária existentes. Chama a atenção o fato de dois arraiais possuírem duas turmas (Bom Jesus da Lapa e Cardeal da Silva) e o fato de a maioria das vilas (54 no total) se igualarem às cidades de Barra, Caetité, Caravelas, Juazeiro e Lençóis, em número de turmas. Essa configuração reforça o pensamento de Abreu, para o qual

a diferenciação entre vilas e cidades era, pois, de caráter jurisdicional e não hierárquico. As cidades, por serem da Coroa, eram chamadas de cidades reais, mas nem todas alcançaram o papel de comando que o título lhes conferia. Por outro lado, o status de vila não diminuía a importância de um centro urbano (ABREU, 2006, p. 214).

No Brasil colônia, vilas poderiam apresentar centralidades tipicamente urbanas. Entende-se que a existência de serviços educacionais nesses espaços, somados a outros serviços, seja um indicador de que um modo de vida tipicamente rural não era o único estilo de se viver no interior. Existiam alteridades geográficas, sendo as vilas, os povoados e os arraiais suas formas-conteúdo.

Embora não se possa afirmar que a posição de destaque de alguns centros se deve à implantação da infraestrutura ferroviária, o fato é que as freguesias com maior número de turmas eram servidas pelo trem, como Salvador, Cachoeira, Nazaré⁴⁶ e Feira de Santana.

⁴⁶ De acordo com Zorzo (2001, p. 103), isso se explica pelo fato de as antigas cidades do Recôncavo Baiano deterem os melhores trunfos políticos para obter o oneroso sistema de transporte ferroviário.

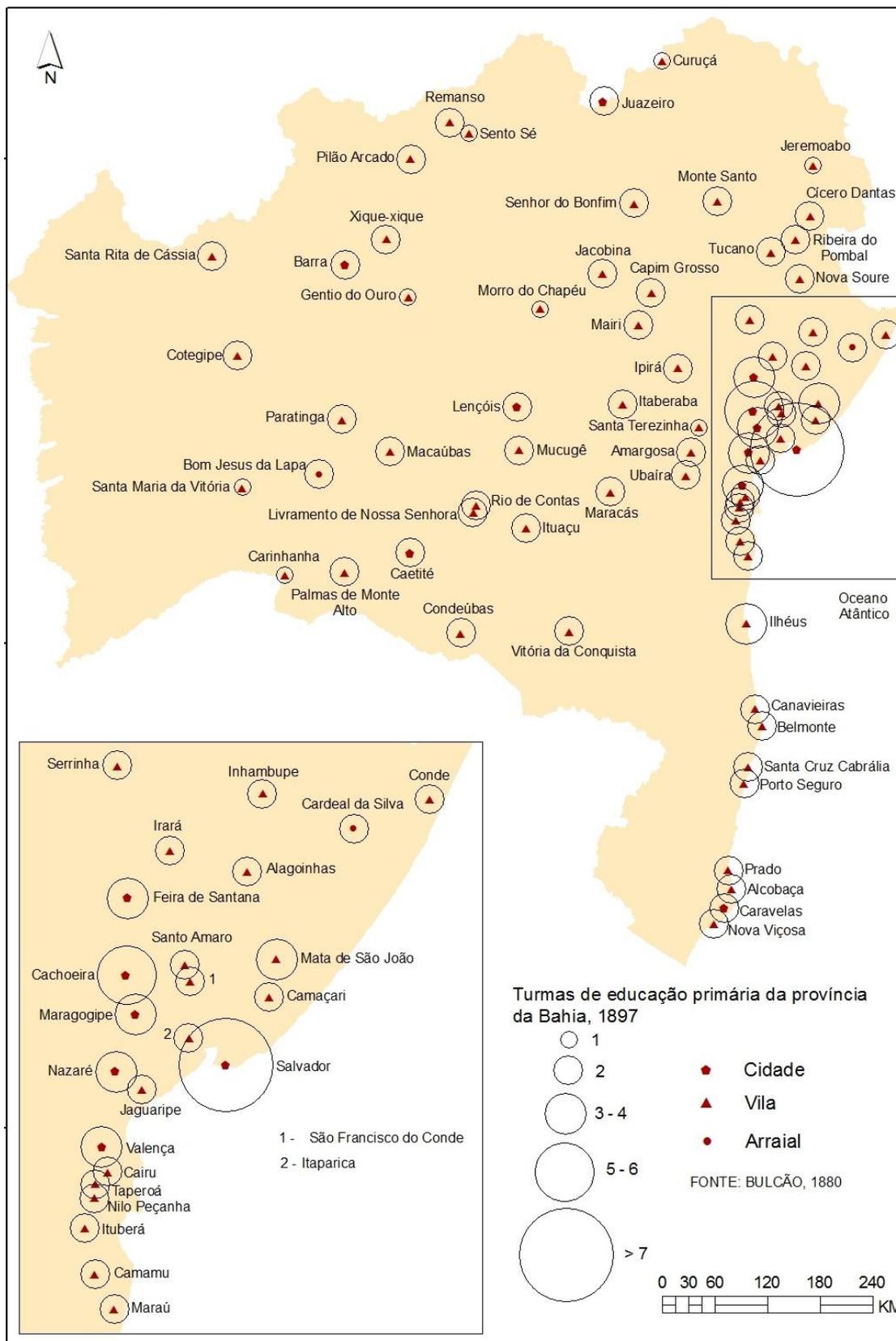


Figura 15 - Municípios da província da Bahia, turmas de educação primária - 1879
 Fonte: Bulcão, 1880.

Das quatro cidades, Feira de Santana foi a menos dinâmica, do ponto de vista do comércio formal e da oferta de serviços, durante o século XIX. A sua centralidade se confirma com a chegada de equipamentos modernos no grupo de cidades denominadas “bocas de sertão”, da qual fazia parte.

[...] entre o final do século XIX e início do XX, já não se concebia que (elas) permanecessem como lugar de pouso de tropeiros ou como entroncamento de caminhos, ou mesmo como feiras de circulação lenta. Estas cidades, já apresentavam considerável dinâmica comercial, em sua maioria desencadeada pela distribuição de mercadorias que para ali eram conduzidas e comercializadas. Cidades estas que no início do século XX revelam significativa importância na ainda escassa rede urbana brasileira (MAIA, 2012, p. 10).

Assim como Feira de Santana, muitas localidades ampliaram sua centralidade com a chegada das linhas de trem. Contudo, cabe ressaltar que, antes disso, a direção dos caminhos construídos durante a época colonial era a pré-condição decisiva. Geralmente, os marcos eram seguidos pelos trilhos, bem como a circulação de pessoas e mercadorias. A cidade de Juazeiro exemplifica bem esse contexto.

O geógrafo baiano Teodoro Sampaio, que integrou a Comissão Hidráulica do Império no final da década de 1880, participou de uma viagem exploratória pelo rio São Francisco, desde sua foz até a cidade de Pirapora em Minas Gerais, e pela Chapada Diamantina. Ao chegar na cidade de Juazeiro em 14 de outubro de 1879, declarou-a “importante centro abastecedor destas paragens” (SAMPAIO, 2002, p. 101). Ela foi escolhida como ponto terminal da EFBSF porque dista do porto de Salvador 575 quilômetros e é o ponto mais curto entre o mar e a seção navegável do alto São Francisco (Ibid., p. 102).

As suas construções, em que se procura observar certo gosto arquitetônico, a sua nova e boa igreja matriz, o teatro, uma grande praça arborizada, ruas extensas, comércio animado, porto profundo e amplo, exibindo uma verdadeira frota fluvial, população alegre e ativa de mais ou menos 3 mil habitantes, davam-nos uma impressão tão favorável de progresso, de riqueza e de atividade que nos alegrava e nos levava a mudar o conceito que vínhamos fazendo deste rio e de seus adustos sertões (Ibid., 2002, p. 103).

Em muitos casos, “A ferrovia foi instalada sobre os caminhos mais rentáveis e articuladores dos pontos mais ativos da rede urbana” (ZORZO, 2001, p. 5). Em localidades por onde passou, Teodoro Sampaio pode ver de perto alterações que estavam ocorrendo naquela paisagem, resultado da construção de ferrovias no interior. Em Piranhas, cidade alagoana situada na fronteira com a Bahia, foi recebido por trabalhadores envolvidos nos trabalhos de construção dos trilhos. De fato, o fim do século XIX foi

um marco importante na transformação do Ecúmeno. [...] A estrada de ferro (grifo nosso), o navio a vapor, o telégrafo sem fio, a revolução bancária mudam completamente a noção de distância e, como consequência, as escalas de tempo e de espaço (SANTOS, 2006, p. 207).

Para analisar a dinâmica populacional e seus possíveis reflexos na hierarquia dos aglomerados humanos baianos na virada do século XIX, foram construídas algumas interpretações a partir da observação da Tabela 13 apresentada logo a seguir. Nela pode-se notar que, em 1900, a malha municipal do estado era composta por 31 municípios que tinham contingente populacional igual ou superior a 20 mil habitantes (no grupo de 126 unidades municipais). Os dados mantêm correspondência com as conclusões anteriores e guardam associação com a expansão ferroviária, contudo, a maioria dos municípios mais populosos do interior, parecem ser resultantes da expansão da ocupação do vale do rio São Francisco. No entanto, chama atenção o município de Bomfim (atual Senhor do Bomfim) figurar entre os mais populosos do estado. A inexpressividade populacional desse município no passado e seu aparecimento como centro demográfico em boa posição na hierarquia municipal em 1900 parece ser um reflexo da chegada da EFBSF.

No começo do século XX o território baiano continuou passando pelas transformações iniciadas no século anterior, sobretudo aquelas voltadas à sua integração ao mercado nacional. Nesse sentido, a ampliação da malha ferroviária continuou sendo uma estratégia perseguida pelos governos e agentes econômicos. No início do século, já se podia viajar de trem de Salvador à Juazeiro ou entre o litoral sul baiano e a cidade de Teófilo Otoni, pela Estrada de Ferro Bahia-Minas. O avanço da produção de cacau no Extremo Sul baiano e a criação da Estrada de Ferro Ilhéus-Itabuna, como mencionado, ampliou a centralidade de Ilhéus no contexto estadual, sobretudo com a reforma de seu porto em 1911, por onde escoava cacau, madeira de lei e coco. Desde 1901 já circulava na cidade o jornal *A gazeta de Ilhéus* e em 1915 ali funcionavam 26 escolas. Em 1916, a vila de Itabuna também possuía equipamentos urbanos relevantes, como energia elétrica, hospital e jornal (ADONIAS FILHO, 1976, p. 63).

Tabela 13 - Municípios baianos com população superior a 20 mil hab - 1900

Municípios	População
S. Salvador	205.813
Santo Amaro	85.845
Feira de Sant'Ana	63.473
Irará	51.090
Aratuhybe (atual Aratuípe)	46.908
Caeteté	45.346
Cachoeira	45.199
S. Francisco	40.639
Bom Jesus do Rio de Contas	38.582
Correntina	33.350
Conceição do Almeida	33.287
Condeúba	32.476
Alagoinhas	32.289
Inhambupe	32.193
Minas do Rio de Contas	30.237
Jacobina	29.915
Macahubas	29.820
Conquista	29.098
Urubú	29.001
S. Felix	28.832
Brotas	27.568
Bomfim	26.193
S. João do Paraguassú	25.914
Lençóes	25.251
Valença	24.940
Xique-xique	24.324
Santa Rita	24.187
Pilão Arcado	23.114
Maragogipe	21.723
S. Gonçalo dos Campos	21.272
Nazareth	20.598
Total do grupo	1.228.477
Total do estado	2.117.956

Fonte: IBGE, 1900.

Em 1920 a extensão métrica em tráfego nas ferrovias da Bahia era de 1.757,3 km. e a maioria das linhas de trem planejadas estava em funcionamento. Embora o sistema ferroviário em consolidação no estado tivesse como foco irradiador a Bahia de Todos os Santos, novas centralidades surgiram no interior do estado, à medida que localidades perdiam ou mantinham seus papéis na rede urbana existente. Assim, passadas duas décadas do início do século XX, já era possível ver os desdobramentos dos trilhos na reconfiguração da malha urbana baiana.

4.3.2 O censo de 1920

O recenseamento de 1920 enumerou uma população de 3.334.465 habitantes no estado da Bahia distribuída em 136 unidades municipais e suas respectivas sedes.

Para relacionar a centralidade demográfica à rede de linhas de trem no estado, manteve-se o critério de discriminar apenas os municípios com população absoluta igual e/ou superior a 20 mil habitantes (TABELA 14). Dessa forma, identificou-se 19 municípios situados na faixa litorânea e 45 no interior do estado. Recorde-se que a faixa costeira corresponde a uma zona de aproximadamente 100 km, que se estende da linha oceânica para o interior.

Os dados indicam estreita relação entre os corredores ferroviários e a concentração populacional, visto que os cinco municípios mais populosos eram servidos pelas linhas de trem. Destaca-se também o papel de Ilhéus e Itabuna: a consolidação da cacauicultura produziu novos arranjos espaciais e expansão demográfica. A ampliação da centralidade dessas cidades se deve à construção da Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista, que passou a funcionar em 1913. Outros municípios detentores de centralidade demográfica, situados na zona litorânea, também eram servidas naquele momento pelo trem, como São Félix (25.154), Santo Antônio de Jesus (24.644), Nazaré (24.159) e Cruz das Almas (com 20.005 pessoas).

No início do século XX, Vitória da Conquista começava a ter importante centralidade demográfica, por suas atividades pecuária e cacaueteira e também porque constava no projeto inicial da Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista como “ponta de trilho” da linha. Apesar de o plano ferroviário não haver sido concretizado, a difusão dos projetos futuros pode ter contribuído para o aumento da população e para a chegada de novos serviços. Em relação aos demais municípios do interior, sete formavam um grupo de localidades com população de 40 a 78 mil habitantes. Destes, os trilhos já haviam chegado em Feira de Santana, Ubaíra, Jacobina⁴⁷ e Amargosa; em Jequié (com população de 40.675), a locomotiva chegaria em 1927.

⁴⁷ A estação foi inaugurada em 27 de junho de 1920.

Tabela 14 - Municípios baianos com população absoluta igual ou superior a 20.000 hab., 1920

Municípios	População Global
Recôncavo e Faixa Litorânea	
Salvador	283.422
Santo Amaro	84.930
Ilhéus	63.012
Cachoeira	61.980
Itabuna	41.980
Afonso Pena (atual Conceição de Almeida)	37.924
Villa de São Francisco (atual São Francisco do Conde)	32.893
Maragogipe	29.258
São Gonçalo dos Campos	27.026
Conde	26.918
Camamú (atual Camamu)	26.080
São Felipe	25.154
Santo Antônio de Jesus	24.644
Barra do Rio de Contas (atual Itacaré)	24.350
Nazareth (atual Nazaré)	24.159
Valença	21.658
Muritiba	21.350
Cruz das Almas	20.210
Itaparica	20.005
Interior Sertanejo	
Conquista (atual Vitória da Conquista)	84.038
Feira de Santana	77.600
Areia (atual Ubaira)	70.598
Condeúba	60.297
Jacobina	48.804
Minas do Rio de Contas (atual Rio de Contas)	42.328
Amargosa	42.275
Jequié	40.675
Morro do Chapéu	39.663
Macahubas (atual Macaúbas)	38.339
Irará	37.546
Bomfim (atual Senhor do Bonfim)	37.517
Campo Formoso	37.425
Alagoinhas	36.621
Caetité	36.177
Brotas de Macaúbas	34.522
Inhambupe	33.036
Barreiras	31.108
Monte Cruzeiro (atual Santa Teresinha)	30.962
Mundo Novo	30.516
Serrinha	29.005
Camisão (atual Ipirá)	28.850
Seabra	28.740
Monte Santo	28.565
Urandi	27.227
Poções	26.818
Paramirim	26.667
Barra do Rio Grande (atual Barra)	26.128
Queimadas	24.913
Bom Jesus dos Meiras (atual Brumado)	24.544
Remédios (atual Ibitiara)	24.440
Jequiriçá (atual Jiquiriçá)	24.397
Orobó (atual Ruy Barbosa)	24.323
Joazeiro (atual Juazeiro)	24.255
Castro Alves	23.346
Bom Jesus do Rio de Contas (atual Piatã)	22.920
Entre Rios	22.910
Itaberaba	22.861
Remanso	22.514
Santana dos Brejos (atual Santana)	21.954
Jacaracy (atual Jacaraci)	21.894
Sento Sé	21.244
Monte Alegre (atual Baixa Grande)	21.226
São José da Casa Nova (atual Casa Nova)	21.154
Ituaçu	20.282
Total geral	2.398.177
Bahia	3.334.465

Fonte: Diretoria Geral de Estatística, Recenseamento do Brasil, 1930.

Ao estudar a hierarquia das cidades localizadas ao longo da Estrada de Ferro Nazaré, Zorzo (2001, p. 160-165) concluiu que a centralidade urbana dos aglomerados dispostos ao longo da linha, entre 1870 e a década de 1930, deslocou-se de Nazaré para a outra extremidade do caminho férreo, a cidade de Jequié. No grupo de municípios com população entre 20 e 40 mil habitantes, também se observou a ocorrência de localidades já interligadas pela malha férrea baiana, sendo que pelo menos 9 municípios se inseriam nessa condição⁴⁸.

Embora a economia do interior se baseasse, sobretudo, na agropecuária, a atividade comercial ganhava robustez à medida que o sistema de vias e de comunicações no século XX incorporava novos elementos. A Figura 16 ilustra bem boa parte das conclusões apresentadas⁴⁹. O montante de pessoal ocupado no comércio era bastante expressivo para o período em questão, com maior destaque para as unidades básicas de observação situadas na faixa litorânea, na zona servida por ferrovias e em municípios localizados na margem do rio São Francisco, ou próximos a ela. Mais uma vez, sobressai-se Salvador, que detinha mais trabalhadores empregados na atividade que a soma dos empregados nos demais municípios. Mais ao Sul, Ilhéus e Itabuna tornaram-se espaços luminosos. No interior sertanejo, os municípios servidos pelas ferrovias destacavam-se: dos 9 municípios com maior número de pessoas ocupadas no comércio, apenas Vitória da Conquista não se integrava com outras praças por meio da ferrovia.

4.3.3 Correios e Telégrafos

A Além das interações gerados pela ferrovia, outros tipos de conexões espaciais se firmaram entre pontos do território baiano nas primeiras décadas do século XX, como as correspondentes aos serviços de telégrafo, por exemplo. Segundo Fernandes (2005 p. 130), Esse serviço estava vinculado de maneira direta às linhas férreas, contribuindo decisivamente para o bom funcionamento dos trilhos e para a comunicação entre estações, às vezes possibilitando troca de informações sobre acidentes e atrasos dos vagões.

⁴⁸ As unidades municipais eram Irará, Senhor do Bomfim, Campo Formoso, Alagoinhas, Serrinha, Queimadas, Juazeiro, Castro Alves e Entre Rios.

⁴⁹ A adoção da divisão administrativa atual para representar a quantidade de pessoas ocupadas no comércio em 1920 não altera a posição das unidades municipais na rede de localidades, uma vez que não houve mudanças significativas na divisão territorial do estado desde então.

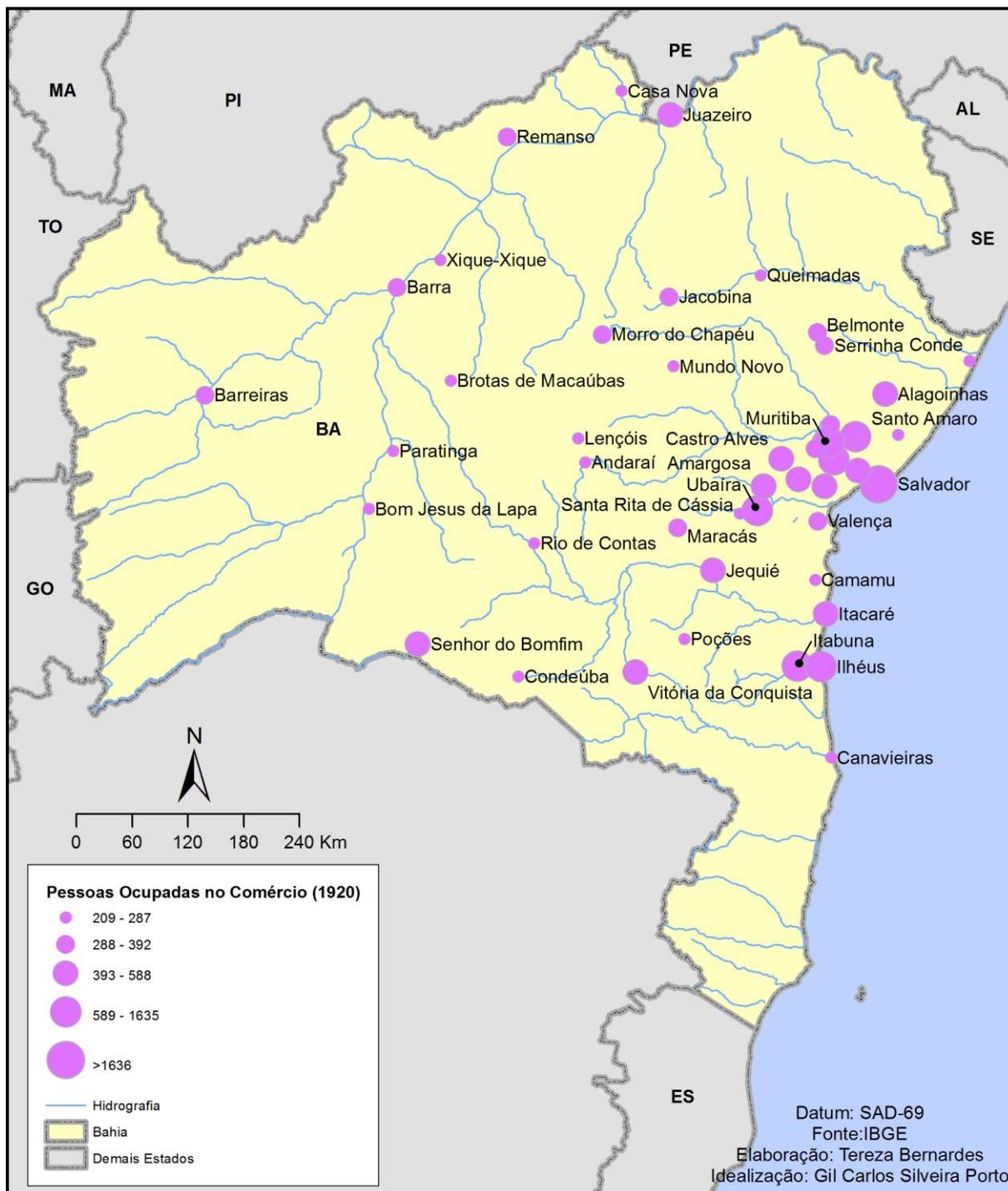


Figura 16 - Municípios baianos com mais de 200 pessoas ocupadas no comércio - 1920
 Fonte: Diretoria Geral de Estatística, Recenseamento do Brasil, 1930.

Como apresentado no capítulo anterior, desde o Oitocentos o serviço dos Correios interligava núcleos do território baiano. Nas primeiras décadas do século XX esse serviço era feito por um total de 20 funcionários. Além dos caminhos de terra e das linhas fluviais no rio São Francisco, entre Juazeiro e Pirapora, os entregadores utilizavam a Viação Férrea Federal Leste Brasileira (administradora da EFBSF), a

Estrada de Ferro Nazaré, a Estrada de Ferro de Santo Amaro e a Estrada de Ferro de Ilhéus a Conquista para entrega das encomendas. Ainda nesse período, foram estabelecidas linhas entre *i)* Salvador e Itapicuru (passando pela localidade de Inhambupe); *ii)* entre Cachoeira, Rio de Contas e Jacobina; *iii)* entre Nazaré e Maragogipe; *iv)* entre Santo Amaro e a Vila de São Francisco (atual município de São Francisco do Conde); e entre as vilas de Rio de Contas, Caetité e Urubu (atual município Paratinga). No ano de 1939, o estado da Bahia era servido por 253 linhas de correios, das quais 16 eram feitas pelos trilhos, 150 por pedestres, 58 a cavalo, 23 por embarcação, 5 por automóveis e uma que funcionava pelo transporte bimodal – carro e cavalo. Ainda nesse ano, foram feitas 39.544 viagens pelos 298 condutores, que percorreram 3.360.103.850 quilômetros (TORRES, 1939, p. 202-204).

A descentralização da gestão dos correios na Bahia, com a criação em 1909 da subadministração na cidade de Minas de Rio de Contas (atual Rio de Contas), é um reflexo da existência de cidades com diferentes graus de centralidade no interior. A ela estavam subordinadas 46 agências, sendo 8 de 3ª classe e 38 de 4ª classe. As agências se localizavam em localidades como Guanambi (na época denominada de Beija-flor), Bom Jesus da Lapa, Brumado (à época Bom Jesus dos Meiras) e Caetité (Ibid., p. 204), que figuram atualmente como centros importantes da rede urbana da Bahia. Desse modo, Rio de Contas continuava destacando-se pelo alto grau de conexão com os centros por ela influenciados, ao mesmo tempo que estava subordinada ao comando de Salvador.

Na medida em que localidades centrais tinham suas funções enfraquecidas pela decadência da atividade mineradora e outras que resignificavam seus papéis com a consolidação das ferrovias, surgiam, no interior, novos centros de gestão territorial. Nesse contexto, Juazeiro – entre os anos de 1921 e 1930 – tornou-se sede da administração regional dos correios, comandando uma ampla região na qual funcionavam 55 agências de serviços postais, passando também a administrar linhas entre pares de localidades – São Francisco e Pirapora, Formosa a São José do Douro (em Goiás) – e linhas estabelecidas entre cidades piauienses, pernambucanas e cearenses (Ibid., p. 205-206).

Com a ampliação do sistema de vias, o serviço de comunicação por cartas e telégrafos começa a chegar a localidades ainda mais distantes da capital, e um dos indicativos para isso é que, a cada período de tempo, aumentava o número de

agências de correios no estado. No ano de 1905 existiam 198 sucursais, em 1922 o número chegou a 262 agências para, finalmente, em 1937, alcançar 468 postos de serviços postais no estado, sendo que havia uma hierarquia dessas agências, baseada na quantidade de encomendas recebidas e enviadas. Desse modo, existiam no final da década de 1940 sete agências de 1ª classe, dezesseis de 2ª, cento e vinte e quatro agências de 3ª classe e trezentas e vinte e uma sucursais de 4ª classe (p. 199-200)⁵⁰.

4.4 Polaridades que brilham ou perdem luz; o dado demográfico

Como se sabe, os elementos estruturantes da dinâmica demográfica são a natalidade, a mortalidade e a migração. Contudo, em contextos espaciais temporalmente específicos, o peso destas componentes é variável. No passado pré-industrial, por exemplo, a natalidade e a mortalidade “foram os componentes mais determinantes da dinâmica demográfica” uma vez que a mobilidade humana costumava ser esporádica e pouco frequente (MATOS, 2011, p. 94). No caso do Brasil, Marcílio (1984, p. 197-205) enumerou pelo menos quatro tipos de padrões demográficos anteriores à aceleração da urbanização e industrialização:

- i) Aquele existente nas economias de subsistência - onde as relações de trabalho baseavam-se, sobretudo, no trabalho familiar e onde as residências distribuíam-se de maneira dispersa nos amplos limites municipais e localizavam-se, de preferência, ao longo das estradas, dos rios e do litoral. Apresentava ainda as seguintes características: mortalidade relativamente elevada, embora não houvesse crises resultantes de epidemias ou fomes generalizadas, e fecundidade também elevada, para assegurar a sobrevivência dos grupos domésticos. Em nosso entendimento, essa estrutura demográfica predominou em extensas porém descontínuas áreas da província da Bahia durante o período colonial e Imperial, como nos arredores do rio São Francisco e no sertão não-diamantino;
- ii) o segundo padrão se desenvolveu nas economias das *plantations* - apresentava alta mortalidade em função das precárias situações sanitárias e

⁵⁰ O sistema de correios oferecia caixas de coleta em cidades de maior centralidade, notadamente a capital, que em 1928 contabilizava 43 caixas urbanas. No interior existiam 31 caixas distribuídas nas cidades de Cachoeira (2), Ilhéus (4), Jequié (3), Juazeiro (5), Itabuna (5), Nazaré (3), Remanso (1), Serrinha (1), Santo Amaro (6) e São Félix (1) (p. 212-214), todas servidas pelos trilhos, à exceção de Remanso.

do baixo valor nutricional dos alimentos consumidos; a fecundidade legítima era alta em função da necessidade de garantir a perpetuação das propriedades e a migração seria, para a autora, uma provável causa desse baixo crescimento. Esse sistema demográfico caracterizou as áreas de extração de ouro e diamantes, como a região da atual Chapada Diamantina e aquelas regiões cujo carro chefe da dinâmica econômica era a cana-de-açúcar, o fumo e o cacau, como na região do Recôncavo Baiano;

iii) o terceiro padrão é aquele próprio das populações escravas - nessa população, a mortalidade era extremamente elevada em todas as épocas e regiões do país e ocorriam frequentes surtos epidêmicos. As taxas de nupcialidade eram baixíssimas e, praticamente, inexistiam famílias estáveis e legais. Quanto à estrutura por sexo, apresentava desequilíbrios, uma vez que a quantidade de homens era sempre maior que a de mulheres, a fecundidade era baixíssima e o crescimento natural ou vegetativo foi normalmente negativo. Assim, o aumento deste grupo populacional foi garantido através das altas taxas de imigração forçada. Esse padrão demográfico predominou no Recôncavo e em territórios onde se desenvolveu atividade agropecuária voltada para a exportação; e

iv) o padrão das áreas urbanas do século XIX - onde a mortalidade em tempos normais e em anos de crises era sempre superior à natalidade. Surtos de febre amarela, por exemplo, comprometeram o equilíbrio demográfico de cidades como Salvador⁵¹, Recife e da capital federal, em diferentes anos do século XIX. As uniões consensuais livres e estáveis eram características pronunciadas das populações urbanas e, quanto ao crescimento natural dessas comunidades, a autora infere que se diferenciava de outras áreas (e às vezes de outros padrões demográficos) pelo seu caráter intermitente de crescimento, com vários anos positivos, intercalados com outros tantos negativos. No geral, esta população crescia continuamente, em função das elevadas taxas de imigração, e a mobilidade social e a mestiçagem eram características mais significantes nesse sistema demográfico do que naqueles anteriormente citados. Esta estrutura demográfica marcou o modo de vida das cidades e vilas baianas a começar por

⁵¹ No capítulo anterior, observou-se que epidemias espalhadas pelo interior da província, a partir da capital baiana, evidenciavam a existência de uma rede entre elas.

Salvador, como mencionado; em outras cidades do RB como Cachoeira, São Félix e Nazaré; em localidades do litoral sul, como Ilhéus, Porto Seguro e Caravelas; e em aglomerados dispersos pelo interior da província, como Jacobina, Juazeiro, Barra e Rio de Contas, por exemplo.

Diante do exposto, é importante ressaltar quatro considerações que ajudarão a compreender o contexto de aplicação dos padrões em território baiano:

1. Acredita-se que os padrões demográficos identificados e descritos por Marcílio coexistiram em território baiano num mesmo conjunto social, como por exemplo no caso do RB, que foi marcado por todos eles, por conta da complexidade das relações sociais ali estabelecidas: paralelamente ao escravismo se firmaram atividades tipicamente urbanas e relações de produção voltadas para a subsistência e para a exportação. De modo similar, a configuração demográfica do interior, vista em totalidade, refletiu o tamanho da propriedade e os modos de vida que surgiram, embora o padrão típico das economias de subsistência tenha prevalecido. E é provável que escravos que escapavam dos grilhões ou aqueles que conseguiam carta de alforria passavam a incorporar em sua organização familiar e doméstica características do padrão demográfico das vilas e cidades ou da economia de subsistência.
2. Embora a natalidade e a mortalidade tenham sido os componentes demográficos mais determinantes na dinâmica demográfica brasileira no século XIX, os fluxos migratórios, internos e externos, tiveram papel de destaque no crescimento populacional de muitas sub-regiões, às vezes tornando o balanço dos nascimentos e mortes como fator secundário.
3. O “mapeamento” demográfico de tempos pretéritos se configura como um campo fértil para a recomposição da geografia histórica brasileira, uma vez que o fenômeno demográfico é ao mesmo tempo reflexo e condição de outras instâncias. Assim, a posição de centralidade de localidades como Salvador, Cachoeira, Nazaré, Santo Amaro, e Jacobina na hierarquia de localidades baiana, refletiu o padrão demográfico de então: baixo crescimento vegetativo (que aumentava em alguns períodos específicos) significativa migração interna e estrangeira, voluntária e forçada⁵².

⁵² Embora a maioria dos portugueses que chegavam ao Brasil no século XIX preferisse trabalhar no Sudeste, registrou-se entre 1852 e 1889 a chegada de cerca de 10 mil lusitanos na Bahia. Dos registros consultados, apenas 485, ou seja, 5% se dirigiram para o interior baiano. A pesquisa indicou também

4. Por fim, reforça-se a ideia de que esses padrões demográficos estiveram presentes na dinâmica populacional do Brasil nas décadas seguintes por inércia, ganhando novos contornos ou mesmo se transformando à medida que a urbanização e a industrialização se intensificavam, no decorrer do século XX. No que tange à migração, se por um lado o Brasil do começo do Novecentos possuía inúmeras regiões de povoamento escasso ou ocupação quase inexistente, por outro, fazendas do sul se consolidavam como áreas produtoras de café, demandando mão-de-obra estrangeira e objetos para circulação dessas pessoas e mercadorias, promovendo assim um tipo peculiar de onda migratória, com visível seletividade dos que aqui chegavam.

Finalmente, cabe ainda destacar os projetos de colonização, que contribuíram para a dinâmica populacional da Bahia no século XIX, num contexto no qual o Brasil foi o primeiro país da América Latina a propor e iniciar projetos de colonização europeia. Esse sistema possibilitou o povoamento de espaços vazios e permitiu, ainda que temporariamente, o controle nacional sobre o território (BALÁN, 1972, p. 13). Os colonos que se fixaram no sul da Bahia vieram com o intuito de desbravar novas terras (ADONIAS FILHO, 1976, p. 69) e esse modelo de ocupação consolidou o estabelecimento de vínculos entre a Bahia e países europeus, por meio dos serviços consulares e dos laços familiares. Nesse sentido, o município de Ilhéus articulou-se com Salvador, com a capital do Império, e com cidades europeias ao receber no ano de 1822, um total de 161 colonos alemães, que em 1875 chegariam a 400 membros. Situada na margem esquerda do rio Cachoeira, cultivando cacau, fumo e algodão, dessa comunidade saíram produtos apresentados na Exposição Universal de Viena, Áustria em 1867, onde o cacau produzido pelos alemães recebeu menção honrosa. Outras colônias foram criadas no sul baiano como a Colônia Leopoldina, situada às margens do rio Caravelas: por ali viviam alemães, suíços, belgas e franceses, que moravam e trabalhavam em aproximadamente 40 fazendas. As epidemias de tifo, de malária e de disenteria contribuíram para o repatriamento ou dispersão dessa população para províncias situadas mais ao sul do Império. Das experiências de colonização na porção meridional da Bahia, apenas aquela estabelecida em Ilhéus

que os portugueses, em termos numéricos, comandavam o comércio baiano nos anos cinquenta do século XIX, número esse que foi diminuindo até final do período. Considera-se que nessa altura, alguns portugueses já tinham morrido e seus filhos, brasileiros, continuaram com a referida atividade (MONTEIRO, 1985, p. 63, 112).

perdurou por um período maior, entre os anos de 1818 e 1875 (ADONIAS FILHO, 1976, p. 69-70; CORRÊA, 2007).

4.4.1 Aspectos demográficos do Nordeste e da Bahia

Os estados nordestinos detinham, entre os anos de 1890 e 1920, a maior concentração demográfica do território brasileiro. A contagem da população em 1872 mostrou que existiam aproximadamente 10 milhões de habitantes no Império, dos quais cerca de 2 milhões em Minas Gerais, 1,4 milhão na Bahia e 3,3 milhões nas demais províncias nordestinas.

A Região Nordeste, desde o início da ocupação lusitana, se consolidou como uma área dinâmica do ponto de vista da mobilidade territorial. Ora produziu importantes fluxos migratórios internos, sobretudo em direção às grandes cidades e ao litoral, ora foi palco de correntes migratórias de natureza diversa, como o importante fluxo migratório para a região mineradora e o decréscimo populacional que vivenciou no auge da exploração da borracha, quando perdeu milhares de migrantes para a Amazônia.

Assim, pode-se afirmar que são muitos os fatores que condicionaram a saída da população nordestina de seu local de origem, figurando como os mais importantes: a concentração fundiária (herança do tempo das Sesmarias); a seca, que desde o século XIX tem seu papel de redistribuição da população nordestina⁵³; a estagnação econômica algodoeira e açucareira, que marcou a vida produtiva regional em alguns períodos; e, por último, a pressão sobre a terra como resultado da alta taxa de crescimento vegetativo, associado ao modo de produção calçado na escravidão, no patrimonialismo e no coronelismo. Todos esses condicionantes forjaram a mobilidade no Nordeste brasileiro.

A esse grupo de causas, atuam as redes migratórias, a eficácia das comunicações, as condições naturais, a cultura (a língua), a necessidade de sobrevivência, o espírito aventureiro, a descoberta de novos recursos, o desenvolvimento das redes de transportes e o papel das fantasias construídas sobre o local de destino (BEAUJEU-GARNIER, 1980).

