

A Modernização dos Transportes, Fluxos Mercantis e Crescimento de Feira de Santana (Séculos XIX e XX)

Francisco Antônio Zorzo

I. Introdução

Propõe-se aqui discutir as mudanças ocorridas na cidade de Feira de Santana, relacionando-as com o processo de modernização da rede de transportes da Bahia. Para fornecer uma perspectiva compreensiva de tais transformações, baseada na observação dos fatos concretos, duas situações foram comparadas: uma relativa ao último quarto do século XIX, cujo marco histórico inicial corresponde a 1875, o ano da abertura ao tráfego do Ramal de Feira de Santana da Estrada de Ferro Central da Bahia, e uma outra, referente à integração rodoviária desta cidade com Salvador e com a rede rodoviária nacional, ocorrida nas últimas décadas do século XX, tendo como data marcante 1960, o ano da pavimentação da BR 324.

No plano teórico, procurou-se tratar da interrelação entre o dispositivo urbano e o dispositivo viário, bem como avaliar, por contraste em dois momentos distintos, as formas de conectividade e de vinculação da cidade com o espaço envolvente e com os fluxos do capital.¹ A partir da comparação entre dois momentos históricos pode-se perceber as mudanças de papel e de hierarquia da cidade em relação à rede urbana, bem como avaliar dois estágios da expansão do capitalismo no território baiano.

II. Feira de Santana e a estrada de ferro

A ligação ferroviária de Feira de Santana, foi articulada politicamente a partir de 1865. O governo autorizou a construção de estrada de ferro que, partindo de Cachoeira, se dirigisse para Feira de Santana (Ramal) e para a Chapada Diamantina (Linha Principal). Havia enorme disposição para o ferrovianismo naquele momento e o estado tentava firmar acordos com o capital comercial e industrial emergente. O desejo pioneiro de construir essa ferrovia, a segunda da Bahia, redundou em negócios frágeis do ponto de vista financeiro, de modo que o processo de implantação levou cerca de uma década para concluir o Ramal de cerca de 45 Km.

Em 1866, foi concedido ao empresário John Charles Morgan o privilégio de explorar o monopólio do tráfego da linha férrea. As obras do Ramal de Feira de Santana começaram de fato em julho de 1866,² mas apesar de terem sido deflagradas, o

empreendimento sofreu diversos problemas e elas foram interrompidas. Com o insucesso da montagem empresarial, essa concessão foi transferida, em 1867, para a companhia “Paraguassu Steamer Tramroad Co”.³ Em 1870 a companhia faliu. A liquidação financeira da mesma foi tortuosa, pois o governo não conseguia ajustar o contrato com os antigos acionistas. Somente em 1872, a Província celebrou a recisão e a transferência de domínio dos papéis com os acionistas empresa. O engenheiro inglês Hugh Wilson, o principal acionista da empresa falida, assumiu a reabilitação da companhia de estrada de ferro e a construção do ramal de Feira, cujos trabalhos foram retomados em 1874. Em 1875, a companhia passou a atuar sob o nome de “The Brazilian Imperial Central Bahia Railway Company Limited”, ou ainda Estrada de Ferro Central da Bahia (EFCB).

O Ramal de Feira foi concluído e colocado em tráfego em 1875, tendo sido inaugurado oficialmente em dezembro de 1876. A Linha Principal da EFCB, que se dirigia para a Chapada Diamantina, somente teve suas obras iniciadas, três anos depois, em 1879. Em 1900 a EFCB foi encampada pelo governo. Mais tarde a estrada foi incorporada à outras empresas constituindo a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro.

O objetivo do empreendimento ferroviário do Ramal era deslocar de pessoas e mercadorias entre Cachoeira e Feira de Santana. O transporte de passageiros e bens refletia-se no movimento financeiro, contabilizando a receita do frete e das passagens.