⁵³ P. ex., a grande seca de 1877-1879 condicionou a emigração em massa dentro do Nordeste em direção às regiões menos afetadas, aos centros urbanos e à Amazônia (BALÁN, 1972, p. 22).

Nas últimas décadas do século XIX o Nordeste contribuiu expressivamente com a urbanização das metrópoles da Região Sudeste. Na década de 1920, fluxos migratórios com origem em estados da região eram muito significativos no Rio de Janeiro e em São Paulo. Do Nordeste também partiram milhares de migrantes para a Amazônia, como dito anteriormente, para cidades litorâneas e para outros estados da região (BALÁN, 1972).

O caso da Bahia

Como observado anteriormente, a Bahia manteve historicamente uma das maiores concentrações demográficas no conjunto dos estados brasileiros e, mesmo com as perdas populacionais históricas, manteve ao longo dos séculos expressivos contingentes populacionais, resultado da migração forçada de escravos africanos, da vinda de portugueses e do crescimento vegetativo durante o século XX. No que concerne à dinâmica demográfica interna, desde a implantação ferroviária, a partir das últimas décadas do século XIX, são identificados alguns quadros relevantes:

- i) Populações rurais deslocaram-se para as cidades, sobretudo para aquelas que ganharam centralidade comercial e de serviços, impulsionados pela chegada dos trilhos: daí o expressivo crescimento populacional de Salvador, Santo Amaro, Feira de Santana, Alagoinhas, Jacobina, Senhor do Bonfim, Juazeiro, Cruz das Almas, Amargosa e Jequié. Destaca-se o crescimento de Jequié, que em 20 anos teve sua população absoluta aumentada em quase 200%: saltou de poucos 10.847 habitantes em 1920, para 84.237 habitantes em 1940;
- ii) notável crescimento populacional de Vitória da Conquista, que no mesmo período, aumentou em cerca de 150%. Dois motivos principais teriam ocasionado esse aumento: a possibilidade de a cidade ser o ponto final da ferrovia Ilhéus-Conquista e a expansão da fronteira agropecuária no Sudoeste baiano, uma das últimas regiões do estado a serem ocupadas por essa atividade, já no século XX. Nesse contexto, Vitória da Conquista passa a incorporar a função de capital regional, situada entre a zona da caatinga baiana e a chamada “região da mata”;
- iii) grande crescimento populacional de Ilhéus e Itabuna, acrescido em mais de 1000%. Os fatores determinantes para esse incremento foram: a ferrovia

Ilhéus-Conquista, que interligava Ilhéus e Itabuna a outras localidades e, sobretudo, o desenvolvimento da cacauicultura na região comandada por essas cidades, com a chegada de migrantes nacionais e estrangeiros atraídos pelo mercado do cacau. Na história demográfica baiana, Ilhéus e Itabuna foram os únicos municípios com crescimento populacional relativo superior ao de Salvador - justamente nesse período entre 1900 e 1940. Adonias Filho (1976, p. 73) chama a tenção para a migração de sírios e de libaneses que se fixaram no sul da Bahia em fins do século XIX. Exerciam a atividade de mascatear e, saindo de cidades litorâneas como Ilhéus, “os humildes mascates sírios e libaneses, sozinhos ou em grupos de dois ou três, penetraram no interior a pé, em lombo de burro e por via fluvial, carregando grandes quantidades de mercadorias para vender ou trocar” (KNOWLTON, 1960 apud ADONIAS FILHO, 1976, p. 73)⁵⁴. Na relação entre a população da capital e a do interior, verifica-se que Salvador evoluiu de 205.813 em 1900 para 290.443 habitantes em 1940, aumentando cerca de 40%; a população da Bahia como um todo passou de 2.117.956 habitantes, para 3.918.112 no mesmo período, mais do que o dobro da taxa de crescimento da população da capital. Por fim, o crescimento populacional de Ilhéus e Itabuna pode ser considerado como um fator decisivo na expansão produtiva em direção ao extremo sul do estado, nas décadas seguintes;

iv) embora, no período pós abolição da escravatura, a Bahia tenha recebido poucos migrantes estrangeiros em comparação com os fluxos internacionais com destino ao Brasil, o estado manteve a segunda posição em população estrangeira, entre todos os estados nordestinos, sendo que parte dessa situação se devia ao interior do estado. No censo de 1920, por exemplo, Pernambuco liderava a lista, com 11.698 estrangeiros residentes, vindo a Bahia logo em seguida, reportando 10.600 estrangeiros residentes. Ainda que a maioria deles estivesse localizada na capital (cerca de 75%), chama a atenção a posição de Ilhéus, Itabuna, Belmonte, Santo Amaro e Jequié, que juntas

⁵⁴ Essa dinamicidade serviu de base para que o escritor Jorge Amado criasse em sua obra o universo ficcional marcado muitas vezes pela mobilidade de suas personagens. No romance *Terras do Sem Fim*, finalizado na década de 1940, descreve a trajetória dos imigrantes internacionais, os sírios e os libaneses. Segundo ele, ao passo que os estrangeiros dedicavam-se ao comércio, os migrantes nacionais (sobretudo baianos e sergipanos) se ocupavam de atividades agrícolas e de alguns serviços (de saúde, jurídicos).

atraíam mais de 30% daqueles migrantes estrangeiros que tinham o interior do estado como destino. A presença desses migrantes nesses municípios indica a existência de uma dinâmica econômica (comércio, agricultura e serviços); e, finalmente,

v) a situação do Oeste Baiano, região cuja população, entre 1872 e 1920 deu um salto, evoluindo de 131.006, para 283.568 habitantes. Embora a região não fosse muito dinâmica do ponto de vista migratório, o município de Barreiras já começava a se destacar como importante centro de atração, já figurando como o maior município da região em termos populacionais em 1920, superando Correntina e Barra, essa última, que era a sede mais antiga daquelas bandas, tendo se tornado vila em 1752.

4.5 Centralidades emergentes e decadentes

As mudanças político-econômicas, infraestruturais - notadamente a expansão ferroviária - e demográficas ocorridas na Bahia entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX repercutiram na hierarquia das cidades, mantendo a posição de comando de algumas, fazendo emergir novas centralidades e/ou trazendo decadência para outros centros.

Começemos pela capital, que manteve firme seu grau de centralidade no período. Ao serem analisados os componentes do quadro socioeconômico dos municípios da Bahia, percebeu-se o alto grau de preponderância da capital em relação ao resto do estado. Na quase totalidade das características avaliadas, a participação de Salvador era maior que a soma de todos os outros municípios. A título de exemplo e para efeito de compreensão do papel dos municípios na rede, tomemos novamente o caso daqueles com mais de 200 pessoas empregadas no comércio no ano de 1920: dos 39.361 trabalhadores distribuídos nos 51 municípios da Bahia, Salvador, sozinha tinha 14.732 trabalhadores. Outro indicador de centralidade da capital igualmente foi verificado ao contabilizar-se a quantidade de profissionais ocupados na saúde, no magistério e na justiça: de 6.327 empregados em 34 unidades municipais⁵⁵, somente em Salvador estavam empregadas 3.759 pessoas. Embora não ostentasse, entre 1872 e 1920, as maiores taxas de crescimento populacional do estado, a capital

⁵⁵ Foram selecionados os municípios com mais de 20 profissionais em exercício nas referidas atividades.

cresceu 34,68% entre 1872 e 1890 e 63% entre 1890 e 1920. A cidade permaneceu como cabeça e centro do sistema urbano estadual sendo que, de acordo com o censo de 1920, de um total de 96.916 pessoas economicamente ativas, 45,52% trabalhavam no setor secundário, 9,80% no setor de transporte, 16,28% no comércio, 7,16% no setor administrativo e 6,12% no setor de serviços especializados (médicos, dentistas, advogados, professores, etc.). De lá, como já vimos, partiam rotas ferroviárias estruturantes, que a conectavam ao interior e a outros estados, bem como expandiam as rotas que se utilizavam do porto como de porta de saída para pessoas e mercadorias em direção a outros países.

Os centros urbanos do Recôncavo, por sua vez, mantiveram papéis expressivos na classificação das centralidades durante o final do século XIX e início do século XX. Nesse período, Santo Amaro foi a segunda cidade mais importante do estado e São Félix, Cachoeira e Nazaré mantiveram relevantes posições, ainda vinculadas à produção canavieira, fumageira e mandiocueira, que se serviam do sistema ferroviário (Estrada de Ferro de Nazaré e Estrada de Ferro Santo Amaro – Bom Jardim). Nesse grupo também se inserem os municípios de Ubaíra, Amargosa e Maragogipe. Os dois primeiros ganharam centralidade com a expansão ferroviária e viram sua população aumentar em cerca de 218% e 154%, respectivamente, entre 1890-1920. Ubaíra, importante centro produtor de café, registrava em 1920 uma população de 70.598, ao passo que Cachoeira chegava a 61.980 habitantes no mesmo ano. Segundo Leão (1989, p. 163), foi ainda nos anos 1920 que se vivenciou os efeitos da modernização da agroindústria açucareira, o que teria gerado expressiva concentração de usinas em Santo Amaro. Já nessa década, a atividade fumageira se tornaria menos importante para o município.

Novas centralidades surgiram no período com a ampliação das linhas de trem, como é o caso daquelas cortadas pela Estrada de Ferro Bahia São Francisco ou localizadas próximas a ela. Esses municípios tiveram expressivo crescimento populacional, em consequência do crescimento natural e da migração. Todos eles apresentaram considerável aumento entre 1880 e 1920, a saber: Alagoinhas (25,22%), Feira de Santana (76,92%), Senhor do Bonfim (124,49%), Juazeiro (130,85), Morro do Chapéu (297,82%) e Campo Formoso (625,01%). Senhor do Bonfim, por exemplo, consolidava-se como local de encontro entre a EFBSF e a Linha da Grota, que interligaria essa última à Estrada de Ferro Central do Brasil, na estação

de laçu. O censo de 1920, por sua vez, anotava quantidade expressiva de estabelecimentos comerciais nesses municípios: 107 em Senhor do Bonfim, 44 em Morro do Chapéu e 32 em Campo Formoso. Para além da função comercial, essas localidades estavam situadas em tradicional área de pecuária no sertão.

Nesse grupo, convém destacar as especificidades de Juazeiro e Feira de Santana, cidades que já na segunda metade do século XIX apresentavam grau de centralidade alto para os padrões da época. Juazeiro, que era importante ponto de transbordo, por meio do rio São Francisco, relacionava-se com aglomerados de Pernambuco e Minas Gerais, além de Casa Nova, Sento Sé, Remanso, Pilão Arcado, Xique-xique, Barra, Barreiras, Formosa do Rio Preto, Bom Jesus da Lapa e Carinhanha. Para muitos estudiosos, a projeção de Feira de Santana se inicia ainda na primeira metade do Oitocentos, quando a feira de gado foi transferida de Capuame para o povoado de Santana dos Olhos d'Água. Em 1822, já era a feira mais importante da província, por reunir, em 1825, entre 3 a 4 mil pessoas às terças-feiras de cada semana (LEÃO, 1989, p. 168). Como já mencionado, na segunda metade do século Feira se tornou cidade "ponta de trilho", fazendo a ligação com Cachoeira através de um ramal da Ferrovia Central da Bahia, inaugurado em 1876. Em 1928, a cidade estaria ligada a Salvador por uma rodovia de cascalho (Ibid., p. 168).

Ainda no interior destacavam-se os municípios de Vitória da Conquista e Condeúba, situados no Sudoeste Baiano, e de Barreiras, situado na região oeste do Estado. Conquista e Barreiras apresentaram expressivas taxas de crescimento populacional entre 1890 e 1920: 527,95% e 395,17%, respectivamente e, embora Condeúba não tenha crescido na mesma proporção, sua população total foi ampliada em 113,13%. A cidade de Vitória da Conquista ampliou sua centralidade numa vasta região cuja pecuária e cafeicultura se expandiam como principais atividades, não tendo outro centro com igual relevância. Convém lembrar que, no projeto original da Ferrovia Ilhéus-Conquista, os trilhos chegavam em Vitória da Conquista, o que acabou não acontecendo de fato. Condeúba, pelo censo de 1920 era o oitavo município mais populoso do estado, com 60.297 habitantes. Esse quadro pode ser um reflexo da dinâmica produtiva do município que, naquele momento, era caracterizada pela existência de uma indústria têxtil artesanal, por uma importante feira de gado e por ter iniciado o plantio do café (AGUIAR, 1979; LEÃO, 1989). Refletia também a situação vivida pelo município em 1872, quando freguesia correspondente, Santo Antônio da

Barra, era a quarta mais populosa do Império, à frente da freguesia de Nossa Senhora da Vitória da Conquista. Ainda nesse contexto, cabe menção à cidade de Barra, cuja situação era de menor grau de centralidade, ficando atrás de cidades como Serrinha, Ipirá e Seabra, embora ainda fosse um importante centro comercial no Oeste Baiano.

No período em tela, o grupo de municípios de maior dinamismo demográfico era composto por aqueles localizados na região cacauzeira, que se caracterizavam por apresentar as maiores taxas de crescimento populacional do estado. A população de Ilhéus, por exemplo, cresceu 725,94% entre os anos de 1890 e 1920. Durante os mesmos anos, Maraú observou o número de seus habitantes ser inflado em 403,82%, Itacaré, em 402,68%, Nilo Peçanha, em 352,48%, Canavieiras, em 344,59%, e Belmonte, em 240,35%. Como já observado, esse desenvolvimento trazido pelo cacau não teria se consolidado sem o funcionamento da estrada de ferro, que conectava Ilhéus a Itabuna e a outras localidades da sub-região. Desse grupo, parte das vilas, hoje cidades, foram criadas no período colonial como foi observado na Figura 07, no capítulo 3 deste estudo. É importante ressaltar também que quase a totalidade dessas vilas permaneceu sem notoriedade até a implantação da cacauicultura na região e, embora a maioria tenha visto seus contingentes populacionais crescerem, apenas Ilhéus, juntamente com Itabuna, permanecem como centros de gestão de um amplo território, como constatado nesta pesquisa.

Por fim, cabe mencionar aqueles aglomerados que, durante o século XIX tiveram importância na rede de localidades da província por causa da atividade mineradora. Nesse grupo, identificamos dois subgrupos: aquele que manteve importância, mas não conseguiu acompanhar o crescimento de outras localidades, no qual se incluem Jacobina, Rio de Contas e Caetité; e o grupo composto por municípios que perderam posição no sistema de cidades, formado por localidades como Lençóis e Mucugê. No primeiro grupo destaca-se Jacobina, que em 1920 era o 10º município mais populoso do estado, ano em que sua cidade foi servida pela Ferrovia da Grata. Embora tenha diminuído sua importância na rede, ela volta a ganhar importância regional na segunda metade do século XX. Esse fato indica que seu papel comercial e sua inserção na malha de articulação sub-regional ampliou-se. Já Caetité soube tirar proveito de suas condições naturais, ao desenvolver a cultura algodoeira, às vezes competindo com Rio de Contas, beneficiada por sua posição na borda da Chapada Diamantina. Caetité, desde o final do século XIX, mantinha sua centralidade no interior

da província, por ser uma das poucas cidades a oferecer o Ensino Normal⁵⁶. Quanto ao segundo grupo, no qual observou-se crescimento populacional negativo, ressalta-se o caso de Lençóis, que experimentou decréscimo de 44,96% de seus habitantes entre 1890 e 1920, e Mucugê, que viu sua população diminuída em 35,57%. Com o enfraquecimento econômico advindo do fim das reservas mineradoras, esses municípios não encontraram saída da crise instalada, além de terem ficado de fora do sistema ferroviário estadual instalado no período. Desse modo, ficaram à margem, em posição menos relevante na hierarquia dos lugares centrais, no final da década de 1930.

Como vimos, a chegada dos trilhos na Bahia no final do Século XIX, em um contexto de profundas mudanças sócio-políticas, articulou localidades através de fluxos territoriais de bens, homens e ideias. Foi a primeira vez, desde a ocupação portuguesa, que trocas desse tipo foram feitas em maiores volumes, com rapidez e regularidade entre a capital e cidades do interior sertanejo. Com a chegada dos trilhos, algumas localidades ampliaram suas centralidades regionais como Nazaré, Cachoeira, Feira de Santana; outras ganharam visibilidade como Ilhéus, Serrinha, Santo Antônio de Jesus, Jequié e Alagoinhas. Outras ainda - pela localização distante desses corredores de comunicação e fragilidades econômicas - perderam luminosidade, como Mucugê e Lençóis. Todas essas mudanças não alterariam, contudo, a preponderância de Salvador como polo central dessa rede - na verdade, os trilhos reforçaram a posição da capital na hierarquia de cidades baianas.

Entretanto, no nível global, o panorama já havia começado a mudar, às vésperas da 1ª Guerra Mundial, quando Winston Churchill - então Primeiro Lorde do Almirantado Britânico - vislumbra que a Inglaterra deveria basear sua “supremacia naval no petróleo”, nova fonte de energia que iria impactar a história dos meios de transportes (YERGIN, 2010). A partir da década de 1930 o governo brasileiro - e o baiano, por consequência - optaram pelo modal rodoviário de comunicação, medida que determinou o enfraquecimento do sistema ferroviário (ZORZO, 2001, p. 103). Desse modo, a estagnação desse setor, em conjunto com a implantação de novas políticas econômicas, e sobretudo, com a adoção da rodovia como meio de integração

⁵⁶ Dali saíram mestres que formaram professores em inúmeras cidades baianas, com destaque para Anísio Teixeira, nascido em 1900, que marcou a produção intelectual sobre a educação do Brasil no século passado.

das vilas e cidades no estado, farão com que algumas importantes mudanças na hierarquia urbana estadual sejam observadas, como veremos a seguir.

Dando continuidade à discussão sobre o impacto do transporte no sistema de cidades baianas, abordaremos o papel do modal rodoviário na reestruturação da rede urbana, que se firmou verdadeiramente a partir da década de 1940. A ampliação da rede rodoviária baiana e sua integração à do sul do país, ocorreu num contexto de maior participação do Estado na implementação de políticas públicas infraestruturais, bem como de maior internacionalização da economia nacional. A flexibilidade do transporte rodoviário integrou ainda mais localidades distantes à Salvador, ampliando assim as trocas entre elas e favorecendo a urbanização, os fluxos migratórios entre lugares e, em certa medida, o crescimento vegetativo.

Nas três primeiras décadas de século XX, o transporte ferroviário brasileiro e baiano começou sofrer a concorrência do transporte automotivo. Embora a malha ferroviária nacional continuasse a ser ampliada, problemas como a obsolescência do sistema de bitolas e os atrasos na execução dos projetos de ampliação ou construção de novos trechos passavam a comprometer o funcionamento de muitas linhas, gerando na população usuária insatisfação e descrédito em relação ao serviço oferecido pelas empresas de trem. Além disso, fatores internacionais foram decisivos

para a diminuição dos investimentos no transporte ferroviário: os interesses das corporações vinculadas ao aço, borracha, cimento e petróleo nos Estados Unidos influíram na opção pelo transporte rodoviário no Brasil (MATOS & SILVA, 2008, p. 38). Paralelamente, “os processos de urbanização tornaram-se mais densos e as novas tecnologias propiciaram uma expansão inusitada dos assentamentos humanos, em meio a uma série de novidades com a modernização das cidades e dos costumes” (Ibid., 2008).

Embora a construção das vilas de Fordlândia e Belterra⁵⁷, nas margens do rio Tapajós, no Pará, na década de 1930, não tenha impactado diretamente a construção rodoviária da Bahia, o projeto de plantação de seringueiras, idealizado por Ford, apontava o interesse das novas corporações em tornar o transporte rodoviário o mais utilizado pela população. Essas duas vilas, por algum tempo, foram as sedes do empreendimento feito pela Companhia Ford Industrial do Brasil, tradicional fabricante norte-americana de carros.

Se, por um lado, a indústria automobilística estadunidense cooperou para a adoção do carro como principal meio de locomoção, internamente, o aumento da intervenção do Estado na economia e a crescente industrialização e urbanização da sociedade brasileira praticamente introduziram a necessidade do transporte rodoviário. Essa escolha impactou diretamente a rede de comunicação do país. Como em outros lugares, essas mudanças influenciaram o tipo e a intensidade de relações entre as cidades baianas e, em alguns casos, vieram alterar a posição de algumas na hierarquia urbana estadual.

5.1 Implantação do sistema rodoviário no Brasil

As primeiras iniciativas de construção de vias carroçáveis datam do Brasil Colônia, quando expedições técnicas esquadrihavam o interior no século XIX. Dos caminhos simples, do bandeirantismo, às rodovias pavimentadas, usadas pelas novas correntes migratórias, foram percorridos mais de três séculos. Nesse intercurso, os meios de transporte passaram por sucessivas mudanças e, em certa medida, adequaram-se às singularidades regionais, resultado da interiorização do povoamento

⁵⁷ “[...] cidadezinha em que tôdas as construções - escritório central, almoxarifado, hospital, escola, igreja, habitações particulares, casa de hóspedes - (eram) feitas de madeira” (CRULS, 1939, p. 6).

e das principais atividades produtivas, conjugadas aos interesses da metrópole, entre outros motivos.

Xavier (2005, p. 329-330), ao considerar o modelo de transporte rodoviário no Brasil, identificou três períodos em seu desenvolvimento. O primeiro momento ocorreu entre a segunda metade do século XIX e os anos de 1930, quando teria acontecido uma integração parcial do território; o segundo se estendeu entre a Segunda Guerra Mundial e o início da década de 1960, e foi marcado pela mecanização e integração do território e pela criação de um mercado nacional unificado; e o terceiro, que se iniciou em 1964, se estende aos dias atuais, embalado pelo processo de internacionalização da economia brasileira.

As primeiras rodovias brasileiras foram planejadas na primeira década do século XX e seus idealizadores tinham como propósito inicial interligar a capital federal às capitais estaduais, que deveriam convergir para pontos de entroncamento ferroviário ou portuário. Muitas dessas vias eram executadas por políticos e empreendedores locais e, diferentemente das estradas de ferro, tinham o papel de conectar lugarejos a cidades com certa primazia no contexto regional. Também tiveram papel decisivo na difusão do rodoviarismo no país, os clubes automobilísticos, que pressionavam o Estado exigindo estradas adequadas para servir aos seus carros de passeio (COSTA, et al. 2001, p. 40). Um marco importante na geografia dos transportes nacionais foi a criação dos primeiros planos rodoviários na década de 1920, e do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER, no ano de 1937. Antes dessa fase, as estradas de rodagem recebiam poucos investimentos e eram usadas para viagens curtas, ao passo que as ferrovias interligavam pontos mais distantes no território e estavam a serviço de uma economia agroexportadora, vinculada aos propósitos das oligarquias provinciais e locais.

Com a chegada de Getúlio Vargas ao poder, com a constituição de 1934 e o início do Estado Novo, o aparelho público modernizou-se, novos instrumentos de gestão foram incorporados e ampliou-se a intervenção do Estado na economia. É dessa época a criação de organismos oficiais, a maioria deles embriões de órgãos e empresas estatais que permanecem até os dias de hoje. Na década de 1940, por exemplo, criou-se o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE - justificado pela necessidade de se obter informações estatísticas confiáveis, que permitissem a concretização das políticas públicas em vias de efetivação (COSTA, 1988). Embora

Vargas tenha, por questões políticas, retirado o tema das rodovias do discurso governamental e demonstrado a preferência pela multimodalidade, foi nesse decênio que as novas condições técnicas permitiram a ampliação da rede rodoviária nacional (COSTA, et al., 2001, p. 46).

Merece atenção neste tópico as políticas implementadas por Eurico Gaspar Dutra, que governou o Brasil entre 1946 e 1951, e que objetivava consolidar o transporte rodoviário como o principal do país. Em seu governo foram iniciadas a construção de três importantes troncos rodoviários nacionais, todos partindo da então capital da República: a Rio-Bahia, a Rio-São Paulo e a Rio-Belo Horizonte. Também é desse período a criação da Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba – CODEVASF - (1948) e do Banco de Crédito da Amazônia (1950). Em 1951, com o retorno de Vargas à presidência, criou-se a Companhia Siderúrgica Nacional - CSN - em Volta Redonda no Rio de Janeiro, a ELETROBRÁS, a PETROBRÁS e o Banco do Nordeste.

Os projetos de viação rodoviária no Nordeste, por sua vez, estavam sob administração do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas - DNOCS. Grosso modo, pode-se dizer que nos anos de 1950 houve uma inflexão na construção das rodovias no país, que cresceu para além dos circuitos urbanizados (COSTA, et al., 2001, p. 34) e as políticas varguistas foram decisivas para essa difusão.

Com a eleição de Juscelino Kubitschek, o projeto de modernização do país continuou. Seu Plano de Metas (1956-1961) foi para alguns estudiosos a mais sólida decisão consciente em prol da industrialização do país. Os investimentos foram destinados à montagem de diferentes tipos de indústrias, à construção de Brasília e à construção de infraestrutura de transporte integrando os diferentes (e distantes) pontos do território nacional. Os investimentos em transportes concentraram-se principalmente na abertura de estradas de penetração, que por sua vez expandiriam o povoamento e a fronteira agrícola nas regiões Centro-Oeste e Norte do país (aí nascem os projetos de colonização e as rodovias Belém-Brasília e da Brasília-Acre). Essa orientação articulava-se com a política de atração de indústrias automobilísticas estrangeiras, com a criação do GEIA - Grupo Executivo da Indústria Automobilística - em 1956, para ampliar o consumo de carros de passeio: as rodovias planejadas até

ali eram orientadas, sobretudo, pelo transporte de cargas⁵⁸. Segundo Paula (2010, p. 144), os fatores que justificaram a política de transporte implementada por Juscelino foram o interesse das montadoras, das multinacionais do petróleo e da borracha e dos empresários nacionais, sobretudo os empreiteiros.

Após 1964, as políticas econômicas implementadas pelo Estado brasileiro se caracterizavam por serem integradas em macro planos de desenvolvimento, por apresentarem instrumentos de políticas tributárias, como incentivos fiscais, e pela centralização do Estado através da criação de órgãos e ministérios, objetivando a diminuição das disparidades regionais. É desse momento o projeto de integrar o Nordeste à Amazônia, que se materializaria na construção da Transamazônica.

Em termos gerais, pode-se dizer que as políticas territoriais brasileiras pós-1960 basearam-se na aplicação da “Teoria dos Polos de Desenvolvimento”, formulada pioneiramente pelo francês François Perroux. Os polos de desenvolvimento seriam representados por centros urbanos (regiões-programas) ou polos industriais (dotados de indústrias motrizes), que exerceriam “efeitos de arrastes” sobre um conjunto de localidades distribuída no espaço, o que atrairia indústrias fornecedoras e compradoras de insumos. Nesse contexto, cabe ressaltar o papel dos Planos Nacionais de Desenvolvimento (I e II), postos em funcionamento na década de 1970 (COSTA, 1988). O PND II priorizou, sobretudo, a implantação de novos setores, a criação e a adaptação de tecnologias para modernizar a economia, o atendimento às demandas vindas do mercado externo e a continuação do projeto de integrar o país. Os resultados dessa nova política foram o crescimento do consumo interno, sobretudo da classe média, e a ampliação da demanda de economias importadoras, sobretudo por produtos agrícolas e industrializados (XAVIER, 2005, p. 336). Também deixaram como legado fortes implicações na urbanização do país e na reorganização de sua estrutura rodoviária. Foi nessa época que ocorreu uma inflexão da distribuição da população brasileira: passara a viver predominantemente nas cidades⁵⁹. Foi a fase de maior crescimento populacional no país, em razão do controle da mortalidade infantil e da manutenção de taxas expressivas de natalidade.

⁵⁸ Entre 1930 e 1950 a frota de automóveis cresceu aproximadamente 96%, enquanto a de caminhão ultrapassou a cifra de 200% (COSTA, et al., 2001, p. 53).

⁵⁹ Somente na década de 1990 que esse fenômeno aconteceu na Bahia, quando a população das cidades passou a ser maior que a do campo.

Também é da segunda metade do século XX a construção de diversas infraestruturas de circulação que interligaram as regiões entre si e essas com a Região Concentrada do país (SANTOS & SILVEIRA, 2005, p. 65): a rede rodoviária brasileira passa de 302.147 quilômetros em 1952 para 1.657.769 quilômetros em 1995, sendo o maior crescimento na década de 1970⁶⁰. No caso do Nordeste, as especificidades regionais, como a seca e a disponibilidade de mão-de-obra interna para o trabalho, foram determinantes na ampliação das estradas de rodagem.

A consolidação do sistema técnico-rodoviário manteve estreita relação com o desenvolvimento da industrialização de países periféricos, como o Brasil. No caso brasileiro, os aspectos condicionantes dessa nova estrutura que nascia associavam-se com parte do capital proveniente da cafeicultura, a chegada de migrantes estrangeiros - que imprimiu no território modelos de produtividade mais dinâmicos -, o aumento da participação de grupos locais e o ambiente de paz interna vivido pelo país naquele momento.

5.1.1 Etapas decisivas de instalação do modal na Bahia

Embora na década de 1910 já se andasse de automóvel em algumas localidades baianas, somente no ano de 1917, com a lei do primeiro plano rodoviário do estado (Lei nº 1.227, de 31 de agosto de 1917), o governo começa a discutir a necessidade de ofertar regularmente serviços de transporte rodoviário ao conjunto da população. A primeira iniciativa pública para a construção de uma estrada de automóvel no estado partiu da prefeitura de Salvador, que na primeira década do século iniciou a ampliação de um trecho que a ligava à localidade de Água Comprida (atual Simões Filho). Poucos melhoramentos foram feitos e os trabalhos dessa estrada não foram concluídos (TARQUINIO, 1934, p. 463).

Até 1924, o automóvel, factor preponderante de progresso, era olhado, em quasi todo o interior do Estado, quando rarissimas vezes apparecia, como objecto de curiosidade publica, acostumadas as populações aos primitivos carros de bois e tropas de animaes, únicos elementos de transporte conhecidos, a não ser os trens dos raros caminhos de ferro (TARQUINIO, 1934, p. 307-308).

Entre 1917 e a década de 2010, pode-se dividir a organização e ampliação das estradas baianas em quatro etapas:

⁶⁰ Antes porém, entre 1930 e 1943 o sistema rodoviário nacional já havia apresentado significativo crescimento. Nesse período, a rede rodoviária nordestina ampliara sua extensão de 29.188,5 para 57.962,0 quilômetros (XAVIER, 2005, p. 332).

1. A primeira fase é muito curta e foi marcada pela iniciativa particular na construção de vias e também pela disposição do governo baiano em discutir a questão, o que levou ao esboço do primeiro plano rodoviário estadual, visando atender as demandas econômicas de então. O plano classificou as vias que seriam reformadas e/ou construídas em seis classes: a linha de primeira classe contornaria a Baía de Todos os Santos, saindo de Salvador com destino à Salinas da Margarida. Desse tronco central partiriam aquelas de penetração ou de segunda classe, que já existiam, mas precisavam ser adaptadas para o automóvel. Os destinos eram: Paulo Afonso e Capim Grosso - situadas no nordeste do estado; Barra e Carinhanha, no oeste; Vitória da Conquista, situada no Sudoeste do estado; e, por fim, a sexta estrada, que coincidiria com a linha do telégrafo nacional, que chegaria à fronteira do Espírito Santo pelo sul. Essa fase foi, sobretudo, de planejamento.

2. A segunda etapa, iniciada em 1920, estendeu-se até meados da década de 1940. Sua principal característica foi a operacionalização da lei que regulava a construção de estradas de rodagem, que agora poderiam ser feitas pela administração direta ou por concessão do governo. Assim, iniciava-se a instalação de serviços rodoviários e a construção das primeiras estradas pavimentadas em território baiano.

A Bahia, assim como o Brasil, assistia o nascimento do rodoviarismo. Havia um expressivo interesse pela abertura de estradas em todos os recantos do território baiano, entendidas como a melhor alternativa para permitir o maior fluxo de mercadorias e pessoas entre vilas e cidades não atendidas pelos trilhos. Nesse período foram criados o Clube Recreativo Progressista – que tomou para si a responsabilidade de melhorar as condições de trafegabilidade na estrada de rodagem que ligava Morro do Chapéu à Estação Ferroviária de Franca –, a Sociedade Rodoviária de Bomfim e a Sociedade progressista de Jacobina, ambas igualmente preocupadas com questões relacionadas ao automóvel e às estradas (CUNHA, 2011, p. 91, 122).

A estrada de Salvador a Feira de Santana foi a primeira via construída para tráfego de automóveis e já era considerada, à época, como importante tronco da rede rodoviária estadual - sendo que até hoje se apresenta como trajetória prioritária para se alcançar o interior baiano por terra, saindo da

capital. A segunda via construída foi definitivamente aberta ao tráfego em 1933 e seu trecho ligava a cidade de Santo Amaro à localidade de Tanque da Senzala, situada à margem da estrada de Salvador à Feira de Santana. Nesse período, estavam em tráfego e em construção 164 estradas tuteladas parcial ou totalmente pelo governo estadual ou sob administração municipal ou particular. Dentre essas, aquela de maior extensão se iniciava em Caetitê e seu ponto final era a Cidade de Bom Jesus da Lapa, situada na margem direita do rio São Francisco, 189 km depois.

Em termos gerais, essas estradas tinham baixa extensão, evidenciando de certa maneira a fragilidade com que o governo administrava o sistema rodoviário estadual e a incapacidade financeira e de gestão para propor e executar grandes projetos.

É também da década de 1930 o início da participação do Governo Federal na construção de estradas na Bahia. Em 1932, por exemplo, teve início a construção da primeira rodovia-tronco federal, que ligaria a Bahia ao Ceará, e que ao final daquele ano teve 128 km do trecho que percorria o território baiano construído, entre as cidades de Serrinha e Canudos.

É igualmente dessa fase o início da execução do Plano Rodoviário do Instituto do Cacau da Bahia, sediado em Salvador, cujo projeto previa a construção de 800 quilômetros de estrada. As obras, iniciadas em 1932, resultaram na construção e/ou no melhoramento de mais de 500 quilômetros de rodovias na região sul do estado, cujo objetivo primordial era facilitar o escoamento do cacau, que, na primeira década do século XX, já era o segundo item mais importante na pauta de exportação baiana (ALMEIDA, 1903, p. 42). É dessa mesma época o início da execução do Plano Rodoviário do estado, aprovado em novembro de 1933, que previa melhoramento das estradas já existentes, construção de 56 pontes de concreto armado, alargamento da estrada Bahia (Salvador-Feira de Santana) e o estabelecimento de uma superfície de rolamento mais apropriada à intensidade do fluxo, bem como a implantação da experiência de pavimentação *bitumuls* (Ibid., p. 5-7).

Os valores gastos com serviços rodoviários aumentaram significativamente entre 1930 e 1938, como se observa na Tabela 15. Nos anos apresentados, percebe-se que o valor investido em serviços rodoviários mais

que quintuplicou, assim como a extensão das estradas quadruplicou. Desse modo, o fluxo de pessoas, de mercadorias e de ideias ampliou-se à medida que atoleiros eram eliminados, pontes construídas, caminhos pavimentados e as estradas ampliadas. Esse conjunto de práticas assegurou a consolidação de importantes centros urbanos no interior e os fluxos deles com a capital, Salvador. No princípio da década de 1940, a Bahia já possuía 11.739,9 Km de rodovias, enquanto a linha ferroviária não havia chegado a 2.460 Km. Nesse período, circulavam pelas estradas cerca de 4.528 veículos a motor, momento em que havia uma relação de aproximadamente 970 habitantes por veículo e 19 aeroportos em funcionamento (SILVA, 1941, p. 831-838).

Tabela 15 - Bahia, valores gastos com serviços rodoviários - (1930 a 1938)

Ano	Km (s)	Investimento
1930	140	217:865\$735
1931	270	322:939\$831
1932	290	318:245\$651
1933	290	449:576\$749
1934	400	409:242\$800
1935	410	536:448\$945
1936	500	643:332\$969
1937	566	897:130\$202
1938	647	1.191:925\$050

Fonte: Secretaria de viação e obras públicas, 1939, p. 84.

Cabe anotar que um dos órgãos estaduais que encabeçou o projeto do rodoviarismo no estado foi o Instituto do Cacau, com a criação de trechos que interligavam pontos da região cacaueira. Na década de 1940, a Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista começou a registrar *déficits* seguidos, resultado da concorrência das rodovias. Em 1940, já se podia viajar de automóvel de alguns municípios do sertão, como Morro do Chapéu, Mundo Novo e Feira de Santana, à capital do estado (CUNHA, 2011, p. 164). Em 1940, partindo-se de Salvador, também era possível chegar de automóvel a Camaçari, Alagoinhas e Jeremoabo; no sentido noroeste, as estradas levavam a Feira de Santana e Cruz das Almas; oeste, Santo Antônio de Jesus e Itaberaba; sul, Nilo Peçanha e Itabuna. As obras de ampliação dessas estradas prosseguiram vencendo distâncias, alcançando outras localidades.

3. A terceira fase teve início com os reflexos locais da criação do Fundo Rodoviário Nacional - Decreto - Lei nº. 8.463, de 27 de dezembro de 1945, a chamada "Lei Joppert" - e foi marcada pela execução dos mais relevantes projetos rodoviários no estado e pela consolidação do sistema rodoviário na Bahia e sua articulação com o sul do País, com o início da construção da BR 116⁶¹, na década de 1950.

4. A quarta e última fase se caracteriza pela expansão das estradas por todos os municípios do estado: em 1960 já se podia viajar de Salvador a praticamente todas as sedes municipais. Outros troncos rodoviários, além da Rio-Bahia, comunicavam localidades internas a outras unidades da federação como Espírito Santo, Minas Gerais, Sergipe, Pernambuco, Piauí e Goiás. A inauguração de Brasília em 1960 foi um marco na expansão da malha rodoviária estadual, uma vez que a política de ocupação da Região Central do Brasil acabou induzindo a implantação das BRs 020 (Brasília-Barreiras) e 135 (Brasília-Piauí), que se cruzam na cidade de Barreiras (SANTOS FILHO, 1989, p. 28). O governo estadual também intensificou a construção de rodovias em todo o território, sobretudo com o intuito de ligar localidades por meio de vias secundárias. Vias desse tipo foram implantadas no *Além São Francisco*, a exemplo da BA-172, que permitiria comunicação entre Cocos, Coribe e Santa Maria da Vitória à BR-242. Essa, por sua vez, ligaria Barreiras a Feira de Santana, passando para Ibotirama, Seabra e Itaberaba, formando com a BR 020 o eixo Brasília-Barreiras-Salvador.

A descoberta do petróleo em Lobato, no RB, no final da década de 1930, e o início do funcionamento da refinaria Landulpho Alves (em São Francisco do Conde), em setembro de 1950, ajudaram a consolidar na Bahia a ênfase no transporte automotivo como incentivava o governo JK. Já nessa época, algumas empresas rodoviárias transportavam passageiros para outras unidades da federação: a empresa de viação Bonfinense fazia o trajeto entre Senhor do Bonfim e capitais do Sudeste, Rio de Janeiro e São Paulo. Ela sobreviveu até 1984, quando foi comprada pela

⁶¹ É a principal rodovia brasileira, que tem início em Fortaleza e término em Jaguarão, no estado do Rio Grande do Sul. Na Bahia atravessa os municípios de Abaré, Chorrochó, Macururé, Canudos, Euclides da Cunha, Tucano, Araci, Teofilândia, Serrinha, Lamarão, Santa Bárbara, Feira de Santana, Santo Estêvão, Itatim, Milagres, Jaguaquara, Jequié, Manoel Vitorino, Poções, Planalto, Vitória da Conquista e Cândido Sales, na fronteira com MG.

empresa de transportes Gontijo, cuja sede é em Minas Gerais (CUNHA, 2011, p. 135, 166).

Outros reflexos locais da política automobilística de JK e dos projetos de desenvolvimento implantados na segunda metade do século XX também podem ser observados através da quantidade de veículos automotores existentes na Bahia ao decorrer das décadas: em 1950, existiam 9.891 veículos; em 1960, 29.887 veículos; e em 1970, 90.981 unidades. Para efeito de comparação, nos mesmos anos foram registrados no país 448.628, 1.046.475 e 3.126.559 veículos, respectivamente (BRASIL, 1950, 1960 e 1970).

Enfim, a ampliação das rodovias no estado evoluiu de cerca de 4.800km de estradas em 1930 (representando 4% da rede nacional), para 73.978 (6,1% da malha brasileira) em 1970. No que se refere às estradas pavimentadas, a ampliação foi ainda maior, pois em 1930 não existia nenhuma estrada nessa condição, enquanto em 1970 a pavimentação cobria 3.516 km (Ibid., p. 185). Foram muitos os desencadeamentos advindos da ampliação da frota de carros e da malha rodoviária no estado, expressos principalmente na dinâmica espacial e demográfica das cidades.

5.2 A reconfiguração da rede urbana e hierarquia nodal entre 1940 e 2010

O período em foco foi, sem dúvida, aquele que provocou as maiores mudanças no sistema urbano nacional - e elas ocorreram por conta da velocidade com a qual a população se redistribuiu no espaço, refletindo o acesso à rede viária, que passou a cobrir a quase totalidade do território e a facilitar a interiorização de atividades e a criação de novas vilas, cidades e municípios. Esse período também foi marcado pela integração do mercado interno brasileiro e pelo intenso fluxo migratório entre zonas situadas nas diferentes regiões do país. Para Santos (2009, p. 27), a urbanização brasileira entra num novo regime após os anos de 1940-1950, porque “os nexos econômicos ganham enorme relevo, e impõem-se às dinâmicas urbanas na totalidade do território”.

Se entre 1872 e 1940 a população do Brasil era ampliada em aproximadamente cinco ou dez milhões a cada dez anos⁶², a partir de 1950 outros vinte milhões de brasileiros passaram a ser acrescentados ao conjunto da população a cada década. Esse incremento demográfico foi resultado, sobretudo, do alto crescimento vegetativo, sem

⁶² Considerando o censo de 1872.

participação relevante das migrações internacionais. Entre 1940 e 1970, a população passou de 41 para 93 milhões de pessoas, com taxa média de crescimento de 2,8% ao ano. Já no período de 1970 a 2000, a taxa média de crescimento anual ficou em torno de 2,0%.

Mesmo com a diminuição de 0,8% em relação ao período anterior, o contingente populacional nacional chegou a 169.799.170 pessoas no final do século XX. O aumento no ritmo de crescimento foi resultado sobretudo do declínio da mortalidade, com a esperança de vida ao nascer passando de 44 para 54 anos entre as décadas de 1940 e 1960. Nesse ínterim, a fecundidade manteve-se em níveis bastante elevados, tendo a taxa de fecundidade total (TFT) decrescido apenas de 6,3 para 5,8 filhos por mulher (CARVALHO, 2004, p. 5). Nas décadas seguintes, a esperança de vida ao nascer aumentou consideravelmente, chegando a 2010 a 77 anos para as mulheres e 69 para os homens.

Embora a taxa de fecundidade venha declinando a cada década (2,3 em 2000 e 1,9 em 2010) o país alcançou a cifra de quase 194 milhões de habitantes na última contagem da população. Somando-se a essa dinâmica, o país registrou, nas últimas décadas do século passado, o maior volume de mudança residencial em toda a sua história, acompanhando as mudanças econômicas e espaciais da sociedade brasileira.

Esse fluxo territorial foi refletido na organização espacial urbana da Bahia e será analisada a seguir, obedecendo os seguintes períodos intercensitários: 1940-1960, 1960-1980 e 1980-2010.

5.2.1 A dinâmica demográfica e econômica entre 1940 e 1960

As alterações no *ranking* dos municípios baianos com população superior a 20 mil habitantes segundo os censos de 1940, 1950 e 1960 foram muitas e fortemente associadas à perda de população em 41 dos 76 municípios que tinham em 1940 mais de 20 mil habitantes. É um número proporcionalmente muito alto: mais da metade daqueles municípios experimentaram redução de estoque populacional nos 20 anos entre 1940 e 1960 (principalmente, na década de 1950). Os anos de 1950 foram aqueles em que o Brasil mais cresceu no século XX. Nesse decênio, Salvador viveu também um crescimento sem igual. Se o Brasil convivia com a altíssima taxa de crescimento anual de 3,17%, Salvador atingiu a impressionante taxa de 4,62% ao ano

(a.a). Tudo indica que, se a Bahia crescia à taxa de 2,17% a.a., a capital baiana drenava milhares de migrantes para si. Assim, parte das perdas acima comentadas se deu a favor do município de Salvador, no momento em que vivia um crescimento vertiginoso, não mais experimentado posteriormente (ver Anexos 6 e 7).

Contudo, a forte atração populacional de Salvador não explica completamente as perdas demográficas dos 76 municípios acima mencionados. Houve perdas por emigração para outros estados e houve emancipações municipais⁶³. Apesar das dificuldades de seleção e discriminação dos municípios perdedores, a questão pode ser analisada a partir da identificação dos municípios representativos em 1940 que se mantiveram luminosos na rede de cidades do estado da Bahia, mesmo num ambiente de grande êxodo rural.

Além de Salvador, destacaram-se 34 municípios que alcançaram incrementos demográficos nos dois censos subsequentes a 1940. Dentre eles cabe sublinhar seis, Jequié, Feira de Santana, Vitória da Conquista, Jacobina, Alagoinhas e Canavieiras que ultrapassaram em 1960 a barreira dos 50 mil habitantes (os três primeiros detinham mais de 100 mil habitantes cada um). Na Tabela 16 comparecem esses municípios acompanhados por Itabuna e Riachão do Jacuípe na relação dos 20 que mais ganharam população no período 1940/60. De todo modo, em 1960, um total de 120 municípios na classe de mais de 20 mil habitantes participavam de forma proeminente da rede de cidades da Bahia⁶⁴. Esses municípios estão representados na Figura 17.

⁶³ As emancipações não ocorrem a todo o momento. Há alguns surtos emancipacionistas em determinados períodos como o de 1963/4 ou de 1982/3. Essa discussão não é assumida nesse trabalho, embora o problema das fragmentações territoriais seja relevante na reflexão geográfica. A periodização adotada e a observação de sucessivos mapas ao destacar alguns municípios mais populosos na rede de cidades da Bahia é uma ferramenta analítica que ameniza os impactos das emancipações municipais nas análises aqui realizadas.

⁶⁴ Além dos seis mencionados figuram os municípios de Maragogipe, Barreiras, Valença, Muritiba, Cachoeira, Senhor do Bonfim, Maracás, Anchieta (atual Piatã), Santo Antônio de Jesus, Brumado, Santo Estevão, Juazeiro, Ituaçu, Paramirim, Santana, Casa Nova, Angical, Itacaré, Camamu, Barra, Barra da Estiva, Tucano, Sebastião do Passé, Paripiranga, Ubaíra e Livramento de Nossa Senhora. Observe que em 1950 o censo registra a presença de 22 novos municípios com mais de 20 mil habitantes, os quais se agregaram a outros 22 na mesma classe de tamanho em 1960.

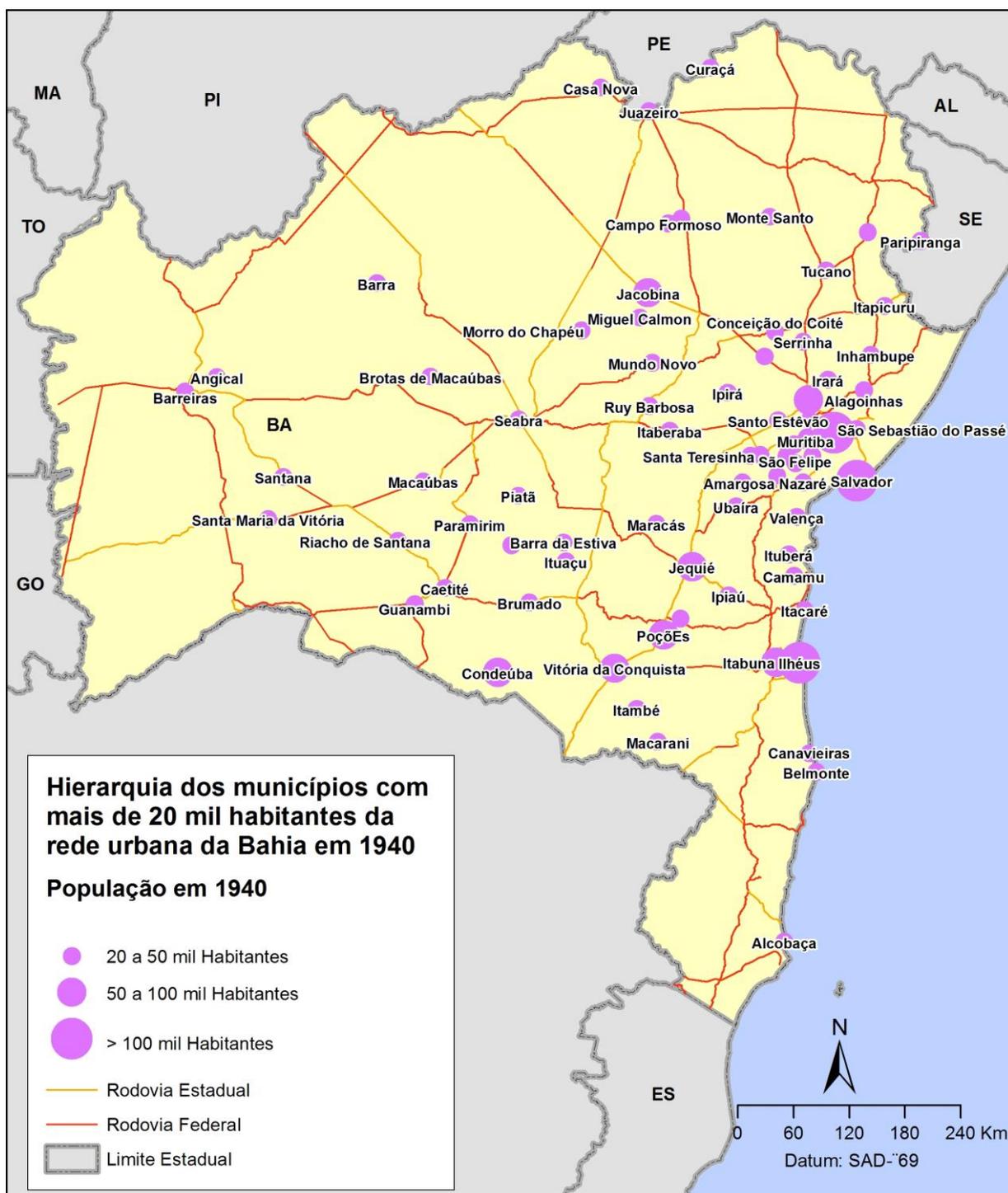


Figura 17 - Municípios baianos com população superior a 20 mil hab - 1940
Fonte IBGE, 1940.

Note-se que em 1940, apenas Salvador era definitivamente urbanizada com 100% de sua população residindo no interior do perímetro urbano (38,30% da população das cidades do estado). Esse dado causa certa estranheza ao levar-se em conta que o Brasil ainda era profundamente rural e o processo de urbanização só

ganhou celeridade a partir dos anos de 1950. Seria de se esperar que a variação de estoques verificada nos principais municípios baianos se desse no bojo da forte expansão do grau de urbanização, o que indicaria níveis elevados de êxodo rural com transferência de habitantes de áreas rurais para as cidades mais próximas e atraentes, como já preceituara Ravenstein em 1898 (MOURA, 1980).

A análise dos números de 1960 indica que apenas Alagoinhas, Itabuna e Juazeiro (seguidas de perto por Feira de Santana) ostentavam um GU superior a 50%, além, obviamente, de Salvador. Nesses municípios os ganhos verificados no período sugerem que suas áreas urbanas atraíam migrantes de suas áreas rurais e de outros municípios menos dinâmicos, provavelmente os mais próximos da cidade polo.

O fato é que, excluindo Salvador, os demais 19 municípios da Tabela 16 aumentaram seus estoques populacionais em 432.930 pessoas, e, embora os principais municípios baianos em 1960 continuassem predominantemente rurais, o incremento demográfico se deu basicamente na área urbana (eram 153.980 residentes nas áreas urbanas em 1940 e 430.618 em 1960). Isso significa que as perdas nas áreas rurais devem ter sido muito altas em diversos municípios, pois ao estoque de população rural de 1940 acrescentou-se apenas 2.312 pessoas segundo as enumerações do censo de 1960. Essas perdas podem estar vinculadas aos fatores clássicos de expulsão da população do campo, como as adversidades climáticas e a estrutura agrária de um lado, e as facilidades em curso por conta da expansão da malha rodoviária, de outro. A agricultura baiana nesse período era pouco mecanizada⁶⁵.

O fenômeno urbano na Bahia pôde ser melhor evidenciado a partir dos anos 40, graças à divulgação dos resultados do recenseamento que passou a discriminar as populações presentes ou residentes nas sedes municipais e distritais. Em 1940, observando a população residente nas cidades, conclui-se que das 289 sedes municipais, 269 (cerca de 93%) possuíam contingente populacional de até 5.000 habitantes; 10 localidades possuíam entre 5.001 e 10.000 habitantes e 9 cidades possuíam entre 10.001 e 20.000 habitantes. Salvador, o único centro com população

⁶⁵ Em 1950, apenas 4 dos 258.043 estabelecimentos eram totalmente mecanizados; 3.492 usavam a força animal; 59 a máquina e a tração animal e 254.488 o trabalho braçal. Ainda nesse ano, cerca de 1.227.906 pessoas estavam ocupadas no trabalho agrícola, dos quais 70% eram também proprietários rurais e 30% eram somente assalariados (SANTOS, 1960, p. 54).

entre 100.001 e 500.000 habitantes, continuava apresentando desmesurada primazia em relação às outras cidades do estado.

Tabela 16 - População total e urbana dos 20 principais municípios com mais de 20 mil habitantes em 1940 segundo maiores ganhos na variação de estoque, por situação domiciliar e grau de urbanização - (1940 a 1960)

Municípios	População Recenseada									Variação Bruta Total
	1940			1950			1960			
	Total	Urbana	G.U.	Total	Urbana	G.U.	Total	Urbana	G.U.	
Recôncavo e Faixa Litorânea										
Salvador	290.443	290.443	100,0	417.235	389.422	93,3	655.735	638.592	97,4	365.292
Valença	29.442	10.115	34,4	33.057	12.370	37,4	40.186	17.862	44,4	10.744
Itabuna	96.879	27.550	28,4	147.730	45.621	30,9	118.417	67.687	57,2	21.538
Canavieiras	36.064	8.542	23,7	53.830	10.190	18,9	63.016	19.954	31,7	26.952
Camamu	22.312	2.901	13,0	23.834	3.582	15,0	37.424	5.950	15,9	15.112
Interior Sertanejo										
Jequié	84.237	18.286	21,7	90.155	27.032	30,0	112.940	50.484	44,7	28.703
Feira de Santana	83.268	19.750	23,7	107.205	34.277	32,0	141.757	69.884	49,3	58.489
Vitória da Conquista	74.443	11.884	16,0	96.664	23.553	24,4	143.486	53.429	37,2	69.043
Jacobina	51.693	6.548	12,7	61.681	10.456	17,0	75.214	19.992	26,6	23.521
Serrinha	45.842	4.253	9,3	68.413	9.138	13,4	56.750	12.658	22,3	10.908
Alagoinhas	37.827	15.612	41,3	52.007	24.596	47,3	75.422	42.571	56,4	37.595
Ipirá	35.431	1.935	5,5	53.291	2.865	5,4	48.422	4.207	8,7	12.991
Rio Novo (Ipiá)	33.653	6.532	19,4	48.056	13.360	27,8	47.720	19.276	40,4	14.067
Morro do Chapéu	33.329	3.259	9,8	48.503	4.687	9,7	46.038	8.805	19,1	12.709
Maracás	31.259	3.108	9,9	43.053	3.952	9,2	43.083	5.665	13,1	11.824
Riachão do Jacuípe	27.694	2.044	7,4	21.301	1.844	8,7	49.400	4.587	9,3	21.706
Brumado	26.275	2.733	10,4	36.631	4.288	11,7	43.331	8.483	19,6	17.056
Juazeiro	25.523	11.831	46,4	34.416	17.692	51,4	40.742	23.855	58,6	15.219
Barra	25.388	5.137	20,2	31.781	7.314	23,0	36.514	8.897	24,4	11.126
Tucano	20.472	2.075	10,1	28.596	3.508	12,3	34.099	4.234	12,4	13.627
Total	636.334	114.987	23,165	821.753	188.562	25,94	994.918	337.027	34,435	39,91

Fontes: Censos Demográficos de 1940, 1950 e 1960.

Invertendo-se o ponto de vista, para analisar somente aqueles municípios com mais de 20.000 habitantes, como se verifica na Tabela 17 a seguir, identificou-se vinte e sete localidades nessa condição em 1940. Desse grupo, dezenove cidades possuíam mais de 5.000 pessoas (primordialmente localizados no RB e na Zona do Cacau), e somente em dez casos foram registrados mais de 10 mil habitantes: Salvador, Itabuna, Ilhéus, Feira de Santana, Nazaré, Alagoinhas, Jequié, Santo Amaro, Juazeiro e Cachoeira, que eram servidas naquele momento por estradas de ferro e, em alguns casos, por rodagem.

Tabela 17 - Bahia, população na data do recenseamento - estado da população, situação demográfica e classificação por tamanho de cidade - 1940

Unidade da Federação e municípios	Superfície (km ²)	População Total	População de Fato Segundo a localização			Por Km ²
			Cidades	Vilas	Zona Rural	
Salvador	1.016	290.443	290.443	-	-	285,87
Itabuna	4.439	96.879	15.712	11.838	69.329	21,82
Ilhéus	3.304	113.269	15.566	17.860	79.843	34,28
Feira de Santana	2.429	83.268	14.131	5.619	63.518	34,28
Nazaré	309	24.332	13.382	1.500	9.450	78,74
Alagoinhas	1.546	37.827	13.317	2.295	22.215	24,47
Jequié	3.437	84.237	13.268	5.018	65.951	24,51
Santo Amaro	1.325	106.303	10.929	11.565	83.809	80,23
Juazeiro	5.919	25.523	10.831	1.000	13.692	4,31
Cachoeira	331	26.966	10.374	1.683	14.909	81,47
Valença	1.690	29.442	9.636	479	19.327	17,42
Maragogipe	508	35.095	8.589	4.115	22.391	69,08
Santo Antônio de Jesus	331	26.466	8.518	533	17.415	79,96
Conquista (Vitória da Conquista)	9.199	74.443	7.682	4.202	62.559	8,09
Bonfim (Senhor do Bonfim)	2.286	26.886	7.213	700	18.973	11,76
Castro Alves	1.988	39.301	7.208	687	31.406	19,77
Muritiba	486	28.135	7.095	1.282	19.758	57,89
Belmonte	3.812	27.580	6.137	2.012	19.431	7,24
Canavieiras	4.782	36.064	5.587	2.955	27.522	7,54
Jacobina	6.471	51.693	4.389	2.159	45.145	7,99
Cruz das Almas	243	28.255	4.299	1.673	22.283	116,28
Amargosa	442	28.566	4.264	925	23.377	64,63
Barreiras	19.469	32.183	4.144	2.177	25.862	1,65
Barra	18.133	25.388	4.065	1.072	20.251	1,40
Rio Novo (Ipiaú)	1.060	33.653	3.806	2.726	27.121	31,75
Paripiranga	1.184	20.297	3.540	384	16.373	17,14
Djalma Dutra (Miguel Calmon)	1.723	25.178	2.996	1.393	20.789	14,61
Bahia	529.379	3.918.112	705.884	231.687	2.980.541	7,40

Fonte: IBGE, 1940.

Embora possa parecer, à primeira vista, que uma população de duas mil pessoas, que convivem e constroem relações num determinado espaço, seja pouco relevante para produzir um modo de vida tipicamente citadino, é razoável acreditar que havia, naquele contexto, um conjunto de objetos e práticas reveladoras do ambiente protourbano nas vilas e, sobretudo, nas cidades de então: a presença da igreja, da prefeitura, da delegacia, de estabelecimentos comerciais formais, da feira livre local e de outros tantos fixos integrados entre si. Tudo isso demonstrava a existência de intercâmbios de diferentes magnitudes e naturezas - estabelecidos entre esses e outros pontos - que imprimiam no modo de vida local práticas tipicamente urbanas.

À guisa de contribuição ao entendimento da rede urbana nessas duas décadas, indicadores revelam o papel dos centros distribuídos na hierarquia da rede. Por exemplo, na função comercial varejista, tendo como base a quantidade de

estabelecimentos existentes em cada município, bem como o número de pessoas ocupadas nesses estabelecimentos. Para Santos (1958, p. 28), “[...] não é essa a única função a atribuir às cidades um papel regional”, mas demonstram por um lado o grau de organização espacial a que chegou cada núcleo urbano, bem como sua capacidade para servir a esse espaço. Considerou-se para efeito de análise os municípios com mais de 100 estabelecimentos varejistas, os quais certamente atendem a uma parcela maior de consumidores vindos de zonas mais distantes. O comércio atacadista certamente indica posição de comando de uma localidade em uma rede de cidades.

Na comparação entre a Tabela 17 e a Figura 18, conclui-se que as sedes municipais com maior número de estabelecimentos possuíam em 1940 mais de 4 mil residentes. Excluem-se do rol Itaparica, Irará, Poções, Mundo Novo, Miguel Calmon e Gentio do Ouro. É provável que Itaparica e Irará estejam no grupo assinalado por conta de suas funções econômicas do passado e os demais, em função da expansão da rede viária interiorana, cujas sedes eram pontos de entroncamento ou passagem.

Ao estabelecer relação entre a função comercial dos municípios com maior número de estabelecimentos comerciais e a população de suas sedes, fica evidente o papel das ferrovias e rodovias na dinâmica econômica regional, pois a maioria desses municípios era servida pelas linhas de trem e/ou pelas estradas de rodagem - eixos estruturantes do espaço baiano.

Outro indicador de centralidade é a quantidade de empresas registradas nas unidades municipais. A análise dessa variável reafirma a posição de destaque de algumas das sedes municipais acima citadas na rede urbana baiana. Os municípios com mais de 10 empresas registradas eram: Salvador (com 248 unidades), Santo Amaro (65), Ilhéus e Jequié (63), Alagoinhas (41), Itabuna (35), Juazeiro (31), Jacobina (28), Nazaré (27), Itaparica (26), Cachoeira, Condeúba, Feira de Santana e São Félix (24), Aratuípe, Maragogipe, Poções e Tapicuru (20), Camamu e Valença (17), Irara (15), Djalma Dutra (atual Miguel Calmon), Jaguaripe, Santo Antônio de Jesus e São Sebastião do Passé (14), Muritiba (13), Mundo Novo e Pojuca (12) e Conquista (atual Vitória da Conquista), Ituaçu e Castro Alves (com 10 empresas). Verifica-se que esses municípios situavam-se no RB, área de ocupação antiga, na zona cacaueteira e na faixa servida pelos principais eixos viários construídos desde o século XIX.

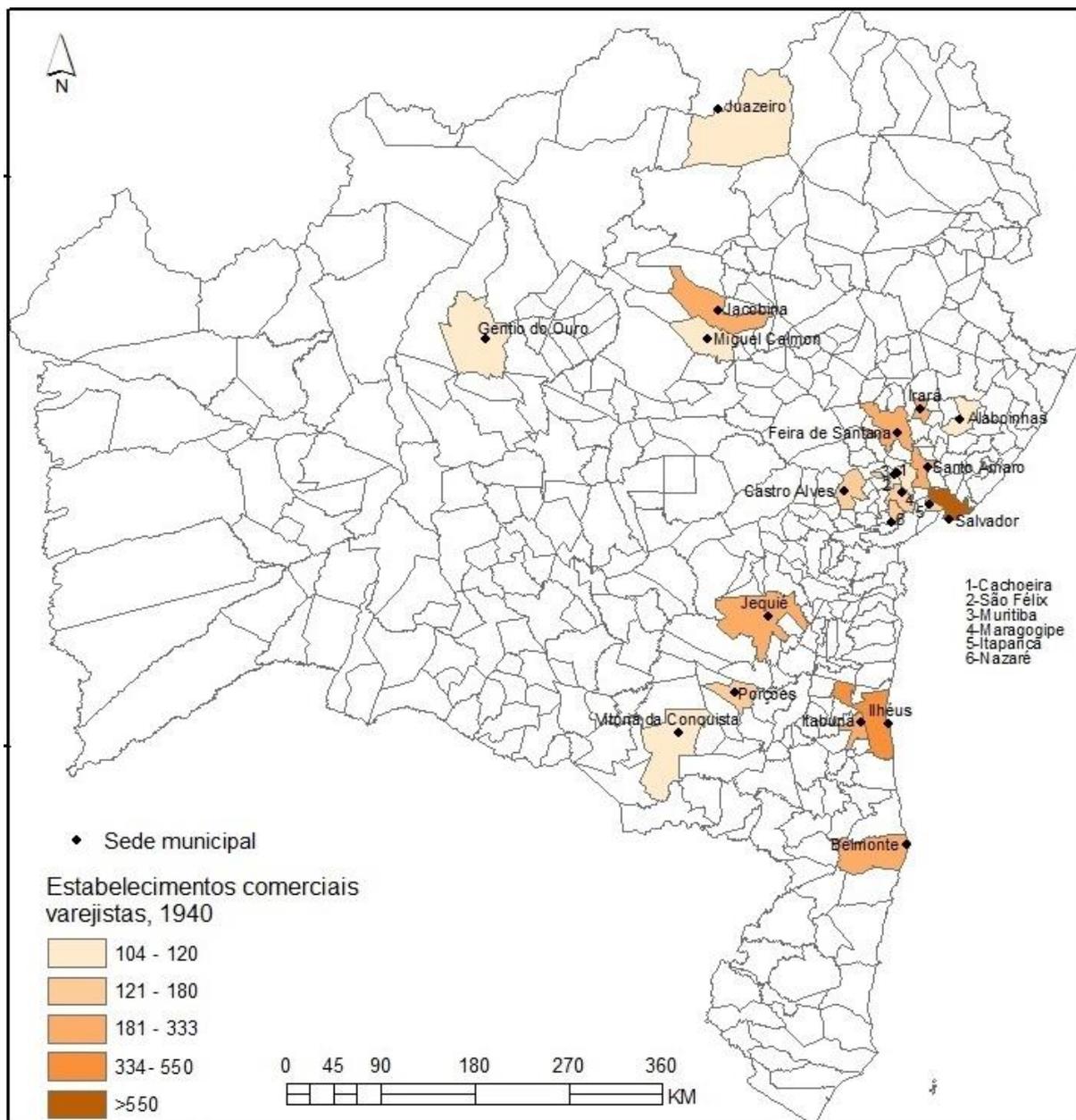


Figura 18 - Municípios baianos com mais de 100 estabelecimentos comerciais varejistas - 1940

Fonte: IBGE, Censo Econômico, 1950.

Em 1950, a Bahia possuía 27 cidades cuja população era superior a 5 mil habitantes. Comparando esses números com os do censo de 1940, percebe-se que não ocorreram mudanças significativas na posição que cada centro ocupava na rede urbana estadual. Se por um lado as posições na rede pouco se alteraram, o número de cidades com mais de 5 mil habitantes ampliou consideravelmente, deixando essa faixa hierárquica mais robusta: se em 1940 havia 20 sedes municipais nesse grupo, em 1950 essa quantidade saltou para 32 cidades, um acréscimo de 60%. Salvador manteve-se isoladamente como a cidade de mais alto grau de centralidade no estado - único polo com população inserida na faixa demográfica entre 50 e 500 mil

habitantes. As demais sedes municipais podem ser classificadas em pelo menos 5 grupos: Ilhéus, Feira de Santana e Itabuna faziam parte da primeira faixa hierárquica, com cidades de população entre 25 e 30 mil habitantes; Alagoinhas e Jequié figuravam no grupo de cidades com população entre 20 e 24.999 habitantes; Vitória da Conquista e Juazeiro, apareciam na zona hierárquica de localidades com população entre 15 e 19.999; já Ibicaraí, Santo Amaro, Valença, Santo Antônio de Jesus, Nazaré, Cachoeira e Senhor do Bonfim estavam no penúltimo grupo de cidades, com população entre 10 a 14.999 pessoas, e finalmente as demais cidades, treze no total⁶⁶, na faixa hierárquica com população entre 5 e 9.999 habitantes.

Centralidades que despontaram

Para efeito deste estudo, convém analisar o contexto daquelas localidades que passaram a ter alto grau de centralidade na década de 1950: as cidades de Ibicaraí e Ipiaú, que emergiram como importantes nós na rede urbana estadual e ampliaram seu contingente populacional no decênio. Essa nova posição na rede vincula-se à expansão da atividade cacauera a partir de Ilhéus e Itabuna para o interior do estado, simultaneamente à chegada de estradas nas sedes municipais. As duas passaram a dividir com Itabuna e Jequié a função de centros de oferta de atividades comerciais e de serviços. Embora Ibicaraí não tenha sido servida por trilhos, sua ligação com Itabuna era de interesse do Instituto do Cacau da Bahia, pois servia para o escoamento do produto até o porto de Ilhéus, cultivado em povoações próximas, situadas, sobretudo, a Oeste. Ipiaú, por sua vez, também viveu contexto semelhante, mas sob influência de Jequié e das atuais BR 116 (antiga BA-1) e BR 101 (antiga BA-2), na época em construção. Talvez o principal motivo para que as duas cidades tenham mantido expressivo crescimento populacional no período seja porque estiveram menos sujeitas às oscilações do mercado cacauero, uma vez que desenvolviam paralelamente a atividade pecuarista. “Além da agricultura, o gado entra com certa parcela nas transações comerciais, ora compensando em parte a queda da produção agrícola, ora aumentando-as nos períodos de bonança” (BOTELHO, 1954, p. 13).

⁶⁶ Itapetinga, Muritiba, Jacobina, Ipiaú, Cruz das Almas, Serrinha, Canavieiras, Castro Alves, Itaberaba, Barreiras, Barra, Rui Barbosa e Belmonte.

Outra cidade que ganha destaque como importante nó da rede estadual em 1950 foi Itapetinga: é provável que a posição adquirida tenha sido reflexo do desenvolvimento da pecuária numa vasta região do Sudoeste Baiano sob seu comando. Ao observar a quantidade de hotéis e/ou pousadas registradas na Enciclopédia dos Municípios Baianos no período, Itapetinga estava à frente de todas as cidades incluídas na mesma faixa hierárquica (entre 5 e 10 mil hab.), ostentando 19 estabelecimentos, enquanto a média do grupo era de 5 estabelecimentos; no grupo das cidades mais populosas, Itapetinga só possuía menos pontos de hospedagem que Salvador, Feira de Santana, Ilhéus, Alagoinhas, Vitória da Conquista e Jequié.

Cabe ressaltar também o relativo grau de centralidade de Serrinha, que apresentou expressivo crescimento desde a chegada dos trilhos à sua sede, no final do século XIX; e Cruz das Almas, que foi servida pelo trem por um curto período, na década de 1960. Ambas foram beneficiadas com a execução do plano rodoviário estadual, que permitiu a passagem da BR 116 nas bordas de Serrinha e da BR 101 em Cruz das Almas. É igualmente importante frisar o papel comercial de Serrinha na região em que se encontra, visto que em 1950 possuía o maior número de estabelecimentos comerciais varejistas (390) e atacadistas (17) no grupo de cidades com população entre 5 a 10 mil habitantes. O segundo município com maior número de estabelecimentos desse tipo foi Ipiaú (302/32).

Itaberaba e Rui Barbosa tiveram seu desenvolvimento econômico naquele momento vinculado, sobretudo, à construção da Ferrovia da Grota e experimentaram expressivo crescimento populacional até 1950. Possuíam, respectivamente, 22.861 e 24.332 habitantes em 1920, soma que chegou a 56.990 e 37.317 em 1950. Suas sedes municipais foram certamente impactadas por esse expressivo aumento populacional, aumento esse associado à integração delas ao sistema rodoviário do estado em décadas anteriores.

No que tange às demais localidades-polos identificadas na rede estadual em 1950, como citado anteriormente, a maioria manteve o alto grau de centralidade obtido desde o século XIX. Salvador continuou mantendo a função de principal praça comercial e, naquele momento, ainda era o município mais industrializado do estado. As demais cidades também carregavam consigo reflexos do desempenho obtido desde o século passado, seja como centros demográficos, de comércio ou de

serviços. Cabe observar aqui o aumento populacional vivido por Itabuna desde a década passada.

A estrada de ferro, primeiramente, e depois a política rodoviária do Instituto de Cacau da Bahia, foram as responsáveis principais do progresso de Itabuna, que a elevaram a principal centro coletor da zona cacauzeira (na década de 1950), no tocante à exportação, e a distribuidor da produção, via Ilhéus (Ibid., p. 17).

A população da cidade de Itabuna mais que dobrou de tamanho em 10 anos, passando de 25.351 habitantes em 1940 para 54.268 habitantes em 1950. Assim, superou a de Ilhéus que, embora tenha aumentado, chegou a somente 45.712 habitantes nessa década. Quanto às cidades que saíram da lista das maiores aglomerações urbanas no decênio, cita-se Maragogipe e Amargosa, no RB, e Andaraí e Lençóis, na Chapada Diamantina.

5.2.2 A dinâmica demográfica e econômica entre 1960 e 1980

Apesar das perdas populacionais registradas no Nordeste, e na Bahia em especial, os estoques demográficos aumentaram significativamente na segunda metade do século XX. Em 1940, como vimos, eram apenas 76 municípios baianos com mais de 20 mil habitantes. Em 1960 e em 1980 (FIGURA 19) esse número aumentou significativamente, tanto em quantidade como em volume de população residente. Mesmo que quatro municípios do rol de 1940 tenham saído da lista, os dados de 1960 registravam a presença de 114 municípios com mais de 20 mil habitantes, portanto 34 novos integrantes. Nos 20 anos seguintes, no período 1960/80 esses municípios continuaram a evoluir positivamente ou repetiram o comportamento anteriormente explicitado, isto é, continuaram perdendo muita população a despeito de terem sustentado um crescimento vegetativo expressivo e significativo incremento da urbanização?

No período 1960 e 1980 as alterações parecem ter sido distintas das do período anterior: as perdas de população foram expressivas, mas, curiosamente dos 114 municípios assinalados nos Anexos 8 e 9, exatamente a metade deles, 57, é número que equivale aos municípios perdedores e ganhadores. De fato, 57 municípios perderam em 20 anos um total de 674.225 pessoas enquanto os outros 57 ganharam 1.863.117 novos residentes. Nesse último número, o município de Salvador sozinho agregou 846.278 novos habitantes, ou seja, 45% do total supracitado. Depreende-se

que, mesmo excluindo a Capital da análise, o volume de crescimento populacional entre 1960 e 1980 superou o volume de perdas (em 342.614 pessoas).