O movimento financeiro é importante para se ter uma idéia dos fluxos de capital em direção a Feira de Santana naquele período histórico. De acordo com dados obtidos em documentos depositados no Arquivo Público do Estado da Bahia, pode-se perceber que o empreendimento da Estrada de Ferro Central da Bahia, nos primeiros sete anos de funcionamento, não foi tão auspicioso quanto os empresários ferroviários esperavam.⁴ Nos anos de 1875, 1876, 1877 e 1881 os resultados foram deficitários. Outra informação complementar são os dados do tráfego, para o período. Os dados para o mês de janeiro do ano de 1883, por exemplo, indicam que circularam pelo Ramal de Feira de Santana da EFCB, 262,8 toneladas de carga no sentido Feira de Santana-Cachoeira e 174,7 toneladas no sentido inverso.⁵

De todo modo, a construção inicial do ramal antecipadamente à linha principal apontou as potencialidades que Feira de Santana detinha como entreposto comercial no interior da Bahia. E, de fato, o Ramal, apesar dos altos custos, foi de grande utilidade para dinamizar o crescimento urbano e para avivar a economia de mercado que se sediou

em Feira de Santana. Trata-se de um impacto dinamizador que se poderia chamar de efeito de ponta-de-trilho.

O comércio local de Feira de Santana, aliado à circulação de produtos na ferrovia e na estrada geral que vinha de Jacobina e se dirigia à Cachoeira, elevou a colocação da cidade na hierarquia da rede urbana da zona central do Recôncavo.⁶ O comércio de feirense ampliou sua expressão regional e com o passar do tempo foi capaz de suplantar o de Cachoeira.

Com base em outro documento, o Livro de Lançamento do Imposto de Indústrias e Profissões da Coletoria de Feira de Santana do exercício de 1897, depositado no Arquivo Público do Estado da Bahia, pode-se obter informações sobre o comércio de Feira de Santana no final do s. XIX.⁷ No livro fiscal constam informações detalhadas sobre todos os comerciantes da praça de Feira de Santana, tais como a localizações dos estabelecimentos, o tipo de negócio, os capitais envolvidos nas empresas e os impostos que deviam ser pagos para a coletoria. Na sede municipal, contavam-se cem comerciantes, registrados como proprietários de armazéns de fumo, pequenos negociantes e lojistas. No centro da cidade, por logradouro, estavam registrados estabelecimentos na rua Conselheiro Franco (20 comerciantes) na Praça do Comércio (22 comerciantes) na avenida Senhor dos Passos (26 comerciantes), na rua General Osório (19 comerciantes), na Praça de Santana (5 comerciantes), no Campo do Fumo (8 comerciantes). O total arrecadado da sede do município era de 13,3 contos de réis, de um total municipal de 17,5 contos. Constatam-se através do documento duas coisas importantes, em primeiro lugar, que o centro comercial da cidade se restringia a algumas ruas de um pequeno quadrilátero, que envolvia a matriz e o Campo do Fumo e, em segundo, que a estação terminal da ferrovia se inseria nesse retângulo central.

III. A cidade e o circuito rodoviário

A construção da primeira estrada de rodagem baiana corresponde à ligação Salvador-Feira de Santana, que foi inaugurada em 1929. De lá para cá, Feira de Santana se tornou, passo a passo, ponto de confluência das principais rodovias do Estado da Bahia.

A expansão do sistema rodoviário na Bahia e no Brasil tomou um grande impulso após a década de 1940. O ano de 1945 é considerado pelos técnicos rodoviários e economistas como divisor de águas o financiamento do rodoviarismo. Foi introduzida

nessa data uma política que deu autonomia administrativa e financeira aos órgãos encarregados do sistema rodoviário.

Concomitantemente com o crescimento do rodoviarismo, as estradas de ferro baianas foram perdendo a demanda de sua utilização, mormente para o transporte de mercadorias. A partir dos anos 1970 a ligação ferroviária e a estação férrea de Feira de Santana foram desativadas. Ao nível do mercado interno do país, o capital exigia uma articulação interregional mais intensa, o que conseguiu com a abertura das rodovias.⁸

No período de 1945 a 1960, no campo de atuação do governo federal (DNER), o avanço se deu na construção das rodovias Norte-Sul, como a BR-4 (atual BR116) e no campo do governo estadual (DERBA), a interiorização alcançou a pavimentação das vias interiores, como a Salvador-Feira de Santana, a BR-28 (atual BR 324) Salvador-Feira, o que se concluiu em 1960. Sob a atuação do DERBA, foram construídas a BR-4, ligando Feira de Santana a Juazeiro, inaugurada em 1967, e os 437 km da BR 242, ligando o vale do Paraguaçu ao médio São Francisco (posteriormente prolongada até Brasília). Em 1975, foram concluídas as obras da BA 052, a Estrada do Feijão.