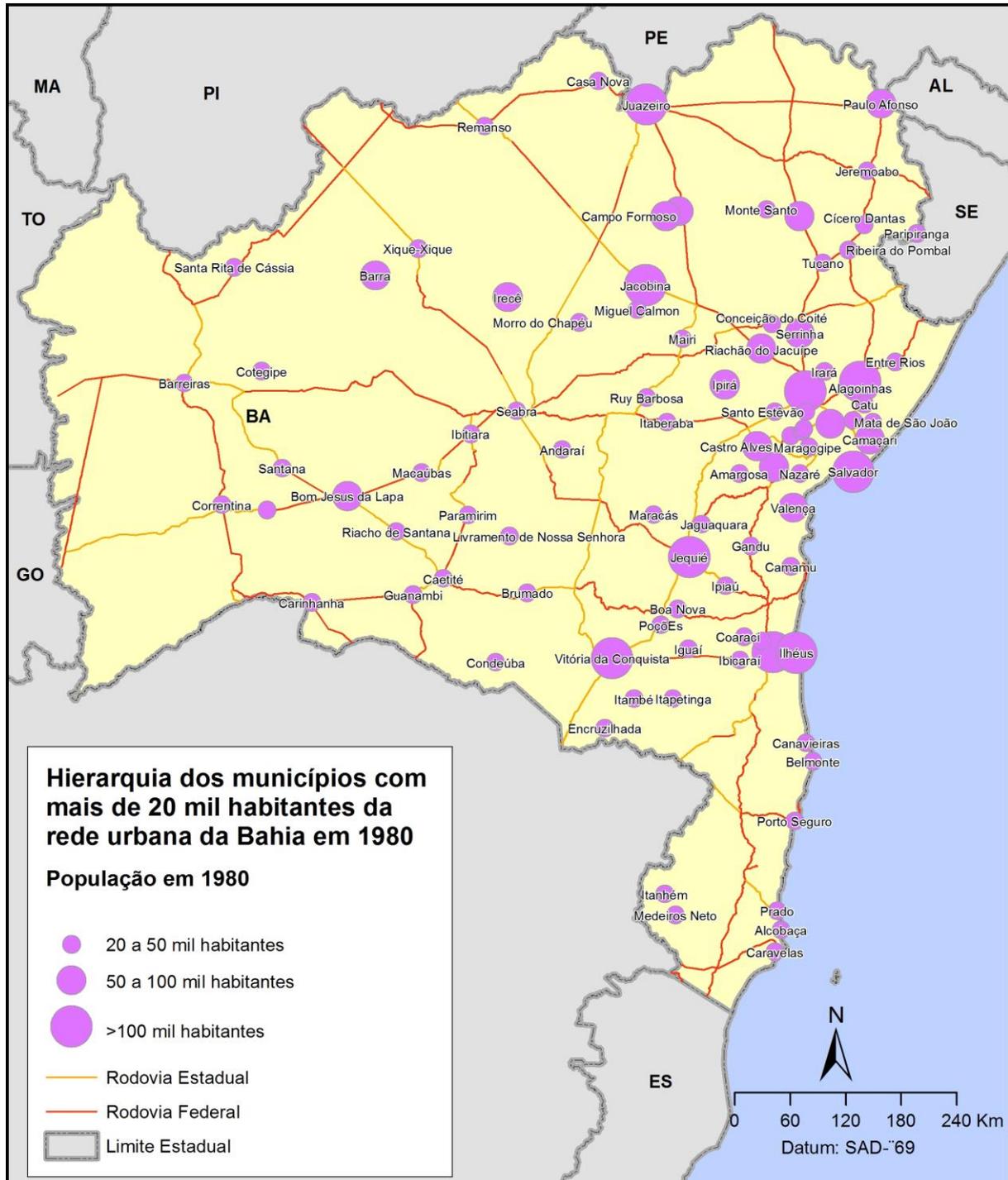


Figura 19 - Municípios baianos com população superior a 20 mil hab - 1980
Fonte IBGE, 1980.

No que tange ao processo de metropolização do RB, liderado por Salvador, se comparada com as grandes metrópoles brasileiras o crescimento foi muito alto, 4,2%

ao ano, bem superior à média de crescimento da população brasileira no século XX (um dos mais altos do mundo). Esse foi o período em que o fenômeno da metropolização ganhou forte expressão no Brasil e não é por outra razão que em 1974 foram instituídas as nove primeiras regiões metropolitanas. É provável que estivesse em consolidação o processo de macrocefalia urbana em torno de Salvador como sugeriam alguns autores brasileiros, a exemplo de Milton Santos. Por outro lado, convém salientar que outros trabalhos detalham melhor o processo de forte concentração de pessoas e atividades econômicas nas principais metrópoles do país, mas que teria alcançado seu vórtice em 1980. No que tange a Salvador, os dados irão demonstrar que a metrópole baiana ainda conviveu com alto nível de concentração demográfica até 1991, e só a partir de então seu crescimento passou a experimentar significativo arrefecimento.

Tal como nas décadas anteriores, é seguro dizer que Salvador atraía um contingente muito grande de migrantes do interior baiano, nos moldes clássicos da migração por etapas (RAVENSTEIN, 1980). O dado novo do período é a afirmação e o surgimento de centros urbanos de porte intermediário que firmavam posição proeminente na rede de cidades do estado a exemplo de Feira de Santana, Camaçari, Paulo Afonso e Vitória da Conquista. Cidades médias tradicionalmente conhecidas como Juazeiro, Bom Jesus da Lapa, Irecê, Itabuna, Ilhéus e Jacobina ainda brilhavam na constelação de polos urbanos entre 1960-1980 e a resiliência de processos inerciais de conteúdo histórico e cultural podem explicar parte da luminosidade desses centros urbanos. A perda populacional de 674.225, não obstante as emancipações que ocorreram, é menos contundente que a do período anterior. Certamente os investimentos da SUDENE, as grandes obras de infraestrutura e o próprio dinamismo de Salvador influíram no menor grau de perdas da Bahia para as demais Unidades da Federação, mesmo que o êxodo rural do Semiárido continuasse expressivo.

Um grupo de municípios da rede de cidades chegou a 1980 com estoques de população expressivos (mais de 50 mil habitantes) e não sofreu perdas continuadas⁶⁷ por emigração entre 1960 e 1980. Os 22 municípios que comparecem nesse rol, afora Salvador, são: Feira de Santana, Juazeiro, Camaçari, Bom Jesus da Lapa, Paulo

⁶⁷ A referência a “perdas continuadas” é necessária quando se efetua a análise de intervalos temporais de 20 anos. Perdas por emigração em um dos três censos podem ser compensadas por ganhos no censo subsequente resultantes da imigração líquida, da migração de retorno, do aumento do crescimento vegetativo ou do saldo migratório ligeiramente positivo.

Afonso, Irecê, Itabuna, Senhor do Bonfim, Jacobina, Vitória da Conquista, Ilhéus, Alagoinhas, Valença, Ipirá, Campo Formoso, Euclides da Cunha, Santo Antônio de Jesus, Barra, Riachão do Jacuípe, Castro Alves, Jequié e Serrinha (FIGURA 19).

A hipótese de maturação de uma rede urbana tardia no estado da Bahia, vis-à-vis a macrocefalia urbano-metropolitana de Salvador, pode ser examinada pela simples contabilização do número de municípios que viveram a transição urbana entre 1960-1980 no rol dos que não perderam população. Considerando que a noção de transição urbana se faz acompanhar da situação domiciliar urbana majoritária, ou seja, quanto maior o Grau de Urbanização (GU) mais completa estará a transição urbana, cabe averiguar quantos municípios no rol dos 57 evoluíram para um GU superior a 50%. Os dados são claros e indicam que em 1980 a maioria dos municípios mais proeminentes da rede urbana baiana ainda eram rurais. Menos de 46% deles, isto é, 26 dos 57 municípios aqui estratificados possuíam populações residindo predominantemente em áreas urbana. Se o número de municípios rurais com população expressiva (acima de 50 mil habitantes) e que não perderam população no período de 1960/1980 for significativo isso reforça não só a hipótese de transição urbana tardia, assim como crescimento vegetativo elevado.

Foram 11 os municípios com mais de 50 mil habitantes que se mantiveram predominantemente rurais em 1980. Dentre estes, dez estão presentes na listagem dos 22 que não sofreram perdas continuadas de população, a exceção digna de nota é Xique-xique. Em outras palavras, dos 22 principais municípios da rede de cidades da Bahia em 1980 (excluído Salvador) que sustentaram taxas positivas de crescimento entre 1960 e 1980 quase a metade deles (10) ainda exibia populações domiciliadas predominantemente em áreas rurais. É provável que esses municípios possuam uma vocação agro rural que não convém ser ignorada porquanto no período em foco o GU da maioria deles evoluiu relativamente pouco. Estudos mais detalhados podem explicar melhor essa evidência, especialmente se forem correlacionados com suas condições edáficas e bioclimáticas.

Os dados apontam que o adensamento e maturação da rede urbana da Bahia, tal qual é conceituada nos estudos contemporâneos, parece ser recente e tardio se comparados com as redes urbanas dos estados do Sudeste. Tudo indica que nas proximidades do ano de 1991 (data de levantamento censitário) a rede de cidades da Bahia começou a ganhar mais densidade como sugerem os pontos de inflexão do

crescimento das populações dos principais municípios (como se verá em seguida) e relatam saturação da expansão urbana de Salvador.

De outra parte, conviria apontar quais os principais protagonistas da rede urbana em 1980, dada a dinâmica de crescimento entre 1960-1980. Tendo em vista o volume de população que acumularam no período (notadamente nas suas áreas urbanas), foram apenas nove os municípios que se destacaram: Feira de Santana, Juazeiro, Camaçari, Paulo Afonso, Itabuna, Senhor do Bonfim, Vitória da Conquista, Ilhéus e Alagoinhas, como se constata na Tabela 18.

Tabela 18 - População total e urbana dos 20 principais municípios com mais de 20 mil habitantes em 1960 segundo maiores ganhos na variação de estoque, por situação domiciliar e grau de urbanização - (1960 a 1980)

Municípios	População Recenseada									Variação Bruta Total
	1960			1970			1980			
	Total	Urbana	G.U.	Total	Urbana	G.U.	Total	Urbana	G.U.	
Recôncavo e Faixa Litorânea										
Salvador	655.735	638.592	97,4	1.007.195	1.004.673	99,75	1.502.013	1.499.613	99,84	846.278
Valença	40.186	17.862	44,4	48.038	21.321	44,38	66.277	31.799	47,98	26.091
Itabuna	118.417	67.687	57,2	112.721	94.827	84,13	153.339	137.724	89,82	34.922
Ilhéus	104.429	56.936	54,5	107.971	66.046	61,17	131.456	80.831	61,49	27.027
Alcobaça	21.930	3.408	15,5	32.323	4.018	12,43	40.212	4.532	11,27	18.282
Camaçari	21.849	10.031	45,9	33.273	20.137	60,52	89.164	76.123	85,37	67.315
Interior Sertanejo										
Vitória da Conquista	143.486	53.429	37,2	125.573	84.053	66,94	170.619	127.512	74,73	27.133
Feira de Santana	141.757	69.884	49,3	187.290	131.720	70,33	291.506	233.631	80,15	149.749
Alagoinhas	75.422	42.571	56,4	77.963	56.062	71,91	102.166	79.688	78,00	26.744
Jacobina	75.214	19.992	26,6	76.519	25.307	33,07	103.967	36.185	34,80	28.753
Ipirá	48.422	4.207	8,7	56.860	6.640	11,68	69.756	12.598	18,06	21.334
Irecê	43.686	10.748	24,6	62.313	19.199	30,81	87.922	37.435	42,58	44.236
Juazeiro	40.742	23.855	58,6	61.648	39.083	63,40	118.175	64.323	54,43	77.433
Campo Formoso	35.926	5.833	16,2	37.263	5.483	14,71	56.692	11.126	19,63	20.766
Senhor do Bonfim	34.498	17.522	50,8	46.665	25.806	55,30	63.834	39.702	62,20	29.336
Euclides da Cunha	31.983	5.213	16,3	41.588	6.418	15,43	50.400	10.023	19,89	18.417
Paulo Afonso	25.259	19.499	77,2	46.126	38.346	83,13	71.137	61.965	87,11	45.878
Bom Jesus da Lapa	23.234	8.338	35,9	40.776	15.531	38,09	69.192	24.344	35,18	45.958
Xique-xique	22.589	7.409	32,8	30.879	12.873	41,69	42.321	20.441	48,30	19.732
Sta. Maria da Vitória	20.715	3.957	19,1	31.216	7.740	24,79	38.759	17.262	44,54	18.044
Total	1.725.479	1.086.973	62,99	2.264.200	1.685.283	74,43	3.318.907	2.606.857	78,54	1.593.428

Fonte: Censos demográficos, 1960, 1970 e 1980.

No ano de 1960 o estado da Bahia possuía 332 cidades (sedes municipais), que somavam 2.083.716 habitantes - 35% da população do estado. Embora a Bahia apresentasse baixa taxa de urbanização, o número de cidades com população entre 5.001 e 10 mil habitantes havia se ampliado consideravelmente em relação às décadas anteriores, chegando a 26 localidades, em contraste com as 18 cidades que se encontravam nessa faixa na década passada (SILVA e SILVA 1989, p. 204-205). Também se ampliou o número de unidades em praticamente todas as faixas

hierárquicas: já existiam, por exemplo, 16 cidades na faixa entre 10.001 e 20.000 hab. Salvador, por sua vez, passou a marca dos 500 mil habitantes, mantendo sua grande amplitude demográfica em relação ao restante do estado, com mais de 30% da população urbana.

Ao observar a posição das cidades mais populosas da Bahia entre 1950 e 1960, percebe-se que houve pouca alteração na hierarquia urbana desses centros. Salvador e Feira de Santana continuaram sendo as localidades mais importantes do estado, mesmo fazendo parte de grupos diferentes (Salvador se situava na faixa hierárquica de cidades com população superior a 500.000 e Feira de Santana, naquela que se situava entre 50.001 e 100.000 hab.). As demais, com exceção de Paulo Afonso e Candeias, já apareciam no grupo de localidades de maior centralidade desde décadas passadas, ou seja, as mudanças ocorreram mais com as unidades já situadas dentro do grupo. Itabuna e Vitória da Conquista assumem as posições de Ilhéus e Alagoinhas, que aparecem posicionadas atrás daquelas, como se pode observar na Tabela 19.

Tabela 19 - Cidades baianas com população \geq 10 mil hab. - 1960

Cidades	População	(%)
Salvador	630.878	32,0
Feira de Santana	61.612	2,9
Itabuna	54.268	2,6
Vitoria da Conquista	46.778	2,2
Ilhéus	45.712	2,1
Jequié	40.158	1,9
Alagoinhas	38.246	1,8
Juazeiro	21.196	1,0
Paulo Afonso	19.499	0,9
Itapetinga	17.646	0,8
Santo Amaro	17.226	0,8
Valença	17.137	0,8
Santo Antônio de Jesus	14.902	0,7
Nazaré	14.644	0,7
Senhor do Bonfim	13.958	0,6
Ipiaú	13.164	0,6
Ibicaraí	13.155	0,6
Maragogipe	12.575	0,6
Candeias	12.500	0,6
Jacobina	12.373	0,6
Cruz das Almas	12.190	0,6
Cachoeira	11.415	0,5
Serrinha	10.284	0,5
Canavieiras	10.264	0,5
Bahia	2.083.716	-

Fonte: Censo Demográfico, IBGE.

De acordo com os resultados do censo, percebe-se que a maioria das cidades empurradas para as últimas posições (entre as mais populosas) se situam no Recôncavo tradicional. Cachoeira, a mais importante vila do RB no século XVIII, aparece em penúltima posição hierárquica, com 0,5% da população urbana do estado. Em relação à quantidade de estabelecimentos varejistas, ela aparece na 20ª posição. Já Maragogipe, que saiu do grupo em 1950, retornaria em 1960.

Como recém mencionado, aparecem na lista das cidades mais importantes década de 1960 as localidades de Paulo Afonso, que se emancipou do município de Glória dois anos antes da realização do censo de 1960. Esse processo foi reflexo da criação da Companhia Hidro Elétrica do São Francisco – CHESF - em 1948, que impulsionou a chegada de migrantes para o trabalho de construção da usina e depois, para a operação do complexo hidrelétrico. Já Candeias, que se emancipou de Salvador também em 1958, tem seu crescimento atrelado ao fato de sediar, juntamente com Simões Filho, o Centro Industrial de Aratu, complexo fundado na década de 1960. O destaque de Paulo Afonso e Candeias no sistema urbano baiano em 1960 reflete a política implementada pelos governos após 1930, apresentada anteriormente, que objetivava industrializar o interior do Brasil e integrá-lo às cidades cabeças da rede urbana brasileira.

O censo do ano de 1970 registrou o maior incremento populacional da Bahia em toda a sua história. A população deu um salto entre 1960 e 1970: de 5.990.605 para 7.583.140 habitantes. O incremento nesse decênio foi de 26,39%, ou seja, o estado ganhou em termos populacionais, 1.592.535 habitantes. Nesse censo, 23 cidades baianas apresentaram população urbana superior a 15.000 habitantes.

Na referida década, a Bahia apresentava pequeno dinamismo econômico, no entanto a exploração do petróleo e a atuação da SUDENE, com a instalação de indústrias em algumas cidades, contribuíram para acelerar o crescimento do estado. Esses investimentos ocorreram nas principais cidades, que consolidaram seu papel na região onde estavam inseridas, no topo da hierarquia urbana regional. Como se pode observar na Tabela 20, estes centros são também os de maior dinamismo demográfico.

As dez cidades mais populosas em 1960 continuaram no mesmo grupo em 1970. Jequié e Paulo Afonso subiram uma posição na hierarquia dos centros (saltando de 6º para 5º e de 9º para 8º lugar, respectivamente), ao passo que Ilhéus e Juazeiro

desceram um nível. No grupo restante, composto por centros com população entre 15.000 e 30.000 mil habitantes, as mudanças foram maiores. Passaram a fazer parte da faixa hierárquica Itaberaba e Brumado, ambas importantes centros comerciais de uma extensa região de pecuária, sendo que Brumado ampliou sua função no contexto regional e nacional por causa da atividade de extração do minério em seu território.

Tabela 20 - Cidades baianas com população ≥ 15 mil hab. - 1970

Municípios	População
Salvador	1.017.591
Feira de Santana	129.472
Itabuna	91.202
Vitoria da Conquista	83.814
Jequié	62.998
Ilhéus	59.251
Alagoinhas	54.671
Paulo Afonso	38.802
Juazeiro	36.409
Itapetinga	30.957
Candeias	26.235
Senhor do Bonfim	21.741
Santo Antônio de Jesus	21.500
Valença	21.018
Santo Amaro	20.877
Jacobina	19.211
Ipiaú	18.738
Cruz das Almas	17.371
Serrinha	16.973
Nazaré	16.496
Itaberaba	16.335
Brumado	15.602
Ibicarai	15.493
Bahia	3.140.407

Fonte: Censo Demográfico, IBGE.

Ainda explorando a posição hierárquica dos principais centros da Bahia, o censo de 1970 revelou que Candeias e Senhor do Bomfim melhoraram suas posições na rede. A projeção da primeira refletiu a consolidação da atividade industrial vinculada ao petróleo e Senhor do Bonfim manteve a centralidade adquirida do princípio do século XX, em função da EFBS e da Ferrovia da Grota. Confirmando a tendência identificada nas primeiras décadas do referido século, Valença, Santo Amaro e Nazaré, embora continuassem entre as cidades mais populosas do estado, perderam posicionamento na hierarquia urbana e, pela primeira vez desde o início da contagem regular da população brasileira, Cachoeira deixa de aparecer no grupo das cidades baianas mais populosas.

Os dados divulgados pelo censo de 1970 confirmaram o início da crise cacauêira no sul do estado. Se comparadas aos censos anteriores, Ilhéus, Ipiaú, Ibicaraí - cidades nodais na zona do cacau - deixaram de ampliar suas interações no espaço interno, com a queda na posição hierárquica dos centros. Nesse grupo, duas cidades, Itabuna e Canavieiras, situavam-se em posições opostas. Itabuna, consolidou-se como terceira cidade mais importante do estado - e para tal desfecho teve peso decisivo o fato de a BR 101 borderar seu território - e Canavieiras deixa de estar entre as localidades mais populosas da Bahia.

5.2.3 A dinâmica demográfica e econômica entre 1980 e 2010

O período compreendido entre 1980 e 2010 também foi marcado por alterações na hierarquia dos municípios baianos e se caracteriza, sobretudo, pelo incremento populacional relativo nos polos intermediários da rede urbana e diminuição do crescimento de Salvador. Das 149 unidades municipais integrantes do rol das com população superior a 20 mil habitantes em 1980, 93 tiveram crescimento positivo entre 1980 e 2010, diferentemente do ocorrido no período entre 1960-1980, quando 57 municípios tiveram esse comportamento. Se na década de 1950 o Brasil conviveu com a mais alta taxa de crescimento populacional anual de sua história (3,17%), na primeira década do século XXI, a população do país cresceu apenas 1,77%. Entre 1991 e 2000 esse crescimento foi ainda menor, de apenas 1,64%. As evidências indicam que a Bahia manteve baixa tendência de crescimento, assim como se deu no restante do país. Salvador, por sua vez, também manteve crescimento decrescente no período: de 2,95% (1980-1991), 1,83% (1991-2000) e 0,91% (2000-2010). Se a capital cresceu menos, os municípios com mais de 20 mil habitantes em 1980 drenaram milhares de migrantes para si. Como se verifica na Tabela 21, as cinco principais unidades municipais (Feira de Santana, Camaçari, Vitória da Conquista, Lauro de Freitas e Barreiras), exclusive Salvador, tiveram incremento demográfico de aproximadamente 800.000 pessoas no referido período.

A diminuição relativa do crescimento de Salvador pode ser explicada paralelamente pelos ganhos demográficos ocorridos nos 93 municípios acima mencionados (ANEXO 10). Embora seja difícil elencar todos os fatores que contribuíram para esse incremento, é provável que a integração da rede de cidades pelo transporte rodoviário e a industrialização da Região Metropolitana tenham

contribuído nesse processo. Desse modo, a instalação do Polo Petroquímico de Camaçari foi sem dúvida responsável pela ampliação da participação dos municípios de Camaçari, Lauro de Freitas, Simões Filho, Dias d'Ávila - entre outros - no grupo dos mais populosos do estado.

Como se pode ver no Anexo 11, destacaram-se 15 municípios em 2010 que, além de Salvador, ultrapassaram a marca dos 100 mil habitantes. São eles, Feira de Santana, Vitória da Conquista, Camaçari, Itabuna, Juazeiro, Ilhéus, Lauro de Freitas, Jequié, Alagoinhas, Teixeira de Freitas, Barreiras, Porto Seguro, Simões Filho, Paulo Afonso e Eunápolis. Como se vê, a maioria desses situa-se no interior sertanejo, uma menor parcela situada na zona costeira e nenhum no Recôncavo Tradicional. Na Tabela 21, esses municípios aparecem seguidos por Santo Antônio de Jesus, Dias d'Ávila, Guanambi, Candeias, Casa Nova e Cruz das Almas na relação dos 20 que mais incrementaram seus contingentes populacionais no período 1980/2010. Eles ampliaram seu estoque conjunto populacional em cerca de 200 mil pessoas. O fato é que em 2010, um total de 130 municípios na classe de mais de 20 mil habitantes participavam de forma destacada na rede urbana da Bahia, como se verifica na Figura 20.

Observa-se que em 1980 praticamente todos os municípios que aparecem na tabela tinham expressivo grau de urbanização: mais da metade da população residente vivia nas cidades. As exceções são observadas nos municípios de Valença, no RB, Porto Seguro, na faixa litorânea, e Casa Nova, no interior sertanejo. Ao analisar o fenômeno nas décadas seguintes, percebe-se que o processo de urbanização se intensificaria paulatinamente. Nas décadas seguintes, todas as unidades apresentaram GU superior a 60% (em 1991) e 70% (ano 2000), com exceção de Casa Nova para os dois casos. No final do período, mais de 80% da população vivia em localidades com função de sede político-administrativa. Lauro de Freitas, juntamente com Salvador, chegou a um GU de 100% e os municípios de Candeias, Camaçari, Teixeira de Freitas, Itabuna, Dias d'Ávila, Eunápolis, Feira de Santana, Vitória da Conquista e Jequié, apresentaram GU acima de 90%.

Tabela 21 - População total, urbana e grau de urbanização dos 20 principais municípios com mais de 20 mil habitantes em 1980, segundo maiores ganhos na variação de estoques populacionais

Municípios	1980			1991			2000			2010			Variação Bruta Total
	Total	Urbana	G.U.										
RB e Faixa Litorânea													
Salvador	1.502.013	1.499.613	99,84	2.075.273	2.073.510	99,92	2.443.107	2.442.102	99,96	2.675.656	2.674.923	99,97	1.173.643
Simões Filho	43.571	25.573	58,69	72.526	44.419	61,25	94.066	76.905	81,76	118.047	105.811	89,63	74.476
S. Antônio de Jesus	51.582	34.628	67,13	64.331	52.855	82,16	77.368	66.245	85,62	90.985	79.299	87,16	39.403
Candeias	54.081	42.208	78,05	67.941	61.438	90,43	76.783	69.127	90,03	83.158	75.994	91,39	29.077
Valença	66.277	31.799	47,98	66.931	43.699	65,29	77.509	55.884	72,10	88.673	64.368	72,59	22.396
Cruz das Almas	37.352	24.551	65,73	45.858	30.908	67,40	53.049	39.604	74,66	58.606	49.885	85,12	21.254
Camaçari	89.164	76.123	85,37	113.639	108.232	95,24	161.727	154.402	95,47	242.970	231.973	95,47	153.806
Lauro de Freitas	35.431	23.405	66,06	69.270	44.374	64,06	113.543	108.595	95,64	163.449	163.449	100,00	128.018
Porto Seguro	46.300	5.725	12,37	34.661	23.315	67,27	95.721	79.619	83,18	126.929	104.078	82,00	80.629
Teixeira de Freitas*	0	0	0	85.547	74.221	86,76	107.486	99.128	92,22	138.341	129.263	93,44	52.794
Ilhéus	131.456	80.831	61,49	223.750	144.232	64,46	222.127	162.277	73,06	184.236	155.281	84,28	52.780
Itabuna	153.339	137.724	89,82	185.277	177.561	95,84	196.675	191.184	97,21	204.667	199.749	97,60	51.328
Dias d'Ávila*	0	0	0	31.260	29.478	94,30	45.333	42.673	94,13	66.440	62.473	94,03	35.180
Eunápolis*	0	0	0	70.545	63.540	90,07	84.120	79.161	94,10	100.196	93.413	93,23	29.651
Interior Sertanejo													
Feira de Santana	291.506	233.631	80,15	406.447	349.557	86,00	480.949	431.419	89,70	556.642	510.635	91,73	265.136
Vitória da Conquista	170.619	127.512	74,73	225.091	188.351	83,68	262.494	225.545	85,92	306.866	274.739	89,53	136.247
Barreiras	41.454	30.055	72,50	92.640	70.870	76,50	131.849	115.784	87,82	137.427	123.741	90,04	95.973
Juazeiro	118.175	64.323	54,43	128.767	102.266	79,42	174.567	133.278	76,35	197.965	160.775	81,21	79.790
Alagoinhas	102.166	79.688	78,00	116.894	99.508	85,13	130.095	112.440	86,43	141.949	124.042	87,38	39.783
Paulo Afonso	71.137	61.965	87,11	86.619	74.355	85,84	96.499	82.584	85,58	108.396	93.404	86,17	37.259
Jequié	116.867	86.925	74,38	144.772	116.885	80,74	147.202	130.296	88,52	151.895	139.426	91,79	35.028
Guanambi	45.526	24.904	54,70	65.592	45.127	68,80	71.728	54.003	75,29	78.833	62.565	79,36	33.307
Casa Nova	39.321	10.943	27,83	46.838	18.482	39,46	55.730	27.266	48,93	64.940	37.543	57,81	25.619
Total	3.207.337	2.702.126	84,25	4.520.469	4.037.183	89,31	5.399.727	4.979.521	92,22	6.087.266	5.716.829	93,91	2.879.929

Nota: *Os municípios inexistentes em 1980 tiveram o cálculo da variação de estoques relativos feito entre 1991 e 2010.

Fontes: Censos demográficos 1980, 1991, 2000 e 2010.

Em termos gerais, acredita-se que os ganhos verificados no período sugerem que suas áreas urbanas atraíram migrantes da capital e/ou periferia metropolitana, de áreas rurais e de cidades situadas em suas hinterlândias.

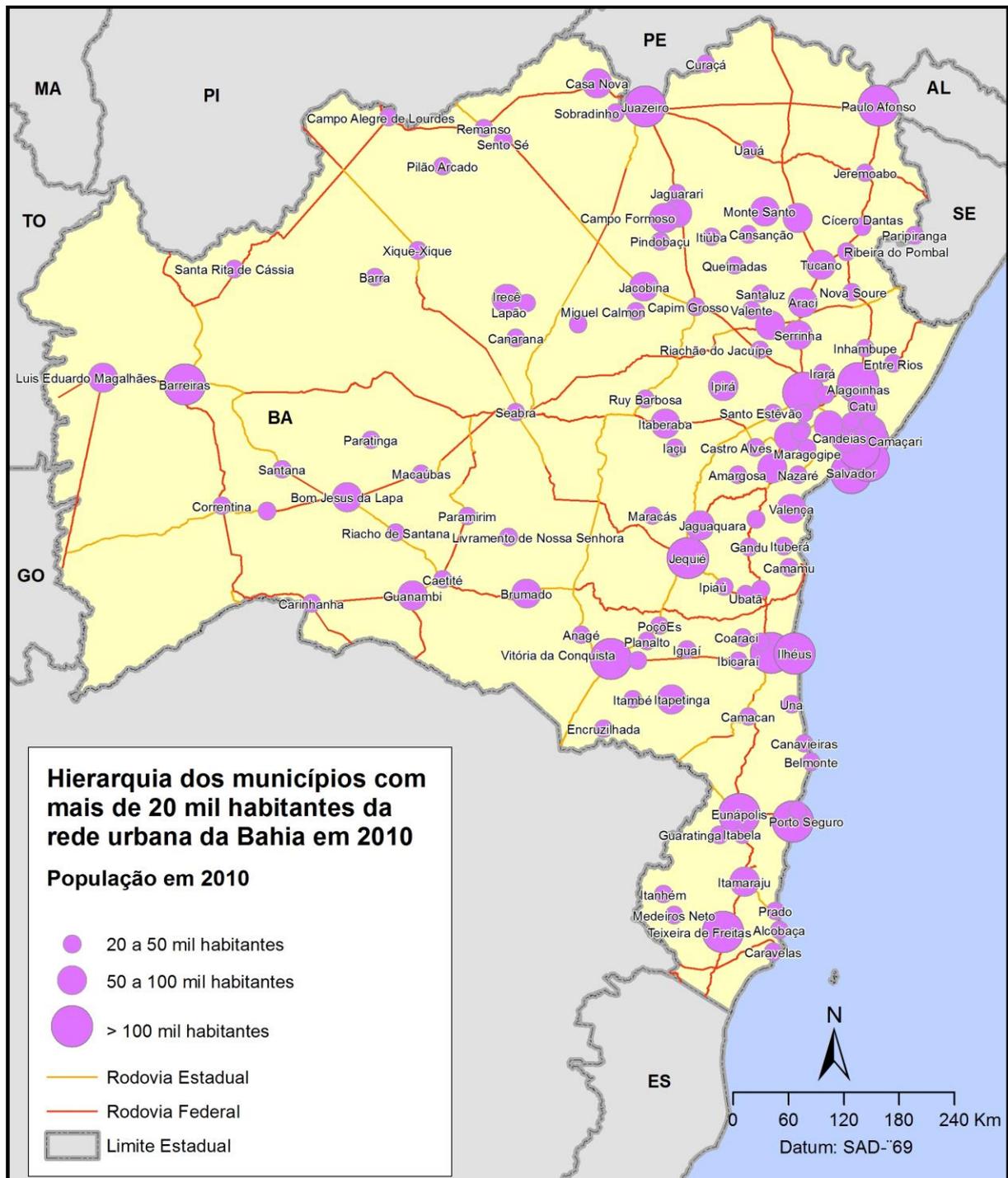


Figura 20 - Municípios baianos com população superior a 20 mil hab - 2010
Fonte IBGE, 2010.

O fato é que os municípios listados na Tabela 21 aumentaram seus estoques de população, entre 1980 e 2010, em 2.692.577 pessoas. Se excluirmos Salvador, os 22 municípios restantes apresentaram incremento de 1.518.934 de pessoas. Esse arranjo demográfico sugere que Salvador, mesmo observando menor crescimento em relação às cidades médias, mantinha-se como importante polo atrativo naquele período. No entanto, o quadro apresentado por municípios de seu entorno e do interior mostra a dispersão da população e a interiorização de uma urbanização mais densa, que se expande para muito além do núcleo soteropolitano, como pode ser verificado ao comparar as Figuras 19 e 20.

Ao observar a posição das cidades mais populosas da Bahia - aquelas com mais de 20 mil habitantes - no mesmo período, nota-se que houve entre elas pouca alteração no que tange à hierarquia urbana⁶⁸, com Salvador mantendo-se isolada como principal centro demográfico do estado e experimentando um crescimento de quase 80% de sua população⁶⁹. Contudo, nesse mesmo lapso de tempo, o incremento de localidades com população superior a 20 mil mais que duplicou: em 1980 esse grupo era formado por 33 cidades baianas e, em 2010, por 79 centros.

A entrada de novas cidades nas demais classes também se ampliou consideravelmente nos últimos trinta anos: seis centros se inseriam na classe de 50 a 100 mil habitantes em 1940 e, em 2010, esse número já era o dobro. No entanto, o maior incremento observado foi na faixa seguinte, aquela entre 20 a 50 mil hab.: eram 23 cidades em 1980 e, em 2010, chegou-se a 53.

As alterações na dinâmica demográfica da Bahia, ao longo da segunda metade do século XX e primeira metade do século XXI, tornam-se fatores determinantes nesses processos de câmbios de classes de cidades. Em primeiro lugar, um conjunto de políticas implantadas pelo Governo Federal a partir de 1940, conjugado à vocação histórica e natural e às rugosidades espaciais, foram fatores decisivos na reconfiguração dos arranjos espaciais internos. Algumas das mudanças

⁶⁸ Todas as cidades que aparecem na lista das mais populosas em 1980 (Salvador, Feira de Santana, Vitória da Conquista, Itabuna, Jequié, Ilhéus, Alagoinhas, Camaçari, Paulo Afonso e Juazeiro) mantiveram a mesma posição na primeira década do século atual, à exceção de Paulo Afonso, que cedeu lugar para Teixeira de Freitas.

⁶⁹ Em 1980 o contingente populacional da capital era de 1.499.613 e chegou a 2.674.923 em 2010. Em 1980 nenhuma cidade se inseria na classe de localidade entre 500 mil e 1 milhão de habitantes; já em 2010, Feira de Santana passou a fazer parte do grupo, chegando a 510.635 hab. Em 1980 existiam três sedes municipais com população situada na faixa entre 100 e 500 mil habitantes; em 2010 esse total ampliou-se para 12 cidades.

mais significativas ocorreram entre as décadas de 1970 e 1980 e coincidiram com a implantação de indústrias na Região Metropolitana de Salvador, especialmente o Polo Petroquímico de Camaçari e o Complexo Ford, esse último implantado no início do século atual. Daí a participação expressiva de algumas cidades na rede urbana recente, como Camaçari, Simões Filho, Candeias e Dias d'Ávila.

Figuram ainda como processos decisivos na reconfiguração demográfica e urbana na Bahia: a implantação da moderna agroindústria de grãos no Oeste Baiano, que fez com que Barreiras e Luís Eduardo Magalhães ocupassem atualmente posições de destaque na rede urbana regional, antes ocupada pela cidade de Barra. De acordo com Santos Filho, a nova agropecuária acelerou o processo de urbanização em outros municípios e novos aglomerados urbanos do oeste, agregando novas atividades comerciais e de serviços, “a exemplo dos supermercados, lojas de eletrodomésticos, clínicas médicas, escolas, empresas de construção civil residencial”, dentre outras (1989, p. 30). De igual maneira, o desenvolvimento da agricultura irrigada na região de Juazeiro e Petrolina transformou essas cidades-irmãs num dos polos com maior capacidade de atração populacional da Região de Influência de Salvador (REGIC SSA).

De forma similar, o desenvolvimento da silvicultura, da indústria do turismo e do papel no Extremo Sul baiano influenciou decisivamente para a inserção de três importantes cidades na rede urbana regional e estadual: Eunápolis, Teixeira de Freitas e Porto Seguro (as duas primeiras criadas na década de 1980). Cabe ressaltar ainda o papel de Porto Seguro, importante localidade pretérita, formadora da primeira rede de localidades baianas e que, em 2010, obteve a posição de 12ª cidade mais populosa do estado. A retomada de centralidade de Porto Seguro na rede urbana baiana resultou, sobretudo, do investimento do governo estadual no setor turístico nas últimas três décadas. É provável que o funcionamento da Universidade Federal do Sul da Bahia, criada em 2013, reforce o papel dessas últimas, que sediarão dois dos três campi em processo de instalação; o terceiro se localizará na cidade de Itabuna.

A hierarquia urbana examinada ao longo do presente capítulo fica evidente quando se observa o quanto algumas unidades municipais representam na geração do Produto Interno Bruto da Bahia: em 2000, os maiores PIBs relativos eram: Salvador (23,4%), Camaçari (11,4%), Candeias (6,1%), Paulo Afonso (3,2%), Simões Filho (2,9%), Feira de Santana (2,7%), Mucuri (2,3%), Pojuca, Lauro de Freitas e Barreiras

(1,6%), Sobradinho (1,4%), Vitória da Conquista e Catu (1,3%) e Ilhéus, Itabuna e São Francisco do Conde (1,1%). Como se pode notar, pelo menos 9 das 15 cidades mais populosas da Bahia em 2010 aparecem com os maiores PIBs em 2000.

5.3 Evidências iniciais sobre os polos da rede urbana capitaneada por Salvador

Antes de explorar os dados amostrais dos dois últimos censos demográficos conviria verificar como tem sido o crescimento demográfico dos polos assinalados na Figura 21 nos últimos decênios, com base nos dados do universo dos quatro últimos censos.

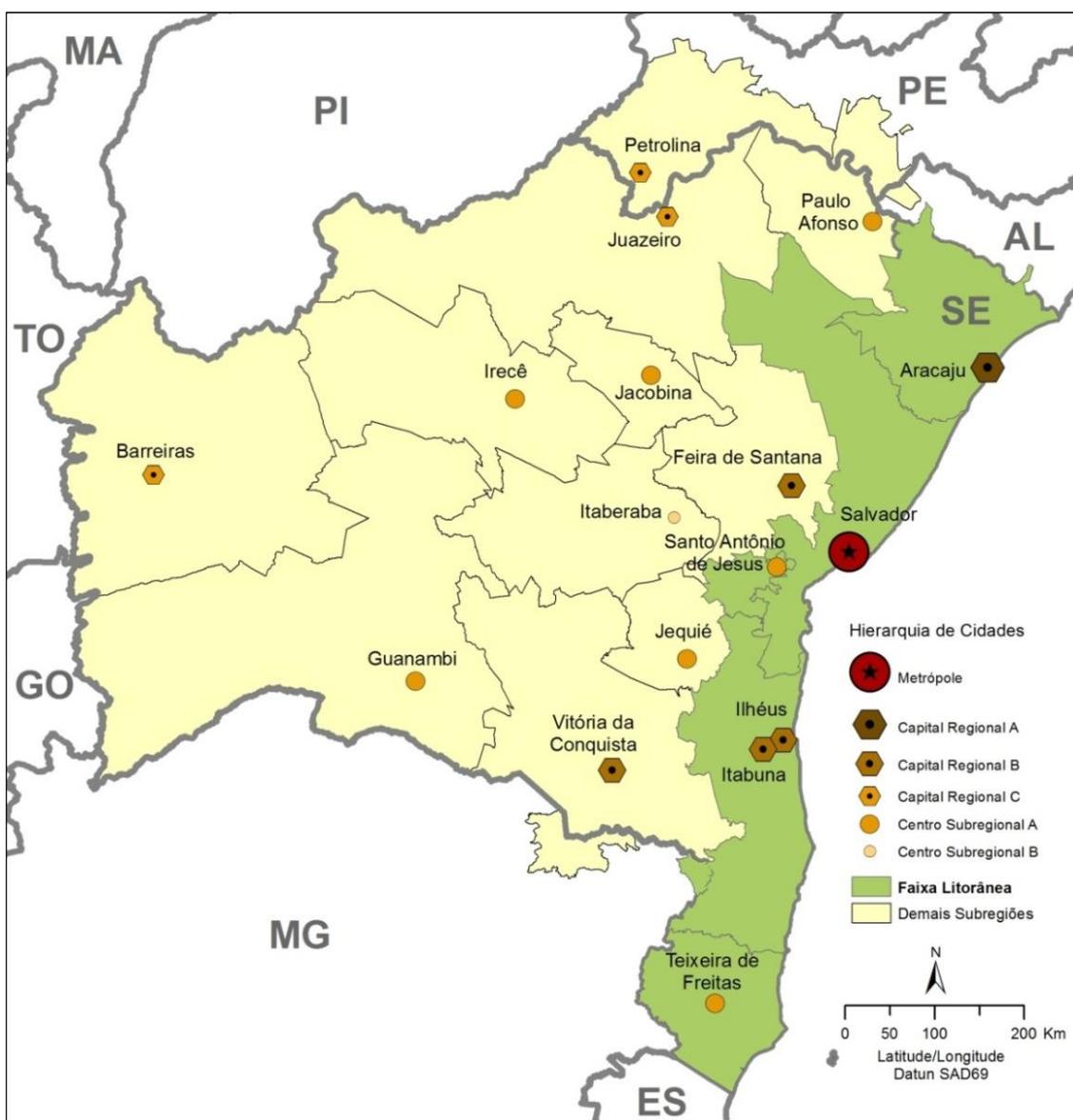


Figura 21 - Região de Influência de Salvador - 2007
Fonte: IBGE, 2007.

A evolução do crescimento da população total e urbana dos municípios-polos e suas taxas de crescimento anual apresentadas na Tabela 22 permitem assinalar as seguintes conclusões.

Tabela 22 - Municípios polos integrantes da REGIC SSA, taxa de crescimento anual média das populações total e urbana - (1970 a 2010)

Municípios-Polos	1970-1980		1980-1991		1991-2000		2000-2010	
	Total	Urbana	Total	Urbana	Total	Urbana	Total	Urbana
Salvador	4,08	4,09	2,98	2,99	1,83	1,83	0,91	0,91
Aracaju	4,79	4,85	2,92	3,09	1,54	1,54	2,15	2,15
Feira de Santana	4,52	5,90	3,07	3,73	1,89	2,37	1,47	1,69
Petrolina/Juazeiro	6,11	6,06	2,88	4,57	2,89	3,10	2,27	2,41
Ilhéus/Itabuna	2,58	3,11	3,35	3,58	0,26	1,04	-0,74	0,05
Vitória da Conquista	3,11	4,26	2,55	3,61	1,72	2,02	1,57	1,99
Jequié	1,55	3,01	1,97	2,73	0,19	1,21	0,31	0,68
Teixeira de Freitas	-	-	-	-	2,57	3,22	2,56	2,74
Barreiras	7,11	11,90	7,58	8,11	4,00	5,61	0,42	0,67
Paulo Afonso	4,43	4,92	1,81	1,67	1,21	1,17	1,17	1,24
Santo Antônio de Jesus	2,65	4,79	2,03	3,92	2,07	2,54	1,63	1,81
Guanambi	3,86	8,26	3,38	5,55	1,00	2,02	0,95	1,48
Irecê	3,50	6,91	-4,85	0,62	1,35	3,19	1,43	1,39
Jacobina	3,11	3,64	-2,75	2,98	0,00	0,45	0,35	0,70
Itaberaba	3,01	5,60	1,58	2,70	1,03	2,10	0,45	0,86
Total	4,11	4,49	2,92	3,44	1,74	1,98	1,11	1,23
Bahia	2,35	4,21	2,09	3,79	1,08	2,51	0,70	1,42

FONTE: Censos Demográficos, IBGE.

O município de Salvador, provavelmente desde os anos de 1960 (a julgar pelos resultados do Censo de 1970), tem seu crescimento demográfico sustentado pela urbanização acelerada da grande cidade. As áreas ocupadas por residentes rurais tornaram-se diminutas. Aracaju, capital do estado de Sergipe, experimenta situação similar. O município não possui moradores em área rural desde 1991.

De todo o modo, entre 1970 e 2010, houve incremento demográfico em quase todos os municípios-polos. As exceções se referem a perdas significativas de população rural, especificamente nas “cidades irmãs” Ilhéus e Itabuna (tratadas neste tópico como um polo único), com decréscimo populacional no decênio 2000/2010, e

os polos de Irecê e Jacobina, com redução do contingente demográfico entre os censos de 1980 e 1991, a despeito de voltarem a ampliar suas populações em outros períodos.

Boa parte dos municípios listados na tabela sediava importantes cidades já na década de 1960 e outra parte desde o fim do Oitocentos. Alguns polos, entretanto, têm se destacado nos dois últimos censos. Teixeira de Freitas, Petrolina/Juazeiro, Aracaju e Vitória da Conquista lideraram o crescimento urbano depois do ano 2000. Entre 1991 e 2000 também comparecem os dois primeiros acompanhados de Barreiras e Irecê. Por outro lado, alguns outros casos são dignos de nota por traduzirem expansão de residentes em áreas rurais, notadamente em Juazeiro/Petrolina (nos anos de 1970), Paulo Afonso (nas décadas de 1980 e 1990) e Barreiras, que atraiu estoques significativos de população para sua área rural até 2000. O fator predominante é sem dúvida a primazia da expansão urbana nesses municípios polos, embora em alguns poucos casos a vida rural ainda seja marcante. Surtos emancipacionistas devem ter interferido nos resultados de alguns municípios, especialmente na década de 1980. Barreiras pode ter sido um caso, já que a jovem cidade de Luís Eduardo Magalhães passou a atrair grandes investimentos no setor do agronegócio e exibe um crescimento econômico e demográfico extraordinário.

De outra parte, o crescimento demográfico do município de Salvador foi notável particularmente entre 1970 e 1991. De lá para cá as taxas são positivas, mas declinantes. Um provável ponto de inflexão de mudança no processo de concentração macrocefálica de população na capital pode ser situado em 1991. Entre 1991 e 2000 a cidade não cresceu mais de 1,83% a.a., e na primeira década do século XXI sua taxa de 0,91% a.a. foi ultrapassada por nove dos 14 polos integrantes de sua área de influência. A população urbana dos municípios-polos aumentou de forma apreciável, convém, no entanto, considerar o papel de Salvador na rede urbana por ela comandada. O estoque populacional deste município, se comparado aos demais polos é muito alto. Em 1970 equivalia a 59% da população do estado, declinando continuamente a partir daí, mas de forma tênue. No ano de 2010 perto de 52% da população urbana do estado estava sediada na capital.

Se a comparação for feita com as populações urbanas das cidades que compõem a região de influência de Salvador verifica-se que, a despeito do declínio do peso do macropolo a partir de 1970, especialmente sobre Aracaju, Feira de Santana,

Petrolina/Juazeiro, Vitória da Conquista, Teixeira de Freitas, Guanambi e Santo Antônio de Jesus (que é 33,7 vezes menor que Salvador em 2010), há cidades-polos nas quais a proporção de macrocefalia tem se mantido muito alta ou até aumentado, a exemplo de Ilhéus/Itabuna (7,5 vezes menor que Salvador em 2010 contra 6,3 vezes em 1970), Jequié e Jacobina (TABELA 23).

Como se sabe, esses três últimos núcleos já foram mais florescentes no passado, bem como a macrocefalia urbana de Salvador existe desde longa data. Esses dados indicam a perda de relativa centralidade de alguns polos como Jequié, Paulo Afonso e Jacobina, em que pese o fato de continuarem com papel de comando regional. No entanto, ao mesmo tempo em que os valores da Tabela 23 expressam a polarização histórica de Salvador, prestam-se também a outra interpretação: é possível afirmar que a partir do município-núcleo da metrópole tenha se iniciado um processo de desconcentração da população na região, ainda que de forma incipiente. Ou nos termos de Santos (2009, p. 91): “estaria havendo um fenômeno de desmetropolização, definida como a repartição, com outros grandes núcleos, de novos contingentes de população urbana”.

Tabela 23 - Salvador, proporção da macrocefalia urbana* em relação aos polos sob sua influência - (1970 a 2010)

Áreas Urbanas	1970	1980	1991	2000	2010
Salvador	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Aracaju	5,60	5,21	5,15	5,29	4,68
Feira de Santana	7,63	6,42	5,93	5,66	5,24
Petrolina/Juazeiro	13,00	10,78	9,11	8,15	7,04
Ilhéus/Itabuna	6,25	6,86	6,44	6,91	7,54
Vitória da Conquista	11,95	11,76	11,01	10,83	9,74
Jequié	15,55	17,25	17,74	18,74	19,19
Teixeira de Freitas	-	-	27,94	24,75	20,69
Barreiras	102,94	49,90	29,26	21,09	21,62
Paulo Afonso	26,20	24,20	27,89	29,57	28,64
Santo Antônio de Jesus	46,31	43,31	39,23	36,86	33,73
Guanambi	89,24	60,22	45,95	45,22	42,75
Irecê	52,33	40,06	51,75	45,95	43,84
Jacobina	39,70	41,44	41,46	46,88	47,88
Itaberaba	62,87	54,44	56,14	54,86	55,17

Fonte: Censos Demográficos, IBGE.

*= A proporção de macrocefalia urbana é o quociente entre a população da cidade de Salvador e a população de cada cidade-polo de sua área de influência.

5.4 Fluxos migratórios na Região de Influência de Salvador (1980-2010)

Antes de investigar os fluxos mais relevantes que se desdobram no interior da REGIC convém, inicialmente, indicar as características mais básicas em termos de trocas migratórias da região com o resto do país antes de 1990. No que se refere às migrações internas, a única informação disponível nos censos de 1940, 1950 e 1960 a esse respeito era o local de nascimento do imigrante. Mesmo não sendo possível saber qual o ano de sua chegada nem se ele cumpriu mais de uma etapa migratória, era possível identificar a migração acumulada no período. A partir de 1970, os censos avançaram nesse quesito ao identificar o tempo de residência dos não naturais nas unidades municipais brasileiras⁷⁰.

Os fluxos migratórios originários do Nordeste tiveram aumento absoluto e relativo com a queda da imigração estrangeira e com o aumento da demanda por mão de obra no Sudeste, sobretudo em São Paulo. Para Balán (1972, p. 46-47), esse volume migratório inter-regional alcançou seu auge na década de 1950, diminuindo lentamente no período seguinte. De modo semelhante, as migrações intrarregionais e/ou intraestaduais também cresceram.

A Bahia, embora tenha registrado perdas populacionais consideráveis⁷¹, viu sua população total e urbana ser ampliada, em praticamente todas as cidades. E, nas três últimas décadas, ampliou-se consideravelmente o número de unidades municipais com crescimento populacional positivo. Esse crescimento ocorreu, sobretudo, em função do expressivo crescimento vegetativo e intenso fluxo migratório rural-urbano.

No que tange à mobilidade interna estadual e à migração interestadual, observando a Bahia como espaço emigratório, o censo de 1970 revelou a existência de intenso dinamismo migratório naquele momento. Aproximadamente 17,3% da população do estado (ou seja, 1.314.837 de pessoas) não residiam no local de nascimento. Como pode ser observado na Tabela 24, cerca de 79% dos residentes não naturais nasceram no estado, mas moravam em outras localidades. Acredita-se que a maioria destes tenha praticado a migração intermunicipal, dirigindo-se para as cidades médias não-metropolitanas e metropolitanas. Para Andrade & Serra (1998),

⁷⁰ Os intervalos de tempo considerados foram: menos de um ano, um ano, dois anos, três anos, quatro anos, cinco anos, de seis a 10 anos e onze anos ou mais.

⁷¹ O Nordeste perdeu entre 1960 e 1970 aproximadamente 1 milhão de habitantes, mas sua população foi ampliada em seis milhões no período (BALÁN, 1972, p. 52).

ao se observar o desempenho das cidades médias em 1970, situadas nas cercanias das metrópoles, confirma-se a hipótese da periferização das grandes cidades brasileiras. Enquanto as regiões metropolitanas cresceram 48%, as cidades médias circundantes à sede metropolitana tiveram um desempenho 25% maior, totalizando um crescimento de 61% no período.

Tabela 24 - Bahia, origem e quantidade de imigrantes por unidade da federação - 1970

Espaços de origem	Migrantes	
	Valor absoluto	(%)
Bahia	1.039.271	79,0
Minas Gerais	63.954	5,0
Sergipe	52.720	4,0
Pernambuco	49.353	3,7
São Paulo	18.766	1,4
Paraíba	17.987	1,3
Alagoas	13.959	1,1
Ceará	10.975	0,8
Espírito Santo	7.991	0,7
Exterior	7.668	0,6
Outros estados	32.193	2,4

Fonte: Censo Demográfico, IBGE.

O recenseamento de 1970 revelou ainda que o estado era importante área receptora de migrantes de outras regiões. Ainda observando a Tabela 24, percebe-se que Minas Gerais foi a unidade da federação que mais perdeu migrantes para o estado. Em seguida aparecem Sergipe e Pernambuco, ocupando, respectivamente a segunda e a terceira posição. Outro dado revelador refere-se à participação de migrantes oriundos de São Paulo residentes na Bahia naquele período: 1,4 das pessoas não naturais recenseadas vieram daquele estado⁷². Esse quadro pode estar ligado ao fenômeno da migração de retorno, que desde então marcou as trocas migratórias entre o Nordeste, e nesse caso a Bahia, e São Paulo.

Ainda discorrendo sobre a dinâmica migratória dos municípios baianos, selecionamos aqueles cujas sedes municipais eram as mais populosas em 1970, para identificar o menor tempo de residência dos migrantes contabilizados naquele ano. Acreditamos que os diferentes tempos de residência dos imigrantes nos municípios, sugerem diferentes dinâmicas espaciais em seu interior. Desse modo, se em uma unidade municipal identificou-se considerável parcela de migrantes que chegou há

⁷² No mesmo período, dos 9.068.422 moradores não naturais residentes nos municípios paulistanos, 6,6% saíram da Bahia; o censo de 1970 contabilizou 600.792 baianos ali residentes.

muito ou há pouco tempo, é bem provável que sua capacidade de atração esteja diminuindo, no primeiro caso, ou esteja em aumento, no segundo caso. A observação desse quesito identificou o percentual de migrantes residentes a menos de 1 ano em cada cidade, pela ordem: Paulo Afonso (19,3%), Vitória da Conquista (18,5%), Feira de Santana (17,2%), Juazeiro (17,2%), Alagoinhas (12,3%), Salvador (11,4%), Itapetinga (11,2%), Ilhéus (10,9%), Itabuna (10,8%) e Jequié (9,4%). Assim, é bem provável que os primeiros municípios estivessem passando por um dinamismo maior que os últimos, uma vez que parcela considerável dos migrantes havia chegado ali há pouco tempo.

As conclusões das Figuras 22 e 23 podem ser enumeradas em dois níveis claramente discrepantes: *i)* Nas trocas com o país (excluídas as trocas intrarregionais) 114 municípios comparecem na Figura 22 como exemplos de trocas positivas com o resto do país, dos quais 48 tiveram ganhos contínuos, ou seja, seus saldos positivos se repetiram nos três quinquênios da variável de “data fixa” dos três censos; *ii)* nas trocas com resto do país (FIGURA 23) 404 municípios perderam população, 297 deles de forma contínua: seus saldos migratórios são sistematicamente negativos nos três últimos censos. O predomínio das perdas em relação aos ganhos é por demais evidente. O mapa da Figura 23 mostra a REGIC SSA repleta de círculos vermelhos, inclusive nos municípios próximos de Salvador ou integrantes do Recôncavo Baiano. No entanto, levando-se em conta a histórica perda de população da Bahia, talvez, o indicativo mais interessante seja o da presença dos 48 círculos em cor azul que representam as localidades que vêm ganhando população, situadas em duas “nuvens” de pontos próximos de Salvador e Aracaju. Os demais pontos estão esparsamente distribuídos pela REGIC.

É provável que a localização das áreas ganhadoras, grande parte delas integrantes da periferia imediata de Salvador e Aracaju, aponte uma tendência sintomática: novos municípios com capacidade de retenção e/ou atração de migrantes. Isso por diversas razões. As redes migratórias de longa data podem explicar parcialmente esses saldos positivos, assim como novos empreendimentos geradores de emprego recentemente instalados, migração de retorno de aposentados, indivíduos que fracassaram na tentativa de fixação nos centros urbanos do Sudeste, migrantes que foram e voltaram por não terem se adaptado nesses grandes centros, sulistas endinheirados que procuram se reinstalar fora de metrópoles

saturadas, etc. Precisar melhor essas razões exigiria pesquisa direta e/ou investigação com bases mais amplas de dados, o que ultrapassa os objetivos desse estudo.

Mantendo a tendência observada anterior à década de 1990, a região de influência de Salvador apresenta perdas populacionais significativas nos períodos analisados. Este quadro demográfico é uma característica marcante do complexo regional nordestino:

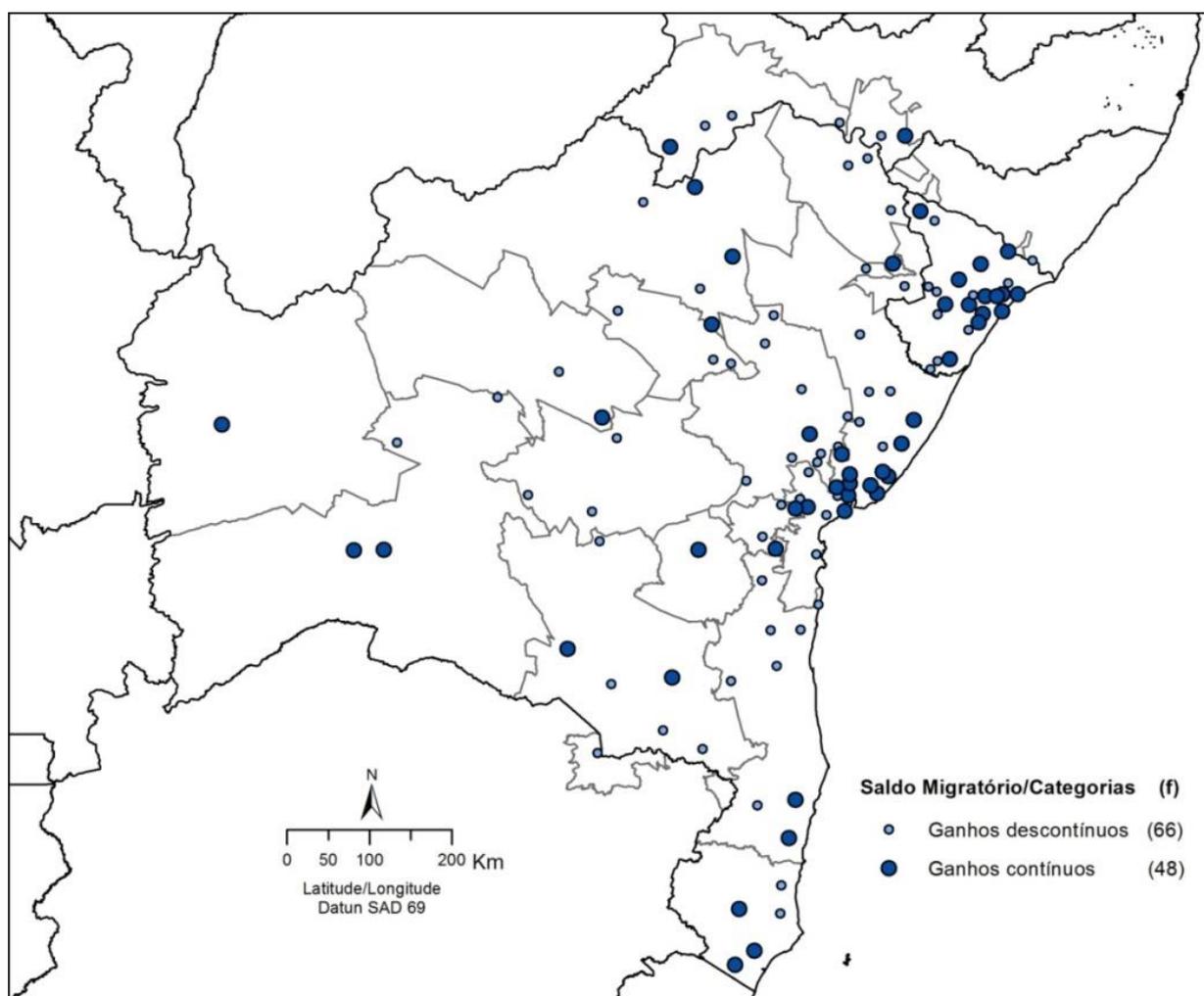


Figura 22 - Região de Influência de Salvador, trocas migratórias positivas com o restante do Brasil - (1991, 2000 e 2010)
Fonte: IBGE, Censos Demográficos.

Os fatores que confluíram para acelerar a migração nordestina foram a rápida urbanização, o crescimento demográfico interno, mudanças na legislação trabalhista e expansão da malha viária em praticamente todos os estados brasileiros. Na década de 1950, quando a rede ferroviária baiana integrou-se à rede mineira e paulista,

enorme quantidade de migrantes passou a usar essa via como caminho para chegar a São Paulo. A Estrada de Ferro Bahia-São Francisco ligava-se à Estrada de Ferro da Grotta, que por sua vez se comunicava com a Ferrovia Central do Brasil. Senhor do Bomfim e laçu - cidades que uniam essas linhas - possuíam função de entroncamento entre trechos de ferrovias, destacando-se como nós do sistema urbano regional. De Senhor do Bomfim, por exemplo, partiam toda quarta-feira comboios com destino a São Paulo (CUNHA, 2011, p. 158). A inauguração da BR 116 também contribuiu para facilitar a dispersão da população em direção à área mais industrializada do país. Esses aspectos foram analisados em tópicos anteriores.

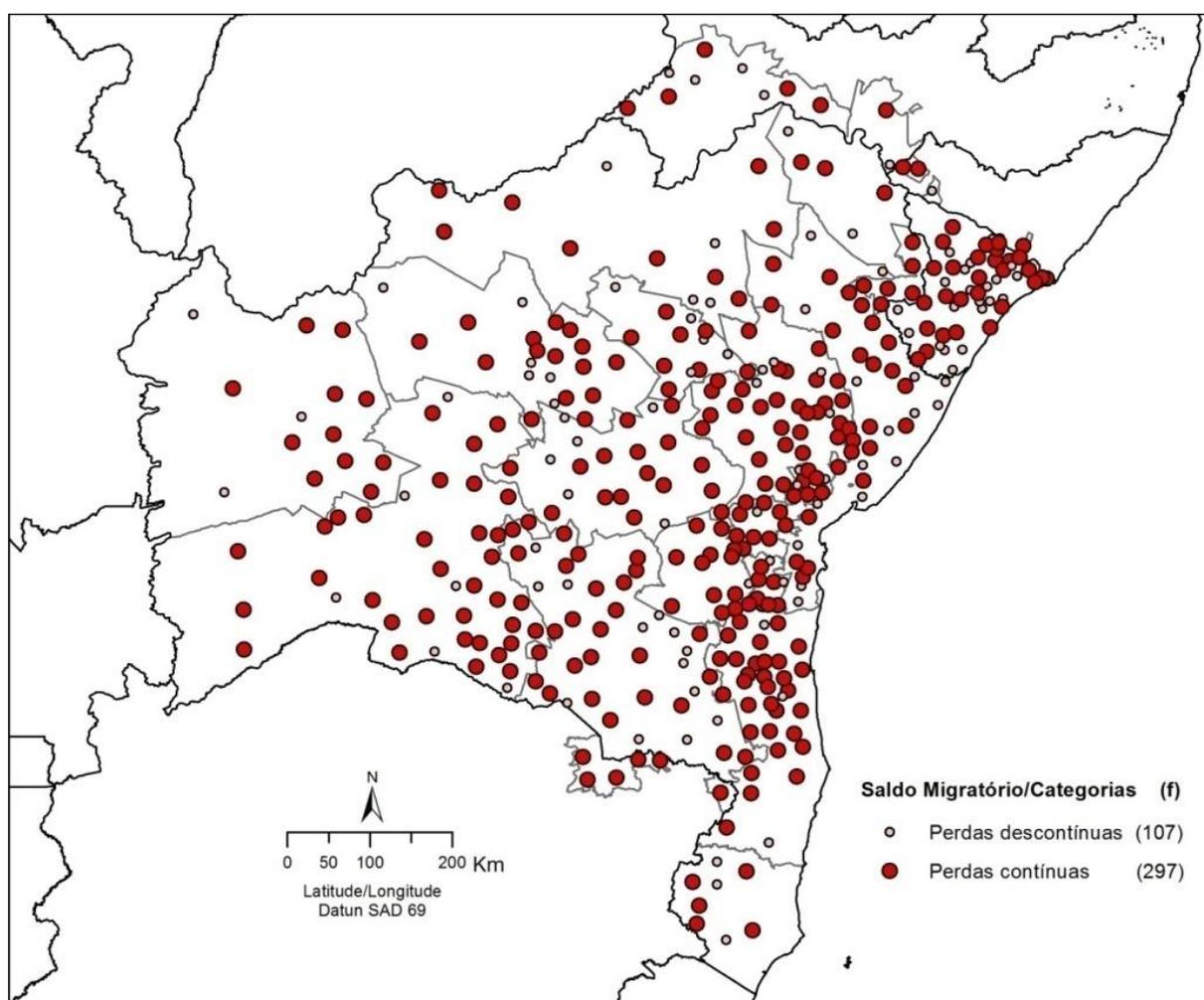


Figura 23 - Região de Influência de Salvador, trocas migratórias negativas com o restante do Brasil - (1991, 2000 e 2010)
Fonte: IBGE, Censos Demográficos.

Foi o primeiro estado da região de onde saiu grande quantidade de migrantes para as áreas mencionadas. Mesmo contemporaneamente, dos mais de 500

municípios integrantes da REGIC SSA, apenas 48 mantiveram ganhos populacionais contínuos entre 1991 e 2010. Posto isso, cabe então dissecar melhor o que está acontecendo na dinâmica migratória interna a própria REGIC SSA. Para tanto, os dados da Tabela 25 permitem avançar por trazerem exclusivamente os saldos migratórios dos 15 polos da REGIC SSA com: a) o resto do Brasil e b) com a própria região. Com isso aproveita-se o trabalho dos formuladores das Regiões de Influência, concentrando nossas conclusões sobre as localidades que se afiguraram mais relevantes na formulação da rede urbana polarizada por Salvador.

Tabela 25 - REGIC SSA, saldos migratórios dos polos com o resto do Brasil e com a própria região - migração de data fixa dos períodos de 1986/91, 1995/2000, 2005/10

Polos	Saldo (1986/1991)		Saldo (1995/2000)		Saldo (2005/2010)	
	Br*	REGIC SSA	Br*	REGIC SSA	Br*	REGIC SSA
Recôncavo e Faixa Litorânea						
Aracaju	4.968	-11.058	-2.582	-18.608	1.571	-4.143
Ilhéus/Itabuna	-17.057	3.179	-19.377	1.588	-15.030	-1.825
Santo Antônio de Jesus	57	1.118	-152	832	155	1.911
Teixeira de Freitas	-642	6.067	-3.973	4.531	-1.261	4.735
Salvador	-22.231	24.464	-19.391	-8.762	-27.510	-30.860
Interior Sertanejo						
Barreiras	635	10.712	105	11.279	-1.991	2.522
Feira de Santana	-4.296	11.595	-6.330	5.279	-3.069	5.901
Guanambi	-1.709	933	-3.901	384	-3.214	642
Irecê	-4.348	-2.280	-5.993	268	-5.588	-1.477
Itaberaba	-2.615	-494	-2.707	68	-1.322	-820
Jacobina	-3.628	-3.210	-3.759	-2.127	-3.870	-1.609
Jequié	-5.166	-1.317	-4.743	506	-3.876	182
Paulo Afonso	-909	-1333	-2.247	-446	-2.477	-441
Petrolina/Juazeiro	7.581	9.284	5.405	7.435	2.856	8.709
Vitória da Conquista	-11.245	6.910	-7.306	5.785	-5.337	4.498

Nota: *=Excluindo-se a REGIC SSA.

Fonte: Censos Demográficos, IBGE.

Afinal, qual é a tendência das trocas migratórias dos municípios polos com a REGIC SSA e com o restante do Brasil? Elas consolidam a característica de perdas ou se diferem em razão de suas centralidades funcionais?

Na Faixa Litorânea, dois casos merecem destaque: Salvador perdeu população sistematicamente para o resto do Brasil, mas a partir de 1995/2000 começou a perder estoques populacionais significativos para a sua periferia (30.860 pessoas entre 2005 e 2010); Aracaju vem perdendo população na maioria dos períodos, principalmente para a sua periferia, mas exhibe saldo positivo com o resto do Brasil no Censo 2010.

Esses parecem dois exemplos de localidades que estariam ingressando na primeira etapa de desconcentração demográfica segundo Richardson (1980).

Caso digno de nota na Faixa Litorânea seria o de Teixeira de Freitas - confirmando o que já fora observado anteriormente - cuja expansão se deve principalmente às contribuições que vem recebendo da REGIC SSA. Ilhéus/Itabuna estariam em situação similar, não fossem as perdas para o resto Brasil e para a REGIC SSA entre 2005/2010. Os ganhos de Santo Antônio de Jesus são também notáveis, especialmente nas trocas com a REGIC SSA.

No Interior da REGIC SSA, os casos mais significativos considerando o atual tamanho dos municípios-polos são: *a)* Petrolina/Juazeiro, o núcleo que mais polariza no Interior, e que ostenta ganhos populacionais nos três últimos censos, especialmente da REGIC SSA e de outras localidades do sertão nordestino; *b)* Barreiras com ganhos recorrentes em seus saldos migratórios a exceção da perda de 1991 pessoas para o resto do Brasil entre 2005 e 2010; *c)* Feira de Santana, polo que recebe muitos migrantes do resto da REGIC SSA, certamente muitos de sua periferia imediata, mas perde muitos indivíduos para o resto do Brasil; *d)* Vitória da Conquista, que ostenta saldos positivos sem descontinuidade com a REGIC SSA, mas com o resto do Brasil suas perdas são recorrentes e significativas.

Nos demais polos, os saldos são francamente negativos com o resto do Brasil e os ganhos nas trocas intrarregionais são descontínuos, episódicos ou pouco significativos como no caso de Jequié, à exceção de Guanambi.

A Tabela 26 complementa a anterior e concentra-se nos saldos migratórios resultantes das trocas com Salvador e dos polos com suas periferias imediatas (ver aspectos metodológicos relativos às Regiões de Influência). As principais conclusões podem ser agrupadas sob duas perspectivas: a dos polos que estariam vivendo um processo mais complexo na hierarquia funcional da rede urbana, experimentando perdas de população para a sua periferia imediata; a dos polos de menor complexidade, e que ainda se destacam na rede urbana principalmente como absorvedores de excedentes populacionais de sua periferia imediata.

Tabela 26 - Municípios-polos da REGIC SSA, saldos migratórios com o município de Salvador (Sa) e com a periferia imediata de cada polo – migração de data fixa dos períodos de 1986/91, 1995/2000, 2005/10

Polos	Saldo (1986/1991)		Saldo (1995/2000)		Saldo (2005/2010)	
	Sa	P-PI	Sa	P-PI	Sa	P-PI
Recôncavo e Faixa Litorânea						
Aracaju	-666	-13.701	-159	-19.428	-1.347	-7.580
Ilhéus/Itabuna	1.594	5.404	1.140	4.036	579	1.139
Santo Antônio de Jesus	639	682	240	769	-210	769
Teixeira de Freitas	24	3.986	-376	3.036	-44	3.256
Salvador	xxx	-4.903	xxx	-21.496	xxx	-33.321
Interior Sertanejo						
Barreiras	-157	3.727	-362	3.394	-575	-516
Feira de Santana	1.000	7.528	673	4.958	-116	3.018
Guanambi	183	1.367	211	982	34	808
Irecê	455	1.303	460	2.824	822	1.462
Itaberaba	600	1.343	166	591	-36	265
Jacobina	894	397	820	272	154	174
Jequié	1.185	966	401	1.172	-7	645
Paulo Afonso	-204	126	318	551	-211	634
Petrolina/Juazeiro	-147	7.913	73	6.522	-171	7.696
Vitória da Conquista	-266	5.435	-888	3.927	122	3.245

Nota: PI=Periferia Imediata.

Fonte: Censos Demográficos, IBGE.

No primeiro caso, como já sugerido, confirma-se a evidência de que Salvador, secundado por Aracaju, são grandes polos cujo processo de urbanização já ultrapassou os limites municipais, certamente mediante conurbação com municípios do entorno, como atestam os dados de perdas continuadas do polo para a periferia imediata nos três últimos censos. No segundo caso, comparecem seis municípios que exibem ganhos significativos e sistemáticos nas trocas populacionais com suas áreas periféricas: Petrolina/Juazeiro, Vitória da Conquista, Feira de Santana, Teixeira de Freitas, Ilhéus/Itabuna e Barreiras. Com ganhos menos significativos comparecem os polos de Guanambi, Irecê e Itaberaba.

Nas trocas com Salvador, os exemplos mais notáveis situam-se nos períodos: 1986/1991 que registra nove dos quatorze polos com saldos positivos em relação à Capital como Ilhéus/Itabuna, Jequié, Feira de Santana e; no período 1995/2000, quando dez polos ganharam população de Salvador. Pelos dados do censo de 2010 esse número reduziu-se a apenas três. Essa queda drástica pode ser atribuída a diversas razões, mas nos níveis mais complexos do processo de “despolarização” ou espraiamento demográfico da população convém alertar para o nível alto de perdas de população de Salvador para a sua periferia imediata (3.256 pessoas), além das

expressivas perdas assinaladas na tabela anterior (para o resto do Brasil e para o resto da REGIC).

O fato de a maioria dos polos (11) mostrarem saldos negativos nos últimos censos, sugere que a tendência histórica de perdas migratórias não se alterou fortemente, embora o nível de perdas se mostre decrescente nos períodos 1995/2000 e 2005/2010. Se esta tendência se consolidar, pode-se inferir que nas próximas décadas o saldo migratório negativo pode desaparecer até se atingir certo equilíbrio entre trocas no interior da REGIC. Nesse momento a rede urbana da Bahia poderá chegar de fato ao equilíbrio. Saldos migratórios tão positivos como os de Barreiras e Petrolina/Juazeiro relacionam-se ao desenvolvimento do agronegócio e à expansão da fronteira agrícola regional em suas periferias imediatas. No conjunto mais geral, os saldos positivos com o País e com a REGIC SSA mostram que apenas Barreiras e Petrolina/Juazeiro mantiveram trocas positivas em todos os períodos. A ampliação de serviços de saúde (hospitais), educação (universidades e escolas técnicas) e de infraestrutura (pavimentação de rodovias e construção de aeroportos) podem estar contribuindo para essa “reversão”. Todas elas reforçam o papel do Estado como agente organizador do espaço.