Nessa tendência de ligações rodoviárias no sentido Leste-Oeste e Norte-Sul, a Bahia é um zona de convergência e Feira de Santana um ponto de passagem obrigatória. Em termos logísticos, o Anel de Contorno de Feira de Santana veio interligar o movimento das diversas rodovias, BR 324, BR 101, BR 116, BR 324, BR 487, e outras estradas locais e regionais como as estradas BA 052, BA 084 e a BA 502. Feira de Santana ganhou muito com esse enlace rodoviário, tendo sua população aumentado consideravelmente, de modo a atingir o segundo lugar no *ranking* demográfico do Estado. O lugar serviu de estação para a passagem da mão-de-obra do Nordeste para o Sudeste e, ao mesmo tempo recrutou um certo contingente para os serviços de apoio para o escoamento de produtos e insumos entre as indústrias do Sudeste/Sul e do Nordeste. Para se ter uma idéia do salto populacional de Feira de Santana na segunda metade do século XX, basta observar que a população urbana saltou de 26.559, em 1950, para 431.730 habitantes em 2000.

Da década de 1970 em diante, novos fluxos estaduais se agregaram aos anteriores, pois se desenvolveram a industrialização petroquímica e a produção agrícola mecanizada no Oeste baiano. A industrialização baiana no período concentrou-se especialmente na RMS, região Metropolitana de Salvador. Feira de Santana conseguiu se acoplar à essa região, principalmente devido ao eixo da BR 324, cujas pistas foram duplicadas. Uma grande região econômica se consolidou, a chamada de Macrorregião

de Salvador. Aí ocorre a maior convergência dos fluxos econômicos estaduais, pois a Macrorregião que corresponde a uma pequena parte do território estadual, contém 27 % da população e 60% de total da produção baiana.⁹

Observando-se os documentos do Plano Integrado de Desenvolvimento Local de Feira de Santana, PIDL/1969, e do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Feira de Santana PDDU/2000, pode-se obter diagnósticos dos fluxos de capital e da produção feirense, bem como conhecer algumas estratégias de vinculação do município com a grande economia regional e nacional, que seus representantes e/ou agentes tecnocráticos vieram a formular nas décadas finais do século XX.

O PIDL/1969 foi um plano de desenvolvimento elaborado nos moldes do planejamento incentivado pela SUDENE. Dentre suas contribuições vale citar a indicação para a criação de um centro industrial local. O CIS – Centro Industrial de Subaé foi criado em 1970 e veio a ser implementado. Em 1990, no CIS, segundo estudo do Centro de Pesquisa da Universidade Estadual de Feira de Santana, CEPES/UEFS/1993, as empresas mais numerosas eram, por modalidade fabril, 12 indústrias de transformação de minerais não metálicos, 8 metalúrgicas, 6 indústrias químicas, 6 de materiais de transporte e 6 de alimentos. O Plano diretor do CIS foi ação da prefeitura municipal que, em 1983, passou ao âmbito do governo do Estado.

As principais estratégias contidas no documento do PIDL/1969 para o crescimento de Feira de Santana compunham-se de uma política de crescimento econômico, visavam empreender um esforço para expansão industrial na cidade, dando ênfase a um papel local de centro dinamizador da região e encorajando as tecnologias de mão-de-obra intensiva sobre as de capital intensivo.

O segundo diagnóstico aqui resgatado, relativo ao PDDU/2000, indica um quadro bem diferente, bem mais complexo que o do plano anterior. Segundo o documento, no final da década de 1990 o município contava com 11.491 unidades econômicas industriais, comerciais e prestadoras de serviço. Desse total, havia 880 estabelecimentos industriais, dentre os quais 70 indústrias (as mais pesadas) se localizam no Centro Industrial de Subaé.

Naquela altura, segundo o PDDU/2000, o comércio atacadista feirense detinha um papel destacado, pois representava 4,8% do total arrecadado do ICMS estadual. Ainda segundo o documento, as atividades econômicas comerciais feirenses se distribuíam espacialmente da seguinte maneira: 93 % dos empreendimentos se situam à margem

ou internamente ao Anel de Contorno e 7% estavam fora dele (sendo que 58% dos empreendimentos se situavam à sua margem).

Conforme se vê, os efeitos físico-territoriais do empuxo econômico marcaram a configuração da cidade localizada na confluência de vias estruturais, nó de passagem dos fluxos de pessoas e mercadorias que circulavam entre as diversas regiões da Bahia e do Brasil. Feira de Santana poderia ser caracterizada como um portal da Macrorregião de Salvador, por onde escoam intensos fluxos de passagem. Conforme o estudo de Porto e Carvalho (1983),¹⁰ a menor parte dos fluxos, apenas 7%, dos fluxos que passavam por Feira de Santana tinham como origem ou destino o próprio município.

IV. Algumas conclusões sobre a relação entre a cidade e a rede de transporte

A modernização dos transportes ferroviários trouxe vantagens para a cidade Feira de Santana, mas para o conjunto da rede urbana da Bahia teve um resultado muito menos significativo. A implantação das ferrovias teve um custo muito alto quando comparado com os objetivos pretendidos, além de ter se efetuado num plano tecnológico muito restritivo. Internamente à urbe, a dotação de estação ferroviária dava ao centro urbano de Feira de Santana um foco enquanto lugar político e centro econômico. A estação ferroviária e o centro comercial eram entreposto de origem/destino da grande maioria dos fluxos que circulavam pela via moderna de transporte.

A partir da década de 1940, muitas ferrovias baianas tornaram-se economicamente inviáveis e, posteriormente, foram suprimidas. Na década de 1970 a ligação ferroviária de Feira de Santana foi desativada. Paralelamente a isso, a circulação que se ampliava foi transferida para o transporte rodoviário.

Em ambos os casos, seja com o ferropiarismo ou com o rodoviarismo, Feira de Santana contou com a chegada de novos e significativos fluxos de capitais. Tais fluxos gerados por articulação mercantil externa somente em parte se reverteram no próprio espaço urbano. Deve ser frisada a parcialidade desse reatamento de recursos sobre a cidade nos dois episódios aqui tratados.

No caso do enlace rodoviário, os fluxos são mais intensos e velozes, porém muito mais dispersantes local e regionalmente. E, por isso mesmo, agora, Feira de Santana tem um papel complementar à macrorregião comandada por Salvador. Constata-se que, comparativamente ao contexto do final do século XIX, a cidade enquanto agenciamento do capital tem agora os seus limites políticos e urbanísticos ainda mais restritos. Os fluxos de pessoas e mercadorias dinamizam a cidade, mas a positividade de seu efeito

e fixação dos benefícios dependem sempre do papel da cidade dentro da rede urbana e de estratégias de vinculação. Por sua vez, os novos fluxos podem dispor da infraestrutura montada, exigindo organização dos serviços de apoio, interferindo em alguns aspectos da configuração interna da cidade e provocando uma certa hipertrofia do perfil produtivo local. Mas como o processo gerador de fluxos não é gestado ou coordenado localmente, a cidade não muda estruturalmente e alguns dos potenciais de desenvolvimento urbano são desperdiçados e reencaminhados para outra parte da rede ou para a capital. Cabe dizer, à guisa de comparação com o marco de análise correspondente ao final do século XIX, quanto à produção municipal que agora o peso do comércio e da indústria ampliou-se bastante e que a produção agrícola e pecuária perderam espaço e a relevância econômica. Isso significa, pura e simplesmente que, em cem anos, a sociedade feirense mudou de modo radical e à forceps.

O agenciamento de fluxos é interessante para a cidade, mas se o capital se concentra excessivamente ou se é refletido para fora sem trazer benefícios sociais, o processo torna-se predatório e turbulento. Conforme indicam dados oficiais Feira de Santana é a segunda cidade mais populosa da Bahia, mas coloca-se em quarta posição em indicadores econômicos e sociais.¹¹

Esse desequilíbrio parece indicar que, para além dos crescimento demográfico e econômicos, seria conveniente observar mais de perto os processos urbano-territoriais. No final do século XX, a ruptura do modelo nuclear é evidente, pois a cidade deixou de ser um centro contraposto a um espaço rural, onde havia interconexão núcleo a núcleo urbano sobre um meio *continuum*. Passou-se a uma situação territorial municipal mais complexa, mais fragmentada e segregada, com algumas zonas altamente urbanizadas dotadas de áreas privilegiadas somadas a outras de assentamentos precários, entretecidas por inusitadas reservas de solo industrial e habitacional. Como não há contenção urbana além dos fluxos concentrados, a cidade se espraia e se fragmenta com alto consumo de solo urbano, notadamente ao redor das vias de acesso de Feira de Santana, como no trecho da BR 324, que está ocupada por cerca de 20 km na direção de Salvador e do tramo Norte da BR 116 que está ocupado por cerca de 10 km. Por estar baseada na localização estratégica de entroncamento viário, a centralidade regional de Feira de Santana se virtualiza e se dispersa numa diversidade de ofertas de serviço e a facilidades de acessibilidade, armazenagem e estacionamento provisório para a distribuição de produtos. Os fluxos tomam o lugar, tornando-o mais funcional, porém proporcionando uma referência político-social pouco nítida.