As áreas de maior centralidade na REGIC SSA parecem estar experimentando mudanças na dinâmica demográfica, no que pese às trocas migratórias negativas assinaladas. Focalizando os municípios-polos mais dinâmicos em relação aos volumes das trocas com os espaços de origem e destino mostrados nas duas tabelas anteriores, pode-se destacar sete exemplos que merecem alguma consideração especial.

Feira de Santana

Nas trocas com a periferia imediata os ganhos são significativos em relação ao saldo positivo com toda a REGIC SSA, no entanto, os ganhos de 11.595, 5.279 e 5.901 migrantes dos censos de 1991, 2000 e 2010 desaparecem nas trocas com o resto do país, mesmo que o nível dessas perdas venha declinando. Nas trocas com o município de Salvador, perdeu nos dois primeiros censos, mas obteve saldo positivo em 2000, de 673 migrantes. Dessa forma, o polo não usufrui, de fato, da desconcentração demográfica de Salvador, mas, na hierarquia da rede urbana regional, situa-se como localidade alimentada principalmente por sua periferia

imediate, funcionando, na maioria das vezes, como etapa migratória para fluxos com destinos fora da Bahia.

Petrolina/Juazeiro

Os ganhos de 9.284, 7.435 e 8.709 migrantes nos censos de 1991, 2000 e 2010 ampliaram-se nas trocas com o resto do País: o polo sanfranciscano ganhou do resto do Brasil nos três quinquênios (números declinantes). Em relação às permutas com o município de Salvador, o nível de perdas ocorreu nos períodos 1986/1991 e 2005/2010 e de ganhos em 1995/2000; nos dois casos os números envolvidos nas trocas foram relativamente pequenos. De modo geral, pode-se afirmar que o polo não usufrui, de fato, da desconcentração demográfica da capital baiana. Na hierarquia da rede urbana, situa-se em posição destacada, pois se alimenta da periferia imediata, da REGIC SSA e do resto do país.

Vitória da Conquista

Nas trocas com a periferia próxima os ganhos formam significativos em relação ao saldo positivo com toda a REGIC SSA, mas declinantes nos três censos. Os ganhos de 6.910, 5.785 e 4.498 migrantes, com a região, respectivamente nos censos de 1991, 2000 e 2010 desapareceram nas trocas com o resto do país, mesmos que o nível de perdas tenha declinado (11.245 pessoas em 1991, 7.306 em 2000 e 5.337 em 2010). Nas trocas com o município de Salvador, Vitória da Conquista perde nos dois primeiros censos, mas mantém saldo positivo em 2010 (122 migrantes). Assim, o polo só começa a usufruir da desconcentração demográfica de Salvador recentemente. Na hierarquia da rede urbana, situa-se como localidade alimentada principalmente por sua periferia imediata, funcionando, às vezes, como uma etapa migratória para fluxos com destinos para fora da Bahia.

Jequié

Nas trocas com a periferia imediata os saldos mantiveram-se positivos nos três períodos, confirmando assim, seu papel de centro na região na qual se insere. A mesma característica observou-se nas trocas com o município de Salvador, embora no período 2005/2010 tenha perdido 7 pessoas para a capital do estado. O município manteve perdas com o restante do país nos três períodos, bem como com a REGIC SSA no quinquênio 1986/1991. Nas décadas seguintes, apresentou saldos positivos, embora decrescentes. O polo não se beneficia da desconcentração demográfica da capital.

Barreiras

Nas trocas com sua hinterlândia os ganhos foram menos significativos que com a REGIC SSA nos censos de 1991 e 2000. Em 2010 o polo chega a perder 516 pessoas para a sua periferia imediata, sobretudo, para o município de Luís Eduardo Magalhães. Infere-se que esse déficit vincula-se à expansão da sojicultura nesse município. Os saldos positivos com o resto do país ocorreram nos censos de 1991 e 2000, no entanto, no quinquênio 2005/10, perde 1.991 migrantes. Nas trocas com o município de Salvador, as perdas prevalecem modestas nos três quinquênios, mas em níveis crescentes. Grosso modo, parece que o polo não usufrui da desconcentração demográfica de Salvador. Na hierarquia urbana, situa-se em posição destacada e isolada pelos ganhos com o resto do país e trocas exíguas com sua periferia imediata (de poucos municípios populosos).

Salvador

As trocas com sua periferia próxima mantiveram-se negativas e crescentes nos três momentos: 4.903 (1991), 21.496 (2000) e 33.321 (2010). Os saldos migratórios negativos com sua área de influência, de 8.762 e 30.860, nos dois últimos quinquênios, demonstram o fenômeno da desconcentração populacional a partir da capital em direção ao interior da região. Mas, a capital perde efetivos demográficos para o restante do Brasil, sobretudo no último período, e mantém saldos positivos com sua REGIC apenas no período transcorrido entre 1986/1991.

Aracaju

Nas trocas com o restante do Brasil manteve saldos positivos nos censos de 1991 e 2010; em 2000 o polo perdeu 2.582 pessoas. Nas trocas com a REGIC SSA, com sua hinterlândia e com a capital do estado da Bahia, as trocas foram negativas nos três quinquênios. No cômputo geral, o município vem perdendo população da mesma maneira que Salvador perde para sua periferia imediata, formada, sobretudo, por municípios metropolitanos.

Para Redwood (1984), a “despolarização” estaria ligada ao processo paralelo de descentralização industrial de São Paulo e Rio de Janeiro, concomitante ao aumento da importância de cidades secundárias enquanto localizações de novas atividades produtivas. Uma leitura dos efeitos da dispersão e/ou espraiamento econômico-demográfico assinala consequências sócio-espaciais resultantes da transmissão de dinamismo para cidades de sub-regiões próximas às grandes cidades,

como já documentado em metrópoles do Sudeste. Os dados sugerem que o mesmo processo pode estar ocorrendo em capitais estaduais do Nordeste, beneficiando municípios localizados nas periferias metropolitanas e em cidades médias situadas em sub-regiões vizinhas. Uma evidência desse processo no caso da REGIC SSA refere-se às trocas migratórias dos municípios localizados na periferia imediata da capital baiana. Tudo indica que tenha se iniciado um processo de dispersão das atividades econômicas, a partir das capitais, em direção aos municípios metropolitanos, e isso contribui para a atração de migrantes e/ou redução da emigração.

No quadro geral da REGIC SSA, observa-se que os municípios-polos de Feira de Santana, Petrolina/Juazeiro, Vitória da Conquista, Teixeira de Freitas e Barreiras, em face dos saldos migratórios positivos que ostentam e do crescimento vegetativo implícito nas taxas de crescimento examinada anteriormente são centralidades emergentes e dignas de nota na região. Chama a atenção o fato de todos se localizarem na borda fronteira (continental e/ou marítima).

Vários municípios localizados nos arredores de Salvador se destacaram nas trocas migratórias positivas com a velha capital. Outros destaques localizam-se nos extremos norte, oeste e sul da REGIC SSA. Em Juazeiro-Petrolina e Barreiras, o dinamismo demográfico das últimas décadas deve associar-se à expansão da agricultura comercial modernizada, da fruticultura irrigada e de serviços derivados da presença de empresas públicas de fomento do desenvolvimento econômico. Barreiras insere-se em um contexto econômico-demográfico similar embora postada no extremo noroeste da Bahia, na BR 242, já no Planalto Central brasileiro. Quanto à Teixeira de Freitas, pelo menos três fatores contribuíram para o expressivo saldo migratório positivo ocorrido desde 1991: *i)* sua localização geográfica favorecida pela proximidade dos estados de Minas Gerais e Espírito Santo; *ii)* sua posição na BR 101 articulada com a BR 116; e *iii)* o desenvolvimento da silvicultura a base de eucaliptais nos seus arredores. Os municípios de Santo Antônio de Jesus e Feira de Santana, localizados a um raio de aproximadamente 150 quilômetros de Salvador, juntamente com maioria dos municípios metropolitanos também apresentaram ganhos populacionais significativos. Considera-se que nessas localidades filtros de seletividade lá atuaram e explicam parcialmente os ganhos populacionais, provavelmente por causa da proximidade da grande cidade de Salvador e de

municípios do Recôncavo Baiano. Cidades médias dinâmicas situam-se na Franja Litorânea e nas proximidades das capitais estaduais.

Por fim, é fato que a generalização do uso do automóvel no Brasil reconfigurou a rede de cidades, possibilitando o surgimento e a inclusão de novas centralidades no sistema urbano nacional. Num país onde a distribuição populacional era ainda mais desigual do que nos tempos atuais, a rodovia trouxe a possibilidade de se chegar a lugares antes inimagináveis. No caso da Bahia, o rodoviarismo também ampliou as trocas de pessoas, mercadoria e informações entre as cidades e, associado às atividades produtivas, transformou a hierarquia urbana, em certo sentido. No entanto, a rede urbana desenhada após 1940 já havia sido esboçada desde antes, com a adoção das ferrovias. Nesse sentido, o automóvel apenas reforçou o papel de muitas localidades: os principais nós da rede urbano do estado já estavam conectados pelos trilhos desde o início do século XX, e algumas desde o final do século XIX. Apenas Paulo Afonso e Itapetinga não podem ser incluídas nesse grupo, pois tiveram sua importância ampliada com o desenvolvimento de projetos mais recentes. Vitória da Conquista, mesmo que não tenha recebido os trilhos, teve seu crescimento vinculado a projetos ferroviários desde o Oitocentos. As demais cidades com alto grau de centralidade foram servidas pelos trilhos e mantiveram esta posição, também, pela localização estratégica e pela importância histórica, tendo reafirmado essa posição com a chegada das rodovias. Apesar da constante primazia de Salvador na rede urbana estadual, no final do século XX e início do século XXI ela se apresenta mais equilibrada, com a consolidação de cidades interioranas e a perda relativa da capital no papel de atrair migrantes.

Por outro lado, a interiorização da urbanização baiana, rumo às fronteiras estaduais, indica o começo da densificação da rede de cidades em patamares mais complexos da hierarquia urbana e menos dependentes dos núcleos históricos originais. Embora a maioria dos polos regionais situados no interior do estado não apresentem saldos migratórios positivos com as diversas origens aqui estudadas, é provável que venham contribuindo para a consolidação da rede de localidades centrais da REGIC Salvador, ao desempenharem papel relevante na organização do território. Neste grupo, insere-se Vitória da Conquista, uma das três capitais regionais (nível B), ou mesmo Guanambi (mais próxima de Minas Gerais e da cidade de Montes

Claros) e Jequié (na BR 116, entre a Zona da Mata e a Caatinga) participando da reorganização da geografia econômica da Bahia.

As experiências vividas por um pesquisador antes e ao longo da construção de uma tese como esta impactam de maneira decisiva o resultado do trabalho, sob vários pontos de vista. Essas vivências têm reflexo, sobretudo, no exercício da investigação científica e da docência. Nesse intercurso, as indagações feitas e as respostas encontradas (ou não encontradas) fazem parte da energia necessária para colocar o pesquisador em caminhos pouco ou nunca antes trilhados por ele. Ao conectar histórias e escolhas de vida, acúmulo de conhecimento, interações acadêmicas das mais variadas formas, com o objeto que se pretende estudar, encontra-se preparado o terreno para discussões ainda mais amplas, o que de fato ocorreu nesta tese.

No que tange às conclusões advindas do estudo da rede de localidades centrais da Bahia, nossos objetivos foram alcançados, uma vez que se demonstrou a alternância de centralidade entre elas, bem como a permanência de Salvador (e de outros poucos núcleos) como polos estruturantes dessa articulação. Desse modo, partimos do pressuposto, de que antes do período abordado neste trabalho, ou seja, entre 1549 e 1822, existia uma rede pouco adensada entre pontos dispersos no território, cujo funcionamento refletia, de certa maneira, uma prática urbanizadora na Colônia. Como revela Reis Filho (1968), a estruturação da rede de cidades brasileira

iniciou-se ainda no século XVI, e a Bahia foi pioneira no processo de urbanização colonial, sendo a fundação de vilas e de cidades uma de suas dimensões mais relevantes, senão a de maior peso. Assim, a construção de vilas planejadas no interior da colônia indicava a instalação de equipamentos e serviços urbanos relacionados, sobretudo, à afirmação do Estado português (DELSON, 1997).

No longo arco do tempo que vai de 1822 a 2010 - quase 200 anos de amadurecimento da rede urbana baiana - identificou-se um número de condicionantes que influenciaram na organização na estrutura dessa rede, como o papel do ambiente natural, o papel das ferrovias e das rodovias, e o papel da dinâmica populacional e econômica.

Antes de adentrarmos na análise dos fatores de ordem técnica e demográfica, convém ressaltar a influência das *virtualidades naturais* no processo. Nesse caso, como já relatado, referimo-nos àquelas partes da natureza local e regional que foram pouco ou nada alteradas pela ação antrópica naquele contexto. Refere-se aqui às condições climáticas, composição do solo assentado na estrutura geológica e a água que se distribui nos rios, mares e oceanos, nos vales e encostas. Essas condicionantes naturais imprimiram singularidades que, de certa forma, ajudaram a definir nos primórdios a posição de muitos nós que compõem a rede urbana contemporânea da Bahia, como Salvador, Juazeiro e Porto Seguro, por exemplo.

No que diz respeito à relação homem-ambiente natural, destaca-se o papel da extração de ouro e diamante na região das Lavras Diamantinas baianas e arredores: ali nasceram assentamentos que tiveram importância considerável na rede pretérita de localidades, a exemplo de Rio de Contas, Nossa Senhora do Livramento e Lençóis. Como observamos ao longo do capítulo III desta tese, em particular nas Figuras de 07 a 10, existiam algumas áreas do território com maior presença de localidades, e a região da atual Chapada Diamantina era uma dessas. Além dela, igualmente figuravam como áreas de maior concentração de vilas o Recôncavo Baiano, o litoral e a margem sanfranciscana. Essas foram as primeiras regiões ocupadas pelos desbravadores portugueses, e esse processo vincula-se decisivamente às características físicas de cada uma delas. No entanto, à medida que o território baiano se tecnicizava, outras localidades se formavam e atributos de outra natureza foram incorporados à rede protourbana.

Observou-se ainda que, no período que vai da Independência até a Proclamação da República, as interações entre Salvador e demais localidades da rede se intensificaram. O governo ampliou sua presença nesses lugares tornando-os mais robustos e integrados à capital, mas de uma forma não homogênea. Assim, a construção e reparo de cadeias públicas, de estradas, de pontes, de hospitais, bem como a oferta de serviços ligados à justiça, à saúde e à educação alcançaram longínquas áreas da província, levando para esses aglomerados ares de urbanidade, semeando e fortalecendo ali os embriões do atual sistema urbano do estado da Bahia. Desse modo, a existência local de escolas, de serviços hospitalares, de presídios, da justiça e da igreja católica criaram as condições para o nascimento da cidade política, no sentido de que nela era possível o convívio de forças antagônicas.

Podemos afirmar, sem dúvida, que a rede urbana da Bahia começa a passar por mudanças mais intensas com a implantação do transporte ferroviário: a chegada dos trilhos conectou Salvador e núcleos urbanos do RB à localidades situadas no interior sertanejo, possibilitando interações de mercadorias, pessoas e informações nunca antes experimentadas. Foi a primeira vez, desde o início da ocupação lusitana, que trocas desse tipo foram feitas em tal volume e rapidez. A chegada do trem, associada às dinâmicas econômicas regionais, alterou significativamente a antiga organização das vilas e cidades surgidas no período colonial, demandando profissionais de atividades tipicamente urbanas e a ampliação da atividade comercial, bem como intensificando a dinâmica demográfica.

Se por um lado, a implantação do modal ferroviário reaproximou localidades – consolidando algumas funções de destaque no sistema urbano – a intensificação do uso do automóvel a partir do início do século XX ampliou ainda mais as possibilidades de interações entre os lugares, marcando a rede urbana com características próximas da forma como ela se apresenta hoje. Essas mudanças foram reflexo, igualmente, do aumento da intervenção do Estado na economia e da crescente urbanização e industrialização do Brasil e da própria Bahia.

No grupo dos principais fatores responsáveis por essas mudanças, menciona-se o papel da dinâmica demográfica, sobretudo das migrações – não se consegue analisar o papel que cada localidade tem na rede em que se insere, se não observarmos seu contingente populacional. Eleger esse componente como um dos eixos estruturantes deste trabalho foi indispensável na *corologia* da rede urbana da

Bahia. Por isso, desde o início do desenvolvimento da pesquisa passou-se a olhar o dado demográfico de maneira especial: e existência de localidades densamente povoadas é uma prova implícita de uma certa ordem social estável e de recursos naturais bem explorados (BACCI, 2009, p. 12). Em outras palavras, não há centralidade econômica e de serviços sem uma concentração populacional - e Salvador é um bom exemplo dessa relação.

O desenvolvimento do transporte rodoferroviário intensificou o processo de povoamento e a expansão de atividades protourbanas para o interior da província desde o século final do século XIX, sem contudo alterar a macrocefalia urbana da capital baiana. A cidade de Salvador manteve sua posição de destaque, mas acompanhou o surgimento desses outros núcleos distantes com relativa participação na vida de relações regionais, ampliadas, sobretudo, pela criação de estradas e caminhos que os conectavam, inaugurando novos padrões migratórios e inserindo aquela sociedade na modernidade e, mais tarde, no final do século XX, numa economia globalizada.

Esse contexto fez emergir pontos luminosos na rede urbana, tendo a dispersão espacial da população como fator crucial. Assim, ao longo do tempo, Salvador começa a apresentar menor capacidade de atração populacional, o que tem levado muitos estudiosos - a exemplo de Milton Santos - a chamar esse processo de desmetropolização, ou seja, quando cidades situadas na periferia imediata metropolitana passam a apresentar crescimentos populacionais acima da média da metrópole e acima da média estadual e federal. Se até a década de 1980 Salvador ampliava seu estoque populacional com a chegada anual de milhares de migrantes, a partir de então começa a apresentar saldos negativos em relação à sua periferia imediata: entre 1986/1991, a capital apresentou saldo negativo de 4.903 pessoas em relação aos municípios metropolitanos; entre 2005 e 2010 o saldo negativo foi de 33.231 pessoas. Esses dados levam a crer que o histórico processo de macrocefalia protourbana/urbana, que marcou a participação da capital na rede de localidades baianas desde 1549, dá sinais de mudanças, indicando que se caminha para a configuração de um sistema urbano mais equilibrado.

Finalmente, considera-se que as localidades centrais da rede urbana da Bahia surgiram como pontos luminosos em tempo diferentes: Ilhéus, Salvador e Porto Seguro foram importantes nós na rede de cidades e vilas da Bahia desde os

primórdios da ocupação portuguesa; já Feira de Santana, Juazeiro, Jacobina, Alagoinhas e Valença surgiram como centralidades no final do Oitocentos; Vitória da Conquista, Itabuna, Jequié e Senhor do Bonfim, por sua vez, despontam na primeira metade do século XX. As cidades de Irecê, Santo Antônio de Jesus, Guanambi, Barreiras, Brumado, Serrinha, Itapetinga, Teixeira de Freitas e Eunápolis ganharam função de destaque pós 1940, com a implantação dos principais troncos rodoviários no estado. Por outro lado, algumas cidades viram suas funções regionais minguarem, a exemplo de Rio de Contas, Livramento de Nossa Senhora, Belmonte, Caravelas e Mucugê - somente para citar alguns exemplos - ao longo do Novecentos. Essa perda de importância na rede estabelece-se à medida que as forças da natureza deixam de ser hegemônicas e a técnica passa a ditar o processo de organização do espaço.

Desse modo, não se deve vincular a evolução, as mudanças e a atual configuração da rede urbana da Bahia unicamente às forças atuantes em determinado período: em cada fase analisada, conclui-se que diferentes circunstâncias e fatores imprimiram as feições ao arranjo espacial da rede urbana, mesmo que a concentração populacional tenha sido parte fundante em todas elas. É fato que as rodovias imprimiram uma nova feição e uma nova dinâmica à rede de cidades baianas, no entanto ela se apresenta nesse início de século como se fora um palimpsesto, marcada por eventos, atores, dinâmicas migratórias escritas e reescritas em diferentes tempos pretéritos.

Ao cabo, levantam-se algumas questões possíveis de investigação futura: Como se organizou a rede de localidades assentada na região das Lavras Diamantinas Baianas (atual Chapada Diamantina), bem como na zona drenada pelo rio São Francisco no Oitocentos? Como a igreja participou na conformação dessa rede? De que maneira a investigação sobre as doenças e pestes que acometeram populações da capital e do interior podem revelar novas dimensões da rede pretérita baiana? Quais localidades foram apagadas da rede de localidades e por quais motivos tornaram-se cidades desabitadas? Quais “correntes” migratórias marcaram a dinâmica populacional e espacial pretérita da Bahia?

Por fim, acredita-se que as redes urbanas, assim como o espaço geográfico, serão melhor compreendidas em totalidade se o ponto de partida ou de chegada considerar a geografia histórica. Nesse sentido, cabe sempre levar em conta o tempo de hoje ao mesmo tempo em que se recompõe o passado, com o objetivo de projetar

espaços geográficos nos quais as cidades possam ser realmente apropriadas pelos homens, produzindo redes geográficas mais solidárias e humanas.

Referências Bibliográficas

ABREU, M. de A. Construindo uma geografia do passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. **GEOUSP, Espaço e Tempo**, São Paulo: USP, p. 13- 25, 2000.

_____. A apropriação do território no Brasil colonial. In: CASTRO, Iná Elias de et al. **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

ADONIAS FILHO. **Sul da Bahia: chão de cacau**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1976.

AGUIAR, Durval Vieira de. **Descrições práticas da província da Bahia com declaração de todas as distâncias intermediárias das cidades, vilas e povoações**. 2.ed. Rio de Janeiro, Cátedra, 1979.

ALMEIDA, L. A. B. de. **Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial da Bahia no dia 1.o de março de 1865, pelo excellentissimo presidente da provincia, o snr. desembargador Luiz Antonio Barboza de Almeida**. Bahia: Typ. Poggetti--De Tourinho, & C.a, 1865. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/bahia>>. Acesso em: 17 jun. 2013.

ALMEIDA. M. C. du P. e. **Relatório 1823**. Bahia: Typografia Nacional, 1823. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/bahia>>. Acesso em: 01 jun. 2013.

_____. **O assucar e o alcool na Bahia**. Rio de Janeiro: Companhia Typographica do Brazil, 1903. Disponível em: <<http://hemerotecadigital.bn.br/>>. Acesso em: 24 set. 2013.

ALMEIDA, T. X. G. de. **Falla que recitou o presidente da provincia da Bahia, Thomaz Xavier Garcia de Almeida, n'abertura da Assembléa Legislativa da mesma provincia em 2 de fevereiro de 1839**. Bahia: Typ. de Manoel Antonio da Silva Serva, 1839. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/bahia>>. Acesso em: 05 jun. 2013.

_____. **Falla que recitou o presidente da provincia da Bahia, Thomaz Xavier Garcia de Almeida, n'abertura da Assembléa Legislativa da mesma provincia em 2 de fevereiro de 1840**. Bahia: Typ. De Manoel Antonio da Silva Serva, 1840. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/bahia>>. Acesso em: 07 jun. 2013.

ALVIM, Ana Márcia Moreira. **Análise da rede urbana de Minas Gerais a partir dos fluxos migratórios nos períodos 1986-1991 e 1995-2000**. Tese de doutorado. Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Programa de Pós-Graduação em Tratamento da Informação Espacial. Belo Horizonte, 2009.

ANDRADE, Adriano Bittencourt. Desafios para estudos de Geografia Urbana de cunho histórico. In: **Anais...** XI Encuentro de Geógrafos de América Latina. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2007, v. 1, p. 1-14.

_____. **O outro lado da baía: a rede urbana do recôncavo baiano setecentista.** Tese de doutorado. UFBA, Faculdade de Arquitetura. Salvador, 2010.

ANDRADE, Manuel Correia de. **A questão do território no Brasil.** Hucitec. São Paulo, 2004.

ANDRADE, T. A; SERRA, R. V. **O recente desempenho das cidades médias no crescimento populacional urbano brasileiro.** Texto para discussão Nº 554. Rio de Janeiro: IPEA, 1998.

ANDREA, F. J. de S. S. **Falla dirigida a Assembléa Legislativa Provincial da Bahia, na abertura da sessão ordinária do anno de 1845, pelo presidente da provincia, Francisco José de Sousa Soares d'Andrea.** Bahia: Typ. de Galdino José Bizerra [i.e. Rizerra] e Companhia, 1845. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/bahia>>. Acesso em: 28 jun. 2013.

_____. **Falla dirigida a Assembléa Legislativa Provincial da Bahia, na abertura da sessão ordinária do anno de 1846, pelo presidente da provincia, Francisco José de Sousa Soares d'Andrea.** Bahia: Typ. de Galdino José Rizerra e Companhia, 1846. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/bahia>>. Acesso em: 30 jun. 2013.

ANTONIL, André João. **Cultura e opulência no Brasil.** 3. ed. Belo Horizonte: Editora Itatiaia Limitada, 1997.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO. **Parte da Planta Chorografica da estrada, que principiando na Serra dos Montes Altos [...] vem finalizar no Porto de S. Felis – 1758.** CALDAS. 1958.

_____. **Recorte da gravura Vue de la ville et du port d'Ilhéos - Século XIX.** Lisboa. Cota: AHU_ICONi_005_I, D. 59.

_____. **Recorte da gravura São Salvador - século XIX.** Lisboa. Cota: AHU_ICONi_005_I, D. 50.

_____. **Recorte da gravura Cidade de S. Salvador, Bahia de Todos os Santos (1ª vista) - Século XIX.** Lisboa. Cota: AHU_ICONi_005_I, D. 54.

AZEVEDO, A. I. de. **Falla que recitou o presidente da provincia da Bahia, o conselheiro Antonio Ignacio d'Azevedo, n'abertura da Assembléa Legislativa da mesma provincia em 2 de fevereiro de 1847.** Bahia: Typ. do Guaycurú de D. Guedes Cabral, 1847. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/bahia>>. Acesso em: 01 jul. 2013.

AZEVEDO, Aroldo de. Vilas e cidades do Brasil colonial. **Terra Livre**, São Paulo, n. 10, p. 23-78, jan. – jul, 1994.

AZEVEDO JUNIOR, M. U. T. de. **Os caminhos de ferro: patrimônio histórico e turismo cultural no entorno da antiga estrada de ferro de Ilhéus.** 133 f.

Dissertação (Mestrado em Cultura e Turismo). Ilhéus:Universidade Estadual de Santa Cruz, 2007.

BACCI, M. L. Espacio y estrategia del crecimiento demográfico. In: Bacci, M.L. **Historia mínima de la población mundial**. Biblioteca de Bolsillo. v. 138. Barcelona: Ariel, 2009.

BAKER, Alan R. H. "The Dead don't Answer Questionnaires": researching and writing Historical Geography. **Journal of Geography in Higher Education**, v.21, n.2, p. 231-243, 1997.

_____. **Geography and History: Bridging the Divide**. Cambridge: CambridgeUniversity Press, 2003.

BAHIA, Estado da. **Anuário Estatístico da Bahia**: Ano de 1934. Salvador: Graphica Oficial, 1936.

_____. **Evolução territorial e administrativa do Estado da Bahia: um breve histórico**. Salvador: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais, 2001.

BALÁN, Jorge. **Migrações e desenvolvimento capitalista no Brasil: ensaio de interpretação histórico-comparativa**. Estudos SEBRAPE, V. 1, p 7-79, jul-set, 1972.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. As migrações para Salvador. **Boletim Baiano de Geografia**. Ano III, nº 7 e 8, Junho 1961-Março 1962.

_____. **Geografia da População**. Editora Nacional. São Paulo, 1980.

BECKER, Olga Maria Schild. Mobilidade espacial da população: conceitos, tipologia, contextos. In: CASTRO, Iná Elias de; et al. **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

BERQUÓ, Elza. A evolução demográfica da população brasileira durante o século XX. In: PINHEIRO, Paulo Sérgio; SACHS, Ignacy; WILHEIM, Jorge (Orgs.). **Brasil: um século de transformações**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001. p. 14-37.

BIBLIOTECA NACIONAL DE PORTUGAL. **Parte da carta Suite du Bresil. Depuis la Baye de Tous lês Saints jusqu`a St Paul. Pour servir a l` historie gen.le des voyages – 1754**. PRÉVOST (et al.), 1754.

BIBLIOTECA PÚBLICA MUNICIPAL DO PORTO. **Parte do Mappa da capitania de Minas Geraes**. Sala de manuscritos e reservados. ROCHA, José Joaquim da. 1793.

BOTELHO, Carlos de Castro. Aspectos geográficos da zona cacaueteira da Bahia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 2, p. 3-54, 1954. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/bahia>>. Acesso em: 04 nov. 2013.

BRADFORD, M.; KENT, W. Teoria dos Lugares Centrais: o modelo de Christaller. In: _____. **Geografia Humana: teorias e aplicações**. Lisboa: Gradiva, p. 17-25, 1987.

BRANDÃO, Paulo Roberto Baqueiro. Um território indiferenciado dos sertões: a geografia pretérita do oeste baiano (1501-1827). **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v. 29, n. 1, p. 47-56, 2009.

_____. A formação territorial do Oeste Baiano: a constituição do “Além São Francisco” (1827-1985). **Geotextos**, Salvador, v. 6, n. 1, p. 35-50, 2010.

BRASIL, Império do. **Ofícios e documentos dirigidos às cortes/ Governador das Armas da Província da Bahia**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1822.

_____. **Exposição Internacional de Viena D`Austria em 1873**. Catalogo dos productos naturaes e industriaes do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Typographia do Imperial Instituto Artistico, 1873.

_____. **O império do Brasil na Exposição universal de 1876 em Philadelphia**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876.

BRASIL, **ANUÁRIO Estatístico do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 1950, 1960 e 1970.

BRAUDEL, Fernand. **O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Felipe II**. 2 vols. São. Paulo: Martins Fontes, 1984.

BRITO, Nascimento. **Meio século de estradas de ferro**. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1961. 213p.

BRUNHES, Jean. **La Géographie Humaine**. Essai de classification positive. Principes et exemples. Paris, Librairie Felix Alcan, 1910.

BULCÃO, A. A. A. **Falla com que abriu no dia 1.o de maio de 1880 a 1.a sessão da 23.a legislatura da Assembléa Legislativa Provincial da Bahia o exm. sr. dr. Antonio de Araujo de Aragão Bulcão, presidente da provincia**. Bahia: Typ. do "Diario da Bahia," 1880. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/bahia>>. Acesso em: 04 nov. 2013.

BUTLIN, R.A. Theory and methodology in historical geography. In: **Historical geography: progress and prospect**. London, Walfeboro, New Hampshire: Edited by M. Pacione, 1987.

_____. Historical geography in the second half of the twentieth century. In: **Historical geography - throught the gates of space and time**. Edward Arnold, London, New York, Melbourne, Auckland: 1993.

CAMPOS, Helena Guimarães. Estradas reais e estradas de ferro: cotidiano e imaginário nos caminhos de minas. **Revista de História Comparada**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 1-29, 2007. Disponível em:

<<http://www.hcomparada.historia.ufrj.br/revistahc/revistahc.htm>>. Acesso em: 01 abr. 2013.

CARNEIRO, Patrício A. S. Questões teóricas e metodológicas da Geografia Histórica. In: **Anais... IX ENANPEGE - Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia**. Goiânia 8 a 12 de outubro 2011. p. 1-8.

_____. **Do sertão ao território das Minas e das Gerais: entradas e bandeiras, política territorial e formação espacial no período colonial**. Tese de doutorado. UFMG, Instituto de Geociências. Belo Horizonte, 2013.

CARVALHO, J. A. M. Crescimento populacional e estrutura demográfica no Brasil. In: **Texto para discussão**, N° 227, 1-18, Belo Horizonte, MG, 2004. Disponível em: <http://web.cedeplar.ufmg.br/cedeplar/site/index.php?option=com_content&view=article&id=1445&Itemid=359&limitstart=9>, Acesso em: 26 de jun. de 2012.

CERDAN, Marcelo Alves. Maria Graham e a escravidão no Brasil. Entre o olhar e o bico de pena e os leitores do diário de uma viajante inglesa do século XIX. In: **História Social**. N° 10, 121-148, Campinas, São Paulo, 2003.

CHOLLEY, André. **La Géographie (Guide de l'Étudiant)**. Paris: PUF, 1951.

CONSELHO DE SALUBRIDADE PÚBLICA DA BAHIA & MARTINS, João Vicente. **O conselho de salubridade pública e os habitantes da cidade e província da Bahia**. Bahia. Typographia de Epifanio Pedroza, 1848.

CORRÊA, L. S. Memória das colônias alemãs na Bahia no séc. XIX. In: XXIV ENANPUH – Encontro Nacional da Associação Nacional de História. **Anais...** São Leopoldo, 2007. p. 1-9.

CORRÊA, Roberto Lobato. Estudo das relações entre cidade e região. In: **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.31, n. 1, p. 43-56, 1969. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/d_detalhes.php?id=7115>, Acesso em: 07 de ago. de 2012.

_____. A periodização da rede urbana da Amazônia. In: **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.49, n. 3, p. 39-60, 1987. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/d_detalhes.php?id=7115>, Acesso em: 08 de ago. de 2012.

_____. A rede de localidades centrais nos países subdesenvolvidos. In: **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.50, n. 1, p. 61-84, 1988. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/d_detalhes.php?id=7115>, Acesso em: 08 de ago. de 2012.

_____. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989a.

_____. Hinterlândias, hierarquias e redes: uma avaliação da produção geográfica brasileira. In: **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.51, n. 3, p. 113-138, 1989b. Disponível em: <

http://biblioteca.ibge.gov.br/d_detalhes.php?id=7115>, Acesso em: 16 de fev. de 2014.

_____. Os centros de gestão do território: uma nota. **Território**, Rio de Janeiro, v. 1, p. 23-30, 1995.

_____. **Estudos sobre a rede urbana**. Bertrand Brasil, Rio de Janeiro, 2005.

_____. **Trajetórias geográficas**. Bertrand Brasil, Rio de Janeiro, 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato & LOJKASEK, Vanda Silvia. Uma Definição Estatística da Hierarquia Urbana. In: **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.34, n. 3, p. 154-171, 1972. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/d_detalhes.php?id=7115>, Acesso em: 09 de ago. de 2012.

COSTA, W. M. **O Estado e as Políticas Territoriais no Brasil**. 10 ed.. São Paulo: Ed. Contexto, 1988. 83p.

COSTA, Sérgio; ALONSO, Angela; TOMIOKA, Sérgio. **Modernização negociada: expansão viária e riscos ambientais no Brasil**. Brasília: Ed. IBAMA, 2001. 240p.

COURVILLE, Serge. **Introduction à la géographie historique**. Laval: Presses universitaires de Laval, 1995.

CRULS, Gastão. Impressões de uma visita à Companhia Ford Industrial do Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.1, n. 4, p. 3-25, 1939.

CUNHA, Aloísio Santos da. **Descaminhos do trem: as ferrovias na Bahia e o caso do trem da Grota (1912-1976)**. Dissertação de mestrado. Programa de pós-graduação em História (Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas). Salvador: UFBA, 2011.

DAMIANI, A. **População e Geografia**. São Paulo: Contexto, 2006.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. Rede urbana colonial cearense: uma crítica à noção de rede dendrítica. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, 2006.

DAVIDOVICH, Fany. Formas de projeção espacial das cidades na área de influência de Fortaleza. In: **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.33, n. 2, p. 39-102, 1970. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/d_detalhes.php?id=7115>, Acesso em: 09 de ago. de 2012.

_____. Escalas de urbanização: uma perspectiva geográfica do sistema urbano brasileiro. In: **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.40, n. 1, p. 51-82, 1978. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/d_detalhes.php?id=7115>, Acesso em: 09 de ago. de 2012.

DAVIDOVICH, Fany & FREDRICH, Olga M. Buarque de Lima. Padrões de localização e estrutura de fluxos dos estabelecimentos industriais na Região Metropolitana de

Salvador. In: **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.44, n. 4, p. 541-590, 1982. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/d_detalhes.php?id=7115>, Acesso em: 10 de ago. de 2012.

DELSON, Roberta Marx. **Novas Vilas para o Brasil- Colônia: planejamento espacial e social no Século XVIII**. Brasília: Alva-Ciord, 1997.

DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, I.E., GOMES, P.C.C., CORRÊA, R.L. (Org.). **Geografia: Conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996. P. 141-162.

DOSSE, François. **A história em migalhas, dos *Annales* à nova história**. Campinas: Editora da Universidade Estadual de Campinas, 1992.

_____. **História e ciências sociais**. São Paulo: EDUSC, 2004.

ERTHAL, R. Geografia Histórica, considerações. **GEOgraphia**, ano 5, n. 9, 2003.

FAISSOL, Speridião. As grandes cidades brasileiras: Dimensões básicas de diferenciação e relações com o desenvolvimento econômico. Um estudo de análise fatorial. In: **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.32, n. 4, p. 87-130, 1970. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/d_detalhes.php?id=7115>, Acesso em: 07 de ago. de 2012.

FERNANDES, E. R. **Do mar da Bahia ao rio do sertão**. Bahia and San Francisco Railway. Dissertação de mestrado (Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo). Salvador: UFBA, 2005.

FERREIRA, André Veloso Batista. **A formação da rede urbana no Vale do Jequitinhonha - Minas Gerais**. Belo Horizonte: UFMG (Instituto de Geociências). Dissertação de Mestrado, UFMG, 1999.

FERREIRA, Manoel Jesuino. **A província da Bahia**. Rio de Janeiro. Typographia Nacional, 1875. Disponível em: <<http://hemerotecadigital.bn.br/>>. Acesso em: 26 ago. 2013.

FREYRE, Gilberto. **Casa-grande & senzala: formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal**. 41.ed. Rio de Janeiro: Editora Record, 2000.

GEIGER, Pedro Pinchas. **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais/Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos/MEC, 1963.

GEORGE, P. **Geografia da População**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.

GRAHAM, Maria. **Diário de uma viagem ao Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1990.

HISSA, C. E. V. Introdução ao estudo da dinâmica espacial da população: perspectivas teóricas. **Revista geografia e ensino**. Belo Horizonte, v. 5, n.1, p. 5-12, 1993.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. 26. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

IANNI, Octavio. **Estado e Planejamento no Brasil (1930-1970)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971.

IBGE. **Censos demográficos (1972 a 2010)**. Rio de Janeiro: IBGE, 1972 a 2010.

_____. **I centenário das ferrovias brasileiras**. Rio de Janeiro: IBGE, 1954.

_____. **Cidades: Juazeiro**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/xtras/uf.php?coduf=29&search=bahia>. Acesso em: 16 set. 2013.

_____. **Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas**. Rio de Janeiro: IBGE, 1972.

_____. **Regiões de influência das cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/geografia/REGIC.shtm?c=6/>. Acesso em: 15 out. 2011.

KIDDER, Daniel Parish. **Reminiscências de viagens e permanência no Brasil (Províncias do Norte)**. São Paulo: Livraria Martins, 1943. 255p.

LACOSTE, Yves. **A Geografia: isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra**. São Paulo: Papyrus, 1988.

LAGE, Creuza Santos. **Refletindo sobre o projeto de pesquisa em Geografia**. Salvador: UFBA, 2002.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia científica**. 3. Ed. São Paulo: Atlas, 1993.

LEÃO, Sônia de Oliveira. Padrões espaciais de desenvolvimento urbano, 1500-1930. In: SILVA, Sylvio C. Bandeira de Mello et al. **Urbanização e metropolização no estado da Bahia, evolução e dinâmica**. Salvador: Centro Editorial e didático da UFBA, 1989. 262p.

LEE, E. S. Uma teoria sobre a migração. In: MOURA, H. A. de. (org.). **Migração Interna, textos selecionados**. Fortaleza: BNB/ETENE, 1980. p. 89-114. 722p.

LOBO, Carlos Fernando Ferreira. **Dispersão espacial da população nas regiões de influência das principais metrópoles brasileiras**. Belo Horizonte: UFMG (Instituto de Geociências). Tese de doutorado, UFMG, 2009. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/handle/1843/MPBB-7VQGUT>. Acesso em: 26 set. 2011.

LOBO, Carlos et al.. Centralidade e mobilidade espacial da população: uma proposta de identificação de perfis regionais. **Geografia**, Rio Claro, 2014.

LOBO, Carlos; MATOS, Ralfo. Migrações e a dispersão espacial da população nas Regiões de Influência das principais metrópoles brasileiras. **Revista Brasileira de Estudos Populacionais**, Rio de Janeiro, p. 81-101, 2011.

LOURENÇO, B. de S. **Relatorio que apresentou a Assembléa Legislativa da Bahia o excellentissimo senhor Barão de S. Lourenço, presidente da mesma provincia, em 11 de abril de 1869**. Bahia: Typ. de J. G. Tourinho, 1869. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/bahia>>. Acesso em: 26 ago. 2013.

_____. **Relatorio apresentado a Assembléa Legislativa da Bahia pelo excellentissimo senhor Barão de S. Lourenço, presidente da mesma provincia, em 6 de março de 1870**. Bahia: Typ. do Jornal da Bahia, 1870. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/bahia>>. Acesso em: 24 ago. 2013.

LYRIO, Luzinete Barbosa. **As mulheres e o atendimento médico: Salvador – Bahia (1850-1888)**. Dissertação de mestrado (Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias). Área de ciências da educação. Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, 2004.

MACHADO, C. da C. **Falla com que o exm. sr. commendador Antonio Candido da Cruz Machado abriu a 1.a sessão da vigesima legislatura da Assembléa Legislativa Provincial da Bahia no dia 1.o de março de 1874**. Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1874. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/bahia>>. Acesso em: 01 ago. 2013.

MACIEL, Affonso Glycerio da Cunha. Memoria histórica e descriptiva da Tram-Road de Nazareth. **Revista do Instituto Geographico e Histórico da Bahia**, Salvador, n. 52, p. 319-382, 1926.

MAGALHÃES, J. J. de M. **Falla que recitou o presidente da provincia da Bahia, o dezembargador João José de Moura Magalhães, n'abertura da Assembléa Legislativa da mesma provincia em 25 de março de 1848**. Bahia: Typ. de João Alves Portella, 1848. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/bahia>>. Acesso em: 02 jul. 2013.

MAGALHÃES, Reis. Estrada de ferro da Bahia ao São Francisco. **Revista do Instituto Geographico e Histórico da Bahia**, Salvador, v. 3, n.7, p. 77-96, 1896.

MAGNANINI, Ruth Lopes da Cruz. As cidades de Santa Catarina: Base econômica, classificação funcional. In: **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.33, n. 1, p. 85-122, 1970. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/d_detalhes.php?id=7115>, Acesso em: 08 de ago. de 2012.

MAIA, Doralice Sátyro. De entrocamentos de caminhos e feiras a cidades pontas de trilho: apontamentos para a geografia histórica das cidades do interior do território brasileiro. In: III Encontro Nacional de História do Pensamento Geográfico. I Encontro Nacional de Geografia Histórica. **Anais...** Rio de Janeiro: UFRJ – Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2012. p. 1-17.

MAPOTECA DO EXÉRCITO PORTUGUÊS. **Parte da Carta geographica de projeção espherica ortogonal da Nova Luzitânia ou América Portuguesa e Estado do Brazil**, 1798. Divisão de Infra-Estrutura. LEME, 1798.

MARCÍLIO, Maria Luiza. Sistemas demográficos no Brasil do século XIX. In: MARCÍLIO, M. L. (Org.). **População e Sociedade**. Editora Vozes. Petrópolis, 1984.

MARCONDES, Renato Leite. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. **Revista de Economia Política**, v. 32, n. 1, p. 142-166, jan./mar. 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_pdf&pid=S0101-31572012000100009&lng=en&nrm=iso&tlng=pt>. Acesso em: 01 set. 2013.

MARQUES, A. H. de O. **História de Portugal: Das origens e às revoluções liberais**. 2.ed. Lisboa: Edições Ágora, 1973. v. 2.

MARTINS, F. G. **Falla que recitou o presidente da provincia da Bahia, o desembargador conselheiro Francisco Gonçalves Martins, n'abertura da Assembléa Legislativa da mesma provincia em 4 de julho de 1849**. Bahia: Typ. de Salvador Moitinho, 1849. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/bahia>>. Acesso em: 05 jul. 2013.

_____. **Falla que recitou o prezidente da provincia da Bahia, o conselheiro desembargador Francisco Gonçalves Martins, n'abertura da Assembléa Legislativa da mesma provincia em 1. de março de 1850**. Bahia: Typ. Constitucional, 1850. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/bahia>>. Acesso em: 07 jul. 2013.

_____. **Falla que recitou o presidente da provincia da Bahia, o desembargador conselheiro Francisco Gonçalves Martins, n'abertura da Assembléa Provincial da mesma provincia no 1. de março de 1851**. Bahia: Typ. Constitucional de Vicente Ribeiro Moreira, 1851. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/bahia>>. Acesso em: 08 jul. 2013.

_____. **Falla que recitou o presidente da provincia da Bahia, o desembargador conselheiro Francisco Gonçalves Martins, n'abertura da Assembléa Legislativa da mesma provincia no 1. de março de 1852**. Bahia: Typ. Const. de Vicente Ribeiro Moreira, 1852. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/bahia>>. Acesso em: 09 jul. 2013.

MATOS, Ralfo. Questões teóricas acerca dos processos de concentração e desconcentração da população no espaço. **Revista Brasileira de Estudos Populacionais**, 12 (1/2), 1995.

_____. O Brasil dividido e a rede urbana fracionada. **Cadernos do Leste**, Belo Horizonte, IGC/UFMG, v. 1, n. 1, p. 1-51, 2003.

_____. **Espacialidades em rede. População, urbanização e migração no Brasil contemporâneo**. Belo Horizonte: Editora C/ Arte, 2005.

_____. A discussão do antiurbanismo no Brasil colonial. **Geografias**, Belo Horizonte, v. 7, n. 2. , p. 40-55, 2011.

_____. **Geografia da População**. Belo Horizonte: UFMG, 2011.

MATOS, Ralfo Edmundo da Silva; BAENINGER, R. Migração e urbanização no Brasil: processos de concentração e desconcentração espacial e o debate recente. **Cadernos do Leste**, Belo Horizonte, IGC/UFMG, v. 6, n. 6, p. 7-44, 2004.

MATOS, Ralfo Edmundo da Silva; SILVA, Amélia Maria da Costa. Transporte automotivo e crises sistêmicas no século XX. **Cadernos do Leste**, Belo Horizonte, v. 8, n. 8, p. 38-60, 2008.

MATTOSO, Kátia de Queirós. **Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX**. São Paulo/Salvador: HUCITEC/Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1992.

MAWE, John. **Viagens ao interior do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1978. 243 p.

MITCHELL, Jean Brown. **Historical geography**. London: English Universities Press, 1954.

MONTEIRO, Tania Penido. **Portugueses na Bahia na segunda metade do séc. XIX: emigração e comércio**. Porto: Secretaria de Estado da Emigração/Centro de Estudos, 1985.

MOURA, A.M. (Coord.) **Migração interna; textos selecionados**. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil, 1980.

NEVES, Erivaldo Fagundes; MIGUEL, Antonieta (Orgs.). **Caminhos do Sertão: ocupação territorial, sistema viário e intercâmbios coloniais dos sertões da Bahia**. São Paulo: Arcadia, 2007.

NORTON, William. **Historical analysis in geography**. London; New York: Longman, 1984.

PACIFIC STEAM NAVIGATION CORPORATION. **Companhia de navegação a vapor do Pacífico de Lisboa para Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro**. Lisboa: Typografia Costa Braga, 1931.

PARAISO, Maria Hilda Baqueiro. **Caminhos de ir e vir e caminho sem volta: índios, estradas e rios no sul da Bahia**. Dissertação de mestrado (Pós-graduação em Ciências Sociais). Salvador: UFBA, 1982.

PAULA, Dilma Andrade de. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. **Revista Brasileira de História da Ciência**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 142-156, jul. -dez. 2010.

PAULA, João Antônio de. **O prometeu no sertão: economia e sociedade da capitania das Minas dos Matos Gerais**. Tese de doutorado. São Paulo: USP, 1988.

PENNA, H. F. **Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo presidente da provincia, o conselheiro e senador do imperio Herculano Ferreira Penna, em 10 de abril de 1860**. Bahia: Typ. de Antonio Olavo da França Guerra, 1860. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/bahia>>. Acesso em: 08 ago. 2013.

PINTO, Alvaro Vieira. **El pensamiento critico em Demografia**. Santiago de Chile: CELADE, 1973.

PORTO, Gil Carlos Silveira. **Configuração Sócio-espacial e Inserção das feiras livres de Itapetinga-Ba e arredores no circuito inferior da economia**. 1995. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geociências. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2005.

_____. Desenvolvimento e imigração na Bahia: uma contribuição aos estudos populacionais em Geografia. In: Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia, 9, 2011, Goiânia. **Anais ...** Goiânia: ENANPEGE, 2011. p. 1-5.

_____. Rede urbana no Nordeste brasileiro: notas sobre o Oeste Baiano nos séculos XIX e XX. In: 1st International Meeting – Geography & Politics, Policies and Planning, 1, Porto, 2013. **Anais ...** Porto: CEGOT – Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território, 2013. p. 303-318.

PORTO, G. C. S. & MATOS, R. E. da S. Rede urbana no Nordeste brasileiro: notas sobre o Oeste Baiano nos séculos XIX e XX. In: **Anais...** 1st International Meeting – Geography & Politics, Policies and Planning, Porto, 2013. p. 303-318.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo: colônia**. 23. Ed. São Paulo: Brasiliense, 1994. 390p.

RAVENSTEIN, E. G. As leis da migração. In: MOURA, H. A. de. (org.). **Migração Interna, textos selecionados**. Fortaleza: BNB/ENTENE, 1980. p. 25-88. 722p.

REDWOOD, J. Reversión de polarización, ciudades secundarias y eficiencia en el desarrollo nacional: una visión teorica aplicada al Brasil contemporáneo. **Revista latinoamericana de estudios urbanos regionales**, Santiago, v. 11, n.32, dez. 1984.

REIS FILHO, N. G. **Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil**. São Paulo: Livraria Pioneira, 1968.

RIBEILL, G. Au temps de la révolution ferroviaire: l'utopique réseau. In: DUPUY, G. (dir.) **Réseaux territoriaux**. Caen, Paradigme, 1988.

RIBEIRO, Guilherme. Epistemologias braudelianas: espaço, tempo e sociedade na construção da Geo-história. **GEOgrafia**, ano VIII, n. 15, 2006.

RICHARDSON, Harry W. **Polarization reversal in developing countries**. The Regional Science Association Papers, Los Angeles, v. 45, nov. 1980.

ROCHA, Geraldo. **O rio de São Francisco: factor precipuo da existência do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940.

ROCHEFORT, M. **Redes e sistemas. Ensinando sobre o urbano e a região**. São Paulo: HUCITEC, 1998.

SAMPAIO, Teodoro. **O rio São Francisco e a Chapada Diamantina**. In: SANTANA, José Carlos Barreto de (Org.). São Paulo: Companhia das Letras, 2002. (Coleção retratos do Brasil).

SANTOS, Milton. **Ubaitaba, estudo de geografia**. Bahia, Imprensa Oficial, 1954.

_____. **A zona do cacau. Introdução ao estudo geográfico**. Editora S. A. Artes Gráficas. Salvador/Bahia, 1955.

_____. **A cidade de Jequié e sua região**. Rio de Janeiro, IBGE, 1957.

_____. Zonas de influência comercial no estado da Bahia. In: TRICART, Jean. (Et all.) **Estudos de Geografia da Bahia**. Geografia e planejamento. Salvador: publicações da Universidade Federal da Bahia, 1958.

_____. **A rede urbana do Recôncavo**. Salvador: Imprensa Oficial, 1959.

_____. A agricultura baiana segundo as estatísticas. **Boletim Baiano de Geografia** (Comentários). Ano I, n. 3, Dez de 1960.

_____. **Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica**. São Paulo: Edusp, 2004.

_____. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2006.

_____. **A urbanização brasileira**. São Paulo: EDUSP, 2009.

SANTOS, M. **As estradas reais: introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante do Brasil**. Ed. Estrada Real, 2001.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil, território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2005. 473 p.

SANTOS FILHO, Milton. **O Processo de Urbanização no Oeste Baiano**. Recife: SUDENE, 1989. (Série de Estudos Urbanos, 1).

SECRETARIA DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Serviços rodoviários no estado da Bahia. Informações e dados sobre as realizações efetuadas até o ano de 1938**. Bahia: Livraria Científica, 1939.

SENRA, Nelson. **História das estatísticas brasileiras**. Rio de Janeiro: IBGE, 2006. v. 1.

SEVCENKO, Nicolau. O Prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. IN: NOVAIS, F. A.; SEVCENKO, N. **História da vida privada no Brasil: Da Belle Époque à era do rádio**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992. v. 3. p. 7-48.

SILVA JÚNIOR. J. H. da. **Alto-médio São Francisco e o estudo da cultura manifestada pela população local**. 2010. 260 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.

SILVA, Maria Auxiliadora. **Les migrations pour le Recôncavo du pétrole (Etat de Bahia, Brèsil)**. Tese de doutorado, Universidade Louis Pasteur, Strasbourg, França, 1972.

_____. Da concepção do Laboratório de Geomorfologia e Estudos Regionais da Universidade da Bahia (1956/1969). **Revista Expogeo**, Salvador, BA., v. 10, p. 103-113, 1999.

SILVA, M. M. F. Geografia dos transportes no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.3, n.4, p. 825-844, out-nov. 1941.

SILVA, Sérgio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. São Paulo: Alfa-Omega, 1995.

SILVA, Sylvio Bandeira de Melo & SILVA, Barbara-Christine Nentwig. Dinâmica recente do processo de urbanização/metropolização 1931-1985. In: SILVA, Sylvio C. Bandeira de Mello et al. **Urbanização e metropolização no estado da Bahia, evolução e dinâmica**. Salvador: Centro Editorial e didático da UFBA, 1989. 262p.

_____. **Estudos sobre globalização, território e Bahia**. Salvador: UFBA, 2003.

SINGER, P. **Economia política da urbanização**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1973.

SPIX, Johann Baptiste von; MARTIUS, Carl Friedrich Philipp von. **Viagem pelo Brasil: 1817-1820**. 4. ed. (1. ed. 1823, 1828 e 1831). Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da USP, 1981.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Geografia e filosofia: contribuição para o ensino do pensamento geográfico**. São Paulo: Editora da UNESP, 2004.

TARQUINIO, Mario. Vias de comunicação e meios de transporte no estado da Bahia. **Revista do Instituto Geographico e Historico da Bahia**, Salvador, n. 60, p. 305-508, 1934.

TAVARES, Luís Henrique Dias. **História da Bahia**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1963.

TORRES, Mário. **Memória histórica sobre os correios**. Salvador: Escola de Artífices, 1939.

VASCONCELOS, J. J. P. de. **Falla que recitou o presidente da provincia da Bahia, o conselheiro Joaquim José Pinheiro de Vasconcellos, n'abertura da Assembléa Legislativa da mesma provincia em 2 de fevereiro de 1843**. Bahia: Typ. de J. A. Portella e Companhia, 1843. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/bahia>>. Acesso em: 24 jun. 2013.

VASCONCELOS, Pedro de A. Salvador: transformações e permanências (1549-1990). In: BECKER, Berta K. et al. **Geografia e meio ambiente no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 1995.

_____. Os agentes modeladores das cidades brasileiras no período colonial. In: CASTRO, Iná Elias de et al. **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

_____. **Questões metodológicas na Geografia Urbana Histórica**. Geotextos, Salvador, v. 5, n. 2, p. 147-157, 2009.

VIDAL DE LA BLACHE, Paul. **Princípios de geografia humana**. Lisboa: Cosmos, 1954.

WANDERLEY, J. M. **Falla que recitou o exm.o presidente da provincia da Bahia, dr. João Mauricio Wanderley, n'abertura da Assembléa Legislativa da mesma provincia no 1.o de março de 1853**. Bahia: Typ. Const. de Vicente Ribeiro Moreira, 1853. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/bahia>>. Acesso em: 10 jul. 2013.

_____. **Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo presidente da provincia, o doutor João Mauricio Wanderley, no 1.o de março de 1854**. Bahia: Typ. de Antonio Olavo da França Guerra e Comp., 1854. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/bahia>>. Acesso em: 10 jul. 2013.

_____. **Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo presidente da provincia, o doutor João Mauricio Wanderley, no 1.o de março de 1855**. Bahia: Typ. de A. Olavo da França Guerra e Comp., 1855. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/provincial/bahia>>. Acesso em: 10 jul. 2013.

WIED-NEUWIED, Príncipe Maximiliano de. **Viagem ao Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940. Disponível em: <<http://www.brasiliana.com.br>>. Acesso em: 04 jan. 2014.

XAVIER, Marcos. Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território. O exemplo da rede rodoviária brasileira. In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil, território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2005. 473 p.

YERGIN, Daniel. **O petróleo: uma história mundial de conquistas, poder e dinheiro**. São Paulo: Paz e Terra, 2010. 1.080p.

ZELINSKY, W. **Introdução à geografia da população**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1969.

ZEMELLA, Mafalda P. **O abastecimento da capitania de Minas Gerais no século XVIII**. Tese de doutorado. FFLCH, USP, 1951. São Paulo: USP. 275p.

ZORZO, Francisco Antônio. **Ferrovia e rede urbana na Bahia**. Doze cidades conectadas pela ferrovia no sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870-1930). Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001.

Anexo 1 - Província da Bahia: vilas fundadas entre os séculos XVI a XIX

Ano	Vilas	Nome atual
Século XVI		
1535	Porto Seguro	Porto Seguro
1536	São Jorge dos Ilhéus	Ilhéus
1536	Santa Cruz	Santa Cruz Cabralia
Século XVII		
1608	Cairo	Cairo
1693	Nossa Senhora do Rosário da Cachoeira	Cachoeira
1693	Nossa Senhora da Ajuda de Jaguaribe	Jaguaribe
1693	Camamu	Camamu
1693	São Francisco da Barra do Sergipe do Conde	São Fr. ^{co} do Conde
Século XVIII		
1701	Santo Antônio do Rio das Caravelas	Caravelas
1722	Jacobina	Jacobina
1724	N. Sra. do Livramento das Minas do Rio de Contas	Livramento de N. Sra.
1725	Maragogipe	Maragogipe
1727	Santo Amaro da Purificação	Santo Amaro
1728	Cachoeira da Abadia	Jandaíra
1728	Itapicuru de cima	Itapicuru
1732	Barra do Rio de Contas	Itacaré
1745	Minas do Rio de Contas	Rio de Contas
1746	Urubu	Paratinga
1748	Vila Viçosa	Viçosa
1752	São Fr. ^{co} das Chagas da Barra do Rio Grande	Barra
1754	Pombal	Ribeira do Pombal
1755	Soure	Nova Soure
1758	Espirito Santo de Nova Abrantes	Camaçari
1758	Vila Nova de Olivença	Olivença
1758	Santarém	Ituberá
1764	Vila do Prado	Prado
1764	Vila de São Pedro do Belmonte	Belmonte
1769	São José do Porto Alegre	Mucuri
1797	Vila Nova da Rainha	Senhor do Bomfim
Século XIX		
1806	Vila Nova do Conde	Conde
1810	Vila Nova do Príncipe	Caetité
1810	Pilão Arcado	Pilão Arcado
1811	Boipeba	Nilo Peçanha
1820	Campo Largo	Cotegipe
1833	Imperial Vila de Canavieiras	Canavieiras

Fonte: AZEVEDO, 1994, p. 29-54.

Anexo 2 - Linhas de correios em funcionamento na Bahia, 1875

Linha 1	Salvador, Cachoeira, Feira de Santana, Jacobina, Xique-Xique, Barra, Santa Rita e Campo Largo (atual Cotegipe), com um ramal de Jacobina para Vila Nova da Rainha (atual Senhor do Bonfim), outro de Feira de Santana também para a Vila Nova da Rainha e Juazeiro; outro ainda de Feira de Santana à Comissão e outro para Purificação (atual Irará), Alagoinhas e Inhambupe.
Linha 2	Salvador, Cachoeira, Tapera (atual Santa Teresinha), Rio de Contas, Macaúbas, Riacho de Santana e Monte Alto, com um ramal de Rio de Contas para Caetité e três dessa para Monte Alto, Santo Antônio da Barra e Rio Pardo (provincia mineira) e outro ramal de Macaúbas para Urubu (atual Paratinga).
Linha 3	Salvador, Cachoeira e Lençóis.
Linha 4	Salvador, Cachoeira, Tapera (atual Santa Teresinha) e Santa Izabel do Paraguaçu (atual Mucugê), com um ramal dessa para Rio de Contas e outro para Lençóis.
Linha 5	Salvador, Cachoeira, Maracás e Vitória da Conquista.
Linha 6	Salvador, Conde e Abadia, pelo litoral, comunicando alguns pontos intermediados como Itapuã, Santo Amaro de Ipitanga, Abrantes, Torres, Subaúma e Inhambupe.
Linha 7	Salvador, Mata de São João, Pojuca, Catu e Alagoinhas.
Linha 8	Santo Amaro, Nazaré, Maragogipe, Caravelas, Alcobaça, Mucuri, Belmonte, Canavieiras, Ilhéus, Porto, Seguro, Camamu, Barra do rio de Contas (atual Itacaré), Valença, Prado e Vitória, na provincia do Espírito Santo.

Fonte: Ferreira, 1875, p. 70-71.

Anexo 3 - Municípios baianos, pessoal ocupado em atividades bancárias, de câmbio, seguro e comissões – 1920

Município	Quantidade
RECÔNCAVO BAIANO E FAIXA LITORÂNEA	
Salvador	366
Cruz das Almas	43
Valença	14
Ilhéus	11
Nazareth (atual Nazaré)	10
Alcobaça	10
Maragogipe	7
Cachoeira	5
Itabuna	5
Santo Amaro	4
Caravelas	4
Taperoá	4
Camamú (atual Camamu)	3
Itaparica	2
Santo Antônio de Jesus	2
Canavieiras	2
Cairo	2
São Félix do Paraguassú (atual São Félix)	2
Total	496
INTERIOR DO ESTADO	
Campo Formoso	29
Alagoinhas	20
Bomfim (atual Senhor do Bomfim)	5
Barreiras	5
Areia (atual Ubaíra)	4
Bom Jesus da Lapa	4
Queimadas	4
Monte Cruzeiro (atual Santa Teresinha)	4
Feira de Santana	3
Sento Sé	2
Total	80
Total Geral	576

Fonte: IBGE, recenseamento do Brasil, 1930.

Anexo 4 - Municípios baianos com mais de 10 empresas registradas,
número de indústrias e pessoal ocupado - 1940

Municípios	Empresas	Indústrias	Pessoal Ocupado
RECÔNCAVO BAIANO E FAIXA LITORÂNEA			
Salvador	248	316	10.832
Santo Amaro	65	79	2.590
Ilhéus	63	85	606
Itabuna	35	42	252
Nazaré	27	31	476
Itaparica	26	28	191
Cachoeira	24	25	780
São Félix	24	25	1.548
Aratuípe	20	20	90
Maragogipe	20	24	2.366
Camamú	17	17	85
Valença	17	25	1.428
Jaguaribe	14	15	112
Santo Antônio de Jesus	14	17	99
São Sebastião do Passe	14	17	506
Muritiba	13	15	241
Pojuca	12	17	63
Total	653	798	22.265
INTERIOR DO ESTADO			
Jequié	63	72	294
Alagoinhas	41	45	800
Juazeiro	31	100	406
Jacobina	28	31	310
Condeúba	24	24	114
Feira de Santana	24	29	214
Poções	20	20	237
Itapicurú	20	20	84
Irará	15	22	130
Djalma Dutra (atual Miguel Calmon)	14	15	66
Mundo Novo	12	14	50
Conquista (atual Vitória da Conquista)	10	10	70
Ituaçu	10	11	57
Castro Alves	10	13	52
Total	322	426	2884
Total Geral	975	1.224	25.149
Bahia	1.367	1.766	28.932

Fonte: IBGE, Censos Econômicos, 1950.

Anexo 5 - Municípios baianos com mais de 10 estabelecimentos que oferecem serviços de higiene pessoal e pessoal ocupado, 1950

Municípios	Estabelecimentos	Pessoal ocupado
Ilhéus	127	190
Santo Amaro	86	125
Jacobina	85	98
Itaparica	68	70
Itabuna	50	115
Feira de Santana	46	96
Santo Antônio de Jesus	42	53
Jequié	38	66
Maragogipe	34	48
Alagoinhas	33	59
Juazeiro	29	42
Canavieiras	25	49
Nazaré	25	39
Senhor do Bonfim	24	39
Irá	22	24
Mundo Novo	20	36
Poções	20	36
Vitória da Conquista	18	45
Ipiaú	18	42
Valença	18	28
Paripiranga	17	20
Curaçá	17	18
Inhambupe	16	34
Campo Formoso	15	30
Rui Barbosa	14	33
Itaberaba	14	29
Andaraí	14	15
Tucano	13	14
Paramirim	13	13
Boa Nova	12	24
Miguel Calmon	12	22
São Gonçalo dos Campos	12	19
Seabra	12	17
Rio de Contas	12	13
Amargosa	11	22
Serrinha	11	22
Ubaíra	11	18
Morro do Chapéu	11	15
Brotas de Macaúbas	11	14
Santa Terezinha	11	12
Santo Inácio	11	12
Belmonte	11	11
Conceição do Coité	10	32
Caculé	10	16
Ituberá	10	16
Riachão do Jacuípe	10	15
Barra	10	13
Santana	10	13
Xique-xique	10	10
Bahia	1.897	3.321

Fonte: IBGE, censos industrial, comercial e de serviços, 1956.

Anexo 6 - População total e urbana dos municípios com mais de 20 mil habitantes discriminada em ordem decrescente em 1940 e variação de estoques entre 1940 e 1960 - Censos de 1940,1950 e 1960

Municípios com mais de 20 mil habitantes em 1940	População Recenseada									Variação Bruta Total
	1940			1950			1960			
	Total	Urbana	G.U.	Total	Urbana	G.U.	Total	Urbana	G.U.	
Salvador	290.443	290.443	100,0	417.235	389.422	93,3	655.735	638.592	97,4	365.292
Ilhéus	113.269	33.426	29,5	134.240	50.161	37,4	104.429	56.936	54,5	-8.840
Santo Amaro	106.303	22.494	21,2	85.739	29.931	34,9	100.221	46.563	46,5	-6.082
Itabuna	96.879	27.550	28,4	147.730	45.621	30,9	118.417	67.687	57,2	21.538
Poçoões	84.395	8.200	9,7	99.270	9.900	10,0	71.765	11.966	16,7	-12.630
Jequié	84.237	18.286	21,7	90.155	27.032	30,0	112.940	50.484	44,7	28.703
Feira de Santana	83.268	19.750	23,7	107.205	34.277	32,0	141.757	69.884	49,3	58.489
Vitória da Conquista	74.443	11.884	16,0	96.664	23.553	24,4	143.486	53.429	37,2	69.043
Condeúba	53.569	4.167	7,8	70.823	4.940	7,0	43.536	4.590	10,5	-10.033
Jacobina	51.693	6.548	12,7	61.681	10.456	17,0	75.214	19.992	26,6	23.521
Boa Nova	49.646	4.430	8,9	54.102	4.332	8,0	42.136	3.832	9,1	-7.510
Irará	47.673	3.988	8,4	46.711	4.100	8,8	45.575	5.258	11,5	-2.098
Serrinha	45.842	4.253	9,3	68.413	9.138	13,4	56.750	12.658	22,3	10.908
Macarani	40.630	2.673	6,6	56.294	3.835	6,8	46.097	10.426	22,6	5.467
Castro Alves	39.301	7.895	20,1	38.912	7.673	19,7	40.998	9.749	23,8	1.697
Macaúbas	39.124	3.777	9,7	37.481	4.089	10,9	42.212	6.135	14,5	3.088
Mundo Novo	38.282	7.137	18,6	44.428	9.108	20,5	28.237	6.748	23,9	-10.045
Alagoinhas	37.827	15.612	41,3	52.007	24.596	47,3	75.422	42.571	56,4	37.595
Canavieiras	36.064	8.542	23,7	53.830	10.190	18,9	63.016	19.954	31,7	26.952
Campo Formoso	35.776	3.527	9,9	48.092	4.714	9,8	35.926	5.833	16,2	150
Ipirá	35.431	1.935	5,5	53.291	2.865	5,4	48.422	4.207	8,7	12.991
Maragogipe	35.095	12.704	36,2	36.868	15.188	41,2	39.742	19.322	48,6	4.647
Inhambupe	35.069	4.479	12,8	41.461	5.586	13,5	18.421	3.811	20,7	-16.648
Itaberaba	34.845	4.469	12,8	56.990	9.344	16,4	39.160	9.982	25,5	4.315
Caetité	33.848	5.091	15,0	40.624	6.009	14,8	31.497	6.031	19,1	-2.351
Rio Novo (Ipiaú)	33.653	6.532	19,4	48.056	13.360	27,8	47.720	19.276	40,4	14.067
Morro do Chapéu	33.329	3.259	9,8	48.503	4.687	9,7	46.038	8.805	19,1	12.709
Barreiras	32.183	6.321	19,6	35.199	8.466	24,1	37.378	10.174	27,2	5.195
São Gonçalo (dos Campos)	31.431	3.145	10,0	30.830	5.596	18,2	33.434	7.343	22,0	2.003
Maracás	31.259	3.108	9,9	43.053	3.952	9,2	43.083	5.665	13,1	11.824
Seabra	30.982	3.054	9,9	37.216	4.121	11,1	35.808	4.281	12,0	4.826
Santa Terezinha	30.460	2.094	6,9	36.168	2.985	8,3	24.398	1.729	7,1	-6.062
Anchieta (Piatã)	30.106	3.258	10,8	30.725	3.859	12,6	34.058	5.257	15,4	3.952
Valença	29.442	10.115	34,4	33.057	12.370	37,4	40.186	17.862	44,4	10.744
Amargosa	28.566	5.189	18,2	27.362	5.886	21,5	31.372	9.298	29,6	2.806
Itambé	28.413	3.391	11,9	46.030	12.428	27,0	27.124	8.715	32,1	-1.289
Cruz das Almas	28.255	5.972	21,1	32.276	8.912	27,6	24.196	12.190	50,4	-4.059
Muritiba	28.135	8.377	29,8	31.605	16.408	51,9	38.046	13.589	35,7	9.911
Riachão do Jacuípe	27.694	2.044	7,4	21.301	1.844	8,7	49.400	4.587	9,3	21.706
Belmonte	27.580	8.149	29,5	33.115	7.394	22,3	29.717	8.867	29,8	2.137
Conceição do Almeida	27.261	1.982	7,3	25.407	2.539	10,0	24.368	4.566	18,7	-2.893
Cachoeira	26.966	12.057	44,7	26.979	12.816	47,5	28.869	13.916	48,2	1.903

Cont.

Bonfim (Senhor do Bonfim)	26.886	7.913	29,4	31.652	10.891	34,4	34.498	17.522	50,8	7.612
Santo Antônio de Jesus	26.466	9.051	34,2	29.668	11.839	39,9	34.018	15.486	45,5	7.552
Brumado	26.275	2.733	10,4	36.631	4.288	11,7	43.331	8.483	19,6	17.056
Santo Estevão	26.242	1.134	4,3	31.665	1.579	5,0	36.377	3.699	10,2	10.135
Conceição do Coité	26.141	1.632	6,2	38.864	2.266	5,8	32.359	5.119	15,8	6.218
Itapicuru	26.008	2.694	10,4	32.060	3.866	12,1	28.084	2.690	9,6	2.076
São Filipe	25.917	1.786	6,9	25.343	1.841	7,3	24.681	2.336	9,5	-1.236
Juazeiro	25.523	11.831	46,4	34.416	17.692	51,4	40.742	23.855	58,6	15.219
Monte Santo	25.445	2.278	9,0	36.507	2.880	7,9	27.127	1.607	5,9	1.682
Barra	25.388	5.137	20,2	31.781	7.314	23,0	36.514	8.897	24,4	11.126
Ruy Barbosa	25.327	4.231	16,7	37.317	7.795	20,9	32.059	8.247	25,7	6.732
D. Dutra (Miguel Calmon)	25.178	4.389	17,4	30.544	5.435	17,8	28.456	8.165	28,7	3.278
Ituaçu	24.603	3.437	14,0	30.037	2.243	7,5	32.661	4.658	14,3	8.058
Paramirim	24.546	1.880	7,7	26.073	2.181	8,4	27.938	3.661	13,1	3.392
Nazaré	24.332	14.882	61,2	24.045	12.541	52,2	28.258	15.977	56,5	3.926
Santana	23.868	3.910	16,4	27.831	4.535	16,3	31.110	6.915	22,2	7.242
Casa Nova	23.641	3.997	16,9	29.073	3.997	13,7	31.612	4.689	14,8	7.971
Alcobaça	23.580	2.363	10,0	34.358	2.025	5,9	21.930	3.408	15,5	-1.650
Cícero Dantas	22.930	2.135	9,3	34.448	3.143	9,1	29.642	4.055	13,7	6.712
Guanambi	22.811	1.628	7,1	18.853	3.212	17,0	28.628	6.591	23,0	5.817
Angical	22.741	1.691	7,4	27.956	1.694	6,1	28.364	2.530	8,9	5.623
Itacaré	22.701	2.424	10,7	23.117	3.463	15,0	29.278	7.185	24,5	6.577
Camamu	22.312	2.901	13,0	23.834	3.582	15,0	37.424	5.950	15,9	15.112
Barra da Estiva	21.830	3.020	13,8	23.288	3.632	15,6	23.744	4.743	20,0	1.914
Santa Maria (da Vitória)	21.822	2.503	11,5	28.007	3.174	11,3	20.715	3.957	19,1	-1.107
Curaçá	21.331	1.884	8,8	27.103	2.387	8,8	16.720	2.365	14,1	-4.611
Brotas de Macaúbas	21.070	4.004	19,0	25.342	5.709	22,5	13.813	3453*	25,0	-7.257
Santarém (Ituberá)	21.012	3.070	14,6	27.290	4.200	15,4	13943	2231*	16,0	-7.069
Riacho do Santana	20.619	1.443	7,0	41.391	3.243	7,8	24.042	2.513	10,5	3.423
Tucano	20.472	2.075	10,1	28.596	3.508	12,3	34.099	4.234	12,4	13.627
São Sebastião do Passé	20.303	4.344	21,4	21.135	5.079	24,0	23.963	8.300	34,6	3.660
Paripiranga	20.297	3.924	19,3	26.076	4.230	16,2	28.081	4.375	15,6	7.784
Areia (Ubaira)	20.264	2.344	11,6	19.765	3.905	19,8	20.843	4.059	19,5	579
Livramento de N. Senhora	20.198	1.368	6,8	26.898	2.157	8,0	27.295	5.671	20,8	7.097

Fontes: Censos Demográficos de 1940, 1950 e 1960.