A modernização introduz dispositivos de poder que são atualizados através das novas tecnologias, mas que se desterritorializam em relação à cidade, materializados em grandes esforços e investimentos para a fluidez do capital. Porém, a municipalidade não tem conseguido capturar os benefícios do processo com a mesma intensidade que os fluxos se impõem sobre o lugar. Faltam investimentos na reprodução da força de trabalho, na qualidade de vida, em comunicação sócio-cultural e, até mesmo, no aproveitamento de potencialidades de negócios locais. Essas condições para a melhoria da qualidade de vida somente ser darão através da concepção e implementação de políticas territoriais mais eficazes.

¹ Os estudos sobre a expansão da rede urbana e da modernização dos transportes ferroviários ocorridas na Bahia vem sendo elaborados em pesquisas nos últimos dez anos. Em especial deve ser citada a pesquisa de doutorado que culminou na tese e no livro, “Ferrovia e Rede Urbana na Bahia”. Ali consta, em detalhe, a teoria do dispositivo territorial usada pelo autor, conceituação que aqui somente será possível desenvolver brevemente por exigüidade de espaço. Zorzo, Francisco Antônio. *Ferrovia e Rede Urbana na Bahia (1870-1930)*. Feira de Santana: UEFS. 2001.

² O Ramal da Estrada de Ferro Central da Bahia foi a segunda linha ferroviária baiana a ser construída, vindo logo após a Bahia and S. Francisco Railway, cuja obra atingiu a localidade de Alagoinhas em 13 de fevereiro de 1863.

³ Mas em 1868, a crise financeira da Companhia era tão grande, conforme relata Tarquínio (1934), que faltavam recursos até mesmo para desembarcar dos navios vindos do estrangeiro os materiais ferroviários que se encontravam ancorados no ao porto de Salvador. Tarquínio, Mário. *Vias de Comunicação e Meios de Transporte no Estado da Bahia*. Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia. Salvador: 1934. P. 325-444.

⁴ Ver Zorzo, Francisco Antônio. “O movimento de tráfego da Estrada de Ferro Central da Bahia ...” In: *Revista Sitientibus*. Feira de Santana. n. 26. Janeiro/Junho de 2002.

⁵ Conforme dados documentais obtidos pelo autor relatórios da empresa depositados no Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB/Salvador). Ver também Zorzo, Francisco Antônio Zorzo. *O Movimento de Tráfego da Empresa Estrada de Ferro Central da Bahia e seu Impacto Comercial*. In: *Revista Sitientibus*. Feira de Santana: UEFS. N. 26. 2002.

⁶ Ver o célebre texto de Milton Santos sobre a formação e expansão da primeira rede de cidades do Brasil. Trata-se da Comunicação ao IV Colóquio Internacional Luso Brasileiro, ocorrido em Salvador em 1959, intitulado “A Rede Urbana do Recôncavo”.

⁷ Conforme informações obtidas pelo autor em documentos fiscais depositados no Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB/Salvador).

⁸ Porto, Edgard. *Novos Espaços Estratégicos da Bahia*. In: *Governo do Estado da Bahia, . Bahia 2000*. Salvador: SEI-Superintendencia de Estudos Sociais e Econômicos da Bahia. P. 347.

⁹ Porto, Edgard e Carvalho, Edmilson. *Macrorregião de Salvador*. Salvador: SEI. 1986.

¹⁰ Ver Porto, Edgard e Carvalho, Edmilson. *Macrorregião de Salvador*. Salvador. SEI. 1986. Vale indicar que Edgard Porto também participou de outros estudos sobre a economia e o território baiano, incluindo-se estudos sobre Feira de Santana. Edgard Porto participou da equipe de elaboração do PDDU/2000.

¹¹ Ver Índices de Desenvolvimento Econômico e Social dos Municípios Baianos, publicação da SEI de 2002. Ver também as conclusões a respeito da periferização e da imigração de trabalhadores para Feira de Santana em Spinola, Noélio Dantaslé. *Política de Localização Industrial e Desenvolvimento Regional: A Experiência da Bahia*. Salvador: UNIFACS. 2003. P. 199.