Anexo 7 - Municípios que ganharam ou perderam população nas enumerações dos censos de 1950 ou 1960 entre os integrantes do rol dos com população superior a 20 mil habitantes em 1940

Número	Municípios ganhadores	Municípios perdedores
1	Salvador	Ilhéus
2	Jequié	Santo Amaro
3	Feira de Santana	Itabuna
4	Conquista (Vitória da Conquista)	Poçoões
5	Jacobina	Condeúba
6	Alagoinhas	Boa Nova
7	Canavieiras	Irará
8	Maragogipe	Serrinha
9	Barreiras	Macarani
10	Maracás	Castro Alves
11	Anchieta (Piatã)	Macaúbas
12	Valença	Mundo Novo
13	Muritiba	Campo Formoso
14	Cachoeira	Ipirá
15	Bonfim (Senhor do Bonfim)	Inhambupe
16	Santo Antônio de Jesus	Itaberaba
17	Brumado	Caetité
18	Santo Estevão	Rio Novo (Ipiaú)
19	Juazeiro	Morro do Chapéu
20	Monte Santo	S. Gonçalo (dos Campos)
21	Barra	Seabra
22	Ituaçu	Santa Terezinha
23	Paramirim	Amargosa
24	Santana	Itambé
25	Casa Nova	Cruz das Almas
26	Angical	Riachão do Jacuípe
27	Itacaré	Belmonte
28	Camamu	Conceição do Almeida
29	Barra da Estiva	Conceição do Coité
30	Tucano	Itapicuru
31	São Sebastião do Passé	São Filipe
32	Paripiranga	Ruy Barbosa
33	Areia (Ubaíra)	Nazaré
34	Livramento de Nossa Senhora	Alcobaça
35	-	Cícero Dantas
36	-	Guanambi
37	-	Santa Maria (da Vitória)
38	-	Curaçá
39	-	Brotas (Brotas de Macaúbas)
40	-	Santarém (Ituberá)
41	-	Riacho do Santana

Fontes: Censos Demográficos de 1940, 1950 e 1960

Anexo 8 - População total e urbana dos municípios com mais de 20 mil habitantes em 1960, Grau de Urbanização, variação de estoques entre 1960 e 1980 e ranqueamento

Municípios com mais de 20 mil habitantes em 1940	População Recenseada									Variação Bruta Total
	1960			1970			1980			
	Total	Urbana	G.U.	Total	Urbana	G.U.	Total	Urbana	G.U.	
Salvador	655.735	638.592	97,4	1.007.195	1.004.673	99,75	1.502.013	1.499.613	99,84	846.278
Conceição do Almeida	24.368	4.566	18,7	21.854	6.450	29,51	18.407	6.408	34,81	-5.961
Alagoinhas	75.422	42.571	56,4	77.963	56.062	71,91	102.166	79.688	78,00	26.744
Alcobaça	21.930	3.408	15,5	32.323	4.018	12,43	40.212	4.532	11,27	18.282
Amargosa	31.372	9.298	29,6	24.443	8.417	34,44	25.218	11.912	47,24	-6.154
Piatã	34.058	5.257	15,4	15.169	1.489	9,82	16.764	2.030	12,11	-17.294
Andaraí	31.259	5.132	16,4	20.047	3.756	18,74	22.010	4.167	18,93	-9.249
Angical	28.364	2.530	8,9	11.310	1.698	15,01	11.865	1.773	14,94	-16.499
Areia (Ubaira)	20.843	4.059	19,5	16.883	4.022	23,82	18.206	5.053	27,75	-2.637
Barra	36.514	8.897	24,4	46.330	10.879	23,48	51.563	13.497	26,18	15.049
Barra da Estiva	23.744	4.743	20,0	10.153	1.247	12,28	12.106	2.379	19,65	-11.638
Barreiras	37.378	10.174	27,2	20.864	9.760	46,78	41.454	30.055	72,50	4.076
Belmonte	29.717	8.867	29,8	21.070	8.126	38,57	22.556	9.994	44,31	-7.161
Boa Nova	42.136	3.832	9,1	22.837	2.076	9,09	24.890	2.345	9,42	-17.246
Bom Jesus da Lapa	23.234	8.338	35,9	40.776	15.531	38,09	69.192	24.344	35,18	45.958
Bom Sucesso (Ibitiara)	24.010	2.022	8,4	19.179	1.047	5,46	21.171	1.588	7,50	-2.839
Senhor do Bonfim	34.498	17.522	50,8	46.665	25.806	55,30	63.834	39.702	62,20	29.336
Brumado	43.331	8.483	19,6	38.304	16.586	43,30	46.747	25.717	55,01	3.416
Cachoeira	28.869	13.916	48,2	27.382	13.613	49,72	27.946	13.762	49,24	-923
Caculé	25.921	6.265	24,2	12.608	4.980	39,50	15.481	6.460	41,73	-10.440
Caetité	31.497	6.031	19,1	40.200	8.699	21,64	45.318	11.218	24,75	13.821
Camaçari	21.849	10.031	45,9	33.273	20.137	60,52	89.164	76.123	85,37	67.315
Camamu	37.424	5.950	15,9	25.502	5.342	20,95	36.160	6.818	18,86	-1.264
Campo Formoso	35.926	5.833	16,2	37.263	5.483	14,71	56.692	11.126	19,63	20.766
Canavieiras	63.016	19.954	31,7	33.460	12.270	36,67	42.122	14.668	34,82	-20.894
Caravelas*	46.744	11.215	24,0	26.027	6.609	25,39	41.170	7.105	17,26	-5.574
Carinhanha	21.482	3.931	18,3	19.390	3.121	16,10	22.275	5.074	22,78	793
Casa Nova	31.612	4.689	14,8	37.036	5.481	14,80	39.321	10.943	27,83	7.709
Castro Alves	40.998	9.749	23,8	46.716	11.647	24,93	50.547	13.408	26,53	9.549
Catu	21.721	9.686	44,6	27.893	14.330	51,37	37.429	26.351	70,40	15.708
Central	25.144	5.358	21,3	13.864	3.766	27,16	13.858	5.090	36,73	-11.286
Xique-Xique	22.589	7.409	32,8	30.879	12.873	41,69	42.321	20.441	48,30	19.732
Cícero Dantas	29.642	4.055	13,7	34.529	5.734	16,61	37.593	10.137	26,97	7.951
Coaraci	26.401	12.496	47,3	21.759	13.898	63,87	27.412	16.353	59,66	1.011
Conceição do Coité	32.359	5.119	15,8	35.111	7.770	22,13	41.436	11.770	28,41	9.077
Condeúba	43.536	4.590	10,5	22.458	2.182	9,72	25.329	3.184	12,57	-18.207
Correntina	24.086	2.636	10,9	18.933	2.895	15,29	20.943	4.414	21,08	-3.143
Cotegipe*	23.340	4.363	18,7	30.365	2.942	9,69	34.783	4.429	12,73	11.443
Cruz das Almas	24.196	12.190	50,4	28.814	17.298	60,03	37.352	24.551	65,73	13.156
Djalma D. (Miguel Calmon)	28.456	8.165	28,7	23.009	7.193	31,26	23.395	8.408	35,94	-5.061
Encruzilhada	21.953	1.740	7,9	24.512	2.171	8,86	24.748	2.689	10,87	2.795

Cont.										
Entre Rios	21.772	3.092	14,2	19.188	4.748	24,74	22.545	9.761	43,30	773
Euclides da Cunha	31.983	5.213	16,3	41.588	6.418	15,43	50.400	10.023	19,89	18.417
Feira de Santana	141.757	69.884	49,3	187.290	131.720	70,33	291.506	233.631	80,15	149.749
Gandu	21.840	6.444	29,5	18.038	6.753	37,44	29.270	13.346	45,60	7.430
Guanambi	28.628	6.591	23,0	31.174	11.258	36,11	45.526	24.904	54,70	16.898
Ibicaraí	60.393	23.809	39,4	26.152	15.095	57,72	30.978	18.160	58,62	-29.415
Ibipetuba (Santa Rita de Cássia)	23.780	4.307	18,1	20.627	4.216	20,44	26.362	6.332	24,02	2.582
Iguaí	24.665	3.159	12,8	23.696	5.723	24,15	23.555	7.193	30,54	-1.110
Ilhéus	104.429	56.936	54,5	107.971	66.046	61,17	131.456	80.831	61,49	27.027
Ipirá	48.422	4.207	8,7	56.860	6.640	11,68	69.756	12.598	18,06	21.334
Irará	45.575	5.258	11,5	16.575	2.980	17,98	20.454	4.736	23,15	-25.121
Irecê	43.686	10.748	24,6	62.313	19.199	30,81	87.922	37.435	42,58	44.236
Itaberaba	39.160	9.982	25,5	33.629	15.981	47,52	45.237	27.548	60,90	6.077
Itabuna	118.417	67.687	57,2	112.721	94.827	84,13	153.339	137.724	89,82	34.922
Itacaré	29.278	7.185	24,5	14.104	2.656	18,83	13.207	3.005	22,75	-16.071
Itajuípe	22.890	9.515	41,6	19.828	10.682	53,87	24.986	12.840	51,39	2.096
Itambé	27.124	8.715	32,1	27.814	11.277	40,54	25.535	14.564	57,04	-1.589
Itanhém	29.581	7.544	25,5	34.745	13.164	37,89	27.675	10.873	39,29	-1.906
Itaparica	25.276	11.629	46,0	8.391	5.158	61,47	10.877	10.346	95,12	-14.399
Itapebi	23.919	5.339	22,3	13.786	3.487	25,29	11.063	4.597	41,55	-12.856
Itapetinga	39.091	19.671	50,3	46.112	32.659	70,83	47.418	39.673	83,67	8.327
Itapicuru	28.084	2.690	9,6	16.942	2.085	12,31	19.689	2.886	14,66	-8.395
Ituaçu	32.661	4.658	14,3	13.310	1.587	11,92	13.697	1.709	12,48	-18.964
Jacaraci	22.952	3.243	14,1	13.809	1.489	10,78	14.278	1.606	11,25	-8.674
Jacobina	75.214	19.992	26,6	76.519	25.307	33,07	103.967	36.185	34,80	28.753
Jaguaquara	24.336	6.167	25,3	25.973	8.225	31,67	32.775	16.731	51,05	8.439
Jequié	112.940	50.484	44,7	100.174	64.628	64,52	116.867	86.925	74,38	3.927
Jeremoabo	39.818	6.447	16,2	28.625	5.676	19,83	33.436	4.991	14,93	-6.382
Juazeiro	40.742	23.855	58,6	61.648	39.083	63,40	118.175	64.323	54,43	77.433
Livramento de N. Senhora	27.295	5.671	20,8	25.263	6.366	25,20	29.283	8.905	30,41	1.988
Macarani	46.097	10.426	22,6	14.381	4.514	31,39	14.099	6.479	45,95	-31.998
Macaúbas	42.212	6.135	14,5	26.639	3.722	13,97	31.098	4.988	16,04	-11.114
Maracás	43.083	5.665	13,1	21.831	3.281	15,03	25.712	7.806	30,36	-17.371
Maragogipe	39.742	19.322	48,6	41.038	19.390	47,25	41.248	20.831	50,50	1.506
Mata de São João	23.393	10.921	46,7	27.188	13.878	51,04	32.661	23.727	72,65	9.268
Medeiros Neto	24.969	8.270	33,1	29.336	14.571	49,67	27.460	14.770	53,79	2.491
Monte Alegre (Mairi)	26.736	2.692	10,1	30.301	3.424	11,30	34.481	5.216	15,13	7.745
Monte Santo	27.127	1.607	5,9	36.130	2.416	6,69	42.178	3.290	7,80	15.051
Morro do Chapéu	46.038	8.805	19,1	23.433	5.248	22,40	31.824	9.674	30,40	-14.214
Mundo Novo	28.237	6.748	23,9	20.708	5.408	26,12	19.594	7.426	37,90	-8.643
Muritiba	38.046	13.589	35,7	28.133	12.205	43,38	31.118	13.685	43,98	-6.928
Nazaré	28.258	15.977	56,5	21.780	16.213	74,44	23.596	18.032	76,42	-4.662
Nilo Peçanha*	20.586	2.358	11,5	6.878	1.319	19,18	7.627	1.199	15,72	-12.959
Paramirim	27.938	3.661	13,1	20.599	2.875	13,96	21.997	3.552	16,15	-5.941
Paripiranga	28.081	4.375	15,6	32.208	4.307	13,37	35.442	5.179	14,61	7.361
Paulo Afonso	25.259	19.499	77,2	46.126	38.346	83,13	71.137	61.965	87,11	45.878

Cont.										
Poções	71.765	11.966	16,7	39.448	11.062	28,04	45.521	16.880	37,08	-26.244
Pombal	30.586	4.082	13,3	38.968	7.447	19,11	45.679	13.251	29,01	-17.335
Porto Seguro	47.017	5.439	11,6	33.108	3.588	10,84	46.300	5.725	12,37	-717
Prado	61.854	6.341	10,3	31.210	5.145	16,49	26.433	6.898	26,10	-35.421
Remanso	28.343	6.159	21,7	23.588	7.069	29,97	28.934	13.012	44,97	591
Riacho do Santana	24.042	2.513	10,5	29.387	3.400	11,57	33.116	6.696	20,22	9.074
Riachão do Jacuípe	49.400	4.587	9,3	49.864	5.496	11,02	62.887	10.187	16,20	13.487
Rio Novo (Ipiaú)	47.720	19.276	40,4	27.622	18.232	66,01	39.075	27.410	70,15	-20.310
Ruy Barbosa	32.059	8.247	25,7	30.948	11.607	37,50	31.458	15.081	47,94	-601
Santa Inez	22.144	6.241	28,2	5.836	4.200	71,97	8.451	6.732	79,66	-13.693
Santa Maria (da Vitória)	20.715	3.957	19,1	31.216	7.740	24,79	38.759	17.262	44,54	18.044
Santa Terezinha	24.398	1.729	7,1	16.879	1.055	6,25	17.289	1.076	6,22	-7.109
Santana	31.110	6.915	22,2	19.118	6.186	32,36	21.898	8.986	41,04	-9.212
Santo Amaro	100.221	46.563	46,5	46.411	30.614	65,96	57.937	40.990	70,75	-42.284
Santo Antônio de Jesus	34.018	15.486	45,5	39.726	21.693	54,61	51.582	34.628	67,13	17.564
Santo Estevão	36.377	3.699	10,2	25.410	4.628	18,21	30.863	7.387	23,93	-5.514
São Filipe	24.681	2.336	9,5	19.205	3.681	19,17	18.680	5.017	26,86	-6.001
São Gonçalo (dos Campos)	33.434	7.343	22,0	21.858	6.670	30,52	21.715	7.465	34,38	-11.719
São Sebastião do Passé	23.963	8.300	34,6	24.871	12.024	48,35	32.312	19.400	60,04	8.349
Saúde	24.287	5.858	24,1	7.873	2.126	27,00	8.476	2.647	31,23	-15.811
Seabra	35.808	4.281	12,0	21.881	3.989	18,23	23.238	5.759	24,78	-12.570
Serrinha	56.750	12.658	22,3	47.172	16.478	34,93	57.467	25.466	44,31	717
Tucano	34.099	4.234	12,4	31.753	5.487	17,28	36.493	6.683	18,31	2.394
Ubaitaba	20.553	6.866	33,4	11.260	4.903	43,54	16.030	9.393	58,60	-4.523
Urandi	26.274	2.697	10,3	12.371	1.670	13,50	13.295	2.018	15,18	-12.979
Valença	40.186	17.862	44,4	48.038	21.321	44,38	66.277	31.799	47,98	26.091
Vitória da Conquista	143.486	53.429	37,2	125.573	84.053	66,94	170.619	127.512	74,73	27.133

Fontes: Censos Demográficos de 1960, 1970 e 1980.

Anexo 9 - Municípios que ganharam ou perderam população nas enumerações dos censos de 1970 ou 1980 entre os integrantes do rol dos com população superior a 20 mil habitantes em 1960

Número	Municípios ganhadores	Municípios perdedores
1	Salvador	Ruy Barbosa
2	Feira de Santana	Porto Seguro
3	Juazeiro	Cachoeira
4	Camaçari	Iguaí
5	Bom Jesus da Lapa	Camamu
6	Paulo Afonso	Itambé
7	Irecê	Itanhém
8	Itabuna	Areia (Ubaíra)
9	Senhor do Bonfim	B. Sucesso (Ibitiara)
10	Jacobina	Correntina
11	Vitória da Conquista	Ubaíta
12	Ilhéus	Nazaré
13	Alagoinhas	D. Dutra (Miguel Calmon)
14	Valença	Santo Estevão
15	Ipirá	Caravelas*
16	Campo Formoso	Paramirim
17	Xique-xique	Conceição do Almeida
18	Euclides da Cunha	São Filipe
19	Alcobaça	Amargosa
20	Santa Maria (da Vitória)	Jeremoabo
21	Santo Antônio de Jesus	Muritiba
22	Guanambi	Santa Terezinha
23	Catu	Belmonte
24	Monte Santo	Itapicuru
25	Barra	Mundo Novo
26	Caetité	Jacaraci
27	Riachão do Jacuípe	Santana
28	Cruz das Almas	Andaraí
29	Cotegipe*	Caculé
30	Castro Alves	Macaúbas
31	Mata de São João	Central
32	Conceição do Coité	Barra da Estiva
33	Riacho do Santana	S. Gonçalo (dos Campos)
34	Jaguaquara	Seabra
35	São Sebastião do Passé	Itapebi
36	Itapetinga	Nilo Peçanha*
37	Cícero Dantas	Urandi
38	Monte Alegre (Mairi)	Santa Inez
39	Casa Nova	Morro do Chapéu
40	Gandu	Itaparica
41	Paripiranga	Saúde
42	Itaberaba	Itacaré
43	Barreiras	Angical
44	Jequié	Boa Nova

Cont.		
45	Brumado	Piatã
46	Encruzilhada	Pombal
47	Ibipetuba (S. Rita de Cássia)	Maracás
48	Medeiros Neto	Condeúba
49	Tucano	Ituaçu
50	Itajuípe	Rio Novo (Ipiáú)
51	Livramento de Nossa Senhora	Canavieiras
52	Maragogipe	Irará
53	Coaraci	Poções
54	Carinhanha	Ibicaraí
55	Entre Rios	Macarani
56	Serrinha	Prado
57	Remanso	Santo Amaro

Fonte: Censos, 1960, 1970 e 1980.

Anexo 10 - Municípios que ganharam ou perderam população nas enumerações dos censos de 1980 e 2010, entre os integrantes do rol dos com população superior a 20 mil habitantes em 1980

Número	Municípios ganhadores	Municípios Perdedores
1	Salvador	América Dourada
2	Feira de Santana	Santa Rita de Cássia
3	Camaçari	Santo Amaro
4	Vitória da Conquista	Belmonte
5	Lauro de Freitas	Poções
6	Barreiras	Camamu
7	Porto Seguro	Encruzilhada
8	Juazeiro	Paramirim
9	Simões Filho	Ituberá
10	Teixeira de Freitas*	Maracás
11	Ilhéus	Ruy Barbosa
12	Itabuna	Canarana
13	Alagoinhas	Ipororó
14	Santo Antônio de Jesus	Uruçuca
15	Paulo Afonso	Muritiba
16	Dias d'Ávila	Barra
17	Jequié	Itambé
18	Guanambi	Riacho de Santana
19	Eunápolis*	Queimadas
20	Candeias	Cafarnaum
21	Casa Nova	Correntina
22	Valença	Itajuípe
23	Cruz das Almas	Antas
24	Itapetinga	Cícero Dantas
25	Conceição do Coité	Ibitiara
26	Araci	Bom Jesus da Lapa
27	Serrinha	Anagé
28	Seabra	Medeiros Neto
29	Jaguaquara	Buerarema
30	Brumado	Coaraci
31	Entre Rios	Ibicaraí
32	Santo Estêvão	Itanhém
33	Itaberaba	Paripiranga
34	Macaúbas	Andaraí
35	Tucano	Pindobaçu
36	Barra do Choça	Guaratinga
37	Catu	Condeúba
38	Inhambupe	Cotegipe
39	Livramento de Nossa Senhora	Camacan
40	São Gonçalo dos Campos	Boa Nova
41	Curaçá	Canavieiras
42	Santaluz	Ribeira do Amparo

Cont.

43	Senhor do Bonfim	Botuporã
44	Monte Santo	Serrolândia
45	Remanso	Ipirá
46	Campo Formoso	Una
47	São Sebastião do Passé	Itamaraju
48	Amargosa	Mairi
49	Paratinga	Tremedal
50	Cansanção	Alcobaça
51	Madre de Deus	Caravelas
52	Itabela	Irecê
53	Mata de São João	Santa Cruz Cabrália
54	Jaguarari	Jacobina
55	Irará	Castro Alves
56	Capim Grosso	Riachão do Jacuípe
57	Campo Alegre de Lourdes	-
58	Carinhanha	-
59	Euclides da Cunha	-
60	Sento Sé	-
61	Itiúba	-
62	Ipiaú	-
63	Presidente Tancredo Neves	-
64	Pilão Arcado	-
65	Lapão	-
66	Itatim	-
67	Jeremoabo	-
68	Cachoeira	-
69	Uauá	-
70	Nazaré	-
71	Morro do Chapéu	-
72	João Dourado	-
73	Xique-Xique	-
74	Saubara	-
75	Miguel Calmon	-
76	Santana	-
77	Valente	-
78	Ibirapitanga	-
79	Caetité	-
80	Iguaí	-
81	Planalto	-
82	Ribeira do Pombal	-
83	Ubatã	-
84	Maragogipe	-
85	Santa Maria da Vitória	-
86	Coração de Maria	-
87	Nova Soure	-

Cont.		
88	Prado	-
89	São Félix do Coribe	-
90	Gandu	-
91	Sobradinho	-
92	Iaçu	-
93	São Gabriel	-

Nota: *Os municípios inexistentes em 1980 tiveram o cálculo da variação de estoques relativos aos anos 1991 e 2010.

Fonte: Censos demográficos, 1980, 1991, 2000 e 2010.

Anexo 11 - População total, urbana, grau de urbanização, variação de estoques no período e ranqueamento dos municípios com mais de 20 mil habitantes discriminada em ordem decrescente em 1980

Unidade da Federação e municípios	1980			1991			2000			2010			Variação Bruta Total
	Total	Urbana	G.U.	Total	Urbana	G.U.	Total	Urbana	G.U.	Total	Urbana	G.U.	
Bahia	9.455.392	4.660.499	49,29	11.867.991	7.016.770	59,12	13.085.769	8.769.524	67,02	14.016.906	10.103.022	72,08	4.561.514
Salvador	1.502.013	1.499.613	99,84	2.075.273	2.073.510	99,92	2.443.107	2.442.102	99,96	2.675.656	2.674.923	99,97	1.173.643
Feira de Santana	291.506	233.631	80,15	406.447	349.557	86,00	480.949	431.419	89,70	556.642	510.635	91,73	265.136
Vitória da Conquista	170.619	127.512	74,73	225.091	188.351	83,68	262.494	225.545	85,92	306.866	274.739	89,53	136.247
Camaçari	89.164	76.123	85,37	113.639	108.232	95,24	161.727	154.402	95,47	242.970	231.973	95,47	153.806
Itabuna	153.339	137.724	89,82	185.277	177.561	95,84	196.675	191.184	97,21	204.667	199.749	97,60	51.328
Juazeiro	118.175	64.323	54,43	128.767	102.266	79,42	174.567	133.278	76,35	197.965	160.775	81,21	79.790
Ilhéus	131.456	80.831	61,49	223.750	144.232	64,46	222.127	162.277	73,06	184.236	155.281	84,28	52.780
Lauro de Freitas	35.431	23.405	66,06	69.270	44.374	64,06	113.543	108.595	95,64	163.449	163.449	100,00	128.018
Jequié	116.867	86.925	74,38	144.772	116.885	80,74	147.202	130.296	88,52	151.895	139.426	91,79	35.028
Alagoinhas	102.166	79.688	78,00	116.894	99.508	85,13	130.095	112.440	86,43	141.949	124.042	87,38	39.783
Teixeira de Freitas*	-	-	-	85.547	74.221	86,76	107.486	99.128	92,22	138.341	129.263	93,44	52.794
Barreiras	41.454	30.055	72,50	92.640	70.870	76,50	131.849	115.784	87,82	137.427	123.741	90,04	95.973
Porto Seguro	46.300	5.725	12,37	34.661	23.315	67,27	95.721	79.619	83,18	126.929	104.078	82,00	80.629
Simões Filho	43.571	25.573	58,69	72.526	44.419	61,25	94.066	76.905	81,76	118.047	105.811	89,63	74.476
Paulo Afonso	71.137	61.965	87,11	86.619	74.355	85,84	96.499	82.584	85,58	108.396	93.404	86,17	37.259
Eunápolis*	-	-	-	70.545	63.540	90,07	84.120	79.161	94,10	100.196	93.413	93,23	29.651
S. Antônio de Jesus	51.582	34.628	67,13	64.331	52.855	82,16	77.368	66.245	85,62	90.985	79.299	87,16	39.403
Valença	66.277	31.799	47,98	66.931	43.699	65,29	77.509	55.884	72,10	88.673	64.368	72,59	22.396
Candeias	54.081	42.208	78,05	67.941	61.438	90,43	76.783	69.127	90,03	83.158	75.994	91,39	29.077
Jacobina	103.967	36.185	34,80	76.518	50.009	65,36	76.492	52.088	68,10	79.247	55.868	70,50	-24.720
Guanambi	45.526	24.904	54,70	65.592	45.127	68,80	71.728	54.003	75,29	78.833	62.565	79,36	33.307
Serrinha	57.467	25.466	44,31	76.013	37.854	49,80	83.206	45.943	55,22	76.762	47.188	61,47	19.295
Senhor do Bonfim	63.834	39.702	62,20	83.421	49.087	58,84	67.723	51.343	75,81	74.419	57.566	77,35	10.585
Itapetinga	47.418	39.673	83,67	53.476	49.340	92,27	57.931	55.182	95,25	68.273	66.276	97,07	20.855
Campo Formoso	56.692	11.126	19,63	62.104	16.432	26,46	61.942	21.003	33,91	66.616	24.863	37,32	9.924
Dias d'Ávila	-	-	-	31.260	29.478	94,30	45.333	42.673	94,13	66.440	62.473	94,03	35.180
Irecê	87.922	37.435	42,58	50.908	40.069	78,71	57.436	53.143	92,53	66.181	61.019	92,20	-21.741
Casa Nova	39.321	10.943	27,83	46.838	18.482	39,46	55.730	27.266	48,93	64.940	37.543	57,81	25.619
Brumado	46.747	25.717	55,01	57.176	36.013	62,99	62.148	40.710	65,50	64.602	45.131	69,86	17.855
Bom Jesus da Lapa	69.192	24.344	35,18	48.910	32.390	66,22	54.421	37.726	69,32	63.480	43.099	67,89	-5.712
Itamaraju	77.678	33.109	42,62	64.308	44.449	69,12	64.144	48.037	74,89	63.069	49.785	78,94	-14.609
Conceição do Coité	41.436	11.770	28,41	52.338	20.002	38,22	56.317	28.026	49,76	62.040	36.278	58,48	20.604
Itaberaba	45.237	27.548	60,90	53.742	36.934	68,72	58.943	44.517	75,53	61.631	48.485	78,67	16.394
Luís E. Magalhães	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60.105	54.881	91,31	-
Ipirá	69.756	12.598	18,06	62.672	18.088	28,86	61.746	23.320	37,77	59.343	29.009	48,88	-10.413
Cruz das Almas	37.352	24.551	65,73	45.858	30.908	67,40	53.049	39.604	74,66	58.606	49.885	85,12	21.254
Santo Amaro	57.937	40.990	70,75	54.160	40.894	75,51	58.414	44.505	76,19	57.800	44.766	77,45	-137
Euclides da Cunha	50.400	10.023	19,89	51.812	17.778	34,31	53.885	24.531	45,52	56.289	27.416	48,71	5.889
Tucano	36.493	6.683	18,31	46.618	10.131	21,73	50.948	18.597	36,50	52.418	21.958	41,89	15.925
Monte Santo	42.178	3.290	7,80	51.280	4.855	9,47	56.139	7.226	12,87	52.338	8.845	16,90	10.160
Araci	32.225	5.909	18,34	45.341	11.584	25,55	47.584	16.189	34,02	51.651	19.638	38,02	19.426
Catu	37.429	26.351	70,40	43.430	33.394	76,89	46.731	37.816	80,92	51.077	42.755	83,71	13.648
Jaguaquara	32.775	16.731	51,05	39.372	26.977	68,52	46.621	35.103	75,29	51.011	38.850	76,16	18.236
Barra	51.563	13.497	26,18	39.806	15.767	39,61	44.203	19.641	44,43	49.325	22.446	45,51	-2.238
Santo Estêvão	30.863	7.387	23,93	37.007	12.654	34,19	41.145	19.693	47,86	47.880	27.690	57,83	17.017
Ribeira do Pombal	45.679	13.251	29,01	42.509	20.752	48,82	46.270	25.383	54,86	47.518	29.756	62,62	1.839
Caetité	45.318	11.218	24,75	40.380	16.925	41,91	45.727	23.459	51,30	47.515	28.447	59,87	2.197
Macaúbas	31.098	4.988	16,04	34.558	8.001	23,15	41.806	11.681	27,94	47.051	15.411	32,75	15.953
Xique-Xique	42.321	20.441	48,30	40.373	26.664	66,04	44.718	31.565	70,59	45.536	32.541	71,46	3.215
Poçoões	45.521	16.880	37,08	37.834	24.873	65,74	44.213	31.801	71,93	44.701	34.659	77,54	-820
Ipiaú	39.075	27.410	70,15	45.245	36.408	80,47	43.621	37.924	86,94	44.390	40.384	90,98	5.315

Cont.													
Maragogipe	41.248	20.831	50,50	38.811	20.472	52,75	41.418	21.043	50,81	42.815	25.093	58,61	1.567
Livramento de N.Sª	29.283	8.905	30,41	34.345	13.200	38,43	38.025	16.724	43,98	42.693	20.530	48,09	13.410
S. Sebastião do Passé	32.312	19.400	60,04	36.825	25.806	70,08	39.960	29.549	73,95	42.153	33.112	78,55	9.841
Seabra	23.238	5.759	24,78	37.859	12.432	32,84	39.422	16.749	42,49	41.798	20.277	48,51	18.560
Santa Maria da Vitória	38.759	17.262	44,54	41.528	20.774	50,02	41.261	22.787	55,23	40.309	23.816	59,08	1.550
Mata de São João	32.661	23.727	72,65	30.535	24.143	79,07	32.568	24.969	76,67	40.183	29.825	74,22	7.522
Entre Rios	22.545	9.761	43,30	27.718	16.897	60,96	37.513	23.019	61,36	39.872	23.824	59,75	17.327
Remanso	28.934	13.012	44,97	34.381	17.868	51,97	36.257	21.015	57,96	38.957	23.470	60,25	10.023
Jeremoabo	33.436	4.991	14,93	38.449	13.640	35,48	34.916	14.764	42,28	37.680	17.437	46,28	4.244
Sento Sé	31.674	8.723	27,54	28.387	12.380	43,61	32.461	17.264	53,18	37.425	21.676	57,92	5.751
Inhambupe	22.848	4.999	21,88	25.777	10.057	39,02	29.589	12.581	42,52	36.306	15.635	43,06	13.458
Itiúba	30.549	4.714	15,43	34.403	7.068	20,54	35.543	8.864	24,94	36.113	9.699	26,86	5.564
Camamu	36.160	6.818	18,86	32.850	8.125	24,73	33.661	12.107	35,97	35.180	15.618	44,39	-980
Morro do Chapéu	31.824	9.674	30,40	31.766	15.519	48,85	34.494	19.793	57,38	35.164	20.267	57,64	3.340
Barra do Choça	20.524	6.484	31,59	24.844	11.644	46,87	40.818	17.721	43,41	34.788	22.407	64,41	14.264
Amargosa	25.218	11.912	47,24	28.026	15.831	56,49	31.108	20.884	67,13	34.351	24.891	72,46	9.133
Santaluz	23.119	7.579	32,78	30.634	12.704	41,47	30.955	17.966	58,04	33.838	20.795	61,45	10.719
S. Gonçalo dos Campos	21.715	7.465	34,38	24.288	11.372	46,82	27.000	13.552	50,19	33.283	16.505	49,59	11.568
Riachão do Jacuípe	62.887	10.187	16,20	37.610	14.557	38,71	31.633	15.569	49,22	33.172	19.860	59,87	-29.715
Cansanção	24.421	3.316	13,58	30.903	6.926	22,41	31.947	9.221	28,86	32.908	11.021	33,49	8.487
Pilão Arcado	27.912	2.989	10,71	31.949	4.268	13,36	30.713	7.865	25,61	32.860	11.027	33,56	4.948
Canavieiras	42.122	14.668	34,82	33.019	20.658	62,56	35.322	26.343	74,58	32.336	25.903	80,11	-9.786
Cícero Dantas	37.593	10.137	26,97	27.201	12.124	44,57	30.934	15.797	51,07	32.300	17.726	54,88	-5.293
Curaçá	20.638	4.650	22,53	24.895	7.749	31,13	28.841	10.775	37,36	32.168	13.719	42,65	11.530
Cachoeira	27.946	13.762	49,24	28.290	14.193	50,17	30.416	15.831	52,05	32.026	16.387	51,17	4.080
Camacan	40.500	14.997	37,03	37.023	16.364	44,20	31.055	24.282	78,19	31.472	24.685	78,43	-9.028
Correntina	34.783	4.429	12,73	28.005	8.636	30,84	30.583	11.355	37,13	31.249	12.604	40,33	-3.534
Riacho de Santana	33.116	6.696	20,22	27.259	8.373	30,72	28.643	11.125	38,84	30.646	13.091	42,72	-2.470
Jaguarari	23.004	4.826	20,98	31.141	6.070	19,49	27.412	13.381	48,81	30.343	16.612	54,75	7.339
Gandu	29.270	13.346	45,60	26.461	19.597	74,06	27.160	22.060	81,22	30.336	24.848	81,91	1.066
Ruy Barbosa	31.458	15.081	47,94	30.052	17.114	56,95	29.026	20.263	69,81	29.887	22.093	73,92	-1.571
Paratinga	20.635	4.926	23,87	24.181	7.346	30,38	27.679	9.067	32,76	29.504	10.905	36,96	8.869
Muritiba	31.118	13.685	43,98	24.534	14.709	59,95	30.644	17.905	58,43	28.899	18.040	62,42	-2.219
Itabela	-	-	-	20.848	13.577	65,12	25.746	18.837	73,16	28.390	21.384	75,32	7.542
Carinhanha	22.275	5.074	22,78	25.565	7.325	28,65	27.272	10.680	39,16	28.380	12.585	44,34	6.105
Capº Alegre de Lourdes	21.574	2.229	10,33	26.125	4.177	15,99	27.607	6.539	23,69	28.090	8.126	28,93	6.516
Paripiranga	35.442	5.179	14,61	26.027	5.454	20,96	26.591	7.781	29,26	27.778	9.533	34,32	-7.664
Prado	26.433	6.898	26,10	22.632	9.655	42,66	26.498	14.169	53,47	27.627	15.474	56,01	1.194
Irará	20.454	4.736	23,15	23.869	7.368	30,87	25.163	8.657	34,40	27.466	11.246	40,95	7.012
Nazaré	23.596	18.032	76,42	25.954	20.491	78,95	26.365	23.011	87,28	27.274	22.864	83,83	3.678
Ituberá	27.594	9.560	34,65	20.553	11.806	57,44	24.133	15.910	65,93	26.591	19.252	72,40	-1.003
Capim Grosso	-	-	-	19.659	12.470	63,43	23.908	17.861	74,71	26.577	21.762	81,88	6.918
Miguel Calmon	23.395	8.408	35,94	25.260	11.969	47,38	28.267	14.819	52,43	26.475	16.066	60,68	3.080
Santa Cruz Cabrália	49.375	1.546	3,13	6.535	3.197	48,92	23.888	13.527	56,63	26.264	19.002	72,35	-23.111
Santa Rita de Cássia	26.362	6.332	24,02	23.240	10.621	45,70	24.026	12.185	50,72	26.250	14.907	56,79	-112
Iaçu	25.179	12.885	51,17	26.065	18.806	72,15	28.501	21.636	75,91	25.736	20.168	78,36	557
Iguaí	23.555	7.193	30,54	22.984	9.062	39,43	25.134	12.290	48,90	25.705	14.580	56,72	2.150
Lapão	-	-	-	20.913	6.848	32,75	24.727	9.222	37,30	25.646	10.050	39,19	4.733
Anagé	31.291	2.174	6,95	41.544	4.341	10,45	31.060	4.208	13,55	25.516	4.924	19,30	-5.775
Castro Alves	50.547	13.408	26,53	26.773	13.187	49,25	25.561	14.647	57,30	25.408	15.686	61,74	-25.139
Ubatã	23.248	16.981	73,04	25.900	19.430	75,02	21.803	17.847	81,86	25.004	17.951	71,79	1.756
Santana	21.898	8.986	41,04	24.669	11.589	46,98	24.139	12.496	51,77	24.750	13.483	54,48	2.852
Maracás	25.712	7.806	30,36	27.154	12.195	44,91	31.683	18.211	57,48	24.613	17.707	71,94	-1.099